

PARECER TÉCNICO Nº 061/DECONT-2/GTAIA/2012

P.A. nº: 2012-0.153.419-0
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 parcial do Trecho 1B, correspondente ao subtrecho da Avenida Jornalista Roberto Marinho entre as estações Brooklin Paulista (exclusive) até Vila Paulista (exclusive) – 1781 metros e Chucrí Zaidan (exclusive) até a Avenida Nações Unidas – 278 metros, totalizando 2059 metros.
Empreendedor: Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Data: 30/10/2012

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 o Trecho 1B de 4,7 km em vias elevadas compreendido entre as Estações Vila Paulista (exclusive) e Brooklin Paulista (exclusive) com ramal até a Estação Congonhas (exclusive), e mais 20 m de via após esta; e entre a Estação Chucrí Zaidan (exclusive) à Estação Morumbi/CPTM, com mais 750 m de via após esta, excluindo também as estações intermediárias e Pátio.

Entretanto, conforme solicitado pelo empreendedor na carta CT GMS 232 de 18/10/2012 (fl. 1531 do P.A.) “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”. Informamos que tal Manifestação de IPHAN, Parecer Técnico 79/12 SR/IPHAN/SP que autoriza as obras na Avenida Jornalista Roberto Marinho, está juntada à fl. 2425 e 2426 do P.A. 2011-0.253.447-8.

Com vistas a retificar o pedido inicial, foi enviada pelo empreendedor, na data 29/10/2012, a CT GMS 243 (fls. 1663 e 1664 do P.A.), com o pedido da LAI 1B parcial, conforme transcrito a seguir: “Dando seqüência ao processo de licenciamento da Linha 17-Ouro, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, protocolou o Relatório de Prospecção Arqueológica para subsidiar o Parecer Técnico do IPHAN referente às Avenidas Washington Luís e Nações Unidas, que até o momento não concluiu sua análise. Em virtude disso, o Metrô solicita à SVMA a emissão de LAI para a Linha 17-Ouro - Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroferroviária em sistema de Monotrilho para a implantação parcial do Trecho 1B, correspondente ao subtrecho da Avenida Jornalista Roberto Marinho entre as estações Brooklin Paulista (exclusive) até Vila Paulista (exclusive) e Chucrí Zaidan (exclusive) até a Avenida Nações Unidas, cujo trecho já possui autorização

do IPHAN, conforme demonstra o Parecer Técnico nº 79/12 SR/IPHAN/SP de 29/02/2012, já apresentado a essa SVMA”.

Complementando a referida carta, foi encaminhada pelo Metrô na data de 30/10/2012 a extensão do subtrecho 1B objeto desta LAI (fls. 1665 do P.A.).

Frente ao exposto acima, DECONT entendeu por conceder o início das obras no trecho solicitado pelo empreendedor, mediante a concessão de Licença de Instalação - LAI apenas para o subtrecho 1B localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho.

Salientamos que, a Licença Ambiental de Instalação - LAI para complementação do trecho 1B (Avenida Nações Unidas e Avenida Washington Luís, excluídas as estações) será emitida mediante abertura de um novo P.A. e apresentação de Parecer do IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional autorizando o início das obras nos referidos trechos.

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 257 do presente P.A.); e “Solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI” (RT-17.00.00.00/1Y7-008 – vol. 1/3, vol. 2/3 e vol. 3/3 – fls. 258 a 1004 do presente P.A.); “Complementação de Informações – Solicitação de LAI – RT-17.00.00.00/1Y7-009 – em Atendimento ao Ofício 738/DECONT-G/2012 e Relatório Técnico 023/DECONT-2/GTAIA/2012” (vol. 1/3, vol. 2/3 e vol. 3/3 – fls. 1067 a 1530 do P.A.); CT GMS 232 (fls. 1531 a 1570 do P.A.); RT-17.00.00.00/1Y7-010 (vol. 1/1 – fls. 1574 a 1661 do P.A.) e CT GMS 243 (fls. 1663 e 1664 do P.A.).

2. HISTÓRICO DO LICENCIAMENTO

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 protocolado em SVMA o documento intitulado "Solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI" (RT-17.00.00.00/1Y7-003 – vol. 1/2 e vol. 2/2 – fls. 02 a 193 do P.A nº 2011-0.253.447-8); e "Definição da Região de Interesse, Identificação de Áreas com Potencial de Contaminação e Avaliação Preliminar da Linha 17-Ouro do Metrô" (RT-17.00.00.00/1Y5-001 – vol. 1/2 e vol. 2/2 – fls. 194 a 708 do P.A nº 2011-0.253.447-8); "Plano Básico Ambiental – PBA" (RT-17.00.00.00/1Y0-001 – vol. 1/2 e vol. 2/2 – fls. 709 a 960 do presente P.A. nº 2011-0.253.447-8), com vistas à obtenção da LAI, do empreendimento denominado "Linha 17-Ouro – Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroferroviária em sistema de Monotrilho", especificamente para o Trecho 1A entre a Estação Brooklin Paulista (exclusive) e Estação Chucri Zaidan (exclusive), sem estações intermediárias.

Após a análise das informações apresentadas nesses documentos e nos diversos relatórios solicitados pelo DECONT-2/GTAIA e encaminhados pelo Metrô, constantes no P.A. nº 2011-0.253.447-8, foi emitido o Parecer Técnico nº 011/DECONT-2/GTAIA/2012 (fls. 2.522 a 2.572 do P.A. 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 o Trecho 1A, de aproximadamente 2,6km, compreendido entre a Estação Brooklin Paulista (exclusive) até a Estação Chucuri Zaidan (exclusive), sem estações intermediárias.

Para dar continuidade ao licenciamento ambiental da Linha 17-Ouro, o Metrô protocolou em SVMA na data de 30/05/2012 os documentos intitulados: "Plano Básico Ambiental – PBA" (RT-17.00.00.00/1Y0-001 – vol. 1/2 e vol. 2/2 – fls. 02 a 257 do presente P.A.); e "Solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI" (RT-17.00.00.00/1Y7-008 – vol. 1/3, vol. 2/3 e vol. 3/3 – fls. 258 a 1004 do presente P.A.), com vistas à obtenção da 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 Chucuri Zaidan (exclusive) à Estação Morumbi da CPTM e mais 750 m após esta, excluindo estações intermediárias e Pátio, apresentando um relatório com o atendimento das 55 exigências constantes na LAP nº 01/SVMA.G/2011.

Ressalta-se que foi encaminhado ao DECONT (fls. 1007 a 1009 do P.A.) o Memorando – MEMO nº 57/DEPAVE-8/2012, referente à definição das Unidades de Conservação – UCs a serem contempladas com os recursos de compensação ambiental da Linha 17-Ouro. Em resposta, o DECONT encaminhou o Memorando nº 310/DECONT-G/2012, informando que "(...) tendo em vista a justificativa do Memo nº 057/DEPAVE-8/2012 (juntado ao P.A. 2011-0.253.447-8), o DECONT não vê óbices aos recursos da compensação ambiental (Artigo 36 do SNUC), no caso dos parques municipais, serem destinados somente para o Parque Municipal Cratera de Colônia. Lembramos que as Exigências 4 e 5 da LAI nº 03/DECONT-SVMA/2012 ficam mantidas na íntegra; a Exigência 32 fica mantida no tocante ao Parque Natural Cratera de Colônia e ao Parque Estadual Fontes do Ipiranga".

No entanto, DECONT considerou que algumas exigências não foram atendidas de forma satisfatória ou integralmente e que deveriam ser cumpridas ainda na fase de LAP, encaminhando através do Ofício nº 738/DECONT-G/2012 o Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012 (fls. 1.015 a 1.061 do P.A.).

Na data de 02/10/2012, o Metrô protocolou em SVMA o documento: "Complementação de Informações – Solicitação de LAI – RT-17.00.00.00/1Y7-009 – em atendimento ao Ofício 738/DECONT-G/2012 e Relatório Técnico 023/DECONT-2/GTAIA/2012" (vol. 1/3, vol. 2/3 e vol. 3/3 – fls. 1067 a 1530 do P.A), respondendo as exigências da LAP que não haviam sido esclarecidas até o momento para o prosseguimento do licenciamento ambiental requerido. Na data de 19/10/2012 foi recebida a carta CT GMS 232 (fls. 1531 a 1570 do P.A.) com informações complementares, na data de 25/10/2012 o RT-17.00.00.00/1Y7-010 (vol. 1/1 – fls. 1574 a 1661 do P.A.) com esclarecimentos adicionais para atendimento das exigências da LAP e na data 29/10/2012, foi encaminhada a carta CT GMS 243 (fls. 1663 e 1664 do P.A.) com a retificação do pedido inicial, solicitando a LAI 1B parcial.

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 Espraiada – 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 Panamby 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 – Estação Brooklin Paulista (exclusive) até a estação Chucri Zaidan (exclusive), sem estações intermediárias.
- Trecho 1B – Estação Jardim Aeroporto (exclusive) até a Estação Congonhas (exclusive) e até a Estação Brooklin Paulista (exclusive) e da Estação Chucri Zaidan (exclusive) até a Estação Morumbi (exclusive), sem estações intermediárias.
- Trecho 1C – pátio de manutenção e estacionamento de trens e todas as estações relacionadas com o Trecho 1.
- 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 (Panamby, 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 empreendedor solicitou inicialmente a Licença de Instalação – LAI para o trecho 1B conforme descrito abaixo:

- 4,7 km em vias elevadas compreendido entre as Estações Vila Paulista (exclusive) e Brooklin Paulista (exclusive) com ramal até a Estação Congonhas (exclusive), e mais 20 m de via após esta; e entre a Estação Chucri Zaidan (exclusive) à Estação Morumbi/CPTM, com mais 750 m de via após esta, excluindo também as estações intermediárias e Pátio.

Posteriormente, conforme solicitado pelo empreendedor na carta CT GMS 232 de 18/10/2012 (fl. 1531 do P.A.) “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”.

Para viabilizar o solicitado acima, o empreendedor encaminhou o documento CT GMS 243, na data 29/10/2012.

Frente ao exposto acima, DECONT entendeu por conceder o início das obras no trecho solicitado pelo empreendedor, mediante a concessão de Licença de Instalação - LAI apenas para o Trecho 1B localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho.

Os demais trechos integrantes desta Linha, bem como as estações a serem implantadas nesse trecho, serão objeto de solicitação de LAI em etapas posteriores.

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 1B 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 atendidas, parcialmente atendidas, não atendidas ou não aplicáveis ao Trecho 1B.

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

Resposta do empreendedor conforme RT – 17.00.00.00/1y7-008-vol.1/3 pg.12:

“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 1 e à exigência 13 da LAP nº 01/SVMA.G/2011 que solicita ‘Apresentar as alternativas locacionais 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’.

A CAIEPS emitiu a Manifestação nº 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 encaminhou o Ofício n. 925/DECONT-G/2011, solicitando complementação de informação, o Metrô encaminhou novos documentos obtidos no processo tramitado na CAIEPS.

Em 18/01/2012 o Metrô submeteu nova consulta à CAIEPS e em 03/02/2012 à CTLU/SMDU **deliberou favoravelmente à implantação da Linha 17 – Ouro, por meio da Informação SMDU.CTLU/021/2012, considerando o empreendimento como infraestrutura urbana utilizando o espaço aéreo, de acordo com o Artigo 251 da Lei Municipal nº 13.885/04, conforme documentos apresentados nas páginas seguintes.**

Desta forma apreende-se que o traçado da Linha 17 – Ouro está aprovado quanto à sua compatibilidade com a legislação de uso e ocupação do solo.

Quando da solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI para os trechos que contemplem estações, pátio de manutenção e subestação, os projetos executivos serão apresentados à CAIEPS/CTLU para a devida aprovação, como tem ocorrido com os demais empreendimentos do Metrô, nos termos da Resolução SEMPLA 122 de 26 de julho de 1986” (grifos nossos).

Quando da implantação de pilares em calçadas, o projeto destes deverá estar de acordo com o Decreto Municipal nº 45.904/2005.

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

Exigência parcialmente atendida

Foram solicitadas no Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012 informações referentes aos itens 8 e 9 definidas pelo Despacho SMDU.CPPU 156/2011 elaborado pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU, sendo apresentadas as seguintes respostas:

“8. Estudar a viabilidade de alternativa para implantação do ramal entre as estações Brooklin Paulista e Congonhas em via singela ou outra alternativa com a utilização de estruturas mais leves e um enlace com o trecho sobre a Av. Roberto Marinho que cause menor impacto à paisagem.”

Atendida

Conforme apontado no Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012, o empreendedor justificou que a implantação do trecho entre as Estações Brooklin Paulista e Congonhas em via única prejudicaria a operação de todo sistema e comprometeria a demanda esperada.

“9. Estudar alternativas para a passarela de pedestres existente sobre a Av. Washington Luís, entre a Rua dos Tamoios e o hipermercado, que proporcionem menor impacto à paisagem”.

Parcialmente atendida

O Metrô apresentou estudo para a substituição das passarelas de pedestres existentes sobre a Av. Washington Luís, uma localizada em frente ao Supermercado Extra, com a remoção da passarela existente e construção de passarela elevada localizada entre a Rua Padre Leonardo e Rua Brás de Arzão, e outra localizada próxima à Rua Rafael Iório, com remoção da existente e construção de um túnel de ligação entre a futura Estação Congonhas da Linha 17-Ouro e a parada de ônibus da SP Trans.

De acordo com as informações apresentadas, as passarelas de pedestres estudadas não são tombadas pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (CONPRESP), nem pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT), não sendo necessárias suas manifestações.

Ressalta-se, que o empreendedor informa que *“a passarela tombada, Passarela Comandante Rolim A. Amaro, não será removida nem sofrerá qualquer intervenção referente ao empreendimento em questão”*.

Destaca-se que não foi apresentada a manifestação técnica da Secretaria Municipal de Transportes – SMT/CET, referente às intervenções propostas de remoção e construção das 2 (duas) transposições de pedestres (elevada e subterrânea) em vias públicas, solicitada no Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012.

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 Espraiada, 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 Executivo do Trecho 1B contendo o posicionamento do traçado inserido no viário existente, os blocos de desapropriações, perfil e seção de pilares.

