

### PARECER TÉCNICO Nº 028/DECONT-2/GTAIA/2013

**P.A. nº:** 2012-0.329.133-3  
**Assunto:** Solicitação de Licença Ambiental de Instalação - LAI  
**Empreendimento:** Linha 17-Ouro – Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroferroviária em sistema de Monotrilho, Trecho 1C correspondente ao Pátio de Manutenção e Estacionamento de Trens Água Espraiada e Estação Jardim Aeroporto  
**Empreendedor:** Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô  
**Data:** 13/06/2013

#### 1. INTRODUÇÃO

O presente Parecer Técnico tem o objetivo de apresentar a manifestação do DECONT-2/GTAIA/GTAC, referente ao Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA do empreendimento denominado “Linha 17-Ouro – Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroferroviária em sistema de Monotrilho”, com vistas à obtenção, junto ao DECONT, da Licença Ambiental de Instalação – LAI para Trecho 1C, correspondente ao Pátio de Manutenção e Estacionamento de Trens Água Espraiada e Estação Jardim Aeroporto.

Este Parecer foi fundamentado na análise técnica dos documentos intitulados: “Plano Básico Ambiental – PBA” (RT-17.00.00.00/1Y0-001 – vol. 1/2 e vol. 2/2 – fls. 02 a 256 do P.A.); “Solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI” (RT-17.00.00.00/1Y7-011 – vol. 1/3, 2/3 e 3/3 – fls. 257 a 1001 do P.A.); “Complementação de Informações à Solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI” (RT-17.00.00.00/1Y7-015 – vol. 1/2 e 2/2 – fls. 1046 a 1195 do P.A.); “Complementação de Informações à Solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI – RT 17.00.00/1Y7-011 e 015” (RT-17.00.00.00/1Y7-017 – fls. 1216 a 1292 do P.A.) e documentos adicionais (fls. 1294 a 1300 do P.A.).

Para efeito de melhor compreensão deste Parecer Técnico, o mesmo está estruturado da seguinte forma: 1. Introdução; 2. Histórico do Licenciamento Ambiental do Empreendimento; 3. Caracterização do Empreendimento; 4. Atendimento às Exigências – 4.1. Atendimento às Exigências da LAP nº 01/SVMA.G/2011; 4.2. Atendimento às complementações constantes no Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/GTAIA/2013; 4.3. Considerações Finais; 5. Análise Técnica do Trecho 1C; 6. Conclusões; 7. Exigências da Licença Ambiental de Instalação – LAI a serem cumpridas pelo empreendedor, referentes ao Trecho 1C.

## 2. HISTÓRICO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO EMPREENDIMENTO

Na data de 29/06/2010 foi emitido o Termo de Referência nº 06/DECONT-2/2010 (P.A. nº 2010-0.150.627-4) para orientar a confecção do EIA/RIMA.

Na data de 14/07/2010, o empreendedor apresentou o EIA/RIMA ao DECONT, constantes às fls. 24 a 971 do P.A. nº 2010-0.193.341-5, com vistas à obtenção da Licença Ambiental Prévia – LAP para o projeto da “Linha 17-Ouro – Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroferroviária em sistema de Monotrilho”.

Após a entrega do EIA/RIMA, o empreendedor protocolou em SVMA, na data de 24/08/2010, o “Relatório de Retificação de Informações do Item 6.4.9 – Áreas Passíveis de Desapropriação – Estudo de Impacto Ambiental – RT 17.00.00.00/0N4-003 de agosto de 2010” (fls. 1026 a 1090 do P.A. nº 2010-0.193.341-5), apresentando uma retificação dos blocos de desapropriação previstos para a área do empreendimento.

Posteriormente, foram realizadas Audiências Públicas com o objetivo de esclarecer os questionamentos relacionados ao empreendimento, nas datas de 20/09/2010, 27/09/2010 e 17/12/2010, cujas transcrições encontram-se respectivamente às fls. 1112 a 1155; fls. 1156 a 1199 e fls. 1801 a 1851, do P.A nº 2010-0.193.341-5.

De acordo com o disposto no Inciso IV do Art. 10 da Resolução CONAMA nº 237/1997, e por considerar que o EIA/RIMA apresentado ao DECONT, estava insuficiente e incompleto para a compreensão do projeto proposto, foi elaborado e encaminhado ao empreendedor, através do Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/2011 (fls. 1200 a 1219 do P.A nº 2010-0.193.341-5) na data de 03/02/2011, por meio do Ofício nº 51/DECONT-G/2011 (fls. 1222 do P.A), a solicitação de esclarecimentos e complementações.

Em atendimento aos 89 (oitenta e nove) questionamentos, o Metrô enviou ao DECONT, na data de 28/03/2011, o documento intitulado “Resposta ao Ofício nº 51/DECONT-G/2011 – Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/2011”, às fls. 1876 a 2205 do P.A., apresentando os esclarecimentos e informações complementares ao EIA/RIMA.

Com o objetivo de verificar as condições atuais da localização prevista para a implantação da Linha 17-Ouro, e para auxiliar na análise do empreendimento, os técnicos do DECONT, acompanhados pelos funcionários do Metrô, realizaram vistorias técnicas nas datas de 27/01/2011 e 05/05/2011, ao qual resultou na emissão do Relatório Fotográfico nº 036/DECONT-2/2011 (fls. 2255 a 2265 do P.A nº 2010-0.193.341-5).

Conforme prevê o Inciso VII do Art. 10 da Resolução CONAMA nº 237/1997, foi elaborado e emitido em 20/05/2011 pelos técnicos do DECONT-2/GTAIA/GTAC o Parecer Técnico nº 025/DECONT-2/2011 (fls. 2266 a 2343 do P.A nº 2010-0.193.341-5), que subsidiou o Parecer CADES nº 012/CADES/2011 (fls. 2528 a 2608 do P.A. nº 2010-0.193.341-5).

Diante do acima exposto, foi emitida pela SVMA em 16/06/2011, a Licença Ambiental Prévia – LAP nº 01/SVMA.G/2011, com validade de 1 (um) ano, apontando 55 exigências a serem atendidas antes da solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI (fls. 2879 a 2888 do P.A. nº 2010-0.193.341-5).

Em 29/11/2011 foi emitido através do Ofício nº 1077/DECONT-G/2011, em resposta à solicitação do Metrô, a Informação Técnica nº 160/DECONT-2/GTAIA (fls. 2914 a 2916 do P.A.), contendo esclarecimentos sobre a destinação dos recursos da compensação ambiental previstos no Art. 36 da Lei Federal nº 9.985/2000, a fim de subsidiar a

manifestação da Divisão Técnica de Unidades de Conservação e Proteção da Biodiversidade e Herbário - DUC.

Cabe destacar que foi protocolado em SVMA na data de 17/02/2012 (P.A. nº 2010-0.193.341-5) a carta CT.GMS 32 elaborada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, solicitando a prorrogação da LAP nº 01/SVMA.G/2011, emitida em 16/06/2011 com validade de 1 (um) ano. Após análise e considerando o disposto no Art. 18 da Resolução CONAMA nº 237/1997, foi emitida a Informação Técnica nº 125/DECONT-2/GTAIA/2012 no qual recomenda a prorrogação da LAP nº 01/SVMA.G/2011 por mais 2 (dois) anos, até a data de 16/06/2014. Assim, A SVMA encaminhou ao Metrô, o Ofício nº 09/SVMA/DECONT-G/2012, informando a prorrogação da referida LAP.

Na data de 06/09/2011 foi autuado o P.A. nº 2011-0.253.447-8 com pedido de solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI, especificamente para o Trecho 1A, localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho de aproximadamente 2,6km, entre a Estação Brooklin Paulista (exclusive) e Estação Chucri Zaidan (exclusive), sem estações intermediárias. Após a análise das informações apresentadas e nos diversos relatórios de complementações elaborados pelo DECONT-2/GTAIA e encaminhados pelo Metrô, foram emitidos o Parecer Técnico nº 011/DECONT-2/GTAIA/2012 (fls. 2.522 a 2.572 do P.A. nº 2011-0.253.447-8) e a Licença Ambiental de Instalação – LAI nº 03/DECONT-SVMA/2012 (fls. 2.580 a 2.586 do P.A. 2011-0.253.447-8), com validade em 21/03/2015.

Para dar continuidade ao licenciamento ambiental do Trecho 1 da Linha 17-Ouro, o Metrô protocolou em SVMA na data de 30/05/2012 os documentos solicitando a Licença Ambiental de Instalação – LAI do Trecho 1B de 4,7 km de via elevada, compreendido da Estação Vila Paulista (exclusive) à Estação Brooklin Paulista (exclusive), com ramal à Estação Congonhas (exclusive) e Estação Chucri Zaidan (exclusive) à Estação Morumbi da CPTM e mais 750 m após esta, excluindo estações intermediárias e Pátio, constante no P.A. nº 2012-0.153.419-0. Após análise e solicitação de novos esclarecimentos elaborados pelos técnicos do DECONT, e de documentos protocolados pelo Metrô, o mesmo encaminhou a Carta CT GMS 232 de 18/10/2012 (fls. 1531 do P.A. nº 2012-0.153.419-0) solicitando que *“em virtude do tempo estimado para análise do IPHAN quanto aos trechos das Avenidas Washington Luís e Nações Unidas e da necessidade de início imediato das obras do Trecho 1B, o Metrô solicita que seja liberado para a implantação das obras do Monotrilho o trecho da Av. Jornalista Roberto Marinho que já foi autorizado pelo IPHAN, restando o início das obras dos demais trechos condicionado à manifestação do IPHAN”*.<sup>1</sup>

Posteriormente, o empreendedor retificou seu pedido inicial, através da Carta CT GMS 243 (fls. 1663 e 1664 do P.A. nº 2012-0.153.419-0), solicitando à SVMA a emissão de LAI para a implantação parcial do Trecho 1B. Assim, foi emitido o Parecer Técnico nº 061/DECONT-2/GTAIA/2012 (fls. 1666 a 1721 do P.A. nº 2012-0.153.419-0) que subsidiou a Licença Ambiental de Instalação – LAI nº 010/DECONT-SVMA/2012 (fls. 1731 a 1735 do P.A. nº 2012-0.153.419-0), com validade em 30/10/2015, para o Trecho 1B parcial, correspondente ao subtrecho da Avenida Jornalista Roberto Marinho entre as estações Brooklin Paulista (exclusive) até Vila Paulista (exclusive) – 1781 metros e Chucri Zaidan (exclusive) até a Avenida Nações Unidas – 278 metros, totalizando 2059 metros.

<sup>1</sup> A Manifestação do IPHAN, correspondente ao Parecer Técnico 79/12 SR/IPHAN/SP, que autoriza as obras da Linha 17-Ouro localizadas na Avenida Jornalista Roberto Marinho, está juntada às fls. 2425 e 2426 do P.A. nº 2011-0.253.447-8.

Tendo em vista a continuação de implantação do Trecho 1B, o Metrô protocolou os documentos (P.A. nº 2012-0.333.467-9), solicitando a emissão da Licença Ambiental de Instalação – LAI para o Trecho 1B parcial, correspondente ao subtrecho de aproximadamente 2.870 m de extensão de via elevada, a ser implantado na Avenida Washington Luís, a partir do cruzamento com a Avenida Jornalista Roberto Marinho até a Estação Congonhas (exclusive), correspondente a 1.160 m + 20 m de extensão, e da Avenida Nações Unidas até a Estação Morumbi (exclusive) com comprimento de 940 m + 750 m de prolongamento para manobras. Após a análise de toda documentação solicitada, foram emitidos pelos técnicos do DECONT-2/GTAIA/GTAC, o Parecer Técnico nº 068/DECONT-2/GTAIA/2012 (fls. 663 a 733 do P.A. nº 2012-0.333.467-9) e a Licença Ambiental de Instalação – LAI nº 013/DECONT-SVMA/2012 (fls. 741 a 748 do P.A. nº 2012-0.333.467-9), com validade em 19/12/2015 para o Trecho 1B parcial.

Em 27/11/2012, o Metrô protocolou em SVMA, o pedido de solicitação de Licença Ambiental de Instalação para o Trecho 1C, correspondente ao Pátio de Manutenção e Estacionamento de Trens Água Espriada e Estação Jardim Aeroporto. No entanto, de modo a atender as exigências constantes da LAP, foi emitido em 21/02/2013 o RT nº 004/DECONT-2/GTAIA/2013 (fls. 1009 a 1034 do P.A.) e a Informação Técnica nº 062/DECONT-2/GTAIA/2013 (fls. 1039 do P.A.). Diante disso, o empreendedor apresentou o relatório intitulado “Complementação de Informações à Solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI” (fls. 1046 a 1195 do P.A.), contendo as respostas aos questionamentos apontados.

Tendo em vista que algumas exigências não foram consideradas atendidas, foi emitido pelos técnicos do DECONT-2/GTAIA/GTAC em 06/05/2013, o RT nº 010/DECONT-2/GTAIA/2013 (fls. 1199 a 1209 do P.A.).

Assim, foi protocolado em SVMA na data de 17/05/2013 o documento intitulado: “Complementação de Informações à Solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI – RT-17.00.00/1Y7-011 e 015” (fls. 1216 a 1292 do P.A.), onde foram apresentadas as respostas ao pedido de complementações.

Com o objetivo de atualizar as informações apresentadas, o Metrô protocolou em 28/05/2013 documentos adicionais de atendimento aos questionamentos solicitados (fls. 1294 a 1298 do P.A.). Além disso, em 10/06/2013, foi encaminhado ao DECONT-2/GTAIA, cópia do Diário Oficial do Município – D.O.M, emitido em 08/06/2013 com a publicação do Decreto Municipal nº 53.976/2013, que dispõe sobre a permissão de uso da área do Reservatório Jabaquara (fls. 1300 do P.A.).

### **3. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO**

#### **3.1. Caracterização total do empreendimento**

A Linha 17-Ouro prevê a implantação de 18 (dezoito) estações distribuídas ao longo de 17,9 km situados na Zona Sul do Município de São Paulo, dentro dos limites físicos das Subprefeituras de Jabaquara, Santo Amaro, Campo Limpo e Butantã (Lei Municipal nº 13.885/2004 – Plano Regional Estratégico – PRE), além de parte de seu traçado estar inserido dentro do perímetro da Operação Urbana Consorciada Água Espriada – OUCAE, Lei Municipal nº 13.260/2001.

O traçado da Linha 17-Ouro está previsto para ser implantado desde a interligação com a Estação Jabaquara (Linha 1-Azul do Metrô), próximo ao Pátio de Manobras, com ligação ao Aeroporto de Congonhas pela Avenida Washington Luís, até a interligação com a Estação São Paulo/Morumbi (Linha 4-Amarela do Metrô), percorrendo todo o trecho da Avenida Jornalista Roberto Marinho (existente e projetada), Marginal do Rio Pinheiros, até a Avenida Jorge João Saad, passando pelas regiões do Panámbi e Paraisópolis, área do Cemitério do Morumbi, Avenida Perimetral (projetada) e pelo Estádio Cícero Pompeu de Toledo, compreendido nos seguintes trechos:

- Trecho 1 – Estação Jardim Aeroporto (exclusive) até a Estação Morumbi da CPTM, incluindo um ramal até a Estação Congonhas, pátio de manobras e estacionamento de trens, e estações (Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espraiada, Vila Cordeiro, Chucri Zaidan, Morumbi e Congonhas).

