

PARECER TÉCNICO Nº 039/DECONT-2/GTAIA/2013

P.A. nº: 2012-0.352.170-3
Assunto: Solicitação de Licença Ambiental de Instalação - LAI
Empreendimento: Linha 17-Ouro – Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroferroviária em sistema de Monotrilho, Trecho 1D, correspondente às Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Campo Belo (antiga Água Espraiada), Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi.
Empreendedor: Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Data: 04/10/2013

1. INTRODUÇÃO

O presente Parecer Técnico tem o objetivo de apresentar a manifestação do DECONT-2/GTAIA/GTAC, referentes aos documentos intitulados "Solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI", RT-17.00.00.00/1Y7-013 - vol.1/3, vol. 2/3 e vol. 3/3 (fls. 02 a 627 do P.A.), "Relatório de Complementação de Informações em resposta ao Ofício nº 014/SVMA.G/2013 e RT nº 005/DECONT-2/GTAIA/2013" - RT- 17.00.00.00/1Y7-016 – Vol. 1/2, vol. 2/2 (fls. 673 a 860 do P.A.) e "Relatório de Complementação de Informações em resposta ao Ofício nº730/DECONT.G/2013 e RT nº 019/DECONT-2/GTAIA/2013" – RT 17.00.00.00/1Y7- 021 vol. 1/2 e 2/2 (fls. 885 a 963 do P.A.), elaborados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, referente ao empreendimento "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 1D, correspondente às Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Campo Belo (antiga Água Espraiada), Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi.

Os documentos apresentados pelo Metrô apresentam o atendimento das exigências constantes da Licença Ambiental Prévia – LAP nº 01/SVMA.G/2011, que devem ser atendidas anteriormente à obtenção da Licença Ambiental de Instalação – LAI para o Trecho 1D.

Assim, transcrevemos abaixo as 55 exigências contidas na LAP do empreendimento, apresentando a análise quanto às repostas elaboradas pelo Metrô, informando se as exigências foram consideradas atendidas, parcialmente atendidas, não atendidas ou não aplicáveis ao Trecho 1D.

Para efeito de melhor compreensão deste Parecer Técnico, o mesmo está estruturado da seguinte forma: 1. Introdução; 2. Histórico do Licenciamento Ambiental do Empreendimento; 3. Caracterização do Empreendimento – 3.1. Caracterização total do empreendimento; 3.2. Caracterização do trecho objeto do licenciamento; 4. Atendimento às Exigências – 4.1. Atendimento às Exigências da LAP nº 01/SVMA.G/2011; 4.2. Atendimento às complementações constantes no Relatório Técnico nº 005/DECONT-2/GTAIA/2013; 4.3. Considerações Finais; 5. Análise Técnica do Trecho 1D; 6. Conclusões; 7. Exigências da Licença Ambiental de Instalação – LAI a serem cumpridas pelo empreendedor, referentes ao Trecho 1D.

2. HISTÓRICO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO EMPREENDIMENTO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

previstos no Art. 36 da Lei Federal nº 9.985/2000, a fim de subsidiar a manifestação da Divisão Técnica de Unidades de Conservação e Proteção da Biodiversidade e Herbário - DUC.

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

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

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

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

Tendo em vista a continuação de implantação do Trecho 1B, o Metrô protocolou os documentos (P.A. nº 2012-0.333.467-9), solicitando a emissão da Licença Ambiental de

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

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

Em 27/11/2012, o Metrô protocolou em SVMA, o pedido de solicitação de Licença Ambiental de Instalação para o Trecho 1C, correspondente ao Pátio de Manutenção e Estacionamento de Trens Água Espraiada e Estação Jardim Aeroporto. Após a análise das informações apresentadas e nos diversos relatórios de complementações elaborados pelo DECONT-2/GTAIA e encaminhados pelo Metrô, foram emitidos o Parecer Técnico nº 028/DECONT-2/GTAIA/2013 e a Licença Ambiental de Instalação – LAI nº 04/DECONT-2/GTAIA/2013, com validade até 13/06/2016 para o Trecho 1C, publicada na pág. 31 do Diário Oficial do Município – D.O.M. na data de 15/06/2013.

Em 18/12/2012, o Metrô protocolou em SVMA, o pedido de solicitação de Licença Ambiental de Instalação para o Trecho 1D, correspondente às Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espraiada, Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi, onde foi encaminhado ao DECONT, relatório de atendimento às exigências constantes na LAP nº 01/SVMA.G/2011, aplicáveis ao referido Trecho (fls. 02 a 627 do P.A.). No entanto, de modo a atender as exigências constantes da LAP, foi emitido em 14/03/2013 o RT nº 005/DECONT-2/GTAIA/2013 (fls. 635 a 666 do P.A.). Diante disso, o empreendedor apresentou o “Relatório de Complementação de Informações em resposta ao Ofício nº 014/SVMA.G/2013 e RT nº 005/DECONT-2/GTAIA/2013 (fls. 673 a 860 do P.A.), contendo as respostas aos questionamentos apontados. Em 05/07/2013 foi emitido o RT nº 019/DECONT-2/2013 com 2º Pedido de Complementação (fls. 865 a 876 do PA). Diante disto o empreendedor apresentou o RT-17.00.00.00/1Y7-021 (fls. 885 a 963 do PA), onde foram encaminhadas respostas ao documento solicitado.

Em 02/09/2013 foi encaminhado a Manifestação/113/CAIEPS/2013, juntado em fls. 964 a 966 do P.A. Em 18/09/2013 foi encaminhado documento contendo cópia da Manifestação/117/CAIEPS/2013 de 12/09/2013 e os projetos revisados e atualizados das Estações do Trecho 1D – Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Campo Belo (antiga Água Espraiada), Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi, objetos do processo SVMA 2012-0.352.170-3, juntados em fls. 967 a 982 do P.A.

3. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

3.1. Caracterização total do empreendimento

A Linha 17-Ouro prevê a implantação de 18 (dezoito) estações distribuídas ao longo de 17,9 km situados na Zorra 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 – de aproximadamente 2,6km, compreendido entre a Estação Brooklin Paulista (exclusive) até a Estação Chucri Zaidan (exclusive), sem estações intermediárias (Parecer Técnico nº 011/DECONT-2/GTAIA/2012 e LAI nº 03/DECONT-SVMA/2012, com validade em 21/03/2015, constantes no P.A. nº 2011-0.253.447-8);
- Trecho 1B parcial – correspondente ao subtrecho da Avenida Jornalista Roberto Marinho entre as estações Brooklin Paulista (exclusive) até Vila Paulista (exclusive) – 1781 metros e Chucri Zaidan (exclusive) até a Avenida Nações Unidas – 278 metros, totalizando 2059 metros (Parecer Técnico nº 061/DECONT-2/GTAIA/2012 e LAI nº 010/DECONT-SVMA/2012, com validade em 30/10/2015, constantes no P.A. nº 2012-0.153.419-0);
- Trecho 1B parcial – correspondente ao subtrecho de aproximadamente 2.870 m de extensão de via elevada, a ser implantado na Avenida Washington Luís, a partir do cruzamento com a Avenida Jornalista Roberto Marinho até a Estação Congonhas (exclusive), correspondente a 1.160 m + 20 m de extensão, e da Avenida Nações Unidas até a Estação Morumbi (exclusive) com comprimento de 940 m + 750 m de prolongamento para manobras (objeto de solicitação de LAI).
- Trecho 1C – Pátio de Manutenção e Estacionamento de Trens Água Espraiada e Estação Jardim Aeroporto;
- Trecho 1D – Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espraiada (atual Campo Belo), Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi.
- Trecho 2 – Estação Morumbi (exclusive), junto à interligação com a Linha 9-Esmeralda até a Estação São Paulo-Morumbi (interligação com a Linha 4-Amarela), e estações (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 Trecho 1D da Linha 17-Ouro consiste na implantação de 7 (sete) estações, que fazem parte do trecho compreendido entre a Estação Jardim Aeroporto até a Estação Morumbi da CPTM (Linha 9-Esmeralda), incluindo um ramal até a Estação Congonhas.

- Estação Congonhas – Estação e Acesso 1: projetados dentro da área onde atualmente está situado o Quartel do Corpo de Bombeiros, no cruzamento da Rua Lourical com a Avenida Washington Luis. Acesso 2 e 3: localizados na Avenida Washington Luís e na via de acesso ao Aeroporto de Congonhas, respectivamente.
- Estação Brooklin Paulista – Estação: localizada no canteiro central da Avenida Jornalista Roberto Marinho. Acesso A: localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho (sentido Marginal Pinheiros) com a Rua Cristovão Pereira. Acesso B: localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho (sentido Aeroporto) com a Rua Cristovão Pereira e Rua Bernardino de Campos.
- Estação Vereador José Diniz – Estação: localizada no canteiro central da Avenida Jornalista Roberto Marinho (próximo ao Viaduto Austregésilo de Ataíde). Acesso A: localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho (sentido Marginal Pinheiros) com a Rua Barão do Sabará. Acesso B: localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho (sentido Aeroporto) com a Rua Sargento José Roque da Silva.
- Estação Campo Belo (antiga Água Espraiada) – Estação: localizada no canteiro central da Avenida Jornalista Roberto Marinho (próximo à Avenida Santo Amaro). Previsão de interligação com a Linha 5-Lilás. Acesso A: localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho (sentido Marginal Pinheiros) com a Rua Dr. Nelson Líbero. Acesso B: localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho (sentido Aeroporto) com a Rua Ministro José Callotti.
- Estação Vila Cordeiro – Estação: localizada no canteiro central da Avenida Jornalista Roberto Marinho. Acesso A: localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho (sentido Marginal Pinheiros) com a Rua Pitu. Acesso B: localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho (sentido Aeroporto) com a Rua Godói Colaço.
- Estação Chucri Zaidan – Estação: localizada no cruzamento da Avenida Dr. Chucri Zaidan com a Avenida Jornalista Roberto Marinho (sentido Aeroporto). Acesso A: localizado na Avenida Dr. Chucri Zaidan. Acesso B: localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho (sentido Aeroporto).
- Estação Morumbi – Estação: localizada na Avenida das Nações Unidas. Previsão de interligação com a Estação Morumbi da CPTM (Linha 9-Esmeralda). O acesso à referida estação será localizado no cruzamento da Avenida das Nações Unidas com a Avenida João Dória.