Não ficou claro se ocorrerão interferências na ciclovia existente junto à Marginal do Rio Pinheiros, tendo em vista a proximidade do traçado com a mesma, tanto na fase de implantação como de operação da Linha 17-Ouro.

Além disso, em resposta ao Relatório nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012, foi apresentada a Ata de Reunião Técnica do Grupo Gestor da Linha 17-Ouro, ocorrida na data de 14/09/2012, com o objetivo de compatibilizar e ajustar os projetos de estrutura da Linha 17-Ouro com as condições viárias existentes, cujo projeto denominado “Projeto de Urbanização e Adequação Viária – Implantação de Pilares – Trecho Av. Washington Luís / Estação Congonhas” foi apresentado no Anexo 3.

Cabe ressaltar esse projeto demonstra somente as interferências constantes na Av. Washington Luís, não contemplando as outras vias impactadas pelo Trecho 1B.

Destaca-se ainda que, de acordo com as informações apontadas no estudo de ruído elaborado pela Empresa Ieme Brasil Engenharia Consultiva, não serão necessárias instalações de barreiras acústicas, ou qualquer outro dispositivo mitigador de ruído ao longo da extensão da Linha 17-Ouro¹.

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 atendida

¹ O estudo de ruído será analisado na Exigência nº 27, constante no item de Atendimento às Exigências da LAP.

Em resposta ao Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/2012 (P.A. nº 2011-0.253.447-8), o empreendedor informou 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.

O empreendedor informa também, que a Subestação Primária Bandeirantes, que fornecerá energia elétrica para a Linha 5-Lilás e para a Linha 17-Ouro (no trecho que compreende a Estação Vila Paulista até as Estações Morumbi e Congonhas); e a Subestação Primária Panamby, que 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, serão objeto de consulta prévia e licenciamento ambiental junto ao DECONT-2/GTRAD.

Cabe ressaltar que os RCPs dos projetos complementares relativos à implantação da Linha 17-Ouro deverão ser apresentados pelo empreendedor responsável, antes da solicitação da LAI dos trechos que dependerão da implantação dessas obras.

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 reposta 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 1B

Por ocasião do licenciamento do trecho correspondente, as manifestações do DEPAVE e DEPLAN serão devidamente solicitadas.

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 1B

No Trecho 1B, objeto desta Licença Ambiental de Instalação, 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 Espreada, quanto à implantação do empreendimento.

Exigência atendida

Após a análise das complementações solicitadas no Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/2012 (P.A. nº 2014-0.253.447-8), foi constatado que o empreendedor apresentou o Ofício P 565/11 da SP Urbanismo informando que na 23ª Reunião Ordinária do Grupo de Gestão da Operação Urbana Consorciada Água Espreada foi aprovada a 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

Em resposta ao Relatório Técnico nº 082/DECONT-2/2011 (P.A. nº 2011-0.253.447-8), foi apresentado um esquema operacional de funcionamento das Linhas solicitadas, bem como um projeto demonstrando o ramal de acesso à Estação Congonhas.

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

Exigência atendida

O Metrô apresentou a manifestação FAT nº 3124/11 do Corpo de Bombeiros informando que as diretrizes para a aprovação das instalações Metroviárias estão dispostas no Decreto Estadual nº 56.819/2011 e em suas Instruções Técnicas.

Cabe ressaltar que foram apresentados, no documento intitulado "Solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI, Resposta ao Ofício nº 925/DECONT-G/2011 e Relatório Técnico nº 082/DECONT-2/2011" (P.A. nº 2011-0.253.447-8), os projetos encaminhados ao Corpo de Bombeiros referente à passarela prevista entre as vigas-guia e meios de evacuação dos trens, estabelecendo padrões de segurança previstos para a Linha 17-Ouro.

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

No Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/2012, de 24/01/2012 (P.A. nº 2011-0.253.447-8), os técnicos desse DECONT solicitaram à Cia. do Metropolitano complementação de informações para o cumprimento da exigência nº 13 da LAP nº 01/SVMA.G/2011. A resposta a tal solicitação foi apresentada pelo Metrô no RT-17.00.00.00/1Y7-006-Vol.1/3 (págs. 36 e 37 do referido RT), citada a seguir na íntegra:

“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.

Desta forma, não serão apresentadas alternativas locais para a Linha 17-Ouro, uma vez que o seu traçado está integralmente aprovado, conforme a Informação SMDU.CTLU/021/2012, apresentada a seguir” (grifo nosso).

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 o estudo de confiabilidade, nas respostas do Relatório Técnico nº 082/DECONT-2/2011 (P.A. nº 2011-0.253.447-8).

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 m²), 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 – 006 – vol 1/3., são esclarecidos os questionamentos solicitados em Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/2012 (P.A. nº 2011-0.253.447-8) 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/m² 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.

Um aspecto fundamental é o atendimento aos níveis de conforto de passageiros de Metrô (pessoas de pé por m²) 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 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 monotrilho, 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 monotrilho por trechos, informando sobre a previsão da seqüência das intervenções propostas, inclusive as desapropriações e possíveis reassentamentos.

Exigência atendida

Na resposta das complementações apontadas no Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012, o empreendedor apresentou o cronograma físico da Linha 17-Ouro, demonstrando com maior detalhamento as atividades que serão necessárias para a implantação do Trecho 1. Os Trechos 2 e 3, bem como os projetos complementares necessários para a implantação da Linha foram contemplados de maneira sucinta, de modo a identificar o período de início e término previstos.

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 parcialmente atendida

No RT-17.00.00.00/1Y7-010 as interferências aéreas foram apresentadas parcialmente, sendo constado a falta do cadastramento do trecho da Av. Jornalista Roberto Marinho no trecho entre a Rua Jurubatuba e Vicente Leporace onde existem redes aéreas cruzando a estrutura do VLP. Elencamos abaixo alguns pontos detectados:

- Rua Antonio de Macedo Soares;
- Avenida Santo Amaro;
- Avenida Portugal;
- Rua Nova York;
- Rua Godoy Colaço;
- Rua Gabriel de Lara;
- Rua Guaraiuva;

Além das interferências aéreas no trecho acima mencionado não foram apresentadas aquelas existentes nos cruzamentos da Av. Jornalista Roberto Marinho com a Av. Nações Unidas e com a Av. Dr. Lino de Moraes Leme.

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

Exigência parcialmente 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.

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 não atendida

Em resposta ao Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012, o Metrô se compromete a implantar ciclovia ao longo do Trecho 1B, desde que aprovada pela CET e pelos órgãos competentes. Além disso, informa que os estudos de viabilidade estão sendo elaborados pelo Metrô e pela CET, sendo apresentados à SVMA assim que concluídos.

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, conforme apresentado nas respostas às complementações elaboradas no Relatório Técnico nº 082/DECONT-2/2011 (P.A. nº 2011-0.253.447-8).

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

Exigência atendida

Foi apresentado o Ofício GS/STM nº 579/2011 emitido pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM que informa que a STM está em pleno acordo com a implantação da Linha 17-Ouro do Metrô, conforme aponta o relatório apresentado pelo Metrô em resposta ao Relatório Técnico nº 082/DECONT-2/2011 (P.A. nº 2011-0.253.447-8).

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

Exigência parcialmente atendida

Foi apresentado o Plano de Desvios de Tráfego e Sinalização da Obra, Transferência de Serviços de Transporte Coletivo, contido no Plano de Controle Ambiental das Obras – PCA, que visa garantir que as alterações, tanto no tráfego de veículos, como na circulação de ônibus e locais de ponto de parada, sejam controladas, e quando possíveis mitigadas, de modo a diminuir os transtornos ocasionados à população, aos moradores locais, atividades de comércio e obras, pedestres e ao tráfego urbano.

Em resposta ao Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012, o empreendedor informou que serão apresentados semestralmente, nos Relatórios de Acompanhamento da Obra, os documentos referentes ao Termo de Permissão de Ocupação da Via – TPOV, e os respectivos Projetos de Desvio de Tráfego.

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

Como resposta ao atendimento do Relatório Técnico nº 082/DECONT2/2011 (P.A. nº 2011-0.253.447-8), o empreendedor apresentou o documento 2576/PROJ-G/2011 da Secretaria de Infraestrutura Urbana – SIURB, referente às intervenções viárias previstas ao longo do traçado da Linha 17-Ouro.

Além disso, foi apresentado o Ofício nº 028/11-SMT.ADJ.GAB emitido pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT, onde consta que as intervenções viárias previstas ou novos viários necessários para a implantação da Linha 17-Ouro 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 não aplicável ao Trecho 1B

O empreendedor afirma, no documento de atendimento ao Relatório Técnico nº 082/DECONT-2/2011 (P.A. nº 2011-0.253.447-8), que o projeto executivo e o detalhamento das estações e acessos estão em fase de elaboração, e informa ainda que para a execução desses projetos, são consideradas as características físicas do terreno, inclusive no que se refere à drenagem e acessibilidade.

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;
e

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 atendida

O empreendedor apresentou o “Alvará Especial de Obras nº 607-9 2012/08/29 – CPO/SP-SA”, expedido pela Subprefeitura de Santo Amaro, onde consta a autorização que “compreende exclusivamente a execução de fundações e construção dos pilares de sustentação das vigas da via principal do monotrilho da Linha 17-Ouro (...)”, com prazo de validade de 90 dias (entre o dia 29/08/2012 a 26/11/2012).

Foi apresentado ainda a Ata da reunião realizada no dia 30/08/2012 referente à implantação da via principal da Linha 17-Ouro dentro da área do Reservatório Jabaquara, com a participação do Consórcio Monotrilho Integração, Subprefeitura de Santo Amaro e da empresa Era Técnica, onde foram elencadas algumas orientações e condições para a execução da obra na área do piscinão.

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 Cerveira 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 Técnico – RT – 17.00.00.00/1y7 -006 – vol 2/3 (P.A. nº 2011-0.253.447-8), 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 várias variáveis (velocidade, número de carros, duração de passagem de trens, volume de tráfego – 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 tráfego – 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.

Por ocasião da emissão da LAO – Licença Ambiental de Operação deverá ser realizada medições de ruído periódicas em locais sensíveis críticos para confirmação de conformidade acústica obtida em teste antes da Emissão da LAO.

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

Exigência atendida

Idem à Exigência nº 27.

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

Seguindo Documento Técnico – RT – 17.00.00.00/1Y7 – 006 vol 2/3 de 17/02/2012 (P.A. nº 2011-0.253.447-8), em relação aos níveis de vibração conclui-se que em todos os pontos sensíveis avaliados, os valores previstos são inferiores aos limites sugeridos para zonas residenciais de baixa densidade e não causarão desconforto aos moradores das edificações lindeiras.

No entanto será necessário antes do inicio da operação, a realização de testes reais com a passagem de trens em cenários críticos e respectivas medidas de vibração em locais sensíveis críticos, para a verificação da compatibilidade de vibração emitida e normatização 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 deverá ser realizada medições de vibrações em locais sensíveis críticos para confirmação de conformidade acústica obtida em teste antes da Emissão da LAO.

Diante do acima exposto, deverá ser verificado, antes do inicio da operação, a realização de testes reais com a passagem de trens em cenários críticos e respectivas medições de vibração locais sensíveis críticos, para a verificação da compatibilidade de vibração emitida e normatização específicas. Medidas mitigadoras se necessárias, deverão ser implantadas antes do inicio de operação deste trecho 1-A, com prévia de tais medidas à SVMA.

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

Exigência não atendida

O empreendedor informa que protocolou em DEPAVE a solicitação de manejo arbóreo para o trecho 1B, o qual está em fase de análise pelo órgão ambiental. Quando forem oficializados o PCA e TCA, o empreendedor deverá apresentá-los ao DECONT-2.

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 nº9985/00.

Exigência atendida

Conforme o RT 023/DECONT-2/GTAIA/2012 essa exigência foi atendida.

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

Exigência atendida

O empreendedor apresentou o Projeto Paisagístico do Trecho 1B. No entanto, O projeto contém algumas espécies exóticas do Município de São Paulo (*Bactris gasipares*, *Abutilon megapotanium*, *Barleria paludosa*, *Hemerocallis hibrida* e *Agapanthus africanus*), **as quais deverão ser substituídas**, conforme determina a Lei Municipal nº 13.646/2003. Utilizar como referência a **Portaria nº 60/SVMA/2011 e Portaria nº 61/SVMA/2011.**

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

Exigência atendida

Conforme o RT 023/DECONT-2/GTAIA/2012 essa exigência foi atendida.

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

Conforme o RT 023/DECONT-2/GTAIA/2012 essa exigência foi atendida.

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 o RT 023/DECONT-2/GTAIA/2012 essa exigência foi atendida.

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

Exigência atendida

O Metrô informou às pág. 61 do RT-17.00.00.00/1y7-006-Vol.1/3 que "quando da solicitação de LAI para trechos onde há previsão de desapropriação, estas serão desapropriadas integralmente conforme diretriz estabelecida pela CPPU".

No Anexo 12 do RT-17.00.00.00/1Y7-008-vol. 3/3 o empreendedor apresenta tabela com descritivo das áreas a serem desapropriadas para a implantação do Trecho 1B e nesta

tabela constam áreas que serão desapropriadas parcialmente, como no Bloco 17026, Bloco 17028, Bloco 17029 e Bloco 17030.

Considerando a exigência nº. 36 da LAP, que solicita a desapropriação integral dos terrenos que serão afetados pela Linha 17-Ouro e seus equipamentos, foi solicitado que o empreendedor justificasse a desapropriação parcial dos referidos terrenos.

Em atendimento a essa solicitação de complementação, no seu RT – 17.00.00.00/1y7-009-vol.1/3, o empreendedor esclareceu tal pendência informando que:

“Esta exigência foi considerada parcialmente atendida para este subtrecho 1B, como descrito no Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012 encaminhado ao Metrô pela SVMA através do ofício nº 738/DECONT-G/2012, objeto desta solicitação. No entanto, a SVMA solicitou esclarecimentos a respeito dos blocos de desapropriação 17026, 17028, 17029 e 17030. É importante ressaltar que o Metrô considera as desapropriações de forma que sejam realizadas com as menores áreas possíveis, afim de minimizar esse impacto e a população envolvida. Considerando este fato, segue a situação atual dos referidos locais:”

Bloco 17026:

Trata-se de área do Hipermercado Extra, em que a fachada é apenas uma parede, não havendo comunicação com o interior do prédio. A implantação dos pilares não afetará a funcionalidade deste importante equipamento para a população, portanto não cabe desapropriar a área integral.