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, com a justificativa de elaboração de estratégia para minimizar o tempo de espera para implantação das obras, dividiu o Trecho 1 do traçado da Linha 17-Ouro em 3 (três) sub-trechos assim descritos:

- Trecho 1A – de aproximadamente 2,6km, compreendido entre a Estação Brooklin Paulista (exclusive) até a Estação Chucri Zaidan (exclusive), sem estações intermediárias (Parecer Técnico nº 011/DECONT-2/GTAIA/2012 e LAI nº 03/DECONT-SVMA/2012, com validade em 21/03/2015, constantes no P.A. nº 2011-0.253.447-8);
- Trecho 1B parcial – correspondente ao subtrecho da Avenida Jornalista Roberto Marinho entre as estações Brooklin Paulista (exclusive) até Vila Paulista (exclusive) – 1781 metros e Chucri Zaidan (exclusive) até a Avenida Nações Unidas – 278 metros, totalizando 2059 metros (Parecer Técnico nº 061/DECONT-2/GTAIA/2012 e LAI nº 010/DECONT-SVMA/2012, com validade em 30/10/2015, constantes no P.A. nº 2012-0.153.419-0);
- Trecho 1B parcial – correspondente ao subtrecho de aproximadamente 2.870 m de extensão de via elevada, a ser implantado na Avenida Washington Luís, a partir do cruzamento com a Avenida Jornalista Roberto Marinho até a Estação Congonhas (exclusive), correspondente a 1.160 m + 20 m de extensão, e da Avenida Nações Unidas até a Estação Morumbi (exclusive) com comprimento de 940 m + 750 m de prolongamento para manobras (objeto de solicitação de LAI).
- Trecho 1C – Pátio de Manutenção e Estacionamento de Trens Água Espraiada e Estação Jardim Aeroporto;
- Trecho 1D – Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espraiada, Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi.
- Trecho 2 – Estação Morumbi (exclusive), junto à interligação com a Linha 9-Esmeralda até a Estação São Paulo-Morumbi (interligação com a Linha 4-Amarela), e estações (Panámbi, Paraisópolis, Américo Maurano e Estádio do Morumbi).
- Trecho 3 – Estação Jabaquara (interligação com a Linha 1-Azul) até a Estação Jardim Aeroporto (inclusive), e estações (Hospital Sabóia, Cidade Leonor, Vila Babilônia e Vila Paulista).

### 3.2. Caracterização do trecho objeto do licenciamento

O Trecho 1C corresponde ao Pátio de Manutenção e Estacionamento de Trens Água Espraiada e Estação Jardim Aeroporto, do empreendimento denominado "Linha 17-Ouro – Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroferroviária, em sistema de Monotrilho".

O Pátio de manutenção e estacionamento de trens, bem como a Estação Jardim Aeroporto estão previstos para serem implantados sobre a área do Piscinão Água Espraiada, localizado no cruzamento da Avenida Jornalista Roberto Marinho e Rua Lino de Moraes Leme, Zona Sul do Município de São Paulo.

As áreas destinadas aos acessos 1 e 2 da referida Estação estão projetadas na Avenida Jornalista Roberto Marinho em ambos os sentidos, Jabaquara e Pinheiros, respectivamente.

## 4. ATENDIMENTO ÀS EXIGÊNCIAS

### 4.1. Atendimento às Exigências da LAP nº01/SVMA.G/2011

Apresentamos abaixo a análise dos documentos emitidos pelo Metrô referente à solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI para o Trecho 1C da Linha 17-Ouro, quanto ao atendimento às 55 (cinquenta e cinco) exigências constantes da LAP nº 01/SVMA.G/2011, informando se as mesmas foram consideradas atendida, parcialmente atendida, não atendida ou não aplicável ao Trecho 1C.

**1. Apresentar as diretrizes de uso e ocupação do solo para a implantação do empreendimento, estabelecidas pela Comissão de Análise Integrada de Edificações e Parcelamento do Solo – CAIEPS e pela Câmara Técnica de Legislação Urbanística – CTLU, devendo ser aprovada pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU/DEUSO, que constem no mínimo os seguintes aspectos:**

**a) distância mínima entre o eixo do sistema monotrilho até os imóveis lindeiros (comércios, residências, equipamentos sociais, tais como escolas, UBS, hospitais, entre outros), considerando as Leis de Zoneamento do Município de São Paulo, bem como os parâmetros de incomodidade estabelecidos no Plano Regional Estratégico – PRE, da Lei Municipal nº 13.885/2004;**

**b) largura mínima do viário, lembrando que segundo o Art. 124 do Plano Diretor Estratégico – PDE (Lei Municipal nº 13.430/2002) o subsistema estrutural de transporte coletivo deverá utilizar somente as vias estruturais;**

**c) gabarito do traçado (altura mínima e máxima).**

#### Exigência atendida

O empreendedor apresentou a Manifestação/034/CAIEPS/2013, onde consta que "tendo a Comissão tomado ciência do PRONUNCIAMENTO/CAEHIS/022/2011 e à vista do PRONUNCIAMENTO SMDU.CTLU/123/2011, não há nada mais a acrescentar à

MANIFESTAÇÃO/154/CAIEPS/2011". Informa ainda que "qualquer alteração ao traçado proposto deverá ser submetida à CAIEPS para nova apreciação e manifestação".

Conforme solicitado no Item 1 da Manifestação/154/CAIEPS/2011, o Metrô encaminhou à APROV.G, a Carta CT.GMS 225 (fls. 271 e 272 do P.A.), com os projetos de urbanização e paisagismo e de arquitetura, referentes aos Trechos 1C e 1D da Linha 17-Ouro.

Além disso, para cumprir o atendido do Item 2 da Manifestação/154/CAIEPS/2011, foi apresentado o Pronunciamento/CAEHIS/022/2011, que deliberou por unanimidade de votos, não haver óbice ao prosseguimento da Linha 17-Ouro, "inclusive no que se refere ao Trecho próximo ao Pátio Jabaquara, onde há interferência com ZEIS 3 e aos trechos que interferem com as favelas do Buraco Quente, Comando (onde está prevista desapropriação por parte da Cia do Metropolitano) e Sonia Ribeiro, cujas providências que porventura precisem ser tomadas dependerão do impacto que a linha porventura cause em suas áreas de influência", com exclusão do trecho de linha entre as Estações previstas Panamby e Américo Maurano (denominado 2B) e da Estação Paraisópolis.

Diante disso e de modo a atender ao requerido na manifestação CAIEPS, o empreendedor deverá atender as diretrizes elencadas no Despacho SMDU.CPPU/156/2011, os parâmetros de incomodidade referentes a cada localização pretendida, conforme quadros 2 – anexos à Parte III da Lei Municipal nº 13.885/2004, bem como às disposições legais pertinentes à Lei Municipal nº 11.228/1992, Lei Municipal nº 13.885/2004, Resolução SEMPLA.CZ nº 122/1986 e demais legislações pertinentes.

Cabe ressaltar, que o Pronunciamento SMDU.CTLU/123/2011 "declara não haver exigências adicionais de natureza urbanística a serem observadas na aprovação do empreendimento".

---

## **2. Cumprir integralmente as diretrizes definidas pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU, conforme Despacho SMDU.CPPU 156/2011.**

### **Exigência atendida**

Para o Trecho 1C, foram consideradas às diretrizes 2, 6, 7, 13 e 14, apresentadas pelo Despacho SMDU.CPPU 156/2011 elaborado pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU, assim descritas e analisadas abaixo:

"2. Os lotes necessários à implantação do projeto deverão ser, sempre que possível, desapropriados integralmente, com implantação de projeto paisagístico em todas as áreas remanescentes, criando áreas de estar e lazer públicos".

Essa diretriz está sendo tratada na Exigência nº 36 deste Relatório.

"6. O Pátio de Manutenção e Estacionamento de trens, implantado sobre o reservatório de contenção entre as estações Vila Paulista e Jardim Aeroporto, deverá receber projeto arquitetônico e paisagístico que valorize a região e minimize o impacto de suas estruturas".

O empreendedor informa que os projetos do Pátio de Manobras *“foram elaborados de forma a valorizar a região e minimizar o impacto de suas estruturas”*, conforme apresentado no Anexo 6 e 9 do RT-17.00.00.00/1Y7-011.

*“7. A implantação da estrutura de lazer no Parque do Chuvisco ou na Via Parque, indicada como substituição da atualmente existente na área dor reservatório de contenção, deverá ocorrer antes da operação da linha, minimizando o impacto decorrente da remoção da estrutura de lazer”.*

O empreendedor informa que os equipamentos de lazer existentes no piscinão serão realocados em área desapropriada pelo Metrô, junto ao local onde serão implantados conjuntos habitacionais, entre a Av. Jornalista Roberto Marinho e Av. Washington Luís.

Cabe destacar, que a mesma está sendo tratada na exigência nº 05 da LAI nº. 010/DECONT-SVMA / 2012 (Trecho 1B parcial).

*“13. Deverão ser criados, sempre que possível, passeios públicos com largura adequada à acessibilidade dos pedestres e áreas verdes em que possam desenvolver atividades de animação urbana ao longo do traçado”.*

#### Atendida

Foi apresentado o projeto de acesso da Estação Jardim Aeroporto onde consta a largura do passeio público a ser implantado. O Metrô informa ainda, que as alterações previstas no viário de entorno da estação atenderão plenamente o Decreto Municipal nº 45.904/2005.

*“14. Promover a bicicleta com meio de transporte com criação de bicicletários junto às Estações e de novos traçados de ciclovias para integração da Linha 17 com o sistema cicloviário existente ou previsto”.*

Essa diretriz está sendo tratada na Exigência nº 19 deste Relatório.

---

**3. Apresentar a Manifestação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU quanto ao possível adensamento populacional da região e das mudanças de uso e ocupação do solo, tendo em vista a criação das Áreas de Intervenção Urbana - AIU localizadas nas áreas lindeiras ao traçado da Linha e às estações.**

#### Exigência atendida

Em resposta ao Relatório Técnico nº 082/DECONT-2/2011 (P.A. nº 2011-0.253.447-8), o empreendedor apresentou o Ofício P579 de 11/08/11, emitido pelo Departamento de Urbanismo da SMDU, concluindo que *“até a edição de uma lei específica da AIU Linha 17-Ouro, as transformações decorrentes da implantação desta linha estarão sujeitas à lei de uso e ocupação do solo atualmente em vigor.”*

---

**4. Apresentar as medidas mitigadoras nas AIUs criadas em decorrência do adensamento populacional e mudança de uso e ocupação do solo que poderão gerar conflitos com as Zonas Mistas de Baixa Densidade (ZM-1) e com as Zonas Exclusivamente Residenciais (ZER).**

#### **Exigência atendida**

O empreendedor apresenta em resposta ao Relatório Técnico nº 082/DECONT-2/2011(P.A. nº 2011-0.253.447-8), o Ofício P579 de 11/08/11 que informa que até a criação de leis específicas de AIUs da Linha 17-Ouro, não haverá mudança de uso e ocupação do solo e conseqüente adensamento populacional na região do empreendimento, e esclarece que a implantação do monotrilho deverá seguir o disposto na lei de uso e ocupação do solo vigente.

Ressalta ainda que “no trecho inserido no perímetro da Operação Urbana Consorciada – OUC Água Espreada, Lei nº 13.260, 28 de dezembro de 2001, o potencial adicional de construção do lote e estoque definido para a área são aqueles estabelecidos nessa OUC.”

**5. Apresentar o posicionamento definitivo do traçado inserido no viário, a localização definitiva de cada uma das estações, suas áreas de acesso (estruturas de acesso, passarelas, entre outros), pilares interferentes com o viário, além de todos os equipamentos necessários para a Linha (aparelhos de mudança de via, barreiras acústicas e invólucros). Observa-se que as análises dos impactos ambientais e suas medidas mitigadoras dependem da localização da via, dos equipamentos e da distância destes com as edificações.**

#### **Exigência atendida**

O empreendedor apresentou o projeto da Estação Jardim Aeroporto (fls. 1121 a 1123 do P.A.) e esclarece que a futura rampa descrita no projeto diz respeito à ligação da referida estação com um terminal de ônibus previsto para a área de entorno. Além disso, informa que o acesso 1 ocorrerá por meio da esquina da Rua Lacônia com a Av. Washington Luís, através de passeio a ser implantado em conjunto com a estrutura do Pátio Água Espreada.

Foi apresentado também, o “Projeto Básico de Hidráulica” (fls. 1125 a 1129) onde constam as localizações dos blocos pertencentes ao Pátio, indicando suas atividades.

Em relação às torres de ventilação previstas no Pátio de Manutenção e Estacionamento de Trens, o projeto “Ventilação e Torres de Exaustão – Implantação Geral – Planta e Cortes” (fls. 1297 e 1298 do P.A.) demonstra a localização das torres projetadas. O Metrô informa que nessas torres serão realizados monitoramento e limpezas periódicas do lodo.

**6. Apresentar Requerimento de Consulta Prévia – RCP para os projetos complementares de prolongamento da Avenida Perimetral e canalização do Córrego Antonico, Reformulação da Praça Roberto Gomes Pedrosa, implantação de novo viário entre as Estações Panamby e Paraisópolis, subestação primária, instalação dos**

*reservatórios de contenção de água (piscinões), em conformidade com a Portaria nº 80/2007 de SVMA e conforme o estabelecido na Resolução nº 61/CADES/2001. Para a Subestação de Energia Elétrica deverá ainda seguir o disposto na Portaria nº 80/SVMA/2005.*

#### **Exigência não aplicável ao Trecho 1C**

O empreendedor informa que para esse Trecho não estão previstos projetos complementares. E afirma que serão apresentados Relatório de Consulta Prévia – RCP para os projetos complementares quando da solicitação da LAI para os trechos que demandem a sua instalação prévia.

Destaca-se que o RCP dos projetos complementares, relativos à implantação da Linha 17-Ouro deverão ser apresentados pelo empreendedor responsável.

Cabe ressaltar ainda que não serão emitidas LAIs para os trechos da Linha 17-Ouro vinculados às obras complementares, sem que os referidos projetos estejam regularizados no que se refere às questões do licenciamento ambiental.

Em relação à subestação primária, o empreendedor afirma que a Subestação Primária Bandeirantes, fornecerá energia elétrica para a Linha 5-Lilás e para o Trecho 1 da Linha 17-Ouro (compreendido entre a Estação Vila Paulista e as Estações Morumbi e Congonhas); e que a Subestação Primária Panamby, fornecerá energia elétrica para o Trecho 2 (entre as Estações Morumbi e São Paulo-Morumbi) e para o Trecho 3 (Estações Jardim Aeroporto e Jabaquara) da Linha 17-Ouro. Aponta ainda que ambas serão objeto de consulta prévia e licenciamento ambiental junto ao DECONT-2/GTRAD.

Ressalta-se que a linha de transmissão da Subestação Bandeirantes que irá alimentar a Linha 17-Ouro deverá ser licenciada junto com a referida Subestação. As referidas licenças ambientais deverão ser apresentadas por ocasião da solicitação da LAI do Trecho 1D.

---

***7. Apresentar a manifestação da São Paulo Obras (SP-Obras), quanto à viabilização e compatibilização da Linha 17-Ouro, com o empreendimento do Prolongamento da Avenida Jornalista Roberto Marinho, Túnel e Implantação do Parque Linear.***

#### **Exigência atendida**

Foi apresentado o Ofício OF.P 568, como resposta ao Relatório Técnico nº 082/DECONT-2/2011 (P.A. nº 2011-0.253.447-8), contendo a manifestação da SP-Obras que informa que a Linha 17-Ouro é compatível com o Prolongamento da Avenida Jornalista Roberto Marinho, Túnel e Implantação do Parque Linear.

---

***8. Apresentar a manifestação do Departamento de Parques e Áreas Verdes – DEPAVE/SVMA e Departamento de Planejamento Ambiental – DEPLAN/SVMA, quanto à inserção das estações, e eventuais acessos previstos, para a implantação do traçado dentro do perímetro do Parque Linear da Avenida Jornalista Roberto Marinho.***

#### **Exigência não aplicável ao trecho 1C**

As manifestações do DEPAVE e DEPLAN deverão ser apresentadas por ocasião do licenciamento do trecho correspondente.