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 1D da Linha 17-Ouro, quanto ao atendimento às 55 (cinquenta e cinco) exigências constantes da LAP nº 01/SVMA.G/2011, informando se as mesmas foram consideradas atendida, parcialmente atendida, não atendida ou não aplicável ao Trecho 1D.

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 parcialmente atendida

O Metrô encaminhou à APROV.G, a Carta CT.GMS 230 (fls. 896 e 897 do P.A.), encaminhando os das Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espraiada, Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi, referentes ao Trecho 1D da Linha 17-Ouro, para subsidiar o pedido de manifestação da CAIEPS e CTLU.

Diante disso, foi apresentado às fls. 965 e 966 do P.A. a Manifestação/113/CAIEPS/2013, onde foram apontadas as seguintes condições:

- 1. “Indicação dos recuos de cada uma das edificações de acesso às estações, os quais deverão ser cotados a partir do alinhamento dos lotes que compõem sua área, atendendo ao disposto nos quadros 04 dos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras Pinheiros e Santo Amaro, e no Art. 186 da Lei nº 13.885/2004.*
- 2. Atendimento ao percentual mínimo de área permeável estabelecido para cada zona de uso, nos termos dos respectivos quadros de Uso e Ocupação do Solo, anexos à Lei nº 13.885/2004.*
- 3. Previsão de área destinada a embarque e desembarque em cada estação, as quais deverão atender às recomendações de SMT.*
- 4. Consulta à SP-Urbanismo quanto aos melhoramentos viários previstos pela Operação Urbana Consorciada Água Espraiada e sua interferência nos imóveis onde estão previstas as estações.*

5. *Apresentação de anuência do IV COMAR para a altura pretendida na Estação Congonhas, considerando restrição estabelecida pela presença de equipamento de auxílio à navegação.*
6. *Apresentação de Parecer Técnico e respectivas plantas vistas pelo CONPRES P para a implantação da Estação Congonhas e respectivas edificações de acesso, em face a incidência da Res. 24/04 – Aeroporto de Congonhas.*
7. *Atendimento às exigências que essa D. Comissão julgar necessárias, e às demais disposições legais pertinentes, em especial à Lei nº 13.885/2004 e à Lei nº 11.228/92”.*

Foi apresentada ainda, a Manifestação 117/CAIEPS/2013, no qual a CAIEPS, “após debates, entendeu, por unanimidade de votos, submeter o presente à CTLU, face às alegações do interessado”. A referida manifestação solicitou também, a apresentação de manifestação da SP Urbanismo em relação aos melhoramentos viários previstos na Operação Urbana Consorciada Água Espraiada.

Além disso, foi publicado na pág. 24 do Diário Oficial do Município de São Paulo – D.O.M. na data de 21/09/2013 da decisão da Câmara Técnica de Legislação Urbanística – CTLU/SMDU referente ao empreendimento da Linha 17-Ouro das Estações localizadas no trecho de Congonhas e Morumbi. A referida Câmara “deliberou favoravelmente, à vista das Manifestações 113 e 117/CAIEPS/2013, por unanimidade”.

· Sendo assim, solicita-se que seja apresentado o Pronunciamento de SMDU/CTLU.

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

Exigência atendida

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

“1. Promover o enterramento das redes aéreas de distribuição (energia elétrica e demais serviços) existentes e retirada de suas estruturas de suporte, nos locais em que sejam paralelas à projeção das vigas do monotrilho ou transversais a estas”.

Atendida

O empreendedor apresenta o “Projeto Básico de Interferências”, onde foi demonstrado o Cadastro das Redes de Utilidades Públicas existentes na região (fls. 752 a 757 do P.A.); e o projeto de Remanejamento de Interferências (fls. 759 a 767 do P.A.) com a indicação das redes de infraestrutura que serão removidas, remanejadas ou protegidas em decorrência da implantação das estações relacionadas no Trecho 1D. Salienta-se que a análise desses projetos está sendo abordada nas exigências nº 17 e 18, constantes na LAP nº 01/SVMA.G/2011.

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

Atendida

Essa diretriz está sendo tratada na Exigência nº 36 deste Relatório, onde são apresentadas justificativas referentes à previsão de desapropriação parcial dos lotes, necessários para a implantação das estações.

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

Atendida

Foi apresentado o "Projeto de Arquitetura" (fls. 769 a 826) referente às 7 (sete) estações a serem implantadas no Trecho 1D. Dentre várias informações demonstradas, pode ser observada as dimensões dos passeios públicos previstas nas áreas de acesso às estações.

Além disso, consta no "Projeto Preliminar de Paisagismo e Urbanização" (fls. 828 a 831 do P.A.) as cotas referentes às adequações viárias previstas nas áreas de acesso.

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

Atendida

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

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

Exigência atendida

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

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

Exigência atendida /

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

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

Foi apresentado o projeto de arquitetura (fls. 769 a 826 do P.A.) dos acessos e das estações contidas no Trecho 1D da Linha 17-Ouro (Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espraiada - atual Campo Belo, Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi), onde foram demonstrados os pavimentos em planta e corte, e o detalhamento dos acessos e das referidas estações.

Cabe destacar, que foi apresentada para a Estação Água Espraiada (atual Campo Belo) a inclusão do Acesso B, localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho (sentido Aeroporto) com a Rua Sargento José Roque da Silva, não previsto no relatório (RT-17.00.00/1Y7-013).

Em relação à Operação Urbana Consorciada Água Espraiada, o Metrô informa que as áreas de acesso às estações não conflitam com os lotes que possuem Certificado de Potencial Adicional de Construção – CEPACs.

O Metrô apresentou na data de 18/09/2013 os projetos revisados e atualizados das Estações e acessos do Trecho 1D – Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Campo Belo (antiga Água Espraiada), Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi (fls. 967 a 982 do P.A.)

No entanto, os acessos às Estações Brooklin Paulista, Campo Belo, Vila Cordeiro e Chucri Zaidan estão localizados dentro do perímetro da Lei de Melhoramentos Viários proposta na Operação Urbana Consorciada Água Espraiada – OUCAE. Salienta-se, que o projeto das referidas estações, bem como a manifestação de SMDU quanto a essa sobreposição estão sendo solicitadas no Item 3 de solicitação de complementações.

6. Apresentar Requerimento de Consulta Prévia – RCP para os projetos complementares de prolongamento da Av. 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 atendida

De acordo com o empreendedor, a Subestação Primária Bandeirantes, fornecerá energia elétrica para a Linha 5-Lilás e para o Trecho 1 da Linha 17-Ouro (compreendido entre a Estação Vila Paulista e as Estações Morumbi e Congonhas).

Foi informado na pág. 21 do relatório de atendimento às complementações (fls. 693 do P.A.) que o licenciamento ambiental da referida subestação está em análise no GTRAD/SVMA, através do Processo Administrativo – P.A. nº 2012-0.092.768-7. Além disso, afirma que este

Grupo Técnico emitiu através do Ofício nº 1167/DECONT-G/2012, informações complementares que ainda não foram respondidas pelo Metrô.

Cabe ressaltar, que deverá ser apresentada a Licença Ambiental de Operação da Subestação Primária Bandeirantes da Linha 5-Lilás do Metrô e a Linha de Transmissão de Energia Elétrica que irá alimentar o Trecho 1, emitida pelo Grupo Técnico Permanente de Controle das Radiações Eletromagnéticas não Ionizantes – GTRAD/DECONT/SVMA.

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 Av. Jornalista Roberto Marinho, Túnel e Implantação do Parque Linear.

Exigência atendida

O empreendedor apresentou o Ofício OF.P 568/11, como resposta ao Relatório Técnico nº 082/DECONT-2/2011 (P.A. nº 2011-0.253.447-8), emitido pela SP Obras no qual descreve que a Linha 17-Ouro é compatível com o empreendimento do Prolongamento da Av. Jornalista Roberto Marinho.

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 Av. Jornalista Roberto Marinho.

Exigência não aplicável ao trecho 1D

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

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

Exigência atendida

Conforme o Pronunciamento/CAEHIS/022/2013 de 08/05/2013 (fl. 861-verso do PA) a CAEHIS manifesta que “considerando a carta de exclusão do trecho de linha entre as estações previstas Panamby e Américo Maurano, denominado 2B, e da estação Paraisópolis, deliberou por unanimidade de votos, que não há óbice ao prosseguimento do presente por parte desta Comissão, inclusive no que se refere ao trecho próximo ao Pátio Jabaquara, onde há interferência com a ZEIS 3 e aos trechos que interferem com favelas do Buraco Quente, Comando e Sonia Ribeiro”.