Bloco 17028:

Este bloco não será mais desapropriado.

Bloco 17029:

Esta área foi objeto de desapropriação parcial de forma que fosse preservada a HIS que reassentará os moradores das favelas do Comando e Buraco Quente, já planejada para o local pela CDHU.

O Metrô ressalta ainda que se posteriormente for constatada a necessidade da implantação de barreiras acústicas e/ou visuais, as mesmas serão providenciadas.

Bloco 17030:

Esta área foi objeto de desapropriação parcial de forma que fosse preservada a HIS que reassentará os moradores da região do projeto Via Parque, já planejada para o local pela Prefeitura do Município de São Paulo”.

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 atendida

Conforme o RT 023/DECONT-2/GTAIA/2012 essa exigência foi atendida.

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

Exigência atendida

O empreendedor informou à pág. 155 do RT-17.00.00.00/1y7-008-vol.1/3 que foram publicados, até o momento, três Decretos de Utilidade Pública – DUP, referentes ao empreendimento Linha 17 – Ouro, Decreto Estadual nº 57.056 de 10/06/2011, Decreto Estadual nº 57.843 de 07/03/2012 e o Decreto Estadual nº 57.287 de 29/08/2011, sendo este último o que se refere especificamente ao Trecho 1B.

O empreendedor apresenta na mesma resposta cópia dos três Decretos de Utilidade Pública.

O empreendedor apresentou ainda documentos que comprovam comunicação entre o Metrô e SP-Urbanismo quanto ao entendimento e concordância desses dois órgãos sobre a não interferência da instalação dos pilares para sustentação de via do Trecho 1B com o alinhamento viário das vias do Brooklin.

O Metrô informou à SP-Urbanismo que: “(...) a área desapropriada pelo Metrô, que está dentro da área da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, poderá ser utilizada apenas para implantação de pilar para sustentação de via. Este pilar será locado de maneira a não interferir com o alinhamento viário das vias locais do Brooklin” (comunicação do Sr. Luis Sérgio Vilarinho, Gerente de meio ambiente e sustentabilidade do Metrô, pág. 165 do RT-17.00.00.00/1y7-008-vol.1/3).

A SP-Urbanismo, segundo cartas apresentadas às págs. 168 e 169 do RT, afirma que: “Tendo em vista que, segundo informa o Metrô na inicial, a área de utilidade pública concorrente ‘será utilizada apenas para a implantação de pilar para sustentação de via’ e que ‘este pilar será locado de maneira a não interferir com o alinhamento viário das vias locais do Brooklin’, nada temos a opor quanto à utilização pretendida. Contudo, esclareço que o projeto das vias locais da Av. Roberto Marinho ainda passa por redefinições e que ainda não dispomos da geometria definitiva desse melhoramento”. (comunicação da Sra. Rita Gonçalves – Gerência de Intervenções Urbanas, SP-Urbanismo, pág. 168 do RT-17.00.00.00/1y7-008-vol.1/3).

“Com base nas informações e manifestações das folhas 03 e 04 e tendo em vista que as áreas em referência serão utilizadas apenas para a finalidade e nas condições apontadas (implantação de pilar para sustentação da via local de modo a não interferir com o alinhamento das vias locais do Brooklin), informamos que nada temos a opor” (comunicação do Sr. Vlado Bartalini, Superintendente de Desenvolvimento, SP-Urbanismo, pág. 169 do RT-17.00.00.00/1y7-008-vol.1/3).

Há terrenos, que são locais previstos para a instalação do Trecho 1B da Linha 17-Ouro onde ocorre sobreposição entre os Decretos de Utilidade Pública para esse empreendimento e CEPACS vinculados à Operação Urbana Consorciada Água Espraiada (ver, por exemplo, ata da reunião da OUCAE apresentada pelo Metrô à pág. 32 do RT-17.00.00.00/1Y7-006-Vol.1/3).

Nesse sentido, foi solicitado que o Metrô esclarecesse se há de fato sobreposição entre as áreas a serem desapropriadas por esta Companhia para a instalação do Trecho 1B com CEPACS da OUCAE.

Em atendimento a essa solicitação de complementação, no seu RT – 17.00.00.00/1y7-009-vol.1/3, o empreendedor esclareceu tal pendência informando que:

“Esta exigência foi considerada parcialmente atendida para este subtrecho 1B, como descrito no Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012 encaminhado ao Metrô pela

SVMA através do ofício nº 738/DECONT-G/2012, objeto desta solicitação. Em relação às sobreposições de CEPACS da OUCAE, a área localizada próximo à estação Chucri Zaidan é apontada como ocupação total do lote, porém devido a adequações no projeto, será afetada apenas a parte do perímetro no alinhamento viário, o que não influenciará o lote lindeiro e seu potencial construtivo, como demonstrado no Desenho AEPL023F0450, apresentado na página seguinte. Quanto ao terreno na Av. Washington Luiz, o mesmo foi considerado não necessário e não será desapropriado para a obra”.

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

Como já analisado acima no presente Relatório Técnico, o empreendedor apresentou seu Diagnóstico Socioeconômico final do Cadastramento das famílias atingidas pelas remoções previstas para a implantação do Trecho 1B da Linha 17-Ouro, com o detalhamento do perfil das famílias. Na mesma resposta, o empreendedor informa ainda que, quanto aos processos desapropriatórios para a implantação do Trecho 1B da Linha 17-Ouro, que dizem respeito à resposta desta exigência de nº 39, os mesmos serão realizados conforme Cronograma apresentado na pág. 07 do RT – 17.00.00.00/1Y7-008-vol.1/3 e Plano Básico Ambiental – PBA conforme o indicado no “Capítulo 7. Plano de Relacionamento com a População Afetada pelo Processo de desapropriação” à pág. 93 do RT-17.00.00.00/1Y0-001-vol. 1/2 e “Subprograma de Cadastramento e Avaliação dos Imóveis Afetados” à pág. 95 do mesmo RT.

O cadastro dos imóveis regulares para a implantação do Trecho 1B já foi concluído, conforme informações do empreendedor apresentadas nas respostas às exigências nº 35 e nº 37 da LAP.

Foi solicitado que as informações quanto às ações de desapropriação para a implantação do Trecho 1B, indicadas no Cronograma da pág. 07 do RT-17.00.00.00/1y7-008-vol.1/3, deveriam ser detalhadas por meio da indicação da seqüência dos locais concretos onde ocorrerá cada etapa de desapropriação, assim como, as respectivas datas previstas para essas ações acontecerem, que devem ser atualizadas no referido Cronograma.

Em atendimento a essa solicitação de complementação, no seu RT – 17.00.00.00/1y7-009-vol.1/3, o empreendedor esclareceu tal pendência informando que:

“O item 4 do Cronograma apresentado nas páginas 7 e 8 deste relatório que trata das ações do Programa de Desapropriação está sendo revisto e as eventuais alterações serão encaminhadas a SVMA tão logo sejam concretizadas.

Já em relação as etapas das ações de desapropriação, estas são realizadas conforme o descrito a seguir:

- 1) Decreto do Governador declarando de utilidade pública os imóveis necessários para implantação do empreendimento.
- 2) Ajuizamento das desapropriações com oferta do valor de referência do ITBI municipal (imposto de transmissão de bens entre vivos), apenas para iniciar o processo.

3) Juiz nomeia perito para fazer uma vistoria prévia nos imóveis para fins de fixação de um valor provisório, com base no valor de mercado do imóvel, que deverá ser depositado pelo Metrô para que seja deferida a imissão na posse do bem.

4) Os proprietários deverão cumprir as exigências legais (artigo 34 do Dec.-Lei 3365/41) para conseguir levantar 80% do valor depositado em juízo pelo Metrô. São elas:

4.1. comprovação de propriedade, por certidão atualizada da matrícula do bem (obtida no Cartório de Registro de Imóveis em que estiver registrado o bem expropriado); 4.2. comprovação de não ser devedor de tributos vinculados ao imóvel (certidões negativas obtidas pelo sítio eletrônico da Prefeitura); 4.3. não haver oposição de terceiros a partir da publicação de editais para conhecimento de terceiros (de responsabilidade do Metrô) tanto no Diário Oficial como em jornal de grande circulação, com prazo de 10 dias.

5) A desocupação do bem pode ser agendada diretamente com o Metrô ou ser cumprida com a presença de um Oficial de Justiça, se for o caso. Em ambas as hipóteses, o Metrô se responsabiliza pela mudança dos moradores.

6) O processo continua, com a indicação de assistentes técnicos pelas partes para discutir o laudo definitivo.

O conteúdo das ações de comunicação social e reassentamento realizadas até o momento, bem como os locais em que estão sendo realizadas, são apresentados no Anexo 5 – Volume 2/3”.

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 o RT 023/DECONT-2/GTAIA/2012 essa exigência foi atendida.

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 atendida

Conforme analisado no RT n. 023/DECONT-2/GTAIA/2012, o empreendedor informou que:

“Para a implantação da via junto à Av. Washington Luiz e no enlace com a Av. Roberto Marinho, haverá a remoção de população em imóvel irregular. Esta necessidade decorreu de ajustes na configuração da via, quando do refinamento do projeto, que só

ocorreu após a emissão da LAP. O ajuste do traçado da via implicou na necessidade de desapropriar pequena parte da favela do Buraco Quente. O Metrô decidiu portanto reurbanizar toda região e proporcionar melhores condições aquelas populações.

Diante desta decisão, o Metrô firmou Convênio com o CDHU para a sua consecução. O arrolamento do processo pode ser verificado na resposta à exigência 37 deste RT. Quanto a Favela Minas Gerais (trecho 3), esta faz parte do reassentamento das famílias do Via Parque que é de responsabilidade da SEHAB.

Salientamos que este processo de remoção e realocação prescinde de consulta à SEHAB/HABI, uma vez que todo o processo está sendo conduzido pela CDHU que detém todas as informações relativas a este processo. Cópia do Convênio firmado entre Metrô e a CDHU é apresentada no Anexo 13.

Cabe ressaltar que a remoção de população em imóvel irregular e reassentamentos ocorrerão em conformidade com as diretrizes descritas no Plano Básico Ambiental-PBA, especificamente no Capítulo 7. "Plano de Relacionamento com a População Afetada pelo Processo de Desapropriação" e Anexo 9 do referido PBA "Regulamento para Reassentamento de Famílias Vulneráveis atingidas pelas Obras de Expansão do Metrô".

Informamos que além da Favela do Buraco Quente, mencionada na resposta à exigência nº 40, transcrita acima, também haverá remoção na Favela do Comando para a instalação do Trecho 1B, conforme informações do empreendedor apresentadas nas respostas às exigências nº 37 e nº 40.

Foi solicitado que o Metrô esclarecesse os seguintes pontos:

- Indicasse os locais onde a população removida para a instalação do Trecho 1B será reassentada.
- Na resposta à exigência nº 37 foi informado pelo empreendedor que: "Segundo a análise, dentre as 362 edificações ocupadas de uso residencial e misto, 20 famílias/indivíduos não são considerados vulneráveis, restando 342 casos que constituem o universo diagnosticado que deve receber atendimento habitacional. Segundo a análise, essas 342 edificações ocupadas por famílias/indivíduos vulneráveis, representam um total de 400 famílias aproximadamente." Indicasse o número de indivíduos a serem removidos que corresponde a essas 400 famílias.
- Segundo cronograma de trabalho apresentado no Convênio do Metrô com CDHU, no Anexo 13 do RT-17.00.00.00/1Y7-008-vol.3/3, a previsão para a conclusão da construção das Unidades Habitacionais, para reassentar as famílias atingidas pela instalação da Linha 17-Ouro, é até o mês 41, contados a partir da assinatura do Convênio Metrô x CDHU, que ocorreu em 26 de janeiro de 2012. Indicasse a data prevista para concluir a construção das unidades habitacionais definitivas onde será reassentada toda a população removida para a implantação do Trecho 1B.

Em atendimento a essas solicitações de complementação, no seu RT – 17.00.00.00/1y7-009-vol.1/3, o empreendedor esclareceu tais pendências, as informações apresentadas foram incluídas no comentário técnico que segue abaixo sobre desapropriação e reassentamento. O empreendedor ainda informou que:

"O Metrô reitera que está sendo prestada a devida assistência habitacional a população vulnerável afetada pela implantação do trecho 1B, objeto desta solicitação de LAI. Em relação ao cronograma de implementação dos reassentamentos, as informações são apresentadas em resposta a Exigência 39 deste relatório".

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 locais no traçado e/ou medidas mitigadoras conforme diretrizes de legislação pertinente.

Exigência parcialmente atendida

O Metrô informou à pág. 70 do RT-17.00.00.00/1Y7-006- vol.1/3 que a HIS do terreno localizado na Avenida Washington Luis é o Estevão Baião e que o mesmo tratou da compatibilização da implantação da Linha 17-Ouro neste local com técnicos de HAI Centro. O projeto do HIS foi alterado e foi apresentado no Anexo 10 do Relatório Técnico citado.

No RT-17.00.00.00/1Y7-008-vol.1/3 de solicitação da LAI do Trecho 1B, o empreendedor informa ainda que foi protocolado em 16 de março de 2012 o Ofício DM 07 do Metrô para a SEHAB em que são apresentados os projetos com as adequações das HIS Corruira (Trecho 3), Estevão Baião (Trecho 1B) e Paraisópolis (Trecho 2). Até o momento não houve manifestação da SEHAB quanto a este Ofício. O empreendedor informou que se compromete a informar esta SVMA quando houver o retorno de SEHAB.

O empreendedor apresenta os projetos das HIS no Anexo 14 e cópia do seu Ofício enviado para SEHAB. Ainda, informa que SEHAB tem conhecimento desses projetos, uma vez que os mesmos estão sendo discutidos no âmbito do Grupo Gestor da Linha 17- Ouro, com representantes do Metrô e da SEHAB.

Das três HIS citadas pelo empreendedor, a HIS Estevão Baião é a que se encontra em área que faz parte do Trecho 1B, objeto da presente LAI. Assim, foi solicitado ao Metrô a apresentação de anuência de SEHAB quanto ao projeto proposto para compatibilizar a HIS Estevão Baião com o traçado da Linha 17-Ouro.