---

**9. Caso haja interferências da Linha 17-Ouro, incluindo acessos, estações e equipamentos, com as Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS, o empreendedor deverá apresentar manifestação da Comissão de Avaliação de Empreendimentos Habitacionais de Interesse Social – CAEHIS.**

#### **Exigência não aplicável ao Trecho 1C**

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-011, no Subtrecho 1C, objeto desta solicitação de LAI, não haverá interferências da Linha 17 – Ouro com as Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS.

Informamos que por ocasião de solicitação de LAI(s) que possam causar interferências em ZEIS(s), este DECONT irá solicitar informações complementares quanto aos potenciais impactos do empreendimento nas mesmas e suas medidas mitigadoras.

---

**10. Apresentar a anuência do Grupo Gestor da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, quanto à implantação do empreendimento.**

#### **Exigência atendida**

O empreendedor apresentou por meio do Ofício P.565/11, em resposta ao Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/2012 (P.A. nº 2011-0.253.447-8), a ata da 23ª Reunião do Grupo de Gestão da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, no qual apresenta a anuência do Grupo Gestor em relação à implantação da Linha 17-Ouro.

---

**11. Apresentar a concepção do empreendimento no que se refere ao funcionamento das Linhas: Jabaquara-Congonhas; Jabaquara-Morumbi e Morumbi-Congonhas.**

#### **Exigência atendida**

Foi apresentado, em atendimento ao solicitado no Relatório Técnico nº 082/DECONT-2/2011 (P.A. nº 2011-0.253.447-8), o esquema operacional de funcionamento de toda a Linha 17-Ouro, bem como o projeto básico com a demonstração da ligação do ramal de acesso à Estação Congonhas, localizada na Avenida Washington Luís.

**12. Apresentar as diretrizes do Corpo de Bombeiros, em relação à implantação do empreendimento.**

**Exigência atendida**

O empreendedor apresentou a manifestação FAT nº 3124/11 emitida pelo Corpo de Bombeiros onde informa que as diretrizes para aprovação das instalações metroviárias estão estabelecidas no Decreto Estadual nº 56.819/2011 e em suas Instruções Técnicas.

Além disso, informa que para as instalações metroviárias é utilizada como parâmetro técnico atualmente a Norma para Sistema de Trânsito em Trilho Fixo e Ferroviários de Passageiros – NFPA-130.

Ressalta-se que, em resposta ao Relatório Técnico nº 082/DECONT-2/2011 (P.A. nº 2011-0.253.447-8), foram apresentados os projetos encaminhados ao Corpo de Bombeiros previstos para a Linha 17-Ouro, referentes à passarela metálica localizada entre as vigas-guia e os padrões de segurança estabelecidos para evacuação dos trens.

Cabe destacar, que a apresentação da manifestação do Corpo de Bombeiros contendo diretrizes específicas para a área do Pátio de Manobras, é solicitada na Exigência nº 26 do atendimento às exigência da Licença Ambiental Prévia – LAP nº nº01/SVMA.G/2011.

**13. Apresentar as alternativas locais de forma detalhada, com os respectivos traçados, demandas e análise dos impactos ambientais positivos e negativos, inclusive por onde o traçado passa em vias locais, seguindo o estabelecido no Art. 124 da Lei Municipal nº 13.340/2002 do Plano Diretor Estratégico – PDE, quanto à utilização de transportes coletivos em vias estruturais.**

**Exigência atendida**

O empreendedor informou que “o traçado integral da Linha 17-Ouro, incluindo a localização das estações, pátio e subestação, **foi submetido à CAIEPS/CTLU com o intuito de atender a esta exigência nº 13 e à exigência 1 da LAP nº 01/SVMA.G/2011 que solicita ‘Apresentar as diretrizes de uso e ocupação do solo para a implantação do empreendimento, estabelecidas pela CAIEPS e pela CTLU, devendo ser aprovada pela SMDU/DEUSO’.**

A CAIEPS emitiu a Manifestação 154/CAIEPS/2011 em 17/08/2011 e a CTLU manifestou-se por meio do Pronunciamento SMDU.CTLU/123/2011 em 01/07/2011. Ambos os pareceres foram apresentados à SVMA que considerou que a Exigência 13 da LAP nº 01/SVMA-G/2011 como não atendida.

O Metrô, em atendimento ao Ofício nº 925/DECONT-G/2011 encaminhou novos documentos obtidos no processo tramitado na CAIEPS. No entanto, a SVMA entendeu que os documentos apresentados ainda não atendiam à exigência 13 da LAP nº 01/SVMA-G/2011.

Em 18/01/2012 o Metrô submeteu consulta à CAIEPS e em 03/02/2012 à CTLU, conforme protocolos apresentados na exigência 1, solicitando esclarecimentos quanto ao

*manifestado no Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/2012. Em 09/02/2012 a CTLU, em sua reunião mensal, manifestou-se por meio da Informação SMDU.CTLU/021/2012, apresentada na página seguinte. A CTLU/SMDU deliberou favoravelmente à implantação da Linha 17-Ouro, considerada como infraestrutura urbana utilizando o espaço aéreo, de acordo com o Artigo 251 da Lei Municipal nº 13.885/04.*

*Assim sendo, a Linha 17-Ouro, quando implantada em via não estrutural não conflita com o estabelecido no Art. 124 da Lei Municipal nº 13.340/2002 do Plano Diretor Estratégico – PDE, quanto à utilização de transportes coletivos em vias estruturais.*

*Cabe esclarecer que, quanto à implantação da Linha 17 – Ouro em locais onde estão previstos projetos complementares como o prolongamento da Avenida Roberto Marinho, Via Parque e Perimetral Sul, o Metrô acompanha o cronograma e contribui com estes projetos, em estreita parceria com os órgãos responsáveis por sua implantação, e, até o momento, as atividades indicam que a implantação destes projetos está em conformidade com o cronograma de implantação da Linha 17-Ouro”.*

---

**14. Demonstrar em Estudo que os índices de confiabilidade do Sistema “Modal Monotrilho - VLP” a ser implantado são aceitáveis no que concerne manutenção, eficiência/ falhas de operação, sistema econômico-financeiro sustentável, tomando-se como parâmetros a utilização do sistema em similares em funcionamento no âmbito internacional.**

**Exigência atendida**

O empreendedor apresentou resposta em RT-17.00.00.00/1Y7-011-Vol.1/3 referindo-se ao Anexo 02 (RT-17.00.00.00/1Y7-011-Vol.2/3) onde são apresentados os Índices de Confiabilidade do Sistema “Modal Monotrilho – VLP” através dos estudos:

- Estudo de Confiabilidade (Scomi) – Sistemas de Monotrilhos SCO/TCD/Linha 17/0002/2011, com dados de monotrilhos que estão em operação em outros países;
- Nível de Confiabilidade do Modal MD – 17.02.03.00/4XX-001, com Memorial Descritivo do sistema operacional CBTC a ser utilizada para a Linha 17-Ouro.

---

**15. Apresentar um Estudo de Demanda demonstrando que a previsão de demanda máxima para o ano de 2014, 2030 e 2060 para a Linha 17- Ouro (Demanda de Média Capacidade) é suficiente para atender os níveis de conforto de passageiros de Metrô (pessoas de pé por m<sup>2</sup>), conforme Norma NBR 9260 – Serviço Metropolitano – Nível de Conforto – Acomodação em pé – Classificação; e ainda o trabalho “Pedestrian Planning and Design” do Sr. John J. Fruin apresentado em Relatório de Complementação.**

### Exigência atendida

Em Documentação Técnica – RT – 17.00.00.00/1Y7– 011 – vol 1/3., são esclarecidos os questionamentos solicitados em Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/2012 quanto às considerações de tendências indicadas nos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras que delimitam as áreas de influência direta da Linha 17-Ouro; as taxas de previsão de demanda da Linha 17-Ouro para os anos de 2014, 2030 e 2060; intervalo de trens (headway) para a estimativa de demanda e inserção da 3ª via e aparelhos de mudança de via; e ainda esclarecimentos quanto ao cálculo de passageiros/m<sup>2</sup> em pé.

Sabe-se que a modelagem de Estudo de Demanda esta sujeita a vários fatores imprevisíveis sejam econômicos, políticos, sociais que podem alterar significativamente as estimativas previstas, em que pese a importância de tal estudo quanto ao norteamento de diretrizes para a elaboração de projetos do empreendimento.

Conforme RT mencionado as projeções de demanda para o período de 2014 a 2030 tiveram como base os dados da Pesquisa de Origem e Destino e as implantações e melhorias previstas para a Rede Metroferroviária. O modelo de projeção da demanda utiliza o software EMME (Equilíbrio Multimodal Equilibrium) que deu às estimativas de demanda desse período.

Um aspecto fundamental é o atendimento aos níveis de conforto de passageiros de Metrô (pessoas de pé por m<sup>2</sup>) conforme NBR 9260 – Serviço Metropolitano – Nível de Conforto – Acomodação em pé – Classificação e ainda o trabalho “Pedestrian Planning and Design” do Sr. John J. Fruin apresentado em Relatório de Complementação/Metrô.

Portanto por ocasião da operação da Linha 17-Ouro (ou trechos da mesma) deverá ser apresentado ao DECONT/SVMA Relatório Anual de Atendimento aos Níveis de Conforto e se necessárias medidas corretivas para a manutenção de tais níveis.

---

***16. Apresentar o cronograma físico de todos os projetos necessários para a implantação do traçado do mon trilho, incluindo todos os projetos complementares, inclusive o Prolongamento da Avenida Jornalista Roberto Marinho, bem como, todas as intervenções viárias necessárias para inserção deste modal, descrevendo os responsáveis por cada execução. Incluir a implantação do mon trilho por trechos, informando sobre a previsão da seqüência das intervenções propostas, inclusive as desapropriações e possíveis reassentamentos.***

### Exigência atendida

O empreendedor apresentou o cronograma de implantação da Linha 17-Ouro à pág. 07 e 08 do RT 17.00.00.00/1Y7-011-vol.1/3, no qual demonstra o período inicial e final das intervenções relacionadas aos Trechos 1, 2 e 3.

---

***17. Apresentar as interferências nas redes de infraestrutura (aéreas e subterrâneas) de água, esgoto, águas pluviais, elétrica, telefonia, gás, entre outras, provocadas pela implantação do empreendimento.***

#### **Exigência atendida**

O empreendedor apresenta no Anexo 4 do RT 17.00.00.00/1Y7-011-vol. 2/3 (fls. 548 a 556 do P.A.), o Projeto Básico de Interferências, onde são demonstradas as redes de utilidade públicas existentes nas áreas do Trecho 1C.

---

#### ***18. Apresentar Plano de Realocação de Interferências, com a anuência da Comissão de Entendimento de Concessionárias – CEC/CONVIAS.***

#### **Exigência atendida**

Conforme informado pelo empreendedor, a realocação das interferências para execução da obra será completada na fase de implantação da urbanização, com projetos submetidos às respectivas concessionárias e devidamente aprovados pelas mesmas.

Afirma também que não haverá remanejamento de interferências para a área referente à implantação do Trecho 1C.

Tendo em vista, o disposto no Decreto Municipal, nº 47.817/2006, o Metrô afirma que será executado o enterramento das redes públicas existentes, e a retirada das estruturas de suporte nos locais em que sejam paralelas na projeção das vigas do monotrilho ou transversais a estas.

---

#### ***19. Apresentar o Estudo de Viabilidade de Implantação de ciclovia na região do empreendimento, conforme prevê a Lei Municipal nº 14.266/2007, Decreto Municipal nº 34.854/95, que regulamenta a Lei Municipal nº 10.907/90, referente aos locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos com parte da infraestrutura de apoio a esse modal de transporte.***

#### **Exigência parcialmente atendida**

O empreendedor encaminhou o "Projeto Básico de Reurbanização e Paisagismo" da Estação Jardim Aeroporto (fls. 1113 do P.A.), onde consta a apresentação da planta baixa dos acessos 1 e 2 da referida Estação, com a previsão de implantação de bicicletário, conforme estabelecido na Lei Municipal nº 14.266/2007.

Apresentar aprovação desses projetos com anuência da Gerência de Planejamento da CET / Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista/SMT.

---

#### ***20. Apresentar a análise técnica da Secretaria Municipal de Transporte – SMT, quanto:***

***a) aos impactos no trânsito derivados da implantação e operação do empreendimento nas áreas de influência.***

***b) à compatibilidade do empreendimento em relação aos objetivos e as diretrizes estabelecidas na Lei da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, Plano Diretor***

***Estratégico e do Plano Regional Estratégico das Subprefeituras do Jabaquara, Santo Amaro, Campo Limpo e Butantã.***

**Exigência atendida**

Foi apresentado como resposta às complementações solicitadas no Relatório Técnico nº 082/DECONT-2/2011 (P.A. nº 2011-0.253.447-8), o Ofício nº 033/11-SMT.ADJ.GAB emitido pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, ao qual informa que a implantação da Linha 17-Ouro é compatível com as necessidades da região, uma vez que está de acordo com os objetivos e diretrizes estabelecidas nas Leis da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, do Plano Diretor Estratégico e dos Planos Regionais Estratégicos, visto que prioriza a circulação do transporte coletivo sobre o individual, aumenta a acessibilidade e mobilidade da população, principalmente de baixa renda, reduz a carga poluidora gerada pelo sistema de transportes.

Conclui ainda que a SMT concorda com a implantação da Linha 17-Ouro e informa que os ajustes no sistema de transporte coletivo público serão efetuados na medida em que for ocorrendo a implantação do empreendimento, dentro das práticas já estabelecidas entre a SMT e o Metrô.

---

***21. Elaborar em conjunto com a Secretaria Municipal de Transportes – SMT e Secretaria de Transportes Metropolitanos – STM, estudo para a otimização e integração da rede estrutural de transporte público, considerando a inserção da Linha 17-Ouro e a sobreposição dos modais existentes e planejados na região.***

**Exigência atendida**

Consta no Ofício nº 033/11-SMT.ADJ.GAB emitido pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT que os ajustes no sistema viário e de transporte público coletivo serão efetuados no decorrer da implantação da Linha 17-Ouro, de maneira a evitar sobreposição de sistemas de transporte e racionalizar o uso dos recursos.

Além disso, o empreendedor informa que estão sendo realizadas reuniões do Grupo Gestor da Linha 17-Ouro, com representantes do Governo do Estado de São Paulo – GESP, Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP, Metrô, e das Secretarias Estadual e Municipal de Transportes – SMT e STM, de modo a garantir integração e compatibilização dos diversos projetos de trânsito e transportes no entorno da referida Linha.

---

***22. Apresentar manifestação da Secretaria de Transportes Metropolitanos – STM, quanto à implantação do empreendimento.***

**Exigência atendida**

O empreendedor apresentou o Ofício GS/STM nº 579/2011 emitido pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, cuja manifestação declara “*estar em pleno acordo com a implantação da Linha 17-Ouro do Metrô, conforme planos estabelecidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo*”.

---

**23. Apresentar Plano de Desvio de tráfego, devidamente aprovado pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.**

**Exigência parcialmente atendida**

Conforme RT – 17.00.00.00/1Y7 – 017, quando da aprovação do projeto de Desvio de Tráfego a CET deverá emitir o Termo de Permissão de Ocupação da Via – TPOV, que tem validade por tempo limitado, portanto tal solicitação se dá prestes ao início das obras, que ocorre após a emissão da LAI.

---

**24. Apresentar manifestação e análise técnica da Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana – SIURB e da Secretaria Municipal de Transportes – SMT referente a todas as intervenções viárias previstas, bem como todos os projetos dos novos viários necessários para a implantação do monotrilho.**

**Exigência atendida**

O empreendedor apresentou a Informação nº 2576/PROJ-G/2011 da Secretaria de Infraestrutura Urbana – SIURB, onde informa que o traçado da Linha 17-Ouro será efetuado dentro dos alinhamentos viários já existentes, e que serão objetos de Projeto de Lei os trechos onde os espaços viários sejam insuficientes.