Desta forma, tal manifestação atende ao trecho denominado 1D.

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

Exigência atendida

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

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

Exigência atendida

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

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

Exigência atendida

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

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

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

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

Exigência atendida

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

A CAIEPS emitiu a Manifestação 154/CAIEPS/2011 em 17/08/2011 e a CTLU manifestou-se por meio do Pronunciamento SMDU.CTLU/123/2011 em 01/07/2011. Ambos os

pareceres foram apresentados à SVMA que considerou que a Exigência 13 da LAP nº 01/SVMA-G/2011 como não atendida.

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

Em 18/01/2012 o Metrô submeteu consulta à CAIEPS e em 03/02/2012 à CTLU, conforme protocolos apresentados na exigência 1, solicitando esclarecimentos quanto ao manifestado no Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/2012. Em 09/02/2012 a CTLU, em sua reunião mensal, manifestou-se por meio da Informação SMDU.CTLU/021/2012, apresentada na página seguinte. **A CTLU/SMDU deliberou favoravelmente à implantação da Linha 17-Ouro, considerada como infraestrutura urbana utilizando o espaço aéreo, de acordo com o Artigo 251 da Lei Municipal nº 13.885/04.**

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

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

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

Exigência atendida

O empreendedor apresentou resposta em RT-17.00.00.00/1Y7-013-Vol.1/3 referindo-se ao Anexo 03 (RT-17.00.00.00/1Y7-013-Vol.2/3) onde são apresentados os Índices de Confiabilidade do Sistema “Modal Monotrilho – VLP” através dos estudos:

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

15. Apresentar um Estudo de Demanda demonstrando que a previsão de demanda máxima para o ano de 2014, 2030 e 2060 para a Linha 17- Ouro (Demanda de Média Capacidade) é suficiente para atender os níveis de conforto de passageiros de Metrô (pessoas de pé por 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– 013 – vol 1/3., e Anexo 04 – Demanda – Programa EMME (Equilibre Multimodal, Multimodal Equilibrium) em RT – 17.00.00.00/1Y7– 013 – vol 2/3 são esclarecidos os questionamentos solicitados em Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/2012 quanto às considerações de tendências indicadas nos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras que delimitam as áreas de influência direta da Linha 17-Ouro; as taxas de previsão de demanda da Linha 17-Ouro para os anos de 2014, 2030 e 2060; intervalo de trens (headway) para a estimativa de demanda e inserção da 3ª via e aparelhos de mudança de via; e ainda esclarecimentos quanto ao cálculo de passageiros/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.

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

Um aspecto fundamental é o atendimento aos níveis de conforto de passageiros de Metrô (pessoas de pé por 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 ao DECONT/SVMA Relatório Anual de Atendimento aos Níveis de Conforto e se necessárias medidas corretivas para a manutenção de tais níveis.

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

Exigência atendida

O empreendedor apresentou o cronograma de implantação da Linha 17-Ouro à pág. 07 e 08 do RT 17.00.00.00/1Y7-013-vol.1/3, no qual demonstra o período inicial e final das intervenções relacionadas aos Trechos 1, 2 e 3.

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

Exigência parcialmente atendida

Conforme solicitado no Relatório Técnico – RT nº 005/DECONT-2/GTAIA/2013, o empreendedor encaminhou o Projeto Básico de Interferências (fls. 752 a 757 do P.A.) referente

ao cadastro das redes de utilidade públicas existentes nas áreas previstas para os seguintes acessos e estações: Água Espraiada (atual Campo Belo), Chucrí Zaidan e Congonhas.

De acordo com o empreendedor, a área destinada ao Acesso B das estações Água Espraiada (atual Campo Belo) e Chucrí Zaidan, por tratar-se de desapropriação de lotes privados, não possuem redes de infraestruturas, não ocorrendo interferências.

No entanto, devido à revisão e alteração dos projetos das estações e respectivos acessos, solicita-se a apresentação do projeto básico de cadastro de interferências das redes de infraestrutura aéreas e subterrâneas para a área da Estação Morumbi.

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

Exigência parcialmente atendida

O empreendedor apresenta o "Projeto de Remanejamento de Interferências" (fls. 759 a 767 do P.A.) onde constam as indicações das redes de utilidade públicas que serão removidas, remanejadas e protegidas, referente aos acessos e estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espraiada (atual Campo Belo), Chucrí Zaidan e Morumbi.

Destaca-se que foi encaminhado o Ofício nº 005/SIURB/CEC/2011 (fls. 101 do P.A.), no qual a Comissão de Entendimentos com Concessionárias – CEC/CONVIAS dispõe que o referido órgão "é responsável pela aprovação dos planos e projetos de implantação de equipamentos de infra-estrutura urbana apresentados pelas Permissionárias". Assim, solicita que o Metrô apresente o Plano de Realocação de Interferências para análise de CONVIAS.

Foi informado na pág. 28 do RT-17.00.00.00/1Y7-016 (fls. 700 do P.A.) que "a anuência da Comissão de Entendimento de Concessionárias – CEC/ONVIAS, será fornecida após a apresentação do projeto executivo que está em elaboração, e ocorre na fase de implantação do empreendimento".

Cabe ressaltar, o empreendedor deverá atender o Decreto Municipal, nº 47.817/2006, que dispõe sobre a obrigatoriedade de tornar subterrâneo todo o cabeamento instalado no Município de São Paulo.

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

Exigência parcialmente atendida

O empreendedor encaminhou o "Projeto Básico de Arquitetura" (fls. 769-a 826 do P.A.), onde consta a apresentação das plantas dos 2 (dois) acessos referentes às Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espraiada (atual Campo Belo), Vila Cordeiro, Chucrí Zaidan, onde estão previstas a implantação de bicicletários, conforme estabelecido na Lei Municipal nº 14.266/2007.

Além disso, foi apresentado o Ofício OF.DM-024 de 21/08/2013 (pág. 14 e 15 do RT-17.00.00.00/1Y7-021, fls. 899 e 900 do P.A.), emitido pelo Metrô ao Grupo Pró-Ciclista/SMT, onde foram encaminhados os projetos das Estações constantes no Trecho 1D.

No entanto, deverá ser apresentada a aprovação desses projetos com anuência da Gerência de Planejamento da CET / Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista/SMT.

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

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

b) à compatibilidade do empreendimento em relação aos objetivos e as diretrizes estabelecidas na Lei da Operação Urbana Consorciada Água Espreada, 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, o 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 Espreada, 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 – SMT e Secretaria de Transportes Metropolitanos – STM, estudo para a otimização e integração da rede estrutural de transporte público, considerando a inserção da Linha 17-Ouro e a sobreposição dos modais existentes e planejados na região.

Exigência atendida

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

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

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

Exigência atendida

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

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

Exigência parcialmente atendida

Conforme RT – 17.00.00.00/1Y7 – 013 – Vol.1/3, quando da aprovação do projeto de Desvio de Tráfego a CET deverá emitir o Termo de Permissão de Ocupação da Via – TPOV, que tem validade por tempo limitado, portanto tal solicitação se dá prestes ao início das obras, que ocorre após a emissão da LAI.

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

Exigência atendida

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

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

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

Exigência atendida

O empreendedor informou que as áreas de acesso às estações constantes no Trecho 1D estão projetadas com cotas acima da cota de inundação, calculada com base em estudos hidrológicos da bacia local.

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 não aplicável ao Trecho 1D

Os questionamentos constantes nessa exigência estão sendo tratados no P.A. nº 2012-0.329.133 - 3, referente ao pedido de solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI, do Trecho 1C, correspondente ao Pátio de Manutenção e Estacionamento de Trens Água Espreada e Estação Jardim Aeroporto.

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 deverá ser levado em consideração as seguintes condições:

l) Deverão ser objeto de análise os seguintes pontos sensíveis:

a) Em edificações próximas à:

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

b) Locais sensíveis tais como:

Hospitais (tal como Hospital Sabóia);

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

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

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

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

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

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

Exigência atendida

Segundo Documento Técnica – RT – 17.00.00.00/1Y7 -013 – vol 1/3 , Anexo 7 (RT – 17.00.00.00/1Y7 -013 – vol 3/3) foi apresentado estudo de simulação por modelagem dos níveis de ruído emitidos pelos veículos do modal monotrilho em pontos sensíveis críticos; utilizando o nível de exposição sonora de referência (Sel ref) nas condições padronizadas pela FTA 0 VA- 90 – 1003 – 06 e utilizado para elaboração de modelo tridimensional o software CadnaA (Datakustik).

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

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

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

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

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

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

Haja vista tal modelo (monotrilho) ter características próprias ainda não especificadas de forma objetiva quanto a sua implantação, quanto funcionamento e ruídos dos trens e aparelhos de mudança de via, e a modelagem empregada fazer consideração de absorção, reflexão e viário e adjacências de forma estimativa e ainda utilização de critérios de aproximação de formulário que envolve varias variáveis (velocidade, número de carros, duração de passagem de trens, volume de trafego – nº de trens/hora, distância entre fonte e receptor critico), salientamos a necessidade de que por ocasião da construção da Linha, e antes do inicio 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. Tais medições deverão ser materializadas em Relatório Conclusivo e entregue à DECONT/SVMA antes da expedição da Licença Ambiental de Operação. Se porventura houver alguma desconformidade de ruído/Legislação a implantação de medidas mitigadoras também deverão estar expressas em tal Relatório Conclusivo.