Em atendimento a essa solicitação de complementação, no seu RT – 17.00.00.00/1y7-009-vol.1/3, o empreendedor informou novamente que:

“Foi protocolado em 16 de março de 2012 o ofício DM 07 do Metrô para a SEHAB, inserido nas páginas seguintes, em que são apresentados os projetos com as adequações das HIS Corruiras, Estevão Baião e Paraisópolis. Até o momento não houve manifestação da SEHAB quanto a este ofício. O Metrô informará a SVMA assim que houver uma definição sobre este assunto. Os projetos DE-17.04.00.00/1B1-001-Rev 0 (Paraisópolis), DE-17.03.00.00/1B1-002-Rev 0 (Corruiras) e DE-17.02.00.00/1B1-001-Rev 0 (Estevão Baião) encaminhados a SEHAB, já foram apresentados a SVMA através do RT-17.00.00.00/1Y7-008 e foram também encaminhados a SEHAB através da CT GMS 177, em resposta ao ofício nº 180/APROV.G/2012, conforme documentação apresentada a seguir. O Metrô aguarda a manifestação da SEHAB em relação a esta resposta. Cabe ressaltar ainda que estes projetos foram discutidos e compatibilizados no âmbito do Grupo Gestor da Linha 17 – Ouro, com representantes do Metrô e da SEHAB”.

O Metrô deverá apresentar a manifestação e anuência de SEHAB quanto à compatibilização do traçado com o projeto dessa HIS (Estevão Baião).

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 o RT 023/DECONT-2/GTAIA/2012 essa exigência foi atendida.

O empreendedor informou no RT-017.00.00.00/1Y7-008-vol.1/3, que: *“Em princípio os edifícios que abrigarão os realocados serão construídos nas áreas hoje ocupadas pelas favelas do Buraco Quente e do Comando. 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 da LAP. Este estudo não apontou a existência de áreas contaminadas nesta região. Caso novas áreas, que estejam fora da AID, venham a ser incorporadas ao projeto da CDHU, estas serão estudadas quanto a possível contaminação”.*

Reiteramos que, caso o empreendedor defina novas áreas para reassentar a população atingida pela construção do Trecho 1B, que não estejam localizadas nos atuais terrenos das favelas do Buraco Quente e do Comando, deve ser feita consulta ao GTAC quanto à qualidade ambiental das mesmas para ser verificado se tais locais são apropriados ambientalmente para realizar reassentamentos.

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 atendida

Em atendimento ao pedido de complementação, no seu RT – 17.00.00.00/1y7-009-vol.1/3, o empreendedor informou que:

“Em 29 de agosto de 2011 houve a publicação do Decreto 57.287, em que se verificou a necessidade de desapropriação do imóvel localizado na Rua Viaza, 100, Bloco 17031-2, onde fica localizada a UBS Dr. Massaki Udihara (Jardim Aeroporto). Em janeiro de 2012 o Metrô recebeu cópia do Ofício 4338/2012 (apresentado abaixo), enviado pelo Vereador Gilberto Natalini ao Exmo. Senhor Prefeito da Cidade de São Paulo, em que são solicitadas providências com relação a remoção da UBS para prédio a ser construído no terreno do futuro Conjunto Habitacional da CDHU. Foi enviado pelo Metrô, em 13 de abril de 2012, o Ofício P.218 (também apresentado abaixo) para o Senhor Vereador Gilberto Natalini informando que em reunião ocorrida no dia 1º de março de 2012 entre representantes do Metrô e a Secretaria Municipal de Saúde, foi acordado que a referida UBS deveria ser transferida inicialmente para um local provisório, localizado na Rua Viera de Moraes, 1144 e que o Metrô ficaria responsável pelo aluguel e adequação do imóvel, até a construção do local definitivo pela Municipalidade.

Em 27 de março de 2012 foi protocolado o ofício P.191 do Metrô para a Companhia Paulista de Obras e Serviços tratando da elaboração do laudo de avaliação do referido imóvel afim de dar continuidade ao processo. Porém, a locação inicialmente pretendida foi inviabilizada por questões jurídicas, razão pela qual se iniciou a busca por outro imóvel que

se adequasse às necessidades da UBS. Foi observada uma área pertencente à Secretaria Municipal da Educação - CONAE (Coordenadoria dos Núcleos de Ação Educativa) que é utilizada como almoxarifado e que disporia do espaço necessário para a transferência da UBS.

Em visita a este novo local (rua Casimiro de Abreu, 354), em 09/05/12, compareceram representantes do Metrô, da Secretaria Municipal de Saúde e da Secretaria Municipal da Educação.

As partes entenderam ser conveniente a implantação da UBS nessa área de forma definitiva, tendo em vista as condições favoráveis do imóvel e a sua proximidade em relação a área de influência da UBS.

A formalização da cessão do espaço deverá ser tratada em tempo oportuno no âmbito da Prefeitura Municipal da Cidade de São Paulo, já que envolve duas pastas da Administração Municipal (Secretarias Municipais da Educação e da Saúde).

Em seqüência à visita já informada, foram realizados pelo Metrô os serviços de topografia na nova área a ser ocupada, e o levantamento topográfico resultante foi encaminhado à Secretaria Municipal da Saúde para desenvolvimento do projeto das novas instalações da UBS.

Atualmente esse projeto de instalações encontra-se em fase de conclusão na SMS para envio ao Metrô.

A partir do seu recebimento, o Metrô fará a verificação dos projetos, eventuais ajustes necessários e iniciará a execução do mesmo. Além dos custos envolvidos com essa adequação de instalações, o Metrô arcará com os custos de transporte do mobiliário e equipamentos hoje utilizados pela UBS para a nova área a ser ocupada. Atividades de desinstalação e instalação de equipamentos ficarão a cargo da própria SMS, dadas as especificidades envolvidas".

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 parcialmente atendida

Idem ao comentado e solicitado neste Parecer para a exigência de nº. 42.

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 parcialmente atendida

Conforme informado pelo empreendedor no seu RT-17.00.00.00/1Y7-010-Vol.1/1 (pg. 06):

"A realocação dos equipamentos de lazer atualmente existentes na área do reservatório estava prevista inicialmente para o Parque do Chuvisco e para áreas do Via

Parque. Esta situação, entretanto, não foi possível, uma vez que estes locais não dispunham das áreas necessárias ao remanejamento, por já estarem comprometidos com outros projetos e compensações ambientais.

Desta forma, foi viabilizado novo local para realocação destes equipamentos, em área desapropriada pelo Metrô junto ao local onde serão implantados conjuntos de habitação de interesse social – HIS.

Este terreno fica localizado na confluência da Av. Roberto Marinho e Washington Luiz, conforme apresentado no desenho da página 46 do Volume 1 do Relatório de Complementação de Informações RT-17.00.00.00/1Y7-009, protocolado na SVMA no dia 02/10/2012.”

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

Exigência parcialmente atendida

Na carta CT GMS 232 de 28/10/2012 o empreendedor apresentou documento com a relação de imóveis já vistoriados e o calendário com previsão das vistorias a serem realizadas. No entanto dos imóveis vistoriados não foram apresentados os respectivos relatórios.

48. Apresentar Manifestação do CONPRESP quanto à proximidade da estrutura do monotrilho 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

Conforme o RT 023/DECONT-2/GTAIA/2012 essa exigência foi atendida.

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

Exigência atendida

Conforme o RT 023/DECONT-2/GTAIA/2012 essa exigência foi atendida.

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

Exigência atendida

Conforme o RT 023/DECONT-2/GTAIA/2012 essa exigência foi atendida.

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 1B

Conforme o RT 023/DECONT-2/GTAIA/2012 essa exigência foi atendida quanto à manifestação do Serviço Funerário do Município, ficando pendente a apresentação de manifestação da Administração do Cemitério do Morumbi.

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

Exigência atendida

“Conforme descrito na pág. 27 do Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/2012, o Metrô apresentou detalhamento do Programa de Comunicação Social e relatório com detalhamento das ações realizadas no ano de 2010 e no período de janeiro a setembro de 2011 (que corresponderam a 82 atendimentos realizados em 2010 e 179 atendimentos no período de janeiro a setembro de 2011, em sua maioria relacionados ao Monotrilho, sobre sua interferência ambiental no meio urbano, segurança do modal de transporte e desapropriações).

O referido Parecer solicita a comprovação das ações previstas no PCS para o período anterior ao início das obras, contemplando:

1. Reuniões com a população moradora da região;
2. Cartas aos desapropriados;
3. Pesquisa socioeconômica e cadastro;
4. Divulgação no site do Metrô.

O Plano de Comunicação Social está sempre ativo, pois seu objetivo além de oferecer informações quanto às desapropriações, é informar sobre o empreendimento Monotrilho. As ações de comunicação e interação com os interessados são permanentes, tanto no que se refere aos canais de comunicação para atendimento a dúvidas e reclamações, como no que se refere à realização de reuniões e atividades junto às comunidades.

Assim, em atendimento ao Parecer 04/DECONT-2/2012, informamos que o relatório de atividades está apresentado como Anexo 15.”

Ainda, segundo resposta do Metrô à exigência nº 52: “A partir de 11 de novembro de 2011, foram realizadas novas ações:

-Duas reuniões, em novembro, com comunidades no Centro Social Brooklin Paulista, para apresentação e discussão sobre o empreendimento, com a presença de representantes da Subprefeitura.

-Reuniões com PMSP/HabiSudeste – para articulação das ações no âmbito da Operação Urbana Água Espreada.

-Em dezembro ocorreu nova reunião com comunidades, com a participação de SEHAB/HabiSudeste e uma reunião com representantes da Mitra Arquidiocesana e Centro Social Brooklin Paulista.

-Em dezembro de 2011, o Metrô estabeleceu convênio com CDHU para realocação dos moradores vulneráveis localizados nas áreas atingidas pelas obras da Linha 17-Ouro.

No que se refere à apresentação de pesquisa socioeconômica e cadastro dos desapropriados, o Metrô, em janeiro 2011, realizou a abordagem e aplicação de questionários à população a ser desapropriada apresentada no Anexo 16, tem sido possível identificar com detalhes a situação socioeconômica dos atingidos, assim como expectativas com relação à desapropriação.

A realização do cadastramento e da pesquisa socioeconômica das populações que residem ou possuem atividades comerciais nas áreas em que o Decreto de Utilidade Pública – DUP ainda não foi publicado, ocorrerá imediatamente após a publicação. O Metrô informará à SVMA as datas das abordagens para distribuição das cartas aos desapropriados e para a realização do cadastro socioeconômico das famílias, enviando, os dados obtidos consolidados no Diagnóstico Socioeconômico.

No que se refere à divulgação no site do Metrô, informamos que encontram-se no ar, no site, vários canais de comunicação.”

No Anexo 15, intitulado “Relatório de Atividades – Comunicação Social”, apresentado no RT-17.00.00.00/1Y7-008-vol.3/3 como parte da resposta do Metrô à exigência nº 52 da LAP, foi anexada documentação do histórico das ações de comunicação social prestadas pelo Metrô, em relação ao empreendimento Linha 17-Ouro, para a população em geral, realizadas desde o ano de 2010.

Especificamente quanto à população atingida pela implantação do Trecho 1B, objeto desta solicitação de LAI ora em análise (RT-017.00.00.00/1Y7-008-vols.1/3,2/3 e 3/3), foram descritas no já citado Anexo 15, ações de comunicação social prestadas a esse segmento, que ocorreram na atual fase de planejamento/antes do início das obras do empreendimento, tal como transcrito a seguir:

“14/10/11 – A equipe do Metrô, representada pela CAC – Coordenadoria de Atendimento à Comunidade e técnicos da área de engenharia e de projetos, reuniram-se com o coordenador do Centro Social Brooklin Paulista, situado na Rua Viaza, nº50, Campo Belo. O objetivo da visita foi apresentar o projeto do Monotrilho da Linha 17 nas áreas decretadas de utilidade pública que estão no trecho do enlace entre as Estações Brooklin e Congonhas”. O Metrô informou ainda que estabeleceu uma parceria com esse Centro com o objetivo de realizar ações de relacionamento com a população vulnerável da região.

“18 e 19/10/2011 – Entrega de notificação de desapropriação na área destinada ao empreendimento da Linha 17 – Ouro – trecho do enlace de acesso para o aeroporto de Congonhas. A área total a ser desapropriada corresponde a 5.250m² dos Blocos 17023 - 1728. Foram atendidos, nessa ação, 12 moradores desapropriados, que receberam as primeiras orientações sobre o processo”.

“16/11/2011 – Reunião no Centro Social Brooklin Paulista, com a presença da Subprefeitura de Santo Amaro, para trabalho de relacionamento com as comunidades no âmbito da Operação Urbana Água Espreada”.

“22/11/2011 – Reunião na HabiSudeste para conhecimento do andamento das ações da Prefeitura do Município de São Paulo nas comunidades da Operação Urbana Água Espreada”.

“05/12/2011 – Reunião com as lideranças das comunidades lindeiras à Operação Urbana Água Espreada. Por intermédio da SEHAB/HABI-Sudeste, que desenvolve um trabalho com as comunidades vulneráveis da região, o Metrô apresentou o traçado da Linha 17 – Ouro, que passa por áreas que fazem parte da Operação urbana Água Espreada e também Via Parque”.

“16/12/2011 – Reunião da Diretora do Metrô com representantes da Mitra Arquidiocesana e Centro Social Brooklin Paulista, com o objetivo de iniciar o trabalho de relacionamento com as famílias vulneráveis estabelecidas no trecho do enlace entre as Estações Brooklin Paulista e Congonhas”.

Quanto às ações de comunicação e assistência social que o Metrô deve prestar para a população diretamente afetada pela instalação do Trecho 1B, na atual etapa do empreendimento (fase de planejamento/antes do início das obras):

Quanto à população a ser desapropriada: Foi solicitado que o empreendedor comprovasse a entrega de notificação de desapropriação na área destinada à implantação do Trecho 1B da Linha 17- Ouro, referentes aos Blocos identificados como 1729-1732 (DE-17.02.01.00/1E1-002 e DE-17.02.01.00/1E1-003), que fazem parte das áreas a serem desapropriadas para a instalação do referido trecho, conforme Decreto Estadual nº 57.287 de 29 de agosto de 2011. Até o momento, segundo informações do Metrô, apenas moradores dos Blocos 17023 - 1728 foram atendidos, e receberam as primeiras orientações sobre esse processo.