De acordo com o Ofício nº 028/11-SMT.ADJ.GAB emitido pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, “em relação às intervenções viárias previstas ou aos novos viários necessários para a implantação do monotrilho, a previsão desses empreendimentos estão em conformidade com as diretrizes e necessidades do sistema de transporte do Município de São Paulo”.

---

**25. Apresentar medidas mitigadoras para possibilitar o acesso às estações, em caso de ocorrência de alagamentos.**

**Exigência atendida**

O empreendedor informa que as cotas projetadas para acesso à Estação Jardim Aeroporto estão acima da cota de inundação prevista para a região, e afirma que a referida estação não está localizada em pontos de alagamentos.

---

**26. Em relação ao Pátio de Manobras, Manutenção e Estacionamento da Linha 17-Ouro:**

**a) Descrever as atividades a serem realizadas no local e demais usos, bem como de todos os equipamentos que serão utilizados, horário de funcionamento, níveis de ruído (períodos diurno e noturno), produtos químicos estocados no local e resíduos gerados, inclusive sua destinação;**

- b) Informar e detalhar a compatibilidade de funcionamento entre o piscinão existente e o referido pátio;**
- c) Informar quem será responsável pela manutenção do piscinão, e descrever sua operação, forma e periodicidade de limpeza, sistema de monitoramento e exaustão dos gases, local de condicionamento, estocagem e destino do lodo;**
- d) Apresentar os impactos ambientais e medidas mitigadoras a serem adotadas, em decorrência das atividades realizadas;**
- e) Apresentar diretrizes do Corpo de Bombeiros, quanto à segurança da referida área;**
- f) Apresentar a anuência da Subprefeitura de Santo Amaro, e da São Paulo Urbanismo (SP-URB) à utilização do piscinão para a implantação do empreendimento proposto, tendo em vista que foi emitida pela SVMA a Licença Ambiental para a antiga Empresa Municipal de Urbanização – EMURB.**

#### Exigência parcialmente atendida

- **Item a.** O empreendedor informa na pág. 128 do relatório de solicitação de LAI – RT-17.00.00.00/1Y7-011 (fls. 383 do P.A.), que as atividades a serem desenvolvidas no pátio se referem basicamente à limpeza e lavagem de trens, logística de suprimentos e serviços de inspeção necessários às atividades do Metrô. No entanto, consta no projeto apresentado, a localização de Estação de Tratamento da Água de Reuso.

Em resposta ao pedido de esclarecimento solicitado pelo DECONT-2/GTAIA, o Metrô informa na pág. 17 do RT-17.00.00.00/1Y7-015 (fls. 1062 do P.A.), que “*não haverá Estação de Tratamento de Água de Reuso*”, e afirma que está prevista a implantação de “*Reservatório de Água de Reuso, em que será feita a captação de águas pluviais provenientes da cobertura do Bloco A para utilização específica na lavagem de trens*”.

Entretanto, no desenho “Projeto Básico de Hidráulica” (DE-17.03.13.00/4S5-005) – Bloco F1 - consta conjunto de caixa separadora e coletora de óleo dos efluentes da laje da máquina de lavar trens e recicladores para tratamento de efluentes da máquina de lavar trens. No desenho DE-17.03.13.08/4S5-001 – Bloco H e H2 – foi projetado para o posto de abastecimento e depósito de combustível uma caixa separadora de óleo e graxas. No desenho DE-17.03.13.10/4S5-001 – Bloco J e J1 – para área de depósito de inflamáveis e de resíduos de inflamáveis, foi projetada uma caixa de decantação e uma separadora de óleo.

Conforme estabelecido no Decreto Estadual nº 47.397/2002, o DECONT-2/GTAIA solicitou no RT nº 10/DECONT-2/GTAIA/2013 a apresentação de Licença Ambiental de Instalação ou manifestação da CETESB quanto à implantação do Pátio com relação à emissão de gases, depósito de produtos químicos inflamáveis, tratamento da água de reuso de lavagem dos trens, conjunto de caixa separadora e coletora de óleo dos efluentes, entre outros. Assim, o empreendedor informa na pág. 20 do RT-17.00.00.00/1Y7-017 (fls. 1234 do P.A.) que a manifestação da CETESB será encaminhada posteriormente.

- **Item b.** O empreendedor informa na pág. 127 e 128 do RT-17.00.00.00/1Y7-011 (fls. 382 e 383 do P.A.) que o projeto proposto prevê a construção de 371 pilares e uma laje com iluminação artificial, implantada acima do nível da rua e com abertura lateral

para ventilação cruzada de arraste do ar e auxiliada por torres de ventilação para exaustão dos gases. Também afirma que serão mantidas as rampas de acesso para a manutenção e limpeza, não influenciando na operação do piscinão.

De modo a verificar a eficácia da operação do piscinão com a implantação dos 371 pilares para construção do Pátio, foi solicitado na Informação Técnica nº 062/DECONT-2/GTAIA/2013 (fls. 139 do P.A.), um estudo hidráulico contendo informações sobre o funcionamento, limpeza, manutenção e capacidade do reservatório nas condições futuras.

Em resposta o empreendedor apresenta o Parecer Técnico intitulado "Estudos Hidráulicos, Hidrológicos e Considerações sobre as Obras do Pátio de Manobras do Metrô e sua Interferência nos Volumes de Espera Existentes" (fls. 1169 a 1192 do P.A.), onde conclui que *"não existe piora significativa na eficiência do reservatório com a alocação dos pilares de sustentação da Linha-17 e de seu pátio de manobras. Para que se garanta uma eficiência no abatimento do pico igual ou superior a atualmente existente, recomenda-se a demolição de 0,50m do platô das quadras, o que garantiria 6397,5m<sup>3</sup> de reservação"*.

Apresentar o Projeto Executivo de escavação contemplando, parte do platô a ser escavado para restituir o volume útil do reservatório, parte a ser utilizada para secagem dos lodos com detalhe do revestimento do leito de secagem e drenagem dos efluentes, revestimento do reservatório, rampa de acesso ao platô e de saída do reservatório.

Informar o volume total de solo a ser removido, inclusive para execução das fundações, locais de disposição final dos materiais que deverão ser licenciados e compatíveis com a caracterização do solo.

Apresentar no relatório semestral os certificados de recebimento dos materiais fornecidos pelos operadores dos aterros.

Apresentar o Alvará de movimento de terra fornecido pela subprefeitura ou sua manifestação.

- **Item c.** Consta no Ofício nº 049/2013 – SUBSA/GABINETE, emitido em 08/02/2013 pela Subprefeitura de Santo Amaro (fls. 1068 e 1069 do P.A.), que *"a limpeza e manutenção do Piscinão será compartilhada conforme estabelecido entre as partes (Metrô/SPSA), dividida em duas fases: uma quando da construção da via principal, onde serão fixados aproximadamente 42 pilares paralelamente a Avenida Jornalista Roberto Marinho, sendo o material recolhido pelo Metrô; a outra fase, quando da implantação do Pátio, onde serão implantados os 338 pilares restantes, a responsabilidade pela limpeza e manutenção do piscinão passará a ser em sua totalidade do Metrô, devendo ao final da obra, retornar para a Subprefeitura"*.
- **Item d.** Foi apresentada a planilha "Identificação e Avaliação de Aspectos e Impactos Ambientais – Preliminar" (fls. 1140 a 1167 do P.A.), contendo aspecto, impacto e controle de cada atividade para o modal VLP.
- **Item e.** O empreendedor informa que a aprovação junto ao Corpo de Bombeiros se dará de forma a atender ao disposto no Decreto Estadual nº 56.819/2011 e a NFPA nº 130 (Norma para Sistema de Trânsito em Trilho Fixo e Ferroviário de Passageiros – Edição 2010). Afirma ainda que as diretrizes serão apresentadas pelo Corpo de

Bombeiros somente após a vistoria, ou seja, após a implantação do Pátio, antes de sua operação.

- **Item f.** Foi apresentada a manifestação da Subprefeitura de Santo Amaro (Ofício GS nº 049/2013), da Coordenação das Subprefeituras – Assessoria Técnica de Assuntos Jurídicos (Ofício Diret. Engenharia (Metrô) nº 86) e Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras – SIURB (Ofício nº 880/SIURB.G/2012). Além disso, sobre o aspecto hidráulico, foram apresentados o Ofício nº 0016/PROJ.G/2013 (fls. 1236 do P.A.), emitido em 27/02/2013 e o Ofício nº 039/PROJ.G/2013 (fls. 1237 do P.A.), emitido em 24/04/2013, ambos emitidos pela Superintendência de Projetos Viários considerando aceitos os projetos e as interferências no Reservatório Jabaquara. Destaca-se, no entanto, que não foi encaminhada a manifestação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU.
- Conforme solicitado pela Coordenação das Subprefeituras – Assessoria Técnica de Assuntos Jurídicos (Ofício Diret. Engenharia (Metrô) nº 86), Subprefeitura de Santo Amaro (Ofício GS nº 049/2013), Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras – SIURB (Ofício nº 880/SIURB.G/2012), o Metrô apresenta cópia do Diário Oficial do Município (D.O.M) emitido em 08/06/2013 (fls. 1300 do P.A.), onde consta o Decreto Municipal nº 53.976/2013, que dispõe em seu Art. 1º que *“fica autorizada a outorga de permissão de uso, a título precário e gratuito, à Companhia do Metropolitan de São Paulo – Metrô, de área municipal situada sobre o Reservatório Jabaquara, na Avenida Jornalista Roberto Marinho com a Avenida Dr. Lino de Moraes Leme, para a implantação do pátio de manutenção e estacionamento de trens da Linha 17-Ouro do Metrô”*.
- Quanto à manutenção do volume de reservação do piscinão, o Metrô informa que o volume perdido pela implantação dos pilares será compensado por meio de corte parcial do patamar onde estão implantadas atualmente as quadras de esporte.
- Consta no “Projeto Básico de Hidráulica” (DE-17.03.13.08/4S5-001) a implantação de um posto de abastecimento com um tanque de combustível de 15000 l. Em resposta à solicitação de manifestação da CETESB em relação à implantação do Posto de Combustível, o Metrô informa no RT-17.00.00.00/1Y7-017 que o licenciamento do posto será apresentado ao órgão ambiental estadual, e que será encaminhado posteriormente ao DECONT. Em atendimento à “Decisão de Diretoria” que regulamenta o Procedimento para Licenciamento Ambiental de Postos da CETESB, o empreendedor deverá apresentar a manifestação técnica da CETESB, quanto ao licenciamento ambiental do referido posto.
- Consta no “Projeto Básico de Hidráulica” (DE-17.03.13.10/4S5-001) a indicação de uma subestação. De acordo com a Portaria 80/05-SVMA, caso a subestação ou linha de transmissão tenha tensão nominal igual ou superior a 69 kv, deverá ser feita consulta prévia junto ao GTRAD/DECONT quanto ao licenciamento ambiental.

**27. O empreendimento deverá apresentar Estudo de Simulação por Modelagem Física Matemática dos níveis de ruído emitidos pelos veículos do modal monotrilho em pontos sensíveis (vide a seguir) e verificar compatibilidade com os níveis de ruído máximo conforme parâmetros de incomodidade do Plano Regional Estratégico (Lei Municipal nº 13.885/04) nos respectivos zoneamentos urbanos e tipo de vias de**

*entorno do empreendimento nos períodos noturno (22h às 7h) e diurno (7h às 22h) e ainda conformidade NBR 10.151/00. Neste Estudo deverão ser levado em consideração as seguintes condições:*

*I) Deverão ser objeto de análise os seguintes pontos sensíveis:*

*a) Em edificações próximas à:*

*Aparelhos de mudança de via; Estações; Pátio de manutenção; e Curvas da via.*

*b) Locais sensíveis tais como:*

*Hospitais (tal como Hospital Sabóia);*

*Escolas (tais como Escola Miguel de Cervantes, Escola Eugenio Montale, Colégio Porto Seguro);*

*Creches, asilos, Centro de Orientação do Pequeno Deficiente - COEPE;*

*Residências em Zoneamento Residencial – ZR, em especial em via local a exemplo da Rua Leonardo Cerqueira Varandas e Rua Professor Alexandre Correia, nos períodos diurno e noturno;*

*II) A Linha de Base para medição de ruído ambiente deverá atender a condição 1) nos itens a) e*

*b), em períodos noturno (22h – 7h) e diurno (7h – 22h), dias de semana e em finais de semana, com amostragem suficiente que possibilite estabelecer a condição de NBR 10.151/2000 onde o nível critério Avaliação de Norma, assuma o valor medido no local de ruído ambiente.*

*III) Adotado no Estudo de Modelagem cenários que possam induzir o ruído médio predominante e ruído máximo do Sistema e Material Rodante Monotrilho VLP tais como composições com capacidade média e máxima de passageiros, mudança de via, curvas.*

#### Exigência atendida

Segundo Documento Técnica – RT – 17.00.00.00/1Y7 -011 – vol 1/3 , Anexo 7 (RT – 17.00.00.00/1Y7 -011 – vol 3/3) foi apresentado estudo de simulação por modelagem dos níveis de ruído emitidos pelos veículos do modal monotrilho em pontos sensíveis críticos; utilizando o nível de exposição sonora de referência (Sel ref) nas condições padronizadas pela FTA 0 VA- 90 – 1003 – 06 e utilizado para elaboração de modelo tridimensional o software CadnaA (Datakustik).

A fonte sonora utilizada foi emitida junto ao fabricante do material rodante.

Foram apresentados 27 pontos sensíveis críticos sendo 08 próximos a aparelhos de mudança de via (track-switch), foram considerados locais como hospitais, escolas, residências em zona mista, residência em zona estrategicamente residencial.

Foi realizada a monitoração dos níveis de ruídos ambiente nos 27 pontos sensíveis críticos no período noturno (22h – 7h) e diurno (7h – 22h), durante a semana e aos fins de semana.

Dos valores obtidos, foi considerado o valor mínimo como o ruído ambiente, que por sua vez tais níveis de ruído ambiente foram superiores aos estabelecidos pela CETESB (2010) assim como pelo Plano Regional Estratégico (Lei Municipal nº 13.885/2004) e NBR 10.151/2000, formando-se assim o limite para critério de avaliação.

Dois valores (P16 e P18) simulados em fonte tiveram o nível de ruído superior ao ruído ambiente medido.

Conforme explicação do Documento Técnico em pauta, tal diferença se deve as condições extremas de ruído considerado, onde se comprova através de critérios demonstrados em formulário de modelagem que os mesmos valores (P16 e P18) estão contemplando os limites exigidos pela CETESB.

Haja vista tal modelo (monotrilho) ter características próprias ainda não especificadas de forma objetiva quanto a sua implantação, quanto funcionamento e ruídos dos trens e aparelhos de mudança de via, e a modelagem empregada fazer consideração de absorção, reflexão e viário e adjacências de forma estimativa e ainda utilização de critérios de aproximação de formulário que envolve varias variáveis (velocidade, número de carros, duração de passagem de trens, volume de trafego – nº de trens/hora, distância entre fonte e receptor crítico), salientamos a necessidade de que por ocasião da construção da Linha, e antes do início da operação, testes reais sejam feitos com acompanhamento do órgão fiscalizador para verificação do ruído causado pela passagem do trem está compatível com a legislação específica.

Na condição da existência de incompatibilidade do nível de ruído com a legislação específica, deverão ser utilizadas medidas mitigadoras como: redução da velocidade de trens, diminuição do volume de trafego – nº trens/hora, dispositivos abafadores de ruído no trem e/ou na via e instalação de invólucros (barreiras acústicas).