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

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

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

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

Exigência atendida

Idem à Exigência nº 27. Em documento Análise Previsional de Vibração e Ruídos causados pelo Monotrilho, apresentado em Anexo 7 (RT – 17.00.00.00/1Y7 -013 – vol 3/3) demonstra que na Linha 17- Ouro não há locais onde o ruído provocado pela passagem do trem possa vir ter níveis superiores ao recomendado pela legislação específica e desta forma não seria necessária a implantação de invólucros em qualquer ponto dessa linha. Possíveis inserções de invólucros, barreiras acústicas e demais dispositivos mitigadores de ruído poderão ser implantados antes do início da operação, com a realização de testes reais com a passagem de trens em cenários críticos e respectivas medições de ruído em locais sensíveis críticos, para verificação da compatibilidade de ruídos emitidos e legislação específica. Medidas mitigadoras se necessárias, deverão ser implantadas antes do início de operação da linha (ou trechos da linha), com prévia apresentação à SVMA.

Por ocasião da emissão da LAO → Licença Ambiental de Operação deverão ser realizadas medições de ruído periódicas no prazo de 06 (seis) meses em locais sensíveis

críticos para confirmação de conformidade acústica obtida em teste antes da Emissão da LAO. Caso sejam implantados invólucros, barreira acústica e demais dispositivos mitigadores de ruído deverá ser verificada a efetividade de isolamento acústica de tais elementos.

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

Exigência atendida

Segundo Documento Técnico – RT – 17.00.00.00/1Y7 – 013 vol 3/3, em Anexo 7 – Análise Previsional de Vibração e Ruídos, em relação à modelagem de vibrações por ocasião da operação do monotrilho em pontos críticos avaliados, os valores previstos são inferiores aos limites sugeridos para zonas residenciais de baixa densidade e não causarão desconforto aos moradores das edificações limdeiras.

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

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

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

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

Exigência não atendida

O empreendedor não apresentou o PCA nem o TCA, mas já protocolou a solicitação de manejo arbóreo no DEPAVE/DPAA. Tão logo sejam emitidos o TCA e PCA, o empreendedor deverá apresentá-los ao DECONT.

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

Exigência atendida

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

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

Exigência parcialmente atendida

O empreendedor apresentou, até o momento, um projeto preliminar de paisagismo e urbanização. O Metrô informa que o projeto final está sendo elaborado de forma compatibilizada com o Projeto de Compensação Ambiental – PCA e que após aprovação do manejo arbóreo, o projeto será apresentado a SVMA. Deve ser ressaltado que em áreas públicas somente é permitido o plantio de espécies nativas do Município de São Paulo (utilizar a Portaria nº 60/SVMA/2011 e Portaria nº 61/SVMA/2011 como referência) conforme determina a Lei Municipal nº 13.646/2003.

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

Exigência atendida

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

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

Exigência atendida

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

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

Exigência atendida

Previamente, no RT-17.00.00.00/1Y7-013 o empreendedor havia informado que “Para o subtrecho 1D, correspondente às estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espraiada, Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi, haverá desapropriações de locais já considerados nos Decretos nº.57.056 de 10/06/2011, nº.57.287 de 29/08/2011 e o nº.57.843 de 07/03/2012, apresentados em resposta à Exigência 38 deste relatório. A tabela que contém as informações a respeito dos imóveis desapropriados pode ser vista no Anexo 10. As plantas DE-17.01.03.001E1-001, DE-17.00.00.001E1-005, 006, 008 e 029 contidas no Anexo 10 contemplam as áreas necessárias à implantação destas estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Vila Cordeiro e Chucri Zaidan. Em relação à estação Água Espraiada, esta será implantada em área já desapropriada para a implantação da estação

Campo Belo da Linha 5 – Lilás do Metrô, conforme apresentado na planta DE-5.10.01.003E2-005 no Anexo 10. Para estas áreas, são válidos os Decretos 54.069, de 27/02/2009 e 56.757, de 10/02/2011 também apresentados no Anexo 10. Para a estação Morumbi, não haverá desapropriação”.

No RT 005/DECONT-2/GTAIA/2013 foram apresentados novos questionamentos quanto à necessidade ou não de desapropriação de áreas para a Estação Morumbi e quanto a interferência do projeto das estações Chucri Zaidan, Água Espriada (atual Campo Belo), Vila Cordeiro, Verador José Diniz e Brooklin Paulista com a Lei de Melhoramento Viário.

No RT-17.00.00.00/1Y7-016, o empreendedor reitera que todas as áreas necessárias ao empreendimento da Linha 17- Ouro, no trecho entre a Estação Congonhas e a Estação Morumbi da CPTM, foram declaradas de Utilidade Pública através dos Decretos nº 57.056 de 10/06/2011 e nº 57.287 de 29/08/2011, sendo, a maioria, imóveis particulares com situação fundiária regular.

Quanto ao trecho entre a Estação Congonhas e Av. Jornalista Roberto Marinho informa que existe um conjunto de 28 imóveis de propriedade do Estado de São Paulo que está sendo transferido para a Administração da Companhia do Metrô. No caso de imóveis invadidos a Companhia do Metrô tem um Plano de Reassentamento para tratar da remoção das pessoas que nele se enquadrarem, com opção de moradia, por meio da CDHU ou indenização. Quanto à implantação da estação Morumbi, informa que não requer desapropriações, pois será implantada juntamente com a atual estação Morumbi da CPTM.

O empreendedor também apresenta dados extraídos da documentação da PMSP quanto à situação da ocupação das áreas (residencial ou terrenos, comércio, serviços) nos trechos entre a Estação Brooklin Paulista e Morumbi da CPTM e entre a Estação Congonhas e Av. Jornalista Roberto Marinho.

Quanto às novas plantas com solução para as estações citadas acima, indicando que os projetos das mesmas não incidem na lei de melhoramento viário, o empreendedor esclarece nas exigências 2 e 5 e apresenta plantas nos anexos 4 e 5.

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

Exigência parcialmente atendida

Conforme resposta do empreendedor no RT-17.00.00.00/1Y7-013, pg. 148/193, fls. 148 do P.A., *“As desapropriações, para o subtrecho 1D, objeto desta solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI, serão realizadas conforme diretriz estabelecida pela CPPU”.*

No RT- 17.00.00.00/1Y7-016 o empreendedor informa que, embora sempre que possível, desaproprie integralmente os imóveis, considera as desapropriações de forma que sejam realizadas com as menores áreas possíveis, a fim de minimizar o impacto à população envolvida. Como no caso de recuos para ajustes de calçada, desapropriações temporárias durante a fase de obras, ou parte de lote de terrenos, são situações em que não é justificada a desapropriação total dos imóveis. O empreendedor destaca que, para as áreas remanescentes das desapropriações são executados projetos paisagísticos que permitem a reurbanização da área.

Segundo o empreendedor, as áreas que sofrerão desapropriações parciais são:

- Estação Brooklin Paulista: A área total da propriedade é de grande dimensão. As desapropriações respeitaram a área indicada no decreto expropriatório necessária para implantação dos acessos.

- Estação Congonhas: A área é de propriedade da PMSP e não foi objeto de desapropriação judicial, o seu uso será por autorização e recai somente sobre a área necessária para implantação da estação e seu acesso.

- Estação Chucrê Zaidan: As desapropriações respeitaram a área indicada no decreto expropriatório necessária para implantação da estação e dos acessos. A área onde será implantado o acesso Sul é de propriedade do Estado de São Paulo, do Centro Técnico Paula Souza e nela encontra-se instalada a ETEC Jornalista Roberto Marinho, onde haverá uso compartilhado do imóvel. O empreendedor apresentou carta destinada à Coordenadoria Técnica do Centro Paula Souza (fl. 864 do P.A), sobre as condições da área a ser ocupada, que totaliza 1.069,11 m². O empreendedor deverá apresentar a manifestação do Centro Paula Souza quanto ao uso desta área compartilhada para construção do acesso.

- Estação Campo Belo (antiga Água Espraiada): será implantada nas áreas já desapropriadas para a linha 5 – Lilás do Metrô, de propriedade do Estado de São Paulo, cujos imóveis já foram transferidos para a administração do Metrô. Para o acesso “B” da referida estação, foi apresentado o DUP publicado em 24/07/2013 por Decreto nº 59.379. Foi apresentada a planta DE-17.02.09.00/1E1-001 – Rev: 0 para a referida área, que delimita o imóvel localizado na Rua Ministro Luiz Galotti, 514, assim como a tabela descritiva da área desapropriada.

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

O empreendedor apresentou no Anexo 11 do RT- 17.00.00.00/1Y7-013-vol.3/3, o relatório intitulado “Pesquisa Socioeconômica e Cadastramento dos Desapropriados” referente à população que será afetada pela implantação do Trecho 1D. No RT- 17.00.00.00/1Y7-016 o empreendedor complementa tais dados, informando que “a Coordenadoria de Atendimento à Comunidade – CAC do metrô é responsável por realizar o cadastramento e o atendimento aos indivíduos e famílias que moram em imóveis desapropriados para os empreendimentos do Metrô”.