Quanto à população a ser removida: Foi solicitado que o empreendedor apresentasse comprovação das ações de comunicação social, realizadas na atual fase de planejamento, junto à população a ser removida para a implantação do Trecho 1B. Conforme informação apresentada no Diagnóstico Socioeconômico, à resposta da exigência nº 37 da LAP, esse segmento corresponde a 342 edificações ocupadas por famílias/indivíduos vulneráveis, que representam um total de 400 famílias aproximadamente que constituem o universo diagnosticado que deve receber atendimento habitacional. No Anexo 16 foi informado que o trabalho de comunicação e assistência social prestado a população a ser removida para a construção do Trecho 1B estava no seu início, conforme grifo anterior (ação com data de 16/12/2011, transcrita acima).

Adicionalmente, foi solicitado que o empreendedor esclarecesse em qual etapa de relacionamento se encontra com essas populações diretamente afetadas pelo Trecho 1B (indivíduos a serem desapropriados ou removidos).

Em atendimento a esses pedidos de complementações, no seu RT – 17.00.00.00/1y7-009-vol.1/3, o empreendedor informou que:

“Esta exigência foi descrita como parcialmente atendida, de acordo com a análise presente nas páginas 37, 38 e 39 do Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012 encaminhado ao Metrô pela SVMA através do ofício nº 738/DECONT-G/2012, objeto desta solicitação. Em complementação, a SVMA pede esclarecimentos sobre as ações de comunicação realizadas nas áreas a serem desapropriadas para implantação do subtrecho 1B:

Quanto à população a ser desapropriada:

Os Blocos 1729 a 1732 se referem a ocupações irregulares pelas Favelas “Comando” e “Buraco Quente”, para estes locais não houve entrega de notificação, mas sim reuniões com a comunidade para informar sobre o cadastramento das famílias e o atendimento habitacional executado pela CDHU em parceria com o Metrô, estas reuniões são evidenciadas no Anexo 5 – Volume 2/3. O Metrô ressalta que os proprietários dessas áreas já foram notificados.

Quanto à população a ser removida: A comprovação das ações de comunicação social são apresentadas no Anexo 5 – Volume 2/3. Quanto às famílias/indivíduos a serem removidos, estes estão sendo convocados para a apresentação de propostas de atendimento habitacional pela CDHU (conforme Convênio firmado entre Metrô e CDHU). Sendo que até o momento 129 famílias foram atendidas, destas 109 optaram por indenização em dinheiro e 20 optaram pela inclusão no programa habitacional da CDHU com recebimento de uma Unidade Habitacional”.

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

Exigência atendida

Conforme o RT 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, o qual ainda deverá ser apresentado.

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. 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 parcialmente atendida

Em complementação aos questionamentos 55.a), 55.b) e 55.c), foram apresentados os Relatórios Complementares da Avaliação Ambiental Preliminar das áreas AC-11 (RT-17.00.00.00/1Y5-002), AP-49 e AP-51 (RT-17.00.00.00/1Y5-003).

Além dos relatórios apresentados, o empreendedor deveria ter informado se novas áreas com potencial, suspeitas ou comprovadamente contaminadas foram identificadas após consulta atualizada ao banco de dados da PSMP, através do endereço eletrônico do São Paulo Mais Fácil, e da CETESB, por meio da Listagem de Áreas Contaminadas e Reabilitadas do Estado de São Paulo (dezembro/2011).

Sendo assim, recomenda-se um acompanhamento técnico criterioso da escavação para implantação dos pilares, conforme descrito na Instrução Técnica IC 9.00.00.00/1Y5-001, visto que o fluxo inferido da água subterrânea é em direção ao córrego existente. Caso sejam encontrados indícios de contaminação, tanques enterrados, emanação de gases, etc., o fato deverá ser comunicado à SVMA/DECONT.

Para facilitar o gerenciamento das 3 áreas a serem desapropriadas já identificadas, foram autuados, nesta SVMA, os seguintes processos administrativos para o acompanhamento da situação ambiental destas áreas: P.A. 2012-0.303.902-2 referente à área AP-51; P.A. 2012-0.303.906-5 referente à área AP-49; e P.A. 2012-0.303.908-1 referente à área AC-11. Ressalta-se que estas 3 (três) áreas encontram-se na Av. Washington Luís e que a situação ambiental das mesmas foi atualizada no Sistema de Informação de Gerenciamento de Áreas Contaminadas - SIGAC da SVMA, interligado ao Boletim de Dados Técnicos - BDT da PMSP.

4.2. Atendimento às complementações constantes no Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012

Apresentamos a seguir, a análise das respostas elaboradas pelo Metrô, referente aos questionamentos complementares constantes no Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012, apontando se os mesmos foram considerados atendidos, parcialmente atendidos ou não atendidos.

- 1. Apresentar o detalhamento (planta baixa e perspectiva) do traçado referente ao entroncamento da Avenida Washington Luís e da Avenida Jornalista Roberto Marinho e de todos os Aparelhos de Mudança de Via – AMV previstos no Trecho 1B, informando sua localização.**

Parcialmente atendida

Foi apresentado o projeto do traçado do Trecho 1B, contendo informações referentes à localização da estrutura do monotrilho no viário (pilares). Porém, solicitamos o detalhamento (planta baixa e perspectiva) do traçado referente ao entroncamento da Avenida Washington Luís e da Avenida Jornalista Roberto Marinho, bem como de todos os AMVs previstos para o traçado do Trecho 1B, de modo a demonstrar como será sua inserção no viário existente.

Foi apresentado o detalhamento do Aparelho de Mudança de Via – AMV (planta baixa e cortes) previsto para ser instalado no Trecho 1B da Linha, bem como a perspectiva do entroncamento entre a Avenida Jornalista Roberto Marinho e Avenida Washington Luís.

Nas pgs. 7 a 10 de 17 do RT-17.00.00.00/1Y7-010 foram apresentados as seguintes informações quanto à necessidade de adequação do projeto no enlace da Av. Jornalista Roberto Marinho com a Av. Washington Luis e na Berrini:

- Ata de reunião com CET com data de 17/10/2012, aceitando a concepção de execução de canteiro no viário para inserção dos pilares na Av. Roberto Marinho, conforme croqui apresentado.
- Quanto aos ajustes de projeto na Berrini, foi informado que haverá reunião com CET para discutir a questão.

-
- 2. Apresentar o projeto executivo, em escala adequada, de todo o traçado do Trecho 1B (planta baixa) contendo a estrutura viária (calçada, via, imóveis lindeiros) prevista após as intervenções da Linha 17-Ouro.**

Parcialmente Atendida

O empreendedor encaminhou o “Projeto Executivo de Paisagismo” onde consta a estrutura viária prevista após a instalação do Trecho 1B, as distâncias das calçadas, a linha de influência de 25m do eixo da via, bem como os aspectos paisagísticos previstos ao longo do trecho.

Ficaram faltando os desenhos revisados do viário com a locação dos pilares no enlace da Av. Washington Luis com a Av. Jornalista Roberto Marinho e na Berrini. Adequações da Área de Lazer e da área destinada a HIS -SEHAB área em estudo de viabilidade.

-
- 3. Apresentar planta, em escala adequada, com a indicação dos viadutos (existentes e projetados) e outras estruturas aéreas, bem como a posição relativa destas em relação ao Trecho 1B. Nos pontos de cruzamento da linha com as estruturas, deverão ser indicados os gabaritos necessários para o tráfego do monotrilho e dos veículos.**

Parcialmente atendida

O empreendedor apresentou o perfil da estrutura do monotrilho contendo em alguns pontos a identificação de viadutos existentes. No entanto, não consta nesse projeto todas as distâncias solicitadas, bem como a indicação de todos os viadutos (existentes e projetados) ao longo do Trecho 1B.

-
- 4. Apresentar o memorial descritivo, o Plano de Ataque de Obras, os impactos potenciais durante a execução das intervenções, bem como as respectivas medidas mitigadoras, e demais informações pertinentes para a expedição da LAI.**

Parcialmente atendida

Foi apresentado o memorial descritivo referente às atividades da obra (fundação, concretagem, pilares, travessas e capitéis, vigas guia, içamento e lançamento das vigas guia) para o Trecho 1B da Linha 17-Ouro. No entanto não foi apresentado o mapa do traçado do Trecho 1B com a localização e descrição da seqüência de execução dos serviços necessários ao empreendimento.

-
- 5. Apresentar o cronograma físico-financeiro detalhado para todas as obras e intervenções necessárias para a implantação do Trecho 1B.**

Não atendida

O empreendedor apresentou o cronograma com os dados relativos a todos os trechos da Linha 17-Ouro. O cronograma solicitado deverá conter somente as etapas da obra do Trecho 1B com o detalhamento das atividades previstas como: desapropriação, remoção, reassentamento, fundações, pilares, capitéis, vigas-guias, compensação, ciclovia, entre outras), contendo início da fase de instalação até a previsão de término da mesma.

-
- 6. Apresentar estimativas dos volumes de insumos, resíduos e materiais excedentes, a serem gerados durante a implantação do empreendimento, bem como a localização de eventuais áreas de empréstimo. Informar se serão utilizados, para disposição final de resíduos sólidos (inertes, não inertes e industriais), os mesmos aterros apresentados no Trecho 1A, apresentando as devidas Licenças de Operação.**

Atendida

Conforme solicitado, foi apresentada uma estimativa dos volumes de insumos previstos para a implantação do trecho, assim como dos prováveis resíduos gerados. Além disso, foram apresentados os locais utilizados para disposição final desses resíduos. Informa ainda que serão utilizados os canteiros de obras já descritos para o Trecho 1A.

-
- 7. Apresentar as Atas de Reunião do Grupo Gestor para implantação da linha 17-Ouro.**

Atendida

Consta no Anexo 7 do RT-17.00.00.00/1Y7-009 as Atas de Reunião do Grupo Gestor da Linha 17-Ouro, referente à 10ª até a 21ª, compreendidas entre as datas de 22/09/2011 a 28/06/2012.

-
- 8. 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 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."

Parcialmente atendida

Na carta CT GMS 232 de 18/10/2012 (fl. 1531 do P.A.) o empreendedor encaminhou cópia do protocolo do IPHAN (fl. 1534 do P.A.) referente à solicitação de manifestação daquele órgão quanto à prospecção arqueológica do trecho 1B nas Avenidas Washington Luís e Nações Unidas. Até o presente, a manifestação de IPHAN liberando o início de obras nessas Avenidas não foi apresentada.

Quantô ao trecho 1B localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho, o empreendedor já havia apresentado autorização para obras nesse local conforme Parecer Técnico 79/12 SR/IPHAN/SP, juntado à fl. 2425 e 2426 do P.A. 2011 – 0.253.447 – 8.

4.3. Considerações Finais

Das 55 (cinquenta e cinco) exigências da LAP nº 01/SVMA.G/2011, 38 foram atendidas, 04 não aplicáveis ao trecho, 09 foram parcialmente atendidas e 04 não atendidas. Em relação às complementações solicitadas no Relatório Técnico nº 023/DECONT-2/GTAIA/2012, dos 8 (oito) questionamentos elaborados, 02 foram atendidas, 05 parcialmente atendidas e 01 não atendidas.

Este Departamento entende que o empreendedor apresentou informações suficientes para o prosseguimento do licenciamento do Trecho 1B 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 1B

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).

O empreendedor já contatou as Unidades de Conservação para elaboração dos Planos de Trabalhos para aplicação dos recursos. Ressaltamos que a aplicação dos recursos deverá ser efetivada antes da operação do empreendimento.

Supressão da vegetação arbórea

O empreendedor apresentou protocolo de solicitação de manejo arbóreo no DEPAVE, o qual está em fase de análise pelo órgão ambiental. Quando forem oficializados o PCA e TCA, o empreendedor deverá apresentá-los ao DECONT-2.

Paisagismo

Foi apresentado o projeto paisagístico do trecho 1B com previsão do plantio de árvores de portes variados, arbustos e herbáceas. No entanto, O projeto contém algumas espécies exóticas do Município de São Paulo (*Bactris gasipares*, *Abutilon megapotanium*, *Barleria paludosa*, *Hemerocallis hibrida* e *Agapanthus africanus*), as quais deverão ser substituídas, conforme determina a Lei Municipal nº 13.646/2003. Utilizar como referência a Portaria nº 60/SVMA/2011 e Portaria nº 61/SVMA/2011.

Em função da proximidade da linha com a HIS Estevão Baião, distância inferior a 25 m, o empreendedor deverá complementar o projeto de paisagismo com a implantação de uma barreira vegetal, com árvores de médio e grande portes, ao longo do trecho lindeiro a essa HIS.

Ressaltamos ainda, que o projeto paisagístico, em sua totalidade, deverá ser implantado antes da operação do empreendimento.

Interferências nas Redes de Infraestrutura Urbana

O empreendedor apresentou o “Projeto Executivo de Interferências” onde apresenta as redes de infraestrutura urbana subterrâneas existentes ao longo do Trecho 1B.

Em decorrência dessas intervenções, foi elaborado o Programa de Remanejamento de Interferências em Obras de Infraestrutura Urbana e de Utilidade Pública, a fim de interferir o mínimo possível com a infraestrutura da região afetada.

Tendo em vista que as redes de infraestrutura são consideradas essenciais, é importante que sejam tomados cuidados necessários quanto à possibilidade de ocorrência de problemas com estruturas já existentes, cabendo ao empreendedor a restituição das mesmas às condições originais.

Deve-se lembrar que as concessionárias responsáveis pelas redes de infraestrutura urbana, deverão obter aprovação das concessionárias, referente às intervenções que serão executadas nas vias públicas para realizar a realocação das mesmas.

Vale ressaltar, que as redes de infraestrutura, cada uma com sua funcionalidade, são consideradas estruturas essenciais, responsáveis pelo fornecimento de serviços necessários para um adequado planejamento urbano, sendo importante que seja tomado os cuidados necessários quanto à possibilidade de ocorrência de problemas de interferências com estruturas já existentes, cabendo ao empreendedor a restituição das mesmas às condições originais.

Melhoramentos Cicloviários

O empreendedor informou que os projetos cicloviários referentes ao Trecho 1B estão sendo elaborados em conjunto com a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.