Diante do acima exposto, será necessária antes do início da operação, a realização de testes reais com a passagem de trens em cenários críticos e respectivas medições de ruído em locais sensíveis críticos, para verificação da compatibilidade de ruídos emitidos e legislação específica. Medidas mitigadoras se necessárias, deverão ser implantadas antes do início de operação da linha (ou trechos da linha), com prévia apresentação à SVMA.

Tal condição deverá ser objeto de exigência da Licença Ambiental de Instalação, para cumprimento na ocasião da possibilidade da operacionalidade do trecho solicitado. Tais medições deverão ser materializadas em Relatório Conclusivo e entregue à DECONT/SVMA antes da expedição da Licença Ambiental de Operação. Se porventura houver alguma desconformidade de ruído/Legislação a implantação de medidas mitigadoras também deverão estar expressas em tal Relatório Conclusivo.

Por ocasião da emissão da LAO – Licença Ambiental de Operação deverão ser realizadas medições de ruído periódicas no prazo de 06 (seis) meses em locais sensíveis críticos para confirmação de conformidade acústica obtida em teste antes da Emissão da LAO. Acrescentamos aos pontos sensíveis da Exigência nº 27 – I) a) e b) os pontos da área de influência no entorno do Piscinão Jabaquara, onde será implantado o Pátio Água Espriada do Metrô. Salientamos que a medição de ruído deverá ser efetuada por ocasião do horário de funcionamento do referido Pátio, especialmente no período noturno.

Tais medições deverão ser materializadas em Relatório Conclusivo e entregue à DECONT/SVMA.

Se porventura houver alguma desconformidade de ruído/Legislação a implantação de medidas mitigadoras também deverão estar expressas em tal Relatório Conclusivo.

Por ocasião da realização das obras deverão ser implantadas medidas mitigadoras, se necessárias, para que se adêquem o ruído emitido pelas mesmas aos parâmetros de incomodidade do Plano Regional Estratégico (Lei Municipal nº 13.885/04) nos respectivos zoneamentos urbanos e tipo de vias de entorno do empreendimento nos períodos noturno (22h às 7h) e diurno (7h às 22h) e ainda conformidade NBR 10.151/00. Deverá ser apresentado Relatório de Acompanhamento e Análise de Conformidade de Ruído e entregue à DECONT/SVMA em períodos trimestrais ao longo do período de obras.

***28. Deverão ser apresentado os locais no traçado onde estarão situados os invólucros, barreira acústica e demais dispositivos mitigadores de ruído.***

#### **Exigência atendida**

Idem à Exigência nº 27. Possíveis inserções de invólucros, barreiras acústicas e demais dispositivos mitigadores de ruído poderão ser implantados antes do início da operação, com a realização de testes reais com a passagem de trens em cenários críticos e respectivas medições de ruído em locais sensíveis críticos, para verificação da compatibilidade de ruídos emitidos e legislação específica. Medidas mitigadoras se necessárias, deverão ser implantadas antes do início de operação da linha (ou trechos da linha), com prévia apresentação à SVMA.

Por ocasião da emissão da LAO – Licença Ambiental de Operação deverão ser realizadas medições de ruído periódicas no prazo de 06 (seis) meses em locais sensíveis críticos para confirmação de conformidade acústica obtida em teste antes da Emissão da LAO. Caso sejam implantados invólucros, barreira acústica e demais dispositivos mitigadores de ruído deverá ser verificada a efetividade de isolamento acústica de tais elementos.

***29. Deverá ser realizado estudo com simulação das vibrações do Sistema Monotrilho VLP e conseqüências em imóveis/edificações situados próximos a faixa lindeira da Linha 17 – Ouro e indicadas medidas mitigadoras (se necessárias) para minimização dos incômodos a população e danos as edificações do entorno.***

#### **Exigência atendida**

Segundo Documento Técnico – RT – 17.00.00.00/1Y7 – 011 vol 3/3, em Anexo 7 – Análise Previsional de Vibração e Ruídos, em relação à modelagem de vibrações por ocasião da operação do monotrilho em pontos críticos avaliados, os valores previstos são inferiores aos limites sugeridos para zonas residenciais de baixa densidade e não causarão desconforto aos moradores das edificações lindeiras.

Por ocasião das obras deverão ser tomadas precauções quanto a vibrações provocadas pela implantação do empreendimento, em especial a execução de fundações, apresentando Manifestação de Análise de Vibração junto ao Relatório trimestral de Acompanhamento e Análise de Conformidade de Ruído.

Por ocasião da emissão da LAO – Licença Ambiental de Operação deverá ser realizado Monitoramento de Vibração do Solo em Pontos Sensíveis com Análise de Conformidade entregue à DECONT/SVMA junto ao Relatório Conclusivo de Ruído no período de 06 (seis meses) após a emissão da LAO. Acrescentamos aos pontos sensíveis da Exigência nº 27 – I) a) e b) os pontos da área de influência no entorno do Piscinão Jabaquara, onde será implantado o Pátio Água Espreada do Metrô.

Se porventura houver alguma desconformidade de aceitação de Vibração no Solo, a implantação de medidas mitigadoras também deverá estar expressa em tal Relatório Conformidade.

---

**30. Apresentar o Projeto de Compensação Ambiental - PCA e Termo de Compromisso Ambiental - TCA aprovados em SVMA.**

**Exigência não atendida**

O empreendedor não apresentou o PCA nem o TCA, mas já protocolou em DEPAVE/DPAA (fls. 1242 do P.A.) a solicitação do manejo arbóreo pretendido. Previamente o início das obras deverão ser apresentados o PCA e o TCA.

---

**31. Apresentar manifestação da Divisão Técnica de Unidades de Conservação e Proteção da Biodiversidade e Herbário – DUC, quanto à definição da destinação dos recursos da compensação ambiental previstos no artigo 36 da Lei Federal nº 9985/00.**

**Exigência atendida**

O empreendedor já havia apresentado a manifestação da Divisão Técnica de Unidades de Conservação e Proteção da Biodiversidade e Herbário - DUC no licenciamento ambiental do Trecho 1A, a qual indicou o Parque Natural da Cratera da Colônia para receber os recursos da compensação ambiental.

---

**32. Apresentar Projeto Paisagístico contemplando as orientações do Manual Técnico de Arborização Urbana da Secretaria do Verde e Meio Ambiente.**

**Exigência parcialmente atendida**

Foi apresentado o projeto paisagístico básico do Trecho 1C prevendo o plantio de espécies exóticas em áreas públicas, tais como *Parthenocissus tricuspidata*, *Russelia equisetifolia*, *Tibouchina holosericea*, *Clusia fluminensis* e *Agapanthus umbellatus*. Foi solicitada, no âmbito do Relatório Técnico 004/DECONT-2/GTAIA/2013, a substituição das espécies exóticas por nativas, em consonância com a Lei Municipal nº 13.646/2003.

O empreendedor informa que os "projetos paisagísticos serão adequados em conformidade com o PCA, que se encontra em tratativas com a SVMA". O projeto deverá ser apresentado em até 60 dias após a emissão dessa licença, compatibilizado com o PCA e com a Lei Municipal nº 13.646/2003.

---

**33. Apresentar estudo (detalhando os locais de avistamento, hábitos alimentares observados, presença de ninhos, entre outras características relevantes) sobre as populações do "Diopsittaca nobilis" avistado na ADA, e que se encontra criticamente em perigo de extinção.**

**Exigência atendida**

O empreendedor já havia apresentado estudo das populações do *Diopsittaca nobilis*, para o traçado integral, no licenciamento ambiental do Trecho 1A. O estudo não identificou impactos relevantes da implantação do monotrilha na dinâmica das populações dessa espécie.

---

**34. Apresentar um Plano de Monitoramento de avifauna, com metodologia adequada, esforço amostral significativo, e campanhas executadas de maneira a considerar a sazonalidade, contemplando relatórios semestrais a serem entregues neste Departamento.**

**Exigência atendida**

O empreendedor já havia apresentado o Plano de Monitoramento de Avifauna no licenciamento ambiental do Trecho 1A. Pelo fato do Trecho 1C se situar em um ambiente bastante urbanizado, considera-se desnecessária a execução do monitoramento das aves.

---

**35. Apresentar a definição integral das áreas a serem desapropriadas e a avaliação individual dos imóveis que serão afetados quanto à situação da sua utilização (residencial, comercial e/ou industrial) e situação fundiária (regular ou irregular).**

**Exigência atendida**

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-011, para o sub-trecho 1C, correspondente ao Pátio Água Espreada e a Estação Jardim Aeroporto, haverá uma desapropriação de área da PMSP (praça) na Avenida Jornalista Roberto Marinho, DUP 57.287 de 29/08/2011 (bloco 17033-1), para execução de acesso à Estação Jardim Aeroporto, como demonstrado no Anexo 12 do referido RT.

---

**36. Desapropriar integralmente os terrenos que serão afetados pela Linha 17-Ouro e seus equipamentos, inclusive executar a urbanização dessas áreas.**

#### **Exigência parcialmente atendida**

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-011, à pg. 151/196, no Trecho 1C, objeto desta solicitação de LAI, será realizada a desapropriação de uma área pública que após a implantação do Monotrilho será reurbanizada.

Para complementação do atendimento da exigência nº 36, o empreendedor deverá apresentar o projeto de reurbanização previsto para área a ser desapropriada (bloco 17033-1 / DUP 57.287 de 29/08/2011).

---

***37. Apresentar o Diagnóstico Socioeconômico final do Cadastramento das famílias atingidas pelas desapropriações e outras intervenções previstas para a implantação da Linha 17-Ouro, com o detalhamento do perfil das famílias.***

#### **Exigência não aplicável ao Trecho 1C**

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-011, à pg. 151/196, no subtrecho 1C, objeto desta solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI, não há necessidade de Diagnóstico Socioeconômico e Cadastramento das famílias, conforme justificado na questão 35 deste relatório, uma vez que a única desapropriação prevista trata-se de uma área de praça da PMSP.

---

***38. Apresentar o Decreto de Utilidade Pública (DUP) para cada imóvel a ser desapropriado para a implantação da Linha 17-Ouro.***

#### **Exigência atendida**

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-011, à pg. 151/196, para o Trecho 1C será desapropriada área da PMSP (praça) na Avenida Jornalista Roberto Marinho, DUP 57.287 de 29/08/2011 (bloco 17033-1). O empreendedor apresentou cópia do referido DUP.

---

***39. Apresentar detalhamento do Programa de Desapropriação dos imóveis afetados incluindo: cronograma de implementação, estimativa de custos para as desapropriações, atores institucionais responsáveis pela sua realização, estratégias de comunicação, negociação e indenização.***

#### **Exigência atendida**

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-011, a única área prevista para ser desapropriada no sub-trecho 1C refere-se a uma praça da PMSP. Dessa maneira, o empreendedor esclarece que entende não ser necessária a apresentação de detalhamento referente ao Programa de Desapropriação, específico para o sub-trecho 1C.

*40. Apresentar as informações atualizadas das resoluções efetivadas no âmbito do Convênio assinado entre Metrô/SP, PMSP e GESP para a Implantação da Linha 17-Ouro em relação às fontes de recursos e cronograma para as desapropriações e reassentamentos a serem realizados em decorrência da implementação do empreendimento. Informa-se ainda que quanto às desapropriações, remoções e reassentamentos da população afetada pelas intervenções do empreendimento que ocorrerão dentro do perímetro da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada (OUCAE – Lei Municipal nº 13.260/2001), estas devem estar em concordância com as diretrizes equacionadas pela referida Lei.*

**Exigência atendida**

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-011, a única área prevista para ser desapropriada no Trecho 1C refere-se a uma praça da PMSP. Não há reassentamentos previstos nesse trecho.

*41. Apresentar informação atualizada sobre a remoção de população em imóvel irregular indicando: estimativa de custos para os reassentamentos, localização das áreas onde a população removida será reassentada, cronograma de implementação dos reassentamentos e os atores institucionais responsáveis pela sua realização. Adicionalmente, caso haja tais remoções, informamos que é necessária a apresentação da manifestação da Secretaria Municipal de Habitação – SEHAB/HABI quanto à remoção dos imóveis irregulares existentes necessários para a implantação do empreendimento.*

**Exigência não aplicável ao Trecho 1C**

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-011, à pg. 162/196, para a implantação do Trecho 1C, objeto desta solicitação de LAI, não há previsão de remoção de população em imóvel irregular.

*42. Apresentar o cadastro atualizado com o levantamento fundiário das áreas pretendidas para a implantação de unidades de Habitação de Interesse Social – HIS que estão na ADA do empreendimento, por exemplo, terreno localizado na Avenida Washington Luís que foi identificado em vistoria, mas, que não está contemplado nas informações do EIA. Deve ser estudado se o traçado irá impactar tais HIS, e caso seja necessário, desenvolver alterações locacionais no traçado e/ou medidas mitigadoras conforme diretrizes de legislação pertinente.*

**Exigência não aplicável ao Trecho 1C**

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-011, à pg. 162/196, no Trecho 1C, objeto desta solicitação de LAI, não há áreas pretendidas para implantação de HIS, nem áreas previstas para reassentamentos.

*43. Caso haja reassentamentos a serem realizados, apresentar a manifestação técnica do Grupo Técnico de Áreas Contaminadas (GTAC), da Divisão Técnica de Licenciamento Ambiental (DECONT-2), quanto à situação ambiental dos locais destinados para o reassentamento da população afetada.*

**Exigência atendida**

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-011, à pg. 165/196, no Trecho 1C, objeto desta solicitação de LAI, não há previsão de reassentamentos.

Em princípio os edifícios que abrigarão os realocados serão construídos nas áreas hoje ocupadas pelas favelas do Buraco Quente e do Comando, localizadas no Trecho 1B. Estas áreas estão contempladas na AID do empreendimento e já foram estudadas e os resultados foram consolidados no Relatório Técnico 17.00.00.00/1Y5/001 e encaminhado à SVMA junto ao RT- 17.00.00.00/1Y7/003, em atendimento à exigência 55.

Este estudo não apontou a existência de áreas contaminadas nesta região. O Metrô informa que caso novas áreas, que estejam fora da AID, venham a ser incorporadas ao projeto da CDHU, estas serão estudadas quanto a possível contaminação. Cabe ressaltar que esta exigência foi considerada atendida, para o Subtrecho 1B, conforme RT nº. 023/DECONT-2/GTAIA/2012.

---

*44. Apresentar Plano de Realocação da UBS Jardim Congonhas, localizada à Rua Viaza, em terreno limdeiro à Avenida Washington Luiz, bem como de outros equipamentos sociais que venham a ser removidos em decorrência da implementação do empreendimento.*

**Exigência não aplicável ao Trecho 1C**

---

*45. Apresentar a compatibilidade da Linha 17-Ouro com a implementação da Habitação de Interesse Social - HIS prevista para ser construída em terreno situado à Avenida Washington Luiz, próximo à Avenida Jornalista Roberto Marinho, bem como com outras possíveis HIS localizadas na ADA do empreendimento.*

**Exigência não aplicável ao Trecho 1C**

---

*46. Apresentar a manifestação e anuência do Departamento de Planejamento Ambiental – DEPLAN/SVMA e Departamento de Parques e Áreas Verdes – DEPAVE/SVMA referente à realocação dos equipamentos sociais de lazer localizados no Piscinão Jabaquara, que serão afetados em decorrência da implantação do Pátio de Manobras da Linha 17-Ouro, para o Parque do Chuvisco e Parque Linear da Avenida Jornalista Roberto Marinho.*

### Exigência não atendida

O empreendedor deverá apresentar o solicitado nesta exigência.