O empreendedor apresentou no RT-17.00.00.00/1Y7-021 vol. 2/2 Relatório sobre Situação do Plano de Reassentamento, Cronograma de Ações de Comunicação Social, Cronograma de Estratégias de Comunicação, Plano de Comunicação para a População e Atividades Econômicas Deslocadas pela Linha 17-Ouro, Balanço Geral do Arrolamento, Balanço das Famílias Conviventes, Plantas da Situação de Atendimento.

Foi apresentada a situação atualizada de 01/08/2013 das áreas desapropriadas. De acordo com organograma apresentado, 421 edificações foram arroladas, das quais 414 estavam ocupadas. Destas, 392 constituem o universo de famílias/ indivíduos vulneráveis, atendidas por meio do convênio Metrô/CDHU. Em relação às indenizações, foi apresentada uma estatística que, das 392 edificações, 293 famílias optaram por indenização e 77 famílias optaram por Unidade Habitacional. A previsão de finalização dos trabalhos de remoção é 30/10/2013, até agora 350 mudanças já foram realizadas.

Em relação à caracterização básica das famílias vulneráveis apresentada, 72% vivem há 10 anos ou mais no núcleo, 29 famílias são compostas por 7 pessoas ou mais, 288 domicílios com mais de uma pessoa e 55 com apenas um indivíduo, 54 domicílios são alugados ou cedidos, 249 famílias possuem renda de 1 a 3 SM, o valor das indenizações tem uma variação de R\$ 700,00 a R\$ 180.000,00 e 14% dos imóveis foram avaliados acima de R\$ 40.000,00.

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

Exigência parcialmente atendida

Foram apresentados cópias dos três Decretos de Utilidade Pública - DUP publicados até o momento para a implantação da Linha 17 – Ouro: Decreto nº 57.056 de 10/06/2011, Decreto nº 57.287 de 29/08/2011 e Decreto nº 57.843 de 07/03/2012. Os dois primeiros Decretos citados englobam as áreas a serem desapropriadas para implantação dos acessos das estações do Trecho 1D.

No RT-17.00.00.00/1Y7-021_vol. 1/2 foi apresentado o DUP para implantação do acesso "B" da Estação Campo Belo (antiga Água Espriada), conforme Decreto nº 59.379 de 24/07/2013.

No DE-17.02.15.00/5N3-101 (fl. 981 do P.A.), referente à Planta de implantação da Estação Morumbi e Acessos, foi apresentado o projeto revisado e atualizado, contendo um novo acesso, ao sul da Avenida Nações Unidas, junto à área do Empreendimento da W Torre. O empreendedor deverá apresentar o instrumento legal de regularização de uso da área que será utilizada para a construção deste acesso.

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

Em relação aos custos, o empreendedor informa que para o pedido do Decreto de Declaração de Utilidade Pública, por força de lei, e para informar o Tesouro do Estado, a Companhia do Metrô elabora um laudo macro de indenização cujos valores são: Estação Congonhas – Av. Jornalista Roberto Marinho, Decreto nº 57.287 / 2011 - Laudo Macro de 27/06/2011 no valor de R\$ 48.504.316,52; Estação Brooklin Paulista – Estação Morumbi CPTM, Decreto nº 57.056/2011 – Laudo Macro de 26/08/2011 no valor de R\$ 36.085.396,00.

O empreendedor informa que a Coordenadoria de Atendimento à Comunidade - CAC/Metrô faz uma Ação de Comunicação, em que todos os imóveis contemplados no DUP são visitados, os ocupantes recebem carta de comunicação informando a desapropriação, é realizado levantamento socioeconômico, são prestadas informações sobre os trâmites, há realização de reuniões junto com a comunidade e atendimentos individualizados, há acompanhamento no momento da mudança, visitas de acompanhamento após a mudança. Para os desapropriados vulneráveis também, são feitas visitas para levantamento socioeconômico, arrolamento de imóveis, orientações sobre o Programa de Reassentamento ou opção de benefício.

O empreendedor apresentou no Anexo 11 do RT- 17.00.00.00/1Y7-013-vol.3/3, o relatório intitulado "Pesquisa Socioeconômica e Cadastramento dos Desapropriados" referente à população que será afetada pela implantação do Trecho 1D. No RT- 17.00.00.00/1Y7-016 o empreendedor complementa tais dados, informando que "a Coordenadoria de Atendimento à Comunidade – CAC do metrô é responsável por realizar o cadastramento e o atendimento aos indivíduos e famílias que moram em imóveis desapropriados para os empreendimentos do Metrô".

O empreendedor apresentou no RT-17.00.00.00/1Y7-021 vol. 2/2 Relatório sobre Situação do Plano de Reassentamento, Cronograma de Ações de Comunicação Social, Cronograma de Estratégias de Comunicação, Plano de Comunicação para a População e Atividades Econômicas Deslocadas pela Linha 17-Ouro, Balanço Geral do Arrolamento, Balanço das Famílias Conviventes, Plantas da Situação de Atendimento.

Foi apresentada a situação atualizada de 01/08/2013 das áreas desapropriadas. De acordo com organograma apresentado, 421 edificações foram arroladas, dos quais 414 estavam ocupadas. Destas, 392 constituem o universo de famílias/ indivíduos vulneráveis, atendidas por meio do convênio Metrô/CDHU. Em relação às indenizações, foi apresentada uma estatística que, das 392 edificações, 293 famílias optaram por indenização e 77 famílias optaram por Unidade Habitacional. A previsão de finalização dos trabalhos de remoção é 30/10/2013, até agora 350 mudanças já foram realizadas.

De acordo com o Cronograma de Comunicação Social apresentado, estão previstas para os próximos meses de 2013, etapas de visita aos moradores desapropriados, reunião com a comunidade, cadastramento de famílias vulneráveis, atendimento social, imissão na posse e remoções voluntárias. Até 2014 estão previstas etapas de monitoramento dos desapropriados/ orientação dos processos de desapropriação e acompanhamento do reassentamento. Para 2015 estão previstas etapas para assinatura do contrato das famílias que optaram pelas UHs-CDHU, convocação e reunião de pré-mudança com as famílias que ocuparam as UHs, mudança, trabalho de pós-ocupação, avaliação das alterações na qualidade de vida. Sendo assim, o empreendedor deverá cumprir integralmente estas etapas previstas de atendimento à comunidade.

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 Espreada (OUCAE – Lei Municipal nº 13.260/2001), estas devem estar em concordância com as diretrizes equacionadas pela referida Lei.

Exigência atendida

As áreas a serem desapropriadas pelo Metrô, localizadas dentro do perímetro da Operação Urbana Consorciada Água Espreada – OUCAE referente ao Trecho 1D, estão sendo tratadas nos Decretos de Utilidade Pública - DUPs, conforme disposto na exigência nº 38 deste Relatório.

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

O empreendedor informa no RT- 17.00.00.00/1Y7-013-vol.1/3 que “para a implantação das estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espriada, Vila Cordeiro, Chucrí Zaidan e Morumbi, objetos desta Solicitação de LAI, não haverá a remoção de população em imóvel irregular”.

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

Exigência não aplicável ao Trecho 1D

Apesar desta exigência não ser aplicável ao trecho 1D, o empreendedor informa no RT- 17.00.00.00/1Y7-013-vol.1/3 que “foi protocolado em 16 de março de 2012 o ofício DM 07 do Metrô na 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) são apresentados no Anexo 13. Cabe ressaltar que SEHAB tem conhecimento sobre estes projetos, uma vez que estão sendo discutidos e compatibilizados no âmbito do Grupo Gestor da Linha 17 – Ouro, com representantes do Metrô e da SEHAB”.

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

Esta exigência não se aplica ao trecho 1D. Contudo ela já foi atendida pelo empreendedor conforme resposta apresentada no RT- 17.00.00.00/1Y7-013-vol.1/3 “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 encaminhado à SVMA junto ao RT-17.00.00.00/1Y7/003, em atendimento à Exigência 55. Este estudo não apontou a existência de áreas contaminadas

nessa região. Caso novas áreas, que estejam fora da AID, venham a ser incorporadas ao projeto da CDHU, estas serão estudadas quanto a possível contaminação."

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

Exigência não aplicável ao Trecho 1D

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 Av. Washington Luiz, próximo à Av. Jornalista Roberto Marinho, bem como com outras possíveis HIS localizadas na ADA do empreendimento.

Exigência não aplicável ao Trecho 1D

Apesar desta exigência não ser aplicável ao Trecho 1D, o empreendedor informa no RT- 17.00.00.00/1Y7-013-vol.1/3 que "conforme resposta à Exigência 42 deste relatório, foi protocolado na SEHAB o ofício DM 07 juntamente com os projetos de adequações das HIS, estamos no aguardo a resposta da SEHAB que, tão logo possível, será encaminhada à esta SVMA. Cabe ressaltar que SEHAB tem conhecimento sobre estes projetos, uma vez que estão sendo discutidos e compatibilizados no âmbito do Grupo Gestor da Linha 17 – Ouro, com representantes do Metrô e da SEHAB".

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 Manóbras da Linha 17-Ouro, para o Parque do Chuvisco e Parque Linear da Av. Jornalista Roberto Marinho.

Exigência não aplicável ao Trecho 1D

Quanto ao atendimento da diretriz nº 7 do Despacho SMDU.CPPU, a mesma está sendo tratada na exigência nº.05 da LAI nº 010/DECONT-SVMA /2012 (Trecho 1B parcial).