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 futuros a serem licenciados da Linha 17-Ouro. 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.

Assim, o Projeto Cicloviário deverá ser aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT/CET e pelo Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista/SMT, e apresentado a este DECONT/SVMA.

Salienta-se, que para o Trecho 1C 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. Além disso, essas estações deverão contemplar locais para os bicicletários a serem implantados em um raio de 100m, conforme disposto no Art. 10 da Lei Municipal nº 14.266/2007.

Além disso, pode ser observado no “Projeto Executivo de Concreto” que a implantação da estrutura da Linha 17-Ouro localizada próxima à Marginal Pinheiros (Avenida Nações Unidas), poderá causar interferências na ciclovia existente no local. Diante disso, é necessário que seja executada a recomposição da mesma, a fim de mantê-la nas mesmas condições atuais.

Sistema Viário

Foi observado no “Projeto Executivo de Concreto” do Trecho 1B da Linha 17-Ouro encaminhado pelo Metrô, que em alguns pilares, estão localizados no leito carroçável dos viários. Tendo em vista que estão previstas interferências nos viários existentes ao longo do Trecho 1B, faz-se necessária a manifestação técnica e anuência da Secretaria Municipal de Transportes – SMT/CET.

Foi informado no Plano de Gestão Ambiental – Anexo 8, que *“para a passagem do tráfego de veículos sob as estruturas projetadas como elevados, passarelas e mezaninos das estações, adotou-se um gabarito mínimo de 5,50m para vias arteriais e de 6,20m para as vias expressas ou com potencial para o trânsito de cargas especiais.”*

Portanto, é necessário que o Metrô apresente a manifestação técnica da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, referente à anuência dos gabaritos propostos pelo Metrô, para a passagem do monotrilho em relação às estruturas viárias existentes e projetadas, localizadas na Avenida Jornalista Roberto Marinho.

Caso ocorram interrupções da frente de trabalho, ou após o término das obras do Trecho 1B, o empreendedor deverá desobstruir a via pública utilizada e recompor o viário, mantendo sua configuração, a fim de permitir o escoamento do tráfego nas mesmas condições ou em situações melhores que as existentes antes da obra, devendo este ser aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT.

Ressalta-se que para implantação de estruturas nas calçadas, 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); (...)”.

Acessibilidade de Pedestres

Em atendimento ao Despacho SMDU.CPPU 156/2011, referente à diretriz nº 9, que dispõe: “*Estudar alternativas para a passarela de pedestres existente sobre a Av. Washington Luís, entre a Rua dos Tamoios e o hipermercado, que proporcionem menor impacto à paisagem*”, informamos que o empreendedor apresentou estudo para a substituição das passarelas de pedestres existentes sobre a Av. Washington Luís, uma localizada em frente ao Supermercado Extra, com a remoção da passarela existente e construção de passarela elevada localizada entre a Rua Padre Leonardo e Rua Brás de Arzão, e outra localizada próxima à Rua Rafael Lório, com remoção da existente e construção de um túnel de ligação entre a futura Estação Congonhas da Linha 17-Ouro e a parada de ônibus da SPTrans. Portanto, é necessário que o empreendedor apresente a manifestação técnica da Secretaria Municipal de Transportes – SMT/CET, referente às intervenções propostas de remoção e construção das 2 (duas) transposições de pedestres (elevada e subterrânea) localizadas na Avenida Washington Luís.

Piscinão

Tendo em vista a construção da estrutura do monotrilho dentro da área do Reservatório Jabaquara (piscinão), o empreendedor apresentou o “Alvará Especial de Obras nº 607-9 2012/08/29 – CPO/SP-SA”, expedido pela Subprefeitura de Santo Amaro, onde consta a autorização que “*compreende exclusivamente a execução de fundações e construção dos pilares de sustentação das vigas da via principal do monotrilho da Linha 17-Ouro (...)*”, com prazo de validade de 90 dias (entre o dia 29/08/2012 a 26/11/2012).

Foi apresentado ainda a Ata da reunião realizada no dia 30/08/2012 referente à implantação da via principal da Linha 17-Ouro dentro da área do Reservatório Jabaquara, com a participação do Consórcio Monotrilho Integração, Subprefeitura de Santo Amaro e da empresa Era Técnica, onde foram elencadas algumas orientações e condições para a execução da obra na área do piscinão.

Assim, o empreendedor deverá apresentar no relatório de acompanhamento das obras do Trecho 1B, as autorizações atualizadas emitidas pela Subprefeitura de Santo Amaro, em relação à implantação de pilares e vigas na área do piscinão Jabaquara.

Reorganização e Integração do Transporte Coletivo e Inserção da Linha 17- Ouro

Conforme apresentado, a inserção da Linha 17-Ouro implicará em uma reestruturação do transporte coletivo na área de influência do empreendimento. Segundo informações fornecidas pelo Metrô, os principais eixos de transporte coletivo por ônibus são formados com a articulação da Linha 4-Amarela, Linha 5-Lilás, Linha 17-Ouro, e Linha 9-Esmeralda, e que haverá reestruturação dos corredores de ônibus que servem a região.

Diante disso, o empreendedor deverá apresentar a manifestação técnica de cada empresa responsável por essas linhas, e descrever o Plano Operacional entre essas empresas e o Metrô, detalhando a compatibilidade entre os meios de transporte coletivo. Deverá informar ainda neste Plano, os corredores e as linhas de ônibus que sofrerão essa reestruturação, inclusive seus itinerários. Tais itinerários deverão ainda ser detalhadamente

descritos, com informações sobre as alterações e as reduções de frota de cada linha afetada e os possíveis impactos decorrentes dessa redução.

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 1A, 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 Controle Ambiental das Obras – PCA

De acordo com o empreendedor, o Plano de Controle Ambiental das Obras – PCA, apresentado no Plano Básico Ambiental, *"contempla atividades de planejamento das ações da obra e cuidados técnicos para contenção e mitigação de impactos negativos ao meio ambiente, o controle de atividades potencialmente impactantes e o monitoramento ambiental, permitindo a efetivação dos controles"*. Dentre os diversos programas, destacamos:

- **Programa de Gerenciamento de Áreas Contaminadas**

O objetivo principal do Programa é a identificação de eventuais alterações na qualidade dos solos e, eventualmente, da água subterrânea, decorrentes das diversas

atividades (atuais ou pretéritas) consolidadas na área diretamente afetada pelo empreendimento e propor as ações pertinentes que possibilitem o pleno controle do risco aos bens ao proteger antes, durante e após a execução das obras.

Para o correto gerenciamento das áreas contaminadas, o Metrô estabeleceu o documento IC 9.00.00.00/1Y5-001: Diretrizes para o Gerenciamento de Áreas Contaminadas – Implantação de Monotrilho, que inclui os locais da ADA onde serão implantadas a via elevada e suas estruturas, estações, acessos, pátio e edifícios de apoio. Tal documento, referente especificamente à questão de áreas contaminadas, contempla: a classificação da via e ADA e ações propostas; relatórios de acompanhamento; gerenciamento de material excedente da escavação e perfuração; gerenciamento de efluente; monitoramento de vapores orgânicos; controle ambiental das condições de saúde e segurança ocupacional; e gerenciamento de riscos e ação em situações de emergência.

Em análise às informações prestadas para o trecho em questão, verifica-se que a via aérea a ser construída encontra-se limpa às áreas com potencial (AP-34, AP-35, AP-39, AP-41 e AP-42) e suspeitas de contaminação (AS-36 e AS-43). Apesar de o trecho estar restrito à Avenida Jornalista Roberto Marinho, recomenda-se um acompanhamento técnico criterioso da escavação para implantação dos pilares, conforme descrito na Instrução Técnica supracitada, visto que o fluxo inferido da água subterrânea é em direção ao córrego existente. Constata-se ainda a existência de um poço de captação de água situado entre as futuras estações Chucri Zaidan e Vila Cordeiro, registrado sob o nº 9.

Para agilizar o processo de gerenciamento das áreas potenciais, suspeitas ou contaminadas que serão afetadas durante toda a implantação da Linha 17-Ouro, recomendam-se as seguintes medidas por ocasião da solicitação das próximas Licenças Ambientais de Instalação:

- Apresentar a Avaliação Ambiental Preliminar de todas as áreas identificadas como **potencialmente contaminadas** afetadas com desapropriação total ou parcial e aquelas destinadas ao reassentamento que sofrerão interferência direta das obras, conforme orientações contidas no Manual de Gerenciamento de Áreas Contaminadas (CETESB/2003), na Norma Técnica ABNT NBR 15515-1:2007 Errata 1:2011 e demais legislações pertinentes, informando, quando possível, o número do processo administrativo que trata da desapropriação do imóvel.
- Apresentar a Avaliação Ambiental Preliminar e Investigação Confirmatória de todas as áreas identificadas como **suspeitas de contaminação** afetadas com desapropriação total ou parcial e aquelas destinadas ao reassentamento que sofrerão interferência direta das obras, conforme orientações contidas no Manual de Gerenciamento de Áreas Contaminadas (CETESB/2003), nas Normas Técnicas ABNT NBR 15515-1:2007, Errata 1:2011, NBR 15492/2007, NBR 15495/2007, NBR 15.515-1/2011 e demais legislações pertinentes, informando, quando possível, o número do processo administrativo que trata da desapropriação do imóvel.
- Apresentar Parecer Técnico ou similar emitido pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB e/ou pelo Grupo Técnico Permanente de Áreas Contaminadas – GTAC do DECONT-2/SVMA para todas as áreas identificadas como **contaminada, contaminada sob investigação, em processo de monitoramento para reabilitação e reabilitada** afetadas com desapropriação total ou parcial e aquelas destinadas ao reassentamento que sofrerão interferência direta das obras, informando, quando possível, o número do processo administrativo que trata da desapropriação do imóvel.
- **Programa de Controle de Vetores**

O Documento Técnico PRO-M-S-3GR-005-Rev.09 é referente às linhas de Metrô subterrâneas existentes em operação. O documento deve ser atualizado para o trecho 1A da Linha 17-Ouro, contemplando as fases de instalação e operação

Desapropriação e Reassentamento

O trecho 1B que corresponde à implantação de 4,7 Km de via elevada da estação Vila Paulista (exclusive) à estação Brooklin Paulista (exclusive), com ramal à estação Congonhas (exclusive) e estações Chucri Zaidan (exclusive) à Morumbi/CPTM (exclusive) e excluindo também o Pátio, objeto desta solicitação de LAI, demandará desapropriação de imóveis e remoção de população.

O empreendedor informou à pág. 155 do RT-17.00.00.00/1y7-008-vol.1/3 que foram publicados três Decretos de Utilidade Pública – DUP, referentes ao empreendimento Linha 17 – Ouro: Decreto Estadual nº 57.056 de 10/06/2011, Decreto Estadual nº 57.843 de 07/03/2012 e o Decreto Estadual nº 57.287 de 29/08/2011 sendo este último o que se refere especificamente ao Trecho 1B. O empreendedor apresenta na mesma resposta cópia dos três Decretos de Utilidade Pública.

O empreendedor apresentou os desenhos DE-17.02.01.00/1E1-001, DE-17.02.01.00/1E1-002 e DE-17.02.01.00/1E1-003 representando as áreas objeto de desapropriação, bem como a situação fundiária dos mesmos, como apresentado respectivamente nos Anexos 11 e 12 do RT-17.00.00.00/1Y7-008-vol 3/3. Adicionalmente, conforme indicação da tabela apresentada no último RT citado, para a implantação do trecho 1B serão desapropriados totalmente 38 imóveis e parcialmente 08 imóveis. Tais áreas fazem parte do Decreto Estadual nº 57.287 de 29 de agosto de 2011, como cópia do DUP apresentado à pág. 158 do RT-17.00.00.00/1Y7-008-vol. 1/3.

Segundo o empreendedor os processos desapropriatórios para o Trecho 1B da Linha 17-Ouro serão realizados conforme Cronograma apresentado na pág. 07 do RT – 17.00.00.00/1Y7-008-vol.1/3 e “Plano Básico Ambiental – PBA”, conforme o indicado no “Capítulo 7. Plano de Relacionamento com a População Afetada pelo Processo de desapropriação” à pág. 93 do RT-17.00.00.00/1Y0-001-vol. 1/2 e “Subprograma de Cadastramento e Avaliação dos Imóveis Afetados” à pág. 95 do mesmo RT.

O empreendedor apresentou uma síntese dos resultados do Diagnóstico Socioeconômico do cadastramento das famílias atingidas pelas remoções para implantação do Trecho 1B.

As áreas arroladas foram: Favela do Comando, Favela do Buraco Quente, DER – terrenos cujo proprietário é o Departamento de Estradas de Rodagem, Esparsas.

O número total de edificações/lotos arrolados foi de 391. Esse levantamento ocorreu no período de 07/02/2012 a 01/04/2012.

Em uma análise preliminar são:

- Em áreas públicas: 373
- Em áreas particulares: 18

O número total de edificações/lotos arrolados são:

- Favela do Buraco Quente – 204
- Favela do Comando – 104
- DER – 57
- Esparsas – 26

No total foram arroladas 391 edificações/lotes.

No âmbito do Diagnóstico foi feito um detalhamento das condições de uso das edificações/imóveis (ocupada, fechada, vaga, em construção, lote vazio). Dos 391, 373 estão ocupadas.

Foi também detalhado o tipo de uso das 373 edificações/imóveis que estão ocupados (residencial e misto, comercial/serviços, entidade associativa, entidade religiosa). Essa análise demonstrou que dos 373 edificações/lotes ocupados, 362 são para uso residencial e misto.

Segundo a análise, dentre as 362 edificações ocupadas de uso residencial e misto, 20 famílias/indivíduos não são considerados vulneráveis, restando 342 casos que constituem o universo diagnosticado que deve receber atendimento habitacional.

Segundo a análise, essas 342 edificações ocupadas por famílias/indivíduos vulneráveis, representam um total de 400 famílias aproximadamente. O estudo apresenta um detalhamento do perfil dessas famílias.