**47. Apresentar os impactos ambientais e suas medidas mitigadoras relativos aos equipamentos sociais localizados na ADA do empreendimento.**

### Exigência parcialmente atendida

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-017, as vistorias cautelares dos imóveis na área de influência do futuro Pátio Água Espreada estão em fase de planejamento e assim que concluídas serão apresentadas a esta SVMA.

**48. Apresentar Manifestação do CONPESP quanto à proximidade da estrutura do monorail na lateral do Estádio Cícero Pompeu de Toledo, localizado na Avenida Jules Rimet, e referente aos seguintes bens tombados ou em processo de tombamento: Fachada Frontal do Aeroporto de Congonhas; Passarela Comandante Rolim Amaro, sobre a Avenida Washington Luiz e Colégio Visconde de Porto Seguro.**

### Exigência atendida

O CONPESP emitiu o Ofício nº 0428/CONPESP/2011 onde se manifestou "favorável ao estudo de viabilidade técnica para implantação da Linha 17-Ouro do Metrô que contempla o trecho Aeroporto de Congonhas – Estação Morumbi, com a seguinte diretriz:

1. O edifício da estação, bem como áreas conexas, devem estar distanciadas o máximo possível do Estádio, e apresentarem soluções de leveza e transparência, visando minimizar o impacto visual em relação a esse importante eixo de acesso local."

Em relação ao CONDEPHAAT, foi encaminhado o Ofício Condephaat-12/2011 onde "deliberou aprovar as obras a serem realizadas em áreas de bens tombados, referente às obras da Linha 17-Ouro – Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroferroviária, nesta Capital".

**49. Apresentar Manifestação do CONDEPHAAT e CONPESP referente ao bem tombado Sítio da Ressaca.**

### Exigência atendida

Idem ao comentário da exigência nº 48.

**50. Apresentar o Decreto de Utilidade Pública – DUP para desapropriação da faixa necessária à implantação do traçado do monorail em área interna ao Cemitério do Morumbi.**

### **Exigência atendida**

Essa exigência não é aplicável ao Trecho 1C, contudo já foi atendida pelo empreendedor. Nesse sentido, o Metrô apresentou o Decreto de Utilidade Pública nº 57.843 publicado em 07 de Março de 2012, que engloba a faixa necessária à implantação do traçado do monotrilho em área interna ao Cemitério do Morumbi. No RT-17.00.00.00/1Y7-011, à pg. 184/196, foi apresentado o Desenho DE-17.04.05.001E1-001, integrante do DUP 57.843, que ilustra o Bloco 17055-A, referente à referida área do cemitério. O desenho foi apresentado fora de escala somente para ilustrar o local.

---

***51. Apresentar a Manifestação da Secretaria Municipal de Serviços, responsável pelo Serviço Funerário do Município e da Administração do Cemitério do Morumbi quanto à implantação da Linha 17-Ouro dentro do perímetro do Cemitério do Morumbi.***

### **Exigência não aplicável ao Trecho 1C**

Aproveitamos para retificar a informação do RT nº.023/DECONT-2/GTAIA/2012 no qual a exigência nº 51 foi considerada atendida.

Informamos que essa exigência está considerada parcialmente atendida, uma vez que o empreendedor apresentou Manifestação do Serviço Funerário do Município. Para atendimento completo dessa exigência, por ocasião da solicitação da LAI do sub-trecho da Linha 17 - Ouro que será implantado dentro do Cemitério do Morumbi, o Metrô deverá apresentar manifestação da administração deste Cemitério quanto à implantação da Linha em área interna ao mesmo.

---

***52. Apresentar o detalhamento do Programa de Comunicação Social, devendo ser implementado nas fases de planejamento, implantação, operação e desativação do empreendimento.***

### **Exigência parcialmente atendida**

Em decorrência da significativa relevância social do Centro Comunitário Águas Espriadas para a população da região, foi solicitado que o empreendedor apresentasse, previamente à emissão da LAI para o Trecho 1C, solução para a transferência do Centro Comunitário Águas Espriadas, incluindo cronograma detalhado da sua realocação e indicação do responsável pelos custos e pela realização da sua mudança e nova instalação, de modo que o mesmo possa dar continuidade às suas atividades sócio-educativas, devendo ter anuência dos dirigentes do Centro Comunitário Águas Espriadas e da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação de São Paulo (SEME), órgão responsável pelo Projeto "Virando o Jogo Sampa".

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-017 "o Centro Comunitário hoje existente no terreno do reservatório Jabaquara, será transferido para nova edificação com características funcionais e espaciais iguais a hoje existente, no entanto, este não será remanejado por ocasião do início das obras para construção do Pátio, uma vez que sua localização não interfere com as obras num primeiro momento". O empreendedor informa também que "planeja iniciar a construção do novo Centro

Comunitário logo no início das obras do Pátio, de tal forma que, uma vez concluído, os equipamentos e atividades ali hoje existentes sejam remanejados para nova localização, nas proximidades da esquina da Rua Lacônia com a Av. Lino de Moraes Leme, dentro da própria área do Reservatório Jabaquara” e quanto às quadras, pista de skate e áreas de apoio como sanitários, vestiários e administração hoje existentes na área do referido piscinão, “serão locados na esquina da alça de acesso às Avenidas Washington Luis e Jornalista Roberto Marinho”.

O empreendedor não apresentou informações quanto ao cronograma das obras e quanto a localização da administração e vestiários no desenho do Projeto de Relocação dos Equipamentos Sociais e de Lazer apresentado em fl. 34 do RT- 17.00.00.00/1Y7-017.

Não foi apresentada também a anuência dos dirigentes do Centro Comunitário Águas Espreadas e da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação de São Paulo (SEME), órgão responsável pelo Projeto “Virando o Jogo Sampa” quanto à realocação destes equipamentos, a continuidade das suas atividades sócio-educativas e o atendimento da atual demanda de jovens e crianças, tendo em vista a dissociação do Centro Comunitário dos equipamentos sociais e de lazer (quadras poliesportivas e pistas de skate).

---

**53. Apresentar o Programa de Educação Ambiental, de acordo com Política Nacional de Educação Ambiental.**

**Exigência atendida**

Conforme o RT nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012 essa exigência foi atendida.

---

**54. Apresentar em DEPAVE-DPAA, quando da proposta de plantio compensatório, projeto contemplando espécies arbóreas compatíveis com os hábitos alimentares do “Diopsittaca nobilis” no que diz respeito ao Trecho do Morumbi, e demais espécies de avifauna ao longo da ADA e AID do empreendimento.**

**Exigência não atendida**

O empreendedor informa que irá contemplar espécies atrativas para avifauna no Projeto de Compensação Ambiental.

---

**55. Para as áreas a serem desapropriadas e os locais destinados ao reassentamento da população afetada, caso pertinente, incluindo aqueles que serão diretamente afetados pelas obras das futuras estações e das vias de acesso de pedestres:**

**a) 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](https://www3.prefeitura.sp.gov.br/spmf_slc/InformaSQL.aspx). Tal consulta deverá ser realizada com o número de contribuinte de cada imóvel;**

b) *Atualizar a situação ambiental destas áreas que estiverem cadastradas na Listagem de Áreas Contaminadas e Reabilitadas do Estado de São Paulo, disponibilizada pela CETESB (dez/2010).*

c) *Informar o endereço completo destes imóveis para que o Grupo Técnico Permanente de Áreas Contaminadas (GTAC) da Divisão Técnica de Licenciamento Ambiental (DECONT-2) verifique o potencial de contaminação destes através da consulta ao banco de dados fornecido pela CETESB (Sistema de Informações de Fontes de Poluição - SIPOL).*

#### Exigência não aplicável ao Trecho 1C

#### 4.2. Atendimento às complementações constantes no Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/GTAIA/2013

Apresentamos a seguir, a análise das respostas elaboradas pelo Metrô, referente aos questionamentos complementares constantes no Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/GTAIA/2013, apontando se os mesmos foram considerados atendidos, parcialmente atendidos ou não atendidos.

#### **1. Apresentar outorga do DAEE referente às intervenções previstas na área do Piscinão Jabaquara e córrego Água Espreada.**

##### Item atendido

O empreendedor apresentou a outorga emitida pelo DAEE, reti-ratificada em 10/05/2013, através da Portaria nº 2644, de 23 de novembro de 2012", referente à construção da linha do monotrilho em travessia área – estrutura sobre piscinão do Córrego Água Espreada.

Além disso, foi apresentado o Ofício/BAT/BAR/nº 388/13, emitido pelo DAEE em 17/05/2013, no qual informa que "o projeto apresentado para a construção do Pátio consiste na construção de estrutura em dois níveis, sobre a área do Reservatório, mas numa cota elevada em relação ao NA MAX (742,50m), garantindo assim a eficiência plena do piscinão". Diante disso, afirma que "a construção do Pátio fica autorizada perante o DAEE, não necessitando de outros procedimentos por parte do Metrô".

2. O IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional afirma em seu Parecer Técnico 329/10 9ª SR/IPHAN/SP de 07/10/2010 sobre a Linha 17 – Ouro (fls. 2175 a 2178 do P.A. 2010 – 0.193.341-5) que: "(...) a área em que será implantado o empreendimento possui potencial positivo, podendo incidir sobre o conjunto do Patrimônio Arqueológico e Histórico, tendo em vista a presença de bens edificados histórico-culturais e a contextualização etno-histórica e arqueológica do próprio relatório, que aponta alto potencial arqueológico na região envoltória... O referido empreendimento será instalado em superfície extensa linear, o que aumenta a probabilidade de que venha a impactar vestígios culturais arqueológicos e históricos. Em virtude disto, o relatório sugere a execução de Programas específicos, arqueológicos e patrimonial."

Os Programas solicitados pelo IPHAN no Parecer Técnico 329/10 9ª SR/IPHAN/SP seguem transcritos abaixo:

- *“Programa de Prospecção Arqueológicas Sistemáticas Interventivas, realizado através de prospecções arqueológicas intensivas de superfície e subsuperfície, como ação preventiva, antes do início das obras de instalação do empreendimento. Deve ser aplicado nos terrenos da ADA e sua execução condiciona a obtenção de licença de instalação (LI) do empreendimento. Também deve ser realizado registro e cadastramento dos eventuais bens materiais de interesse que possam vir a ser identificados na AID” (grifo nosso).*
- *“Programa de Monitoramento Arqueológico, que deverá ser entendido como um acompanhamento da progressão das obras desde as fases iniciais de implantação da infra-estrutura projetada até os últimos serviços imprescindíveis de movimentação de solo. Deverá compreender desde o levantamento das frentes em fase anterior às ações de locação do empreendimento, o acompanhamento das obras interventivas realizadas e vistorias posteriores à execução de cada atividade potencialmente destrutiva do estrato do solo, como serviços de limpeza do terreno (destoca), de escavação e de movimento de terra (terraplanagem)”.*
- *“Programa de Resgate Científico Arqueológico (caso necessário), os trabalhos de resgate ou preservação do patrimônio cultural arqueológico deverão ser realizados com base em avaliações individuais, levando-se em conta critérios de significância arqueológica e as proposições teórico – metodológicas mais adequadas à linha de pesquisa indicados pelos estudos antecessores (Prospecção e Monitoramento).”*
- *“Programa de Preservação do Patrimônio Edificado de Interesse Histórico – Cultural – Arquitetônico, de caráter preventivo, que deverá incidir sobre as edificações de relevante interesse arquitetônico, tombadas ou não, situados nos terrenos da ADA e da AID do empreendimento. Este programa deve ser implantado antes que se iniciem as primeiras atividades e / ou obras no local, de forma que somente após a execução das atividades técnicas de pesquisa previstas neste programa, possa ser requerida a emissão da licença ambiental para operação do empreendimento (LO). Constará de inventário, onde deverão ser registradas as características arquitetônicas individuais e as condições atuais estruturais e de conservação de cada bem envolvido.”*
- *“Programa de Educação Patrimonial, de caráter preventivo deverá ocorrer durante o resgate científico arqueológico ou durante a fase de implantação do empreendimento, condicionando sua execução, à obtenção da licença de operação (LO) (...) além da comunidade como um todo, o público alvo também deverá ser composto por profissionais direta ou indiretamente envolvidos no projeto de implantação e execução do empreendimento.”*

*O empreendedor deverá apresentar manifestação e anuência de IPHAN autorizando o início de obras no sub-trecho 1C, correspondente ao Pátio de manutenção e estacionamento de trens Água Espraiada, Estação Jardim Aeroporto e seu respectivo acesso. A manifestação de IPHAN deve conter também as diretrizes daquele órgão orientando como o empreendedor deve proceder nas próximas fases do licenciamento (instalação e operação) em relação à elaboração e execução dos Programas específicos, arqueológicos e patrimonial, solicitados no Parecer Técnico 329/10 9ª SR/IPHAN/SP de 07/10/2010 para a Linha 17 – Ouro (fls. 2175 a 2178 do P.A. 2010 – 0.193.341-5).*

#### Item atendido

O empreendedor apresentou Manifestação do IPHAN por meio do Ofício nº 0376/2013 – IPHAN/SP, datado de 08/05/2013 (pg. 41 e 42 do RT-17.00.00.00/1Y7-017), referente ao Relatório Técnico de Atividades de Prospecção Arqueológica desenvolvidas nas áreas da Estação Jardim Aeroporto e Pátio Água Espraiada, linha 17 – Ouro da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, Ligação do Aeroporto à Rede Metroviária – Processo IPHAN nº 01506.001751/2011-86. De acordo com o Ofício, foram apresentadas informações de não ter sido identificadas áreas de ocorrência de remanescentes de interesse histórico na área destinada ao empreendimento e que, nos trechos pesquisados, há de baixa a nula probabilidade de existência de sítios arqueológicos. No entanto, no item 3, o IPHAN afirma que “de acordo com a norma vigente não foram apresentadas as ações de Educação Patrimonial para a esta etapa, necessárias a extroversão de conhecimento fruto da pesquisa na área”, tendo sido informado pela empresa responsável pelo Relatório Técnico de que “se trata de ações continuadas com previsão de término num prazo de quatro meses”.

Diante disto, o IPHAN aponta que, “considerando a urgência do empreendimento público, autoriza à emissão de Licença de Instalação (LI) solicitando a complementação das exigências normativas indicadas, num prazo máximo de 90 dias a contar do recebimento desta autorização”. Ressaltando que “o não cumprimento do exposto no parágrafo anterior, dentro do prazo determinado, ensejará a suspensão da LI”.

Nesse sentido, o empreendedor deverá apresentar no prazo máximo de 180 dias a contar da emissão da LAI, manifestação e anuência do IPHAN quanto ao cumprimento das exigências apontadas por este como condicionantes à emissão da Licença, conforme Ofício nº 0376/2013 – IPHAN/SP, com data de 08/05/2013.

#### **4.3. Considerações Finais**

Das 55 (cinquenta e cinco) exigências da LAP nº 01/SVMA.G/2011, 35 foram atendidas, 10 não aplicáveis ao Trecho 1C, 07 foram parcialmente atendidas e 03 não atendidas. Em relação às complementações solicitadas no Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/GTAIA/2013, os 2 (dois) questionamentos elaborados foram considerados atendidos.

Este Departamento entende que o empreendedor apresentou informações suficientes para o prosseguimento do licenciamento do Trecho 1C do empreendimento, de

forma que as exigências não atendidas ou parcialmente atendidas não prejudicaram a análise geral do empreendimento e mais especificamente do trecho objeto de LAI. As exigências não atendidas e parcialmente atendidas serão consideradas em fases posteriores do licenciamento ambiental. Deve ser ressaltado que para o requerimento de Licenças Ambientais de Instalação de outros trechos, o empreendedor deverá apresentar novo Relatório de Atendimento a todas às exigências da LAP nº 01/SVMA.G/2011 e de eventuais complementações elaboradas pelo DECONT, caso seja necessário.