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

Exigência atendida

Quanto às vistorias cautelares referentes aos imóveis e equipamentos sociais lindeiros ao eixo da Linha 17 - Ouro no trecho localizado na Avenida Jornalista Roberto Marinho, entre as estações Brooklin Paulista (exclusive) até Vila Paulista (exclusive), o empreendedor informa que realiza as vistorias cautelares nos imóveis localizados dentro da área de influência direta das obras de seus empreendimentos. As vistorias cautelares são atreladas ao início das obras e será realizada pela empresa contratada para implantação do empreendimento.

48. Apresentar Manifestação do CONPRESP quanto à proximidade da estrutura do monotrilho na lateral do Estádio Cícero Pompeu de Toledo, localizado na Av. 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 Av. Washington Luiz e Colégio Visconde de Porto Seguro.

Exigência atendida

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

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

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

Quanto à implantação da Estação Congonhas da Linha 17-Ouro deve ser atendido o pedido de complementação (Item 2) apresentado abaixo nesse Relatório.

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

Exigência atendida

Idem ao comentário da exigência nº 48.

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

Exigência atendida

Apesar desta exigência não ser aplicável ao Trecho 1D, o empreendedor informa no RT- 17.00.00.00/1Y7-013-vol.1/3 que "O Decreto de Utilidade Pública nº 57.843 publicado em 07 de Março de 2012, apresentado na pg. 154 deste relatório, engloba a faixa necessária à implantação do traçado do monotrilho em área interna ao Cemitério do Morumbi. O Desenho DE-17.04.05.001E1-001 (fora de escala), integrante do DUP 57.843, que ilustra o Bloco 17055-A, referente à referida área do cemitério é apresentado na página seguinte".

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 1D

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

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

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

Exigência atendida

No RT-17.00.00.00/1Y7-016 o empreendedor informou o histórico das ações de comunicação social que têm realizado desde 01/2012 a 03/2013 no âmbito do empreendimento da Linha 17-Ouro, tais como: Audiências Públicas, reuniões com as Lideranças das Comunidades locais da Operação Água Espreada, Reunião no Centro Social Brooklin Paulista com as lideranças das Comunidades do Comando e do Buraco Quente, arrolamento de diversos blocos, entrega de notificações de desapropriação, imissões de posse, reunião com os órgãos do Estado e do Município para discutir ações conjuntas a respeito dos usuários de droga e população em situação de rua na região da Av. Roberto Marinho, Inauguração da Central de Relacionamento da Linha 17-Ouro, reuniões com a CDHU sobre atendimento ao programa de reassentamento, etc.

O empreendedor apresentou no RT-17.00.00.00/1Y7-021 vol. 2/2 Relatório sobre Situação do Plano de Reassentamento, Cronograma de Ações de Comunicação Social, Cronograma de Estratégias de Comunicação, Plano de Comunicação para a População e Atividades Econômicas Deslocadas pela Linha 17-Ouro, Balanço Geral do Arrolamento, Balanço das Famílias Conviventes, Plantas da Situação de Atendimento.

O Atendimento Individual Personalizado – AIP (família por família para início das negociações) começou em 03/05/2012 e continua acontecendo para os remanescentes. A previsão de finalização dos trabalhos de remoção é 30/10/2013, até agora 350 mudanças já foram realizadas

De acordo com o Cronograma de Comunicação Social apresentado, estão previstas para os próximos meses de 2013, etapas de visita aos moradores desapropriados, reunião com a comunidade, cadastramento de famílias vulneráveis, atendimento social, imissão na posse e remoções voluntárias. Até 2014 estão previstas etapas de monitoramento dos desapropriados/ orientação dos processos de desapropriação e acompanhamento do reassentamento. Para 2015 estão previstas etapas para assinatura do contrato das famílias que optaram pelas UHs-CDHU, convocação e reunião de pré-mudança com as famílias que ocuparam as UHs, mudança, trabalho de pós-ocupação, avaliação das alterações na qualidade de vida. Sendo assim, o empreendedor deverá cumprir integralmente estas etapas previstas de atendimento à comunidade.

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

Exigência atendida

Conforme informado no Relatório Técnico nº 082/DECONT-2/2011 (P.A. nº 2011-0.253.447-8) elaborado pelo DECONT-2, essa exigência já foi atendida.

No âmbito do Programa de Educação Ambiental inserido no PBA, RT – 17.00.00.00/1Y0-001 vol.1, são apresentadas as diretrizes e ações gerais para sua implementação.

Informamos que serão solicitadas comprovações da realização das ações do Programa de Educação Ambiental, que devem ocorrer na etapa de implantação, previstas para funcionários da obra e da população lindeira:

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

Exigência não atendida

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

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

a) Identificar as áreas com potencial, suspeitas ou comprovadamente contaminadas cadastradas no banco de dados da Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP (Boletim de Dados Técnicos - BDT) disponível no endereço eletrônico https://www3.prefeitura.sp.gov.br/spmf_slc/InformaSQL.aspx. 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 atendida

Em 23/09/2013, o Metro protocolou o TID nº 11237422 com solicitação de análise do “Relatório Técnico de Atendimento à Exigência nº 55 do Relatório Técnico nº 019/DECONT-G/GTAIA/2013 – Trecho 1D – Linha 17 – Ouro (RT-17.00.00.00/1Y7-026)” (fls. 985 a 1288 do P.A.), referente ao P.A. nº 2012-0.352.170-3, que trata de pedido de solicitação de Licença Ambiental de Instalação para o Trecho 1D, correspondente às Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espraiada, Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi.

A documentação foi analisada no Parecer Técnico nº 224/GTAC/2013 (fls. 1289 a 1294 do P.A.), com base no Relatório Técnico de Vistoria nº 17/GTAC/2013, o qual concluiu que as escavações previstas nas obras das Estações Vila Cordeiro e Morumbi não podem ser iniciadas pelas áreas potenciais AP-88 e AP-28, respectivamente, ficando a intervenção nestas áreas condicionada à manifestação favorável de DECONT/GTAC após análise das complementações solicitadas.

No entanto, as benfeitorias existentes em qualquer uma das áreas potências identificadas neste trecho podem ser demolidas, atentando-se ao "Programa de Gerenciamento de Áreas Contaminadas" e a "IC 9.00.00.00/1Y5-001 – Diretrizes Básicas para o Gerenciamento de Áreas Contaminadas – Implantação de Monotrilho", contidos no Plano Básico Ambiental – PBA apresentado.

Sugere-se as seguintes exigências da LAI:

1. Apresentar, no prazo de 60 dias a partir da emissão da LAI, a Investigação Confirmatória da área AP-88, conforme legislação e normas técnicas vigentes, para análise do Grupo Técnico Permanente de Áreas Contaminadas – GTAC.
2. Apresentar, no prazo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o desenho DE-17.02.15.00/5N3-001 Rev 1, com sobreposição do projeto aprovado por SEHAB para a área AP-28, esclarecendo ainda se o proprietário informou ao órgão de aprovação a intenção de uso da área para possíveis apostilamentos dos Alvarás emitidos.
3. As escavações previstas para as áreas AP-88 e AP-28 só poderão ser iniciadas após manifestação favorável do Grupo Técnico Permanente de Áreas Contaminadas – GTAC.
4. Caso sejam constatados indícios de contaminação (como emanção de gases, incêndios espontâneos, tanques e/ou resíduos enterrados, etc.) ou interferência de áreas contaminadas durante as obras, o empreendedor deverá informar o fato à SVMA e implantar o "Programa de Gerenciamento de Áreas Contaminadas" e a "IC 9.00.00.00/1Y5-001 – Diretrizes Básicas para o Gerenciamento de Áreas Contaminadas – Implantação de Monotrilho", contidos no Plano Básico Ambiental – PBA apresentado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metro.
5. Caso novos lotes venham a sofrer interferência direta das obras, públicos ou privados, estes também devem ser classificados quanto ao seu potencial de contaminação e ser objeto de investigações ambientais, caso pertinente, considerando os procedimentos de gerenciamento de áreas contaminadas.

4.2. ATENDIMENTO ÀS COMPLEMENTAÇÕES CONSTANTES NO RELATÓRIO TÉCNICO Nº 005/DECONT-2/GTAIA/2013

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

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

- *"Programa de Prospecção Arqueológicas Sistemáticas Interventivas, realizado através de prospecções arqueológicas intensivas de superfície e subsuperfície,*

como ação preventiva, antes do início das obras de instalação do empreendimento. Deve ser aplicado nos terrenos da ADA e sua execução condiciona a obtenção de licença de instalação (LI) do empreendimento. Também deve ser realizado registro e cadastramento dos eventuais bens materiais de interesse que possam vir a ser identificados na AID”.

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

O empreendedor deverá apresentar manifestação e anuência de IPHAN autorizando o início de obras no sub-trecho 1D, correspondente às estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espriada, Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi. A manifestação de IPHAN deve conter as diretrizes daquele órgão orientando como o empreendedor deve proceder nas próximas fases do licenciamento (instalação e operação) em relação à elaboração e execução dos Programas específicos, arqueológicos e patrimonial, solicitados no Parecer Técnico 329/10 9ª SR/IPHAN/SP de 07/10/2010 para a Linha 17 – Ouro (fls. 2175 a 2178 do P.A. 2010 – 0.193.341-5).

Item atendido

O empreendedor apresentou ofício com a manifestação e anuência do IPHAN em relação às prospecções arqueológicas realizadas nas áreas de implantação do trecho 1D.