O empreendedor apresentou datas relativas ao processo e continuidade do atendimento:

- Início do Atendimento Individual Personalizado – AIP (família por família para início das negociações): dia 03/05/2012
- Previsão de finalização dos AIP's: 31/06/2012
- Previsão do início das primeiras remoções: 01/08/2012
- Previsão da finalização dos trabalhos de remoção: 31/10/2012

O empreendedor informou que: *“para o reassentamento, a ser feito pelo Metrô, nas áreas das favelas Buraco Quente e Comando, serão utilizados os recursos previstos no Decreto Estadual 57.577 de 05 de dezembro de 2011, apresentado no referido RT n. 023/DECONT-2/GTAlA/2012. Quanto às desapropriações no perímetro da OUCAE, estas estão sendo conduzidas pela SEHAB e SPObras”.*

A população removida para a instalação do Trecho 1B será reassentada nas Unidades Habitacionais a serem construídas pela CDHU que envolvem dois quadriláteros. O primeiro fica entre a Av. Jornalista Roberto Marinho, a Rua Estevão Baião, a Rua Viaza e a Rua Palmares, e o segundo, entre a Av. Washington Luiz, a Rua Tapes e a Rua Estevão Baião, ambos situados no mesmo bairro onde atualmente reside essa população, conforme croqui apresentado no relatório.

Reiteramos que, caso o empreendedor defina novas áreas para reassentar a população atingida pela construção do Trecho 1B, que não estejam localizadas nas áreas citadas, deve ser feita consulta ao GTAC quanto à qualidade ambiental das mesmas para ser verificado se tais locais são apropriados ambientalmente para realizar reassentamentos.

O empreendedor informou que das 400 famílias vulneráveis com remoção prevista, correspondem a 1.311 indivíduos. Os atendimentos destas famílias ainda estão em andamento, e até o dia 22 de agosto de 2012 foram habilitadas para atendimento 253 famílias vulneráveis, correspondente a 914 indivíduos.

O empreendedor informa ainda que conforme o convênio firmado entre CDHU e Metrô, a conclusão da construção das Unidades Habitacionais definitivas onde será reassentada a população removida para a implantação do Trecho 1B, está prevista para janeiro de 2015.

Informamos ainda, que, ao longo da fase de obras serão solicitados relatórios que comprovem o andamento e a realização das ações de comunicação e assistência social que

devem ser prestadas para a população removida e desapropriada conforme previsto nos seguintes documentos: "Plano de Relacionamento com a População Afetada pelo Processo de Desapropriação" (RT-17.00.00.00/1Y0-001-vol.1/2), "Regulamento para Reassentamento de Famílias Vulneráveis Atingidas pelas Obras de Expansão do Metrô" (RT-17.00.00.00/1Y0-001-vol.2/2) e "Convênio Metrô X CDHU Nº. 0340189101, de 26 de janeiro de 2012 (RT-17.00.00.00/1Y7-008-vol.3/3).

O empreendedor não apresentou os projetos de urbanização das áreas a serem desapropriadas para instalação do Trecho 1B, explicitando quais são as estruturas previstas para essas áreas, como, por exemplo, equipamento entre as ruas Brás de Arzão e Padre Leonardo, conforme desenho DE 17.02.02.00/6N3-015 e "áreas projetadas (Metrô)" conforme DE 17.02.02.00/2N3-001, ambos do RT-17.00.00.00/1y7-006-Vol.2/3.

Equipamentos Sociais

Na página 25 do Relatório Técnico n.068/DECONT-G/2012, o Metrô apresentou mapa com indicação dos equipamentos sociais na área de influência do empreendimento. A seguir são apresentados os impactos identificados, quando da realização dos estudos ambientais para a Linha 17 – Ouro, que podem vir a afetar equipamentos sociais localizados na AID e ADA do empreendimento que não serão objeto de remoção ou desapropriação – ao longo da Linha 17 – Ouro – assim como as medidas mitigadoras e de controle previstas.

Resumindo a resposta do empreendedor, reproduzimos abaixo os potenciais impactos para a fase de implantação e operação do empreendimento indicados nos EIA-RIMA da Linha 17 - Ouro:

- "Risco de alteração pontual na qualidade do ar, decorrente do aumento das concentrações de material particulado em suspensão, de poeiras e da emissão de gases veiculares". - Quanto a esse impacto, o empreendedor informa que para a fase de implantação ocorrerá aumento de concentração de material particulado em suspensão inerente às operações de movimentação de terra e rocha, ao trânsito de veículos leves, pesados e de máquinas e equipamentos, da montagem das estruturas das obras civis, ao trânsito dos caminhões etc. O Metrô informa que, apesar deste impacto ser restrito à ADA, tendo em vista condições atmosféricas e outras contingências climáticas, a dispersão de poluentes, mesmo considerada de baixa significância na região onde o empreendimento está inserido, pode vir a afetar usuários de equipamentos sociais da AID. O Metrô indica uma série de medidas mitigadoras para esse potencial impacto como monitoramento das condições de manutenção/operação da frota veicular que será utilizada nas obras, controle ambiental permanente das frentes de obras, implementação do Plano de Monitoramento da qualidade de ar entre outras. Quanto a esse impacto na fase de operação, o empreendedor informa que "*tendo em vista a utilização de energia limpa pelo Modal Monotrilho e, tendo em vista a finalização das obras, este impacto não ocorrerá*" (pg. 185 do RT-17.00.00.00/1Y-008-vol.1/3).
- "Alteração pontual dos níveis de ruídos, decorrentes das obras de implantação e da operação da Linha 17". - Quanto a esse impacto, o empreendedor informa que para a fase de implantação da linha serão emitidos ruídos provenientes das máquinas e equipamentos necessários às obras civis e que tais ruídos variam muito em função das condições de operação dos equipamentos citados. O

empreendedor informa ainda sobre a fase de obras do empreendimento que: “os levantamentos realizados indicaram que, até uma distância de 400m, durante o dia, e 700m à noite, a operação de máquinas e equipamentos na obra poderá interferir nas condições de conforto acústico da população residente na área” (pg. 186 do RT-17.00.00.00/1Y-008-vol.1/3) (grifo nosso). Já para a fase de operação, o empreendedor informa que “sua própria concepção – veículo leve sobre pneus - indica que a emissão sonora ocorrerá em níveis bastante reduzidos” (idem) (grifo nosso). O Metrô informa ainda que: “considerando o nível de ruído verificado em praticamente toda área de influência, a passagem do monotrilho não deverá afetar significativamente usuários de equipamentos sociais na AID. No entanto, medidas de controle serão permanentes. Atendendo aos requisitos da norma ABNT NBR 10151, ocorrerão medições do nível de pressão sonora, em pontos estrategicamente localizados ao longo da linha do monotrilho, visando eventuais desconfortos à população residente e, também a usuários de equipamentos sociais” (ibidem).

- “Risco de ocorrência de vibrações induzidas no solo, de recalques e/ou de abalos estruturais nas construções e edificações situadas em áreas vizinhas à faixa lindeira da Linha 17”. - Quanto a esse impacto, o empreendedor informa que para a fase de instalação do empreendimento, existirá a possibilidade de ocorrência de recalques pontuais nos solos e de indução de vibrações com potencial propagação aos receptores vizinhos (inclusive estruturas civis de equipamentos sociais). No entanto, o empreendedor informa que: “os estudos realizados indicam que as vibrações serão, de forma geral, de intensidade perceptível apenas aos receptores situados mais próximos à faixa lindeira da Linha 17 (ADA), com baixo nível de incomodidade e sem potencial para causar danos às edificações de equipamentos sociais ou outras” (pg. 187 do RT-17.00.00.00/1Y-008-vol.1/3) (grifo nosso). Para a mitigação deste eventual impacto na fase de implantação, o empreendedor afirma que: “será realizado um levantamento geral do estado de conservação das construções/edificações que abrigam equipamentos sociais, conforme mapa dos equipamentos sociais identificados ao longo da Linha projetada e sob influência direta das obras. Juntamente com as informações de dados geológicos e geotécnicos, tal levantamento permitirá aos responsáveis pelas obras, identificarem áreas mais sensíveis e equipamentos em situação de maior vulnerabilidade quanto a vibrações e, assim, proceder às ações preventivas necessárias” (idem). Também, segundo o empreendedor, está previsto monitoramento durante todo o período de instalação e durante a fase de operação (pg. 188 do RT-17.00.00.00/1Y-008-vol.1/3). Quanto à fase de operação, o empreendedor informa que: “na concepção básica do projeto em questão (monotrilho com pneus sobre guias de concreto) prevê-se que o trânsito rotineiro do monotrilho apresentará baixíssimo potencial de geração de vibrações sobre equipamentos sociais, certamente inferior ao do tráfego rodoviário atual, verificado na área de interesse” (pg. 187 do RT-17.00.00.00/1Y-008-vol.1/3).
- “Geração de expectativa da população”. - Quanto a esse impacto o empreendedor informa que “a divulgação de empreendimentos de infraestruturas relacionadas a transporte coletivo, como a Linha 17 – Ouro poderá fomentar expectativas positivas na população da AID (e também sobre usuários de equipamentos públicos) durante as fases de planejamento e implantação do empreendimento. Isso porque se trata de um empreendimento cuja função é aumentar a mobilidade da população, expandido a oferta de transporte coletivo (...) mesmo se tratando de uma expectativa de natureza positiva, está prevista a

realização de ações de comunicação social junto a população, entidades... visando informar corretamente as características do Monotrilho (...) (pg. 188 do RT-17.00.00.00/1Y-008-vol.1/3).

- *“Reestruturação do sistema viário nas proximidades do empreendimento”. - Quanto a esse impacto o empreendedor informa que: “para a implantação da Linha 17 será necessária a reestruturação do sistema viário nas proximidades de vários trechos do empreendimento, de forma provisória, durante a etapa de implantação das estruturas necessárias para o funcionamento do empreendimento. Também ocorrerão, conforme descrito nos projetos apresentados neste licenciamento, intervenções de caráter permanente no sistema viário. Tais readequações e alterações podem vir a afetar aos usuários de equipamentos sociais existentes nas áreas lindeiras à linha, alterando acessos, locais de paradas de ônibus etc. Para mitigar eventuais transtornos quanto as referidas alterações, será estabelecido, para cada trecho, planejamento anterior ao início das intervenções sendo que ocorrerá a devida informação, não só aos usuários de equipamentos sociais, mas, a população local em geral, por meio de placas, folders informativos e faixas de orientação – sempre atendendo as diretrizes PMSP/CET”* (pg. 189 do RT-17.00.00.00/1Y-008-vol.1/3).
- *“Riscos de ocorrência de diminuição da fluidez e/ou mobilidade do trânsito nas proximidades da obra e de acidentes de trânsito e/ou congestionamento, decorrentes da reestruturação do sistema viário local”. - Quanto a esse impacto o empreendedor informa que: “durante a etapa de implantação da linha 17 serão necessárias algumas atividades que poderão provocar, temporariamente, a diminuição da mobilidade nas proximidades da obra, seja para a retirada de vegetação, alargamento do sistema viário e inserção das infraestruturas do monotrilho. Também podem ocorrer acidentes na área, outro fator de redução na mobilidade na área, podendo vir a afetar usuários dos equipamentos sociais localizados nas proximidades do empreendimento e cujo acesso tenha interface com as vias afetadas. Para mitigar este possível impacto durante a etapa de implantação – como já prevista para mitigação dos transtornos referentes à reestruturação do sistema viário – serão realizadas ações de divulgação das alterações no sistema viário local, seja alterações temporárias no sentido das vias, interrupções de vias, por meio de sinalização indicativa das alterações, com faixas, placas e também ocorrerá divulgação pela mídia. Além disso, em caso de acidentes, ações de sinalização e orientação a motoristas, desvios de tráfego e montagem de barreiras de segurança, previstos nos planos de contingência e emergência da obra serão imediatamente ativadas”* (pg. 189 do RT-17.00.00.00/1Y-008-vol.1/3).

UBS Jardim Aeroporto

Em 29 de agosto de 2011 houve a publicação do Decreto 57.287, em que se verificou a necessidade de desapropriação do imóvel localizado na Rua Viaza, 100, Bloco 17031-2, onde fica localizada a UBS Dr. Massaki Udihara (Jardim Aeroporto). Foi identificado novo espaço necessário para a transferência da UBS, estando o novo local à Rua Casimiro de Abreu, n. 354.

Segundo o empreendedor, o projeto de instalações encontra-se em fase de conclusão na SMS para envio ao Metrô. A partir do seu recebimento, o Metrô fará a verificação dos projetos, eventuais ajustes necessários e iniciará a execução do mesmo.

Além dos custos envolvidos com essa adequação de instalações, o Metrô arcará com os custos de transporte do mobiliário e equipamentos hoje utilizados pela UBS para a nova área a ser ocupada. Atividades de desinstalação e instalação de equipamentos ficarão a cargo da própria SMS, dadas as especificidades envolvidas.

Nos relatórios semestrais sobre as atividades da obra, o empreendedor deverá comprovar a continuidade da assistência prestada para a instalação da UBS Jardim Aeroporto no seu novo endereço, em decorrência da mesma ser afetada pela implantação do trecho 1B.

Conjuntos de HIS localizados na Avenida Washington Luis

O empreendedor deverá complementar o projeto de paisagismo previsto para o trecho da Linha limdeiro à HIS Estevão Baião, localizada na Avenida Washington Luis. Nesse sentido, as medidas paisagísticas para o entorno do muro do terreno da referida HIS devem ser incrementadas, uma vez que esse conjunto habitacional de interesse social está localizado a uma distância menor do que 25m em relação ao eixo do VLP, conforme indicado no DE – 17.02.00.00/1B1-001 do RT – 17.00.00.00/1Y7-008-vol.3/3. O mesmo incremento paisagístico deve ser feito para o conjunto de Habitações de Interesse Social localizado acima da HIS Estevão Baião.

O Metrô deverá apresentar a manifestação e anuência de SEHAB/HABI quanto à compatibilização do traçado com os projetos dos dois conjuntos de HIS localizados na Avenida Washington Luis.

Patrimônio Histórico, Cultural, Arqueológico

Na carta CT GMS 232 de 18/10/2012 (fl. 1531 do P.A.) o empreendedor encaminhou cópia do protocolo do IPHAN (fl. 1534 do P.A.) referente à solicitação de manifestação daquele órgão quanto à prospecção arqueológica do trecho 1B nas Avenidas Washington Luis e Nações Unidas. Até o presente, a manifestação de IPHAN liberando o início de obras nessas Avenidas não foi apresentada.