## 5. ANÁLISE TÉCNICA DO TRECHO 1C

### Compensação Ambiental – Lei Federal nº 9985/00

O montante de recursos de compensação ambiental e as Unidades de Conservação a serem contempladas foram tratados na Informação Técnica nº 160/DECONT-2/GTAIA/2011, Parecer Técnico nº 11/DECONT-2/GTAIA/2012 e Memorando 310/DECONT-G/2012 (P.A. 2011-0.253.447-8).

### Melhoramentos Cicloviários

O empreendedor encaminhou o “Projeto Básico de Reurbanização e Paisagismo” da Estação Jardim Aeroporto (fls. 1113 do P.A.), onde consta a apresentação da planta baixa dos acessos 1 e 2 da referida Estação, com a previsão de implantação de bicicletários, conforme estabelecido na Lei Municipal nº 14.266/2007, que dispõe em seu Art. 8º que “os terminais e estações de transferência do SITP, os edifícios públicos, as indústrias, escolas, centros de compras, condomínios, parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte”.

Cabe ressaltar, que o projeto cicloviário deverá prever a articulação, integração e continuação com os projetos de melhoramentos cicloviários previstos, existentes ou em fase de implantação constantes no entorno do traçado, bem como com os trechos da Linha 17-Ouro (Trechos A, B e D). Além disso, deverão ser previstos tratamento da acessibilidade para a circulação da população não motorizada (pedestres, ciclistas, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, entre outros) em todos os cruzamentos da via próximos às áreas de acesso às estações.

Salienta-se, que para o Trecho 1C e 1D da Linha 17-Ouro, entre os cruzamentos do viário e os acessos às estações, em um raio de 250m, deverão ser previstas rotas seguras a fim de contemplar essa acessibilidade.

Após a apresentação do “Projeto de Urbanização e Instalação de Ciclovia – Trecho Avenida Jornalista Roberto Marinho / Avenida Washington Luís” encaminhado pelo Metrô, a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET emitiu em 09/04/2013 o “Relatório de Análise da Implantação de Ciclovia Temporária – Ciclovia da Linha 17-Ouro do Metrô – Trecho da Chucri Zaidan até o Jd. Aeroporto” (fls. 1228 a 1232 do P.A.), onde foram apontadas 6 (seis) observações gerais e 15 (quinze) observações específicas.

Desse modo, na mesma data, a CET elaborou a carta CE GPL nº 003/13 (fls. 1227 do P.A.), onde afirma que o referido relatório ainda não é conclusivo e solicita esclarecimentos, alterações e detalhamento de projeto para análise da viabilidade de implantação de ciclovia temporária no trecho da Avenida Jornalista Roberto Marinho, visando à segurança de pedestres e ciclistas. Informa ainda, que apesar de oferecer uma infraestrutura cicloviária, a implantação de ciclovia na referida avenida diminuirá a capacidade de suporte do leito carroçável em 20%. Diante disso, aponta a possibilidade de revisão da exigência de implantação de ciclovia para o trecho emitida pelo DECONT/SVMA.

Vale lembrar, que o Despacho SMDU.CPPU 156/2011 aponta em seu item 14 que o empreendedor deverá *"promover a bicicleta como meio de transporte com criação de bicicletários junto às Estações e de novos traçados de ciclovias para integração com a Linha 17 com o sistema cicloviário existente ou previsto na região"*.

Destaca-se que a CET deverá emitir parecer final em relação à viabilidade de implantação de melhoramentos cicloviários localizados no Trecho 1 da Linha 17-Ouro, tendo em vista que compete à mesma tal análise. Após o recebimento desse parecer, o empreendedor deverá encaminhar a esta SVMA para junção aos processos administrativos de solicitação de LAI relativos aos Trechos A, B, C e D da Linha 17-Ouro.

Assim, faz-se necessário a apresentação de Parecer Técnico conclusivo da CET, bem como do projeto cicloviário aprovado e da manifestação final do Grupo Executivo para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista/SMT.

### Sistema Viário

A implantação do Trecho 1C será realizada em sua maioria dentro da área do piscinão Água Espreada. No entanto, o Acesso 1 da Estação Jardim Aeroporto será realizado por meio da esquina da Rua Lacônia com a Avenida Washington Luís, e o Acesso 2 será executado pela Rua Ipiranga com a Avenida Jornalista Roberto Marinho. Assim, caso sejam necessárias interferências no viário para implantação das obras, deverá ser apresentado o projeto de Desvio de Tráfego aprovado e o Termo de Permissão de Ocupação da Via – TPOV, emitido pela CET.

Caso ocorram interrupções da frente de trabalho, ou após o término das obras do Trecho 1C, o empreendedor deverá desobstruir a via pública utilizada e recompor o viário, mantendo sua configuração, a fim de permitir o escoamento do tráfego de veículos e pedestres nas mesmas condições ou em situações melhores que as existentes antes da obra.

Ressalta-se que para implantação os acessos às estações, deverá ser atendido o disposto no Decreto Municipal nº 45.904/2005, que estabelece em seu Art. 9º que: *"A faixa livre é a área destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, desprovida de obstáculos, equipamentos urbanos ou de infra-estrutura, mobiliário, vegetação, floreiras, rebaixamento de guias para acesso de veículos ou qualquer outro tipo de interferência permanente ou temporária, devendo atender às seguintes características: (...); IV – possuir largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros); (...)"*.

### **Canteiros de Obras**

De acordo com as informações apresentadas pelo Metrô no Requerimento de Consulta Prévia (constante no P.A. nº 2012-0.0185.890-5), as áreas destinadas aos canteiros de obra serão utilizadas por um período de 3 anos, somente durante a fase de implantação da Linha 17-Ouro. A área localizada à Rua Amaro Guerra será utilizada exclusivamente para apoio administrativo, contendo atividades de escritório, em área de urbanização consolidada e de características de uso e ocupação do solo mista, cujo entorno são compostos por residências, comércios e serviços. O canteiro de obras a ser construído na Rua Bernardino de Campos servirá como escritório administrativo, possuindo ainda áreas destinadas para refeitório e vestiários.

Em relação ao canteiro industrial, o empreendedor informou na solicitação de LAI para o Trecho 1A (P.A. nº 2011-0.253.447-8) que o canteiro industrial (responsável pela produção das vigas pré-moldadas) está sendo implantado em Cajamar, e que segundo a carta "N/CODIGO: C.563/2012-CLO, emitida pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – Agência Ambiental de Osasco (fls. 3.798 e 3.799 do P.A.), está isento de licenciamento ambiental no âmbito estadual.

### **Plano Básico Ambiental - PBA**

#### **Plano de Gestão Ambiental**

O empreendedor informa, que o Plano de Gestão Ambiental – PGA tem o objetivo de coordenar as atividades na fase de planejamento e, principalmente na fase de implantação, das atividades da obra e das medidas que garantem o cumprimento das obrigações ambientais.

Conforme consta no Plano de Gestão Ambiental apresentado pelo Metrô, deverá ser elaborado e encaminhado, quando do término das obras do Trecho 1C, o relatório de Liberação Final da Obra, contendo todas as informações e ocorrências referentes à execução do referido trecho e indicando possíveis impactos ambientais e suas medidas mitigadoras e compensatórias, apresentando inclusive um termo de encerramento das mesmas.

#### **Plano de Gerenciamento de Riscos e Ações em Situações de Emergências**

Foi apresentado no Plano Básico Ambiental – PBA, o Plano de Gerenciamento de Riscos e Ações em Situações de Emergências, onde foram fornecidas informações sobre procedimentos que proporcionem respostas e ações rápidas e eficientes em situações emergenciais.

O referido plano apresenta a identificação de métodos de atuação relacionada com os tipos de ocorrência de situações de emergência previstos como: vazamento de produtos perigosos, acidentes de trabalho, acidentes envolvendo a população e incêndios.

Conforme informado no referido Plano, na fase de implantação das obras, será elaborado pelas construtoras um Programa de Prevenção de Riscos, com o objetivo de estabelecer regras e padrões a fim de se evitar acidentes.

Cabe destacar, que durante a implantação do Trecho 1C da Linha 17-Ouro, poderão ocorrer eventuais ações que não foram identificados pelo empreendedor, capazes de causar acidentes, e que deverão ser abordadas no referido plano, dentre elas pode-se citar:

- Risco de prejuízo as edificações lindeiras

Foi comentado no EIA pelo empreendedor, que *“são esperados que os eventuais e pontuais recalques diferenciais do terreno possam provocar apenas trincas e/ou rachaduras em determinados imóveis / edificações situados muito próximos à faixa lindeira da Linha 17, sem riscos à integridade física do imóvel e de seus ocupantes”*.

Diante disso, deverá ser previsto a implantação de um monitoramento geotécnico e ações intervenientes de mitigação na ocorrência de impactos em imóveis lindeiros por ação das obras do Trecho 1C dentro da área do piscinão Água Espraiada. Deverão ser realizados cadastramentos das edificações existentes no entorno do traçado e do acesso às estações, com relação aos aspectos estruturais e de fundação, apresentando os resultados em relatório técnico, inclusive com registros fotográficos.

- Risco assoreamento do Córrego Água Espraiada

Tendo em vista que as obras do Trecho 1C estão localizadas, em sua grande maioria, dentro do piscinão Água Espraiada e que a passagem do Córrego Água Espraiada está localizada dentro do referido reservatório, julgamos necessária a implantação de um programa específico de assoreamento do Córrego Água Espraiada dentro da referida área, devendo apresentar medidas preventivas e mitigadoras nos casos de interferências no Córrego Água Espraiada.

#### **Plano de Interrupção das Obras**

No caso de interrupção da obra, o empreendedor deverá implantar procedimentos de desativação da obra, que resultem em condições ambientais adequadas, procurando restabelecer o equilíbrio dos processos ambientais atuantes anteriormente e/ou a possibilidade de novos usos. Deverão ser previstos ainda ações de limpeza e remoção de entulhos, dispondó-os em local apropriados e previamente licenciados.

Esse plano visa estabelecer as medidas necessárias para evitar ou neutralizar possíveis impactos socioambientais indesejáveis durante eventuais paralisações da obra. Além disso, deverá conter metas, campo de aplicação, ações e atividades, cronograma, e distribuição de responsabilidades.

Cabe destacar que as medidas de desativação temporária deverão ser implementadas em todos os casos, inclusive em paralisações motivadas por embargo de obra promovido por autoridade pública.

#### **Desapropriação e Reassentamento**

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00:00/1Y7-011, para o Trecho 1C, haverá uma desapropriação de área da PMSP (praça) na Avenida Jornalista Roberto Marinho, DUP-57.287 de 29/08/2011 (bloco 17033-1), para execução de acesso à Estação

Jardim Aeroporto, como demonstrado no Anexo 12 do referido RT. Após a implantação do Monotrilho a área será reurbanizada. Sendo assim, para complementação do atendimento da exigência nº 36, o empreendedor deverá apresentar o projeto de reurbanização previsto para área a ser desapropriada (bloco 17033-1 / DUP 57.287 de 29/08/2011).

### Equipamentos Sociais

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-015, em 18 de setembro de 2012, a Companhia do Metrô, através da Coordenadoria de Atendimento à CAC, realizou visita à sede do Projeto "Virando o Jogo Sampa", no Centro Comunitário Águas Espraiadas, situado na Rua Lacônia, 100, Campo Belo, nas dependências do Piscinão Água Espraiada, em São Paulo/SP. Representando o Metrô estavam Camilla Ferretti Rolim da Gerência de Empreendimento da Linha 17 – Ouro – GEO/CGQ e Samuel Ralize de Godoy da Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade - GMS/CAC.

No referido Relatório Técnico, sobre a intervenção do Metrô no local, o Metrô informa que: ***"ao entrar na área para iniciar as obras de implantação da futura Linha 17-Ouro, o Metrô deverá providenciar a substituição imediata do Centro de Convivência por outro equipamento coletivo que ofereça condições para atividades de esporte, lazer e recreação voltadas às comunidades vulneráveis do entorno. Ressalte-se que o novo equipamento (assim como a nova pista de skate) precisa ser localizada nas imediações do atual Centro de Convivência, para que se evitem grandes deslocamentos da população atendida"*** (grifos nossos).

Segundo o Metrô, no Centro é realizado o Projeto "Virando o Jogo Sampa" que durante o período letivo atende, em média, 70 crianças por dia em dias úteis, e 300 crianças por dia aos sábados e domingos. Também em média, atendem-se 1.400 crianças por mês. Durante os períodos de férias escolares, chega-se a atender entre 500 e 600 crianças por dia. As crianças residem em comunidades vulneráveis do entorno (como as favelas do Buraco Quente, do Comando, do Buté e Alba). Há cerca de 500 crianças cadastradas como usuárias regulares do serviço.

Salientamos que apenas no RT-17.00.00.00/1Y7-015 foram mencionadas essas informações sobre o Projeto "Virando o Jogo Sampa", que é realizado no Centro Comunitário Águas Espraiadas.

Em decorrência da significativa relevância social do Centro Comunitário Águas Espraiadas para a população da região, foi solicitado que o empreendedor apresentasse, previamente à emissão da LAI para o Trecho 1C, solução para a transferência do Centro Comunitário Águas Espraiadas, incluindo cronograma detalhado da sua realocação e indicação do responsável pelos custos e pela realização da sua mudança e nova instalação, de modo que o mesmo possa dar continuidade às suas atividades sócio-educativas, devendo ter anuência dos dirigentes do Centro Comunitário Águas Espraiadas e da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação de São Paulo (SEME), órgão responsável pelo Projeto "Virando o Jogo Sampa".

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-017, fls. 32, "o Centro Comunitário Jabaquara, será transferido para nova edificação com características funcionais e especiais iguais a hoje existente, no entanto, este não será remanejado por ocasião do início das obras para construção do Pátio, uma vez que sua localização não interfere com as obras num primeiro momento". O empreendedor informa também que "planeja iniciar a

construção do novo Centro Comunitário logo no início das obras do Pátio, de tal forma que, uma vez concluído, os equipamentos e atividades ali hoje existentes sejam remanejados para nova localização, nas proximidades da esquina da Rua Lacônia com a Av. Lino de Moraes Leme, dentro da própria área do Reservatório Jabaquara” e quanto às quadras, pista de skate e áreas de apoio como sanitários, vestiários e administração hoje existentes na área do referido piscinão, “serão locados na esquina da alça de acesso às Avenidas Whashington Luis e Jornalista Roberto Marinho.

O empreendedor não apresentou informações quanto ao cronograma de execução destas obras e anuência dos dirigentes do Centro Comunitário Águas Espraiadas e da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação de São Paulo (SEME), órgão responsável pelo Projeto “Virando o Jogo Sampa” quanto à realocação destes equipamentos.

Tendo em vista que os equipamentos sociais e de lazer (quadras poliesportivas, pista de skate) serão dissociados do Centro Comunitário, é importante haver, conforme anteriormente apontado, a anuência dos atuais dirigentes destes equipamentos, assim como um acompanhamento deste projeto, tendo em vista a necessidade de garantir que a demanda existente de crianças e jovens para este serviço continue a ser atendida

#### **Patrimônio Histórico, Cultural, Arqueológico**

Conforme anteriormente citado, o empreendedor apresentou Ofício nº. 0376/2013 – IPHAN/SP, datado de 08/05/2013, com manifestação referente ao *Relatório Técnico de Atividades de Prospecção Arqueológica desenvolvidas nas áreas da Estação Jardim Aeroporto e Pátio Água Espraiada, linha 17 – Ouro da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, Ligação do Aeroporto à Rede Metroviária – Processo IPHAN nº. 01506.001751/2011-86*, no qual autoriza à emissão de Licença de Instalação (LI), mas solicita a complementação das exigências normativas indicadas, quais sejam, as ações de Educação Patrimonial, necessárias a extroversão do conhecimento fruto da pesquisa na área, num prazo máximo de 90 dias a contar do recebimento desta autorização, ressaltando que “o não cumprimento do exposto no parágrafo anterior, dentro do prazo determinado, ensejará a suspensão da LI”.