O Ofício nº 876/2012 – IPHAN/SP refere-se às áreas de implantação do Trecho 1D nas avenidas Washington Luís, Jornalista Roberto Marinho, e Nações Unidas (Margem do Rio Pinheiros), em que se localizam os corpos das estações.

O Ofício nº 870/2013 – IPHAN/SP de 22/08/2013 refere-se às áreas complementares de implantação do Trecho 1D, em lotes lindeiros às avenidas, em que se localizam os acessos e edifícios de apoio das edificações, com manifestação favorável a emissão da Licença de Instalação.

Ressalta-se que deverão ser cumpridas as atividades constantes na legislação em vigor e constantes no Parecer nº 329/10 9ª SR/IPHAN/SP.

2. O empreendedor deverá apresentar manifestação e anuência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico – CONDEPHAAT e do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP, em relação à implantação da Estação Congonhas e dos túneis de interligação da estação com o bem tombado Aeroporto de Congonhas.

Item parcialmente atendido

Quanto às intervenções em áreas envoltórias dos Bens Tombados ao longo da Linha 17-Ouro, apresentados no Anexo 09, volume 2/2, os quais incluem Sítio da Ressaca, Estádio Cícero Pompeu de Toledo e Fachada Frontal do Aeroporto de Congonhas, o CONPRESP não deixa especificado uma diretriz em relação exclusivamente ao Aeroporto de Congonhas, conforme Resolução CONPRESP nº 24/2004. No Ofício nº. 0428/CONPRESP/2011, o órgão se manifesta favorável “ao estudo de viabilidade técnica para implantação da Linha 17-Ouro do Metrô que contempla o trecho Aeroporto de Congonhas – Estação Morumbi, com a seguinte diretriz: 1. O edifício da estação, bem como áreas conexas, devem estar distanciadas o máximo possível do Estádio, e apresentarem soluções de leveza e transparência, visando minimizar o impacto visual em relação a esse importante eixo de acesso local.”

Todavia, diante da alteração do Projeto de Implantação da Estação Congonhas e acessos que, conforme DE-17.02.01.00/5N3-101 (fl. 969 do P.A.), inclui o Acesso 2, localizado em frente ao Aeroporto de Congonhas, o empreendedor deverá apresentar manifestação do CONPRESP especificamente para esta nova intervenção.

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

No Parecer Técnico do IPHAN nº 329/10, preconiza a execução de um “Programa de preservação do Patrimônio Edificado de Interesse Histórico-Cultural-Arquitetônico que deverá incidir sobre as edificações de relevante interesse arquitetônico, **tombadas ou não, situados nos terrenos da ADA e da AID do empreendimento.** Este programa deve ser implantado antes que se iniciem as primeiras atividades e / ou obras no local, de forma que somente após a execução das atividades técnicas de pesquisa previstas neste programa, possa ser requerida a emissão da licença ambiental para operação do empreendimento (LO). Constará de inventário, onde deverão ser registradas as características arquitetônicas individuais e as condições atuais estruturais e de conservação de cada bem envolvido” (grifo nosso).

3. O empreendedor deverá apresentar a manifestação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU quanto ao viário e à sobreposição das áreas de acesso às Estações (Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espraiada, Vila Cordeiro e Chucri Zaidan), correspondente ao Trecho 1D da Linha 17-Ouro, com os projetos da Lei de Melhoramentos Viários constantes na Lei Municipal nº 13.260/2001, (Lei da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada – OUCAE).

Item não atendido

O empreendedor não apresentou a manifestação técnica da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU quanto à sobreposição das áreas de acesso das estações em relação ao projeto da Lei de Melhoramentos Viários constantes na Operação Urbana Consorciada Água Espraiada – OUCAE.

Cabe destacar que o “Projeto Preliminar de Paisagismo e Urbanização” (fls. 830 do P.A.), demonstra que os acessos das Estações Brooklin Paulista, Campo Belo e Vila Cordeiro estão localizadas dentro do perímetro da Lei de Melhoramentos Viários (Lei Municipal nº 13.260/2001 da OUCAE).

Assim, solicita-se que seja apresentado o projeto modificativo das áreas de acesso às Estações Brooklin Paulista, Campo Belo, Vila Cordeiro e Chucri Zaidan, e a manifestação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU, quanto à sobreposição dos acessos das estações em relação ao Projeto da Lei de Melhoramentos Viários constantes na Operação Urbana Consorciada Água Espraiada – OUCAE. As obras previstas para as áreas de acesso às Estações Brooklin Paulista, Campo Belo, Vila Cordeiro e Chucri Zaidan só poderão ser iniciadas após a apresentação da referida manifestação.

4. O empreendedor deverá obter anuência da CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos para implantação da Estação Morumbi.

Item não aplicável

O Metrô informa na pág. 61 do relatório de atendimento ao RT nº 005/DECONT-2/GTAIA/2013 (fls. 733 do P.A.) que estão sendo realizadas tratativas entre a Diretoria do Metrô e da CPTM quanto à integração da Linha 17-Ouro com a Linha 9-Esmeralda.

No Relatório intitulado RT-17.00.00.00/1Y7-021 (pág. 43, fls. 928 do P.A.), foi encaminhada a Carta CT.DM-13, emitida pelo Metrô em 05/08/2013, onde foi reapresentado o projeto da Estação Morumbi contendo as adequações apontadas pela CPTM.

Diante das solicitações apontadas pela CPTM, o Metrô apresentou, através do projeto revisado da Estação Morumbi (fls. 981 e 982 do P.A.), a nova localização da referida estação, em posição que não interfere mais com a estação Morumbi existente da CPTM.

Desta maneira, não haverá necessidade da apresentação da anuência solicitada.

5. O empreendedor deverá apresentar os projetos de ajustes dos viários, devidamente aprovados pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, para os acessos previstos nas Estações.

Item atendido

Foi apresentado o “Projeto de Urbanização e Adequação Viária” (fls. 835 do P.A.) referente ao trecho da Av. Washington Luís / Estação Congonhas.

Em relação às áreas de acesso das estações localizadas na Avenida Jornalista Roberto Marinho, foi informado pelo Metrô que as mesmas estão localizadas em lotes desapropriados, afastadas do viário existente, por considerar o projeto de alargamento da referida avenida.

4.3. Considerações Finais

Das 55 (cinquenta e cinco) exigências da LAP nº 01/SVMA.G/2011, 38 foram atendidas, 07 não aplicáveis ao Trecho 1D, 08 foram parcialmente atendidas e 02 não atendidas. Em relação às complementações solicitadas no Relatório Técnico nº 019/DECONT-2/GTAIA/2013, 02 foram consideradas atendidas, 1 parcialmente atendida, 01 não atendida e 01 não aplicável.

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

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 andamento da aplicação dos recursos deverá ser informado nos relatórios semestrais.

Manejo da vegetação arbórea

O empreendedor ainda não possui o TCA. Foi apresentado, somente, o protocolo de solicitação de manejo arbóreo no DEPAVA/DPAA. Tão logo for oficializado o TCA, o empreendedor deverá apresentá-lo ao DECONT-2.

Melhoramentos Cicloviários

O empreendedor encaminhou o "Projeto Básico de Arquitetura" (fls. 769 a 826 do P.A.) referente às Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água-Espraiada (atual Campo Belo), Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi, onde consta a apresentação da planta baixa dos acessos A e B das referidas estações, com a previsão de implantação de bicicletários, conforme estabelecido na Lei Municipal nº 14.266/2007, que dispõe em seu Art. 8º que "os terminais e estações de transferência do SITP, os edifícios públicos, as indústrias, escolas, centros de compras, condomínios, parques e outros locais de grande fluxo de

peçoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte”.

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

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

Após a apresentação do “Projeto de Urbanização e Instalação de Ciclovia – Trecho Avenida Jornalista Roberto Marinho / Avenida Washington Luís” encaminhado pelo Metrô, a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET emitiu em 09/04/2013 o “Relatório de Análise da Implantação de Ciclovia Temporária – Ciclovia da Linha 17-Ouro do Metrô – Trecho da Chucrí Zaidan até o Jd. Aeroporto” (fls. 1228 a 1232 do P.A. nº 2012-0.329.133-3), onde foram apontadas 6 (seis) observações gerais e 15 (quinze) observações específicas.

Desse modo, na mesma data, a CET elaborou a carta CE GPL nº 003/13 (fls. 1227 do P.A. nº 2012-0.329.133-3), onde afirma que o referido relatório ainda não é conclusivo e solicita esclarecimentos, alterações e detalhamento de projeto para análise da viabilidade de implantação de ciclovia temporária no trecho da Avenida Jornalista Roberto Marinho, visando à segurança de pedestres e ciclistas. Informa ainda, que apesar de oferecer uma infraestrutura cicloviária, a implantação de ciclovia na referida avenida diminuirá a capacidade de suporte do leito carroçável em 20%. Diante disso, aponta a possibilidade de revisão da exigência de implantação de ciclovia para o trecho emitida pelo DECONT/SVMA.

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

Diante disso, solicita-se que o empreendedor apresente um Parecer Técnico conclusivo em relação à viabilidade de implantação de melhoramentos cicloviários localizados no Trecho 1 da Linha 17-Ouro, tendo em vista que compete à mesma tal análise. Após o recebimento desse parecer, o empreendedor deverá encaminhar a esta SVMA para junção aos processos administrativos de solicitação de LAI relativos aos Trecos A, B, C e D da Linha 17-Ouro.