Quanto ao trecho 1B localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho, o empreendedor já havia apresentado autorização para obras nesse local conforme Parecer Técnico 79/12 SR/IPHAN/SP, juntado à fl. 2425 e 2426 do P.A. 2011 – 0.253.447 – 8.

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 1A 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 1A. 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 de prejuízo a seção hidráulica do Córrego Água Espraiada

De acordo com as informações obtidas no documento de resposta ao Ofício nº 203/DECONT-G/2012, a execução das fundações do trecho 1A da Linha 17-Ouro serão executadas dentro da área de talude do canal da Avenida Jornalista Roberto Marinho, interceptando as fundações da parede do canal em no máximo 40cm.

O empreendedor afirma que a estrutura elevada do monotrilho é composta por vãos típicos de 30m e que em alguns pontos haverá interferência com a base do canal do Córrego Água Espraiada. Informa também que essas interferências deverão ocorrer no máximo em um ponto por módulo do canal, sendo absorvida pela armação existente no local e não acarretando em prejuízo à segurança estrutural do mesmo na região da Avenida Jornalista Roberto Marinho.

No entanto, julgamos necessária a implantação de um programa de monitoramento da das estruturas do canal e da estabilidade das encostas. Caso sejam constatados eventuais comprometimentos, deverão prever medidas corretivas emergenciais.

- Risco de acidentes com os elementos estruturais do monotrilho

Poderão ocorrer eventuais abalos na estrutura do monotrilho (pilares, vigas de sustentação, etc.) em decorrência de risco de acidentes provocados por colisão de veículos contra as colunas de sustentação da composição da Linha 17-Ouro.

- Risco de comprometimento do poço de captação de águas subterrâneas.

Foi apresentado no Anexo 10 – “Definição da Região de Interesse, identificação de Áreas com Potencial de Contaminação e Avaliação Preliminar da Linha 17-Ouro”, o mapa onde foi observado no ponto nº 9 registrado, a existência de um poço de captação de águas subterrâneas. Diante disso, deverá ser realizado monitoramento de poço de captação de águas subterrâneas, no caso de ocorrência alguma interferência, e aplicação de medidas mitigadoras.

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, dispondo-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.

6. CONCLUSÕES

O objeto da presente LAI, compreende a implantação parcial do Trecho 1B, correspondente ao subtrecho da Avenida Jornalista Roberto Marinho entre as estações Brooklin Paulista (exclusive) até Vila Paulista (exclusive) e Chucri Zaidan (exclusive) até a Avenida Nações Unidas.

As informações apresentadas pelo Metrô possibilitaram a devida análise dos impactos ambientais, decorrentes da instalação do referido trecho, e a elaboração de 39 exigências que visam mitigar, prevenir e compensar a ocorrência de efeitos negativos das obras e intervenções previstas.

Este Parecer Técnico elaborado pelo DECONT-2, com os elementos fornecidos pela Companhia do Metropolitano – 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 DE LAI PARA A IMPLANTAÇÃO PARCIAL DO TRECHO 1B, CORRESPONDENTE AO SUBTRECHO DA AVENIDA JORNALISTA ROBERTO MARINHO ENTRE AS ESTAÇÕES BROOKLIN PAULISTA (EXCLUSIVE) ATÉ VILA PAULISTA (EXCLUSIVE) E CHUCRI ZAIDAN (EXCLUSIVE) ATÉ AVENIDA NAÇÕES UNIDAS.

O empreendedor deverá atender as seguintes exigências, relativas ao subtrecho da Avenida Jornalista Roberto Marinho entre as Estações Brooklin Paulista (exclusive) até Vila Paulista (exclusive) e Chucri Zaidan (exclusive) até a Avenida Nações Unidas.

1. Apresentar, no prazo máximo de 30 dias a partir da emissão da LAI, um Plano de Interrupção de Obras, e implementá-lo, caso necessário.
2. Apresentar, no prazo máximo de 30 dias a partir da emissão da LAI, o Plano de Recuperação Ambiental, caso haja interrupção das frentes de obras, e após a desativação dos canteiros de apoio, administrativo e industrial.

3. Apresentar, no prazo máximo de 30 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.
4. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, manifestação e anuência de SEHAB/HABI quanto ao ajuste do viário (croqui do RT- 17.00.00.00/1y7 – 010, vol. 1/1, à pg. 10/17), que irá reduzir área em estudo de viabilidade HIS-SEHAB localizada entre as Ruas Estevão Baião e Guido Frederico.
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 Avenidas Jornalista Roberto Marinho e Washington Luís.
6. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, os projetos arquitetônicos com a urbanização e paisagismo, para todas as áreas remanescentes das desapropriações para implantação da obra, criando áreas de estar e lazer públicos, conforme diretriz 2 do Despacho SMDU.CPPU 156/211 de 11/05/2011, explicitando a responsabilidade pela operação e manutenção das mesmas.
7. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, a complementação do levantamento do estado de conservação das construções - "Vistoria ad perpetuum rei memoriam", lindeiras ao Trecho 1B 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 monorilho, pela ocorrência dentre outras anomalias de vibrações que possam causar danos às edificações a exemplo de trincas.
8. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, a manifestação técnica e anuência da Secretaria Municipal de Transportes – SMT/CET, referente às interferências previstas nos viários que serão impactados pela implantação da obra.
9. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, a manifestação técnica da Secretaria Municipal de Transportes – SMT/CET, referente à anuência dos gabaritos propostos pelo Metrô, para a passagem do monorilho em relação às estruturas viárias existentes e projetadas (pontes, viadutos, passarelas, entre outras), descrevendo-as e mapeando-as.
10. 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;
 - Monitoramento quanto à interferência na seção hidráulica do Córrego Água Espreada por ocasião das obras. Caso ocorram impactos, deverão ser

adotadas medidas mitigadoras e de recuperação das condições de escoamento do canal;

- Acidentes envolvendo a instalação de elementos estruturais da Linha.

11. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias após a emissão da LAI, o projeto com a localização dos pilares para o trecho do enlace da Avenida Washington Luis com a Avenida Jornalista Roberto Marinho, de forma que os mesmos não interfiram no viário.
12. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias após a emissão da LAI, os projetos revisados com a compatibilização das estruturas (locação dos pilares e AMV's) com o paisagismo.
13. Apresentar, no prazo máximo de 180 dias a partir da emissão da LAI, o Projeto Cicloviário, aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT/CET, e pelo Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista/SMT, nos termos do Plano Diretor Estratégico (Lei Municipal nº 13.430/2002), Plano Regional Estratégico (Lei Municipal nº 13.885/2004), Lei Municipal nº 10.907/1990 e Decreto Regulamentador nº 34.854/1995 e Lei Municipal nº 14.266/2007. Esse projeto deverá demonstrar sua 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 futuros a serem licenciados da Linha 17-Ouro.
14. Apresentar o Projeto de Compensação Ambiental – PCA e o Termo de Compromisso Ambiental – TCA a ser emitido pelo Departamento de Parque e Áreas Verdes – DEPAVE.
15. Informar 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.
16. Apresentar, com periodicidade semestral, relatórios de cumprimento às exigências estabelecidas na presente Licença Ambiental de Instalação, assim como os respectivos documentos comprobatórios de seu cumprimento, independentemente de solicitações e/ou avisos por parte do Órgão Licenciador, exceto para aquelas cujo prazo esteja definido nesta LAI. Nesse mesmo relatório, apresentar o cronograma de atividades do empreendimento atualizado.
17. Apresentar no Relatório 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.
18. Apresentar no Relatório de Acompanhamento das Obras, as autorizações atualizadas emitidas pela Subprefeitura de Santo Amaro “Alvará Especial de Obras”, em relação à implantação de pilares e vigas na área do piscinão Jabaquara.
19. Classificar os resíduos da construção civil gerados; destiná-los a aterros compatíveis, devidamente licenciados pelo órgão ambiental competente; bem como apresentar os documentos que comprovem sua correta disposição final, conforme disposto na lei Municipal nº. 14.803/2008 e na Resolução CONAMA nº. 307/2002; apresentar também os Certificados de Movimentação de Resíduos de Interesse Ambiental – CADRI's 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.

20. Implementar as atividades, ações e medidas preventivas estabelecidas no Plano de Gerenciamento de Riscos e Ações e Situações de Emergências e Programa de Prevenção de Riscos, conforme apresentado no Plano Básico Ambiental – PBA.
21. Implementar as ações previstas no Plano de Controle Ambiental das Obras – PCA, conforme apresentado 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.
22. No caso de se encontrar indícios de contaminação durante as obras, como por exemplo, emissão de gases, incêndios espontâneos, tanques e/ou resíduos enterrados, o fato deve ser comunicado a SVMA.
23. Realizar um acompanhamento técnico criterioso da escavação para implantação dos pilares, conforme descrito na Instrução Técnica IC 9.00.00.00/1Y5-001, visto que o fluxo inferido da água subterrânea é em direção ao córrego existente, podendo deslocar uma possível pluma de contaminação lindeira ao trecho em questão.
24. Promover o enterramento das redes aéreas (energia elétrica, telefonia e demais serviços) existentes e retiradas de suas estruturas de suporte, nos locais em que houver interferência, tanto longitudinal como transversal, ao traçado.
25. Apresentar no relatório semestral o andamento da realocação das interferências para execução da obra com as respectivas aprovações das concessionárias.
26. Comprovar no relatório semestral de atendimento às exigências:
 - A realização e o andamento das ações de comunicação e assistência social que devem ser prestadas para a população a ser removida para instalação da obra, conforme previsto no “Regulamento para Reassentamento de Famílias Vulneráveis Atingidas pelas Obras de Expansão do Metrô” e “Convênio Metrô X CDHU Nº. 0340189101”.
 - A realização e o andamento das ações de comunicação, assistência social e de indenização que devem ser prestadas para a população a ser desapropriada para instalação da obra.
 - A realização e o andamento das ações de “Programa de Educação Ambiental”, que devem ocorrer na etapa de implantação, previstas para funcionários da obra e da população lindeira.

- A realização e o andamento das ações do “Programa de Monitoramento Arqueológico” devidamente aprovado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, conforme Parecer Técnico 79/12 SR/IPHAN/SP.
- 27. Implantar o Projeto Paisagístico com o plantio exclusivo de espécies nativas do Município de São Paulo (Portaria nº. 60/SVMA/2011), conforme determina a Lei Municipal nº. 13.646/2003.
- 28. Implantar ciclovia de acordo com o Projeto Cicloviário aprovado pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT/CET e pelo Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista/SMT.
- 29. Implantar os Aparelhos de Mudança de Via – AMV, seguindo as diretrizes estabelecidas no Despacho SMDU.CPPU/156/2011.
- 30. Implantar passarela de emergência entre as vias do monotrilho, ao término das obras. Apresentar a manifestação técnica e aprovação do Corpo de Bombeiros.
- 31. Implantar dispositivo de proteção dos pilares, visando à minimização de risco de choque de veículos contra as estruturas de sustentação das vias.

Condicionantes para a LAO

Por ocasião da solicitação da Licença Ambiental de Operação - LAO, o empreendedor deverá:

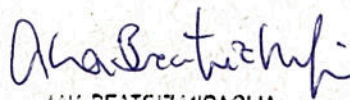
- 32. Comprovar a aplicação dos recursos da compensação ambiental, referente ao Artigo 36 da Lei Federal nº 9.985/2000 no Parque Estadual Fontes do Ipiranga, Parques Naturais Municipais Jaceguava, Itaim, Varginha, Bororé e Cratera de Colônia.
- 33. Antes do início da operação do Trecho 1, deverá ser 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.
- 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.

36. Após a desativação dos canteiros de obra (apoio, administrativo e industrial) utilizados para a implantação da Linha 17-Ouro, o empreendedor deverá realizar a recuperação dessas áreas, de acordo com o Plano de Recuperação Ambiental.
37. Conforme consta no Plano de Gestão Ambiental, deverá ser elaborado e encaminhado, quando do término das obras, o relatório de Liberação Final da Obra.

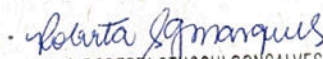
São Paulo, 30 de outubro de 2012.



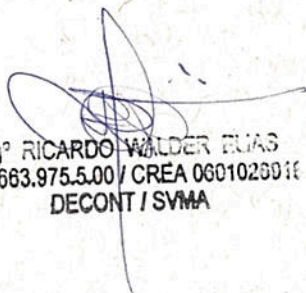
Engº. MARIO R. J. FERRETTI
Especialista em Meio Ambiente
RF: 777.673 / CREA 600.566.691
Decont 21 / SVMA



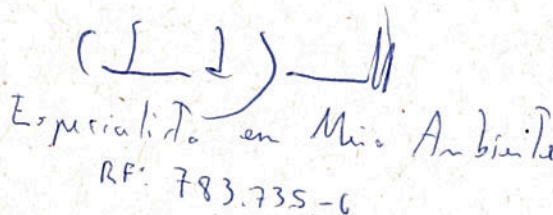
ANA BEATRIZ MIRAGLIA
Especialista em Meio Ambiente
RF: 793.157.3 - Socióloga
DECONT / SVMA



Engº. ROBERTA STUCCHI GONÇALVES
Especialista em Meio Ambiente
RF: 784.025.011 - CREA/SP: 5061895591
DECONT / SVMA



Engº RICARDO WALDER ELIAS
R.F. 663.975.5.00 / CREA 0601029911
DECONT / SVMA



(L L) —

Especialista em Meio Ambiente
RF: 783.735.-6

São Paulo, 30 de outubro 2012.

Ofício nº 1031/DECONT-G/2012

P.A. nº: 2012-0.153.419-0
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 parcial do Trecho 1B, 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.
Empreendedor: Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Data: 30/10/2012

Prezado Senhor,

Em atenção ao solicitado por Vossa Senhoria no P.A. nº 2012-0.153.419-0 estamos encaminhando a Licença Ambiental de Instalação – LAI nº 10/DECONT-SVMA/2012, para o empreendimento acima referido, emitida em 30/10/2012, com validade de 03 anos, bem como o Parecer Técnico nº 061/DECONT-2/GTAIA/2012, 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.


MILTON TADEU MOTTA
Departamento de Controle da Qualidade Ambiental
Diretor

Ilmo. Senhor
LUIS 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