Nesse sentido, o empreendedor deverá apresentar a esta Secretaria, no prazo máximo de 180 dias a contar da emissão da LAI, manifestação e anuência do IPHAN quanto ao cumprimento das exigências apontadas por estes como condicionantes à emissão da Licença, conforme citado no parágrafo anterior.

#### **6. CONCLUSÕES**

O objeto de solicitação da presente LAI, compreende a implantação Trecho 1C, correspondente ao Pátio de Manutenção e Estacionamento de Trens Água Espraiada e Estação Jardim Aeroporto.

As informações apresentadas pelo Metrô possibilitaram a devida análise dos impactos ambientais, decorrentes da instalação do referido trecho, e a elaboração de 35 exigências que visam mitigar, prevenir e compensar a ocorrência de efeitos negativos das obras e intervenções previstas.

Este Parecer Técnico elaborado pelo DECONT-2/GTAIA/GTAC, com os elementos fornecidos pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô até a presente data, servirá de subsídio para a emissão da Licença Ambiental de Instalação – LAI do trecho descrito, apresentando as exigências elencadas abaixo que deverão ser atendidas pelo empreendedor.

#### 7. EXIGÊNCIAS DA LICENÇA AMBIENTAL DE INSTALAÇÃO – LAI A SEREM CUMPRIDAS PELO EMPREENDEDOR, REFERENTES AO TRECHO 1C

O empreendedor deverá atender as seguintes exigências, relativas ao Trecho 1C, correspondente ao Pátio de Manutenção e Estacionamento de Trens Água Espreada e Estação Jardim Aeroporto.

1. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o Plano de Ataque, através de um mapa com a localização e cronograma com a seqüência das atividades necessárias para execução do empreendimento e a descrição das mesmas.
2. Apresentar, em um prazo de até 60 dias, o Projeto de Compensação Ambiental – PCA e o Termo de Compromisso Ambiental – TCA a ser emitido pelo Departamento de Parque e Áreas Verdes – DEPAVE.
3. Reapresentar o Projeto Paisagístico em um prazo de até 60 dias prevendo o **plantio exclusivo de espécies nativas da cidade em áreas públicas** (substituir as espécies exóticas *Parthenocissus tricuspidata*, *Russelia equisetifolia*, *Tibouchina holosericea*, *Clusia fluminensis* e *Agapanthus umbellatus*) conforme determina a Lei Municipal nº 13.646/2003. Para referência das espécies nativas de São Paulo, utilizar a Portaria nº 60/SVMA/2011 e Portaria nº 61/SVMA/2011.
4. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o levantamento do estado de conservação das construções - "Vistoria ad perpetuum rei memoriam", lindeiras ao Trecho 1C da Linha 17-Ouro (antes do início das obras), em especial equipamentos sociais e imóveis em situações de maior vulnerabilidade quanto à intervenção de implantação do empreendimento e operação do monotrilho, pela ocorrência dentre outras anomalias de vibrações que possam causar danos às edificações a exemplo de trincas.
5. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, a manifestação e anuência do Departamento de Planejamento Ambiental – DEPLAN/SVMA e Departamento de Parques e Áreas Verdes – DEPAVE/SVMA referente à realocação dos equipamentos sociais de lazer localizados no Piscinão Jabaquara em terreno que fica localizado na confluência da Avenida Jornalista Roberto Marinho e da Avenida Washington Luís.



6. Informar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, a composição e estrutura hierárquica da equipe gerencial responsável pela implantação do empreendimento e dos Planos e Programas Ambientais, bem como as respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica – ARTs.
7. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o Programa de Monitoramento do Córrego Água Espraiada localizado dentro do perímetro do Piscinão Água Espraiada, assim como comprovar sua implementação apresentando relatório de acompanhamento com periodicidade semestral, contendo registro fotográfico e descrição das medidas preventivas e mitigadoras em caso de ocorrência de assoreamento e outras intervenções no Córrego Água Espraiada.
8. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o Programa de Prevenção de Riscos, contendo medidas mitigadoras e de contingência, e ações em situações de emergências das atividades referentes às obras, contemplando, entre outros:
  - Vazamentos de produtos;
  - Acidentes de trabalho;
  - Acidentes envolvendo a população;
  - Incêndios;
  - Monitoramento geotécnico e ações intervenientes de mitigação na ocorrência de impactos em imóveis lindeiros por ação das obras;
  - Acidentes envolvendo a instalação de elementos estruturais da Linha.
9. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o protocolo de entrada na CETESB referente à solicitação de Licença Ambiental de Instalação ou manifestação quanto à implantação do Pátio com relação à emissão de gases, depósito de produtos químicos inflamáveis, tratamento da água de reuso de lavagem dos trens, conjunto de caixa separadora e coletora de óleo dos efluentes, entre outros.
10. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o protocolo de entrada na CETESB referente à solicitação de Licença Ambiental de Instalação do Posto de Combustível.
11. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, a manifestação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU, referente à implantação do Pátio de Manutenção e Estacionamento da Linha 17-Ouro localizado sobre o piscinão Água Espraiada.
12. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o Projeto Executivo de Escavação contemplando, parte do platô a ser escavado para restituir o volume útil do reservatório, parte a ser utilizada para secagem dos lodos com detalhe do revestimento do leito de secagem e drenagem dos efluentes, revestimento do reservatório, rampa de acesso ao platô e de saída do reservatório.
13. Informar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o volume total de solo a ser removido, inclusive para execução das fundações, locais de disposição final dos materiais que deverão ser licenciados e compatíveis com a caracterização do solo.

14. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o Alvará de Movimento de Terra fornecido pela Subprefeitura de Santo Amaro ou sua manifestação.
15. Apresentar no prazo máximo de 180 dias a contar da emissão da LAI, manifestação e anuência do IPHAN quanto ao cumprimento das exigências apontadas por este como condicionantes à emissão da Licença, conforme Ofício nº 0376/2013-IPHAN/SP.
16. Apresentar, no prazo máximo de 180 dias a partir da emissão da LAI, o Parecer Técnico conclusivo da CET, o Projeto Cicloviário, aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT/CET, e a manifestação técnica do Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista/SMT, referente à implantação de melhoramentos cicloviários na região do empreendimento.
17. Apresentar em DEPAVE-DPAA, quando da proposta de plantio compensatório, projeto contemplando espécies arbóreas compatíveis com os hábitos alimentares das espécies de avifauna da região.
18. Apresentar informações quanto a anuência dos dirigentes do Centro Comunitário Águas Espriadas e da Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação de São Paulo (SEME), órgão responsável pelo Projeto “Virando o Jogo Sampa” quanto à realocação destes equipamentos, continuidade das ações sócio-educativas e atendimento da demanda de jovens e crianças, tendo em vista a dissociação do Centro Comunitário dos equipamentos sociais (quadras poliesportivas e pistas de skate).
19. Apresentar custos, cronograma e acompanhamento das obras, assim como desenho completo do projeto de realocação dos equipamentos sociais e de lazer do piscinão Jabaquara.
20. Apresentar o projeto de reurbanização previsto para área a ser desapropriada (bloco 17033-1 / DUP 57.287 de 29/08/2011)
21. Implantar o projeto paisagismo.
22. Comprovar a aplicação dos recursos da compensação ambiental referente ao Artigo 36 da Lei Federal nº 9985/2000.
23. Classificar os resíduos da construção civil gerados; destiná-los a aterros compatíveis, devidamente licenciados pelo órgão ambiental competente; bem como apresentar nos relatórios semestrais, os certificados de recebimento dos materiais fornecidos pelos operadores dos aterros; apresentar também o Certificado de Movimentação de Resíduos de Interesse Ambiental – CADRI das empresas responsáveis pela disposição dos resíduos gerados, de modo a garantir o encaminhamento dos resíduos perigosos - Classe I a locais de tratamento e destinação final licenciados pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB.
24. Apresentar a Licença Ambiental de Instalação ou manifestação técnica da CETESB quanto à implantação do Pátio com relação à emissão de gases, depósito de produtos químicos inflamáveis, tratamento da água de reuso de lavagem dos trens, conjunto de caixa separadora e coletora de óleo dos efluentes, entre outros.

25. Apresentar a Licença Ambiental de Instalação e a Licença Ambiental de Operação emitida pela CETESB para Posto de Combustível localizado no Pátio de Manutenção e Estacionamento da Linha 17-Ouro sobre o piscinão Água Espraiada.
26. Implementar as ações previstas no Plano Básico Ambiental – PBA, para os seguintes Programas:
- Programa de Gerenciamento de Áreas Contaminadas;
  - Programa de Monitoramento dos Níveis de Ruído e Vibrações;
  - Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar;
  - Programa de Educação Ambiental;
    - Subprograma de Controle Ambiental das Condições de Saúde e Segurança Ocupacional;
  - Programa de Gerenciamento de Resíduos e Efluentes;
  - Programa de Remanejamento de Interferências em Obras de Infraestrutura Urbana e de Utilidade Pública;
  - Programa de Paisagismo e Reurbanização;
  - Plano de Gerenciamento de Riscos e Ações e Situações de Emergências;
  - Programa de Prevenção de Riscos.
27. Apresentar, com periodicidade semestral, relatórios de cumprimento às exigências estabelecidas na presente Licença Ambiental de Instalação, nos meses de abril e outubro até o término das obras. Nesse mesmo relatório, apresentar o cronograma de atividades do empreendimento atualizado.
28. Apresentar no Relatório Semestral de Acompanhamento das Obras, a aprovação do Projeto de Desvio de Tráfego, bem como o Termo de Permissão de Ocupação da Via – TPOV, emitidos pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, para os locais onde estão previstas intervenções no viário.
29. Realizar, quando do término das obras, a recuperação das áreas de apoio e dos canteiros de obras utilizados para a implantação do Trecho 1C.
30. Realizar, no caso de interrupção ou paralisação temporária das frentes de obra, os procedimentos de desativação e recuperação indicados no Plano de Interrupção de Obras.
31. Conforme consta no Plano de Gestão Ambiental, deverá ser elaborado e encaminhado, quando do término das obras, o relatório de Liberação Final da Obra.
32. Antes do início da operação, apresentar as diretrizes e a manifestação do Corpo de Bombeiros em relação ao Pátio de Manutenção e Estacionamento da Linha 17-Ouro localizado sobre o piscinão Água Espraiada.
33. Antes do início da operação do Trecho 1, deverá ser executado, e acompanhado pelo órgão fiscalizador, teste real de passagens de trens em cenários críticos com respectivas medições de ruídos em locais receptores sensíveis críticos e ser verificada a compatibilidade dos ruídos emitidos com legislação específica. Se necessárias medidas mitigadoras (entre elas barreiras acústicas) deverão ser implantadas antes do início da operação (término de instalação) do Trecho 1, com prévia apresentação de tais medidas à SVMA.

Do PA nº 2012-0.329.133 - 3

em 13/06/2013

Folha do P.A nº \_\_\_\_\_

a) \_\_\_\_\_

34. Antes do início da operação deste Trecho 1 deverá ser executado, e acompanhado pelo órgão fiscalizador, teste real de passagens de trens em cenários críticos com respectivas medições de vibração em locais receptores sensíveis críticos e ser verificada a compatibilidade da vibração emitida com normatização específica. Se necessárias medidas mitigadoras, deverão ser implantadas antes do início da operação (término de instalação) deste Trecho 1, com prévia apresentação de tais medidas à SVMA.
35. Antes do início da operação, nos pontos onde a distância entre o eixo da via e as edificações for menor ou igual a 25 metros, medidas de preservação de privacidade dos moradores do entorno da Linha 17-Ouro, deverão ser implantadas (a exemplo de barreira visual, película elétrica de opacidade, entre outras), conforme estabelecido no Despacho de SMDU.CPPU 156/2011.

#### Observações:

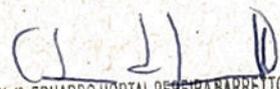
I - O empreendedor estará sujeito às sanções previstas no Art.66 do Decreto Federal nº 6514/2008, caso não cumpra as exigências constantes na presente Licença Ambiental de Instalação – LAI.

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 obtida ou contrariando as normas legais e regulamentos pertinentes."

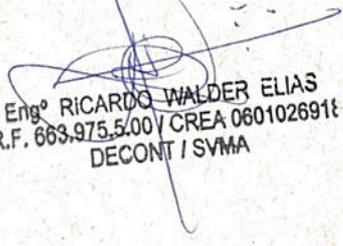
Multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais)".

São Paulo, 13 de junho de 2013.

  
Eng.º MARIO R. J. FERRETTI  
Especialista em Meio Ambiente  
RF: 777.673 / CREA 600.566.691  
Decont 21 / SVMA

  
Biol.º EDUARDO HORTAL PEREIRA BARRETTO  
Especialista em Meio Ambiente  
RF: 783.735.671 - CRBIO: 64544/01-D  
DECONT / SVMA

  
Beatriz J. C. Pavan Rebelo  
Esp. em Meio Ambiente - Socióloga  
RF: 796.481.1  
DECONT/SVMA

  
Eng.º RICARDO WALDER ELIAS  
R.F. 663.975.500 / CREA 060102691  
DECONT / SVMA

  
Eng.º Quim. ERIKA VALDMAN  
Especialista em Meio Ambiente  
RF: 777.686.11 / CREA: 5062913756  
DECONT / SVMA

  
Eng.º ROBERTA STUCCHI GONÇALVES  
Especialista em Meio Ambiente  
RF: 784.025.0/1 - CREA/SP: 5061895591  
DECONT / SVMA

São Paulo, de junho 2013.

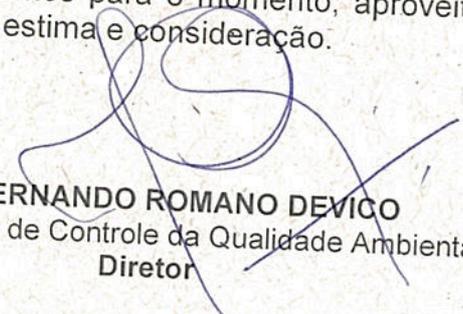
Ofício nº 602/DECONT-G/2013

**P.A. nº:** 2012-0.329.133-3  
**Assunto:** Solicitação de Licença Ambiental de Instalação - LAI  
**Empreendimento:** Linha 17-Ouro – Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroferroviária em sistema de Monotrilho, implantação do Trecho 1C, correspondente ao Pátio de Manutenção e Estacionamento de Trens Água Espreada e Estação Jardim Aeroporto  
**Empreendedor:** Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô  
**Data:** 13/06/2013

Prezado Senhor,

Em atenção ao solicitado por Vossa Senhoria no P.A. nº 2012-0.329.133-3 estamos encaminhando a Licença Ambiental de Instalação – LAI nº 04/DECONT-SVMA/2013, para o empreendimento acima referido, emitida em 13/06/2013, com validade de 03 anos, bem como o Parecer Técnico nº 028/DECONT-2/GTAIA/2013, que fundamentou a expedição da LAI com as suas exigências técnicas.

Sendo o que tínhamos para o momento, aproveitamos o ensejo para manifestar nossos protestos de estima e consideração.

  
**LUIZ FERNANDO ROMANO DEVICO**  
Departamento de Controle da Qualidade Ambiental  
Diretor

Ilmo. Senhor  
**LUIZ SÉRGIO DE CAMPOS VILARINHO**  
Gerente de Meio Ambiente e Sustentabilidade  
Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô  
Rua Rua Augusta, 1626 – Cerqueira Cesar – São Paulo/SP  
CEP: 01304-902  
Fone: (011) 3371-7411