No entanto, para a implantação de bicicletários nas Estações constantes do Trecho 1D, faz-se necessário a apresentação do projeto cicloviário aprovado e da manifestação final do Grupo Executivo para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista/SMT.

Sistema Viário

De acordo com o empreendedor, para a implantação das áreas de acesso à Estação Congonhas serão necessárias intervenções no viário localizado na Avenida Washington Luís. E afirma ainda, que para os acessos localizados na Avenida Jornalista Roberto Marinho não estão previstas adequações viárias, visto que os mesmos estão projetados em lotes desapropriados afastados das vias existentes. No entanto, para a implantação das Estações e

acessos do Trecho 1D, deverão ocorrer interrupções de tráfego e ocupação das vias de entorno.

Em relação às áreas de acesso das estações localizadas na Avenida Jornalista Roberto Marinho, foi informado pelo Metrô que as mesmas estão localizadas em lotes desapropriados, afastadas do viário existente, por considerar o projeto de alargamento da referida avenida. Assim, deverá ser apresentado o projeto de Desvio de Tráfego aprovado e o Termo de Permissão de Ocupação da Via – TPOV, emitido pela CET.

Cabe ressaltar, que foi apresentada a manifestação da Secretaria Municipal de Transportes – SMT/CET, referente às intervenções previstas nos viários (Avenida Jornalista Roberto Marinho e Avenida Washington Luís), já encaminhadas nos P.A. nº 2011-0.253.447-8 (Trecho A), P.A. nº 2012-0.153.419-0 e P.A. nº 2012-0.333.467-9 (Trecho 1B).

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.

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

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

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, é importante que seja realizada otimização e compatibilização das linhas de transporte coletivo (Metrô e ônibus), de modo a proporcionar uma integração dos meios e principalmente atender a população local.

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 o remanejamento das redes de infraestrutura urbana, deverão ser realizados após a aprovação de CEC/CONVIAS, 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.

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 1D, o relatório de Liberação Final da Obra, contendo todas as informações e ocorrências referentes à execução do referido trecho e indicando possíveis impactos ambientais e suas medidas mitigadoras e compensatórias, apresentando inclusive um termo de encerramento das mesmas.

Plano de Gerenciamento de Riscos e Ações em Situações de Emergências

Foi apresentado no Plano Básico Ambiental – PBA, o Plano de Gerenciamento de Riscos e Ações em Situações de Emergências, onde foram fornecidas informações sobre

procedimentos que proporcionem respostas e ações rápidas e eficientes em situações emergenciais.

O referido plano apresentará 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 1D 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 1D. 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

A construção das fundações para a implantação das estações localizadas na Avenida Jornalista Roberto Marinho serão executadas dentro da área de talude do Córrego Água Espraiada.

O empreendedor afirma no P.A. nº 2011-0.253.447-8 do Trecho 1A, que as estruturas da Linha 17-Ouro serão executadas fora da área do Córrego Água Espraiada, não interferindo na vazão do referido canal. Informa ainda 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.

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.

Assim, o empreendedor apresentou para o Trecho 1A (P.A. nº 2012-0.153.419-0) e Trecho 1B (P.A. nº 2012-0.153.419-0), o Plano de Interrupção de Obras e o Plano de Recuperação Ambiental, que deverão ser implementados ao longo de todo o traçado da Linha 17-Ouro.

Desapropriação e Reassentamento

Para a implantação de 7 (sete) estações, que fazem parte do trecho compreendido entre a Estação Jardim Aeroporto até a Estação Morumbi da CPTM (Linha 9-Esmeralda), incluindo um ramal até a Estação Congonhas, o subtrecho denominado 1D, haverá desapropriações de locais já considerados nos Decretos nº. 57.056 de 10/06/2011, nº. 57.287 de 29/08/2011, nº. 57.843 de 07/03/2012 e nº 59.379 de 24/07/2013. Segundo o empreendedor, a maioria são imóveis particulares com situação fundiária regular. Quanto à implantação da estação Morumbi, informa que não requer desapropriações, pois será implantada juntamente com a atual estação Morumbi da CPTM.

O empreendedor informa que, embora sempre que possível, desaproprie integralmente os imóveis, considera as desapropriações de forma que sejam realizadas com as menores áreas possíveis, a fim de minimizar o impacto à população envolvida. Como no caso de recuos para ajustes de calçada, desapropriações temporárias durante a fase de obras, ou parte de lote de terrenos, são situações em que não é justificada a desapropriação total dos imóveis. O empreendedor destaca que, para as áreas remanescentes das desapropriações são executados projetos paisagísticos que permitem a reurbanização da área. As áreas que sofrerão desapropriações parciais são: Estação Brooklin Paulista, Estação Congonhas, Estação Chucri Zaidan e Estação Campo Belo.

Em relação à estação Campo Belo (Antiga Água Espreada), esta será implantada em área já desapropriada para a implantação da estação Campo Belo da Linha 5 – Lilás do Metrô, sendo válidos os Decretos 54.069, de 27/02/2009 e 56.757, de 10/02/2011, e para o acesso "B" o Decreto nº 59.379 de 24/07/2013.

A área onde será implantado o acesso Sul da Estação Chucri Zaidan é de propriedade do Estado de São Paulo, do Centro Técnico Paula Souza e nela encontra-se instalada a ETEC Jornalista Roberto Marinho, onde haverá uso compartilhado do imóvel. O empreendedor deverá apresentar a manifestação do Centro Paula Souza quanto ao uso desta área compartilhada para construção do acesso.

O empreendedor informa que a Coordenadoria de Atendimento à Comunidade - CAC/Metrô tem em andamento uma Ação de Comunicação, em que todos os imóveis contemplados no DUP são visitados, os ocupantes recebem carta de comunicação informando a desapropriação, é realizado levantamento socioeconômico, são prestadas informações sobre os trâmites, há realização de reuniões junto com a comunidade e atendimentos individualizados, há acompanhamento no momento da mudança, visitas de acompanhamento após a mudança. Para os desapropriados vulneráveis também são feitas visitas para

levantamento socioeconômico, arrolamento de imóveis, orientações sobre o programa de Reassentamento ou opção de benefício. Foi apresentada a situação atualizada de 01/08/2013 das áreas desapropriadas. De acordo com organograma apresentado, 421 edificações foram arroladas, dos quais 414 estavam ocupadas. Destas, 392 constituem o universo de famílias/ indivíduos vulneráveis, atendidas por meio do convênio Metrô/CDHU. Em relação às indenizações, foi apresentada uma estatística que, das 392 edificações, 293 famílias optaram por indenização e 77 famílias optaram por Unidade Habitacional. A previsão de finalização dos trabalhos de remoção é 30/10/2013, até agora 350 mudanças já foram realizadas.

Patrimônio Histórico, Cultural, Arqueológico

O empreendedor apresentou manifestação e anuência de IPHAN em relação às prospecções arqueológicas realizadas nas áreas de implantação do Trecho 1D, referindo-se às Avenidas Washington Luis, Jornalista Roberto Marinho e Nações Unidas, em que se localizam o corpo das estações. Também foi apresentada manifestação e anuência em relação às áreas complementares de implantação do Trecho, em lotes lindeiros às referidas avenidas, em que se localizam os acessos e edifícios de apoio das edificações, devendo ser realizadas as atividades constantes na legislação em vigor e elencadas da Portaria nº 329/10- SR/IPHAN/SP.

Quanto às intervenções em áreas envoltórias dos Bens Tombados ao longo da Linha 17-Ouro, apresentados no Anexo 09, volume 2/2, os quais incluem Sítio da Ressaca, Estádio Cícero Pompeu de Toledo e Fachada Frontal do Aeroporto de Congonhas, o CONPRESP emitiu o Ofício nº.0428/CONPRESP/2011 onde se manifestou *“favorável ao estudo de viabilidade técnica para implantação da Linha 17-Ouro do Metrô que contempla o trecho Aeroporto de Congonhas – Estação Morumbi, com a seguinte diretriz: 1. O edifício da estação, bem como áreas conexas, devem estar distanciadas o máximo possível do Estádio, e apresentarem soluções de leveza e transparência, visando minimizar o impacto visual em relação a esse importante eixo de acesso local.”* Todavia, com a projeção de um novo acesso junto ao Aeroporto, este órgão deverá se manifestar em relação a esta nova intervenção.

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

6. CONCLUSÕES

O objeto de solicitação da presente LAI, compreende a implantação Trecho 1D, correspondente às Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Campo Belo (antiga Estação Água Espriada), Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi.

As informações apresentadas pelo Metrô possibilitaram a devida análise dos impactos ambientais, decorrentes da instalação do referido trecho, e a elaboração de 38 exigências que visam mitigar, prevenir e compensar a ocorrência de efeitos negativos das obras e intervenções previstas.

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

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

O empreendedor deverá atender as seguintes exigências, relativas ao Trecho 1D, correspondente às Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espraiada (atual Campo Belo), Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi.

1. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, a manifestação do Centro Paula Souza quanto ao uso da área compartilhada da ETEC Jornalista Roberto Marinho, para construção do acesso da Estação Chucri Zaidan. As obras previstas para as áreas de acesso a esta Estação só poderão ser iniciadas após a apresentação da referida manifestação.
2. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o Pronunciamento da Câmara Técnica de Legislação Urbanística – SMDU/CTLU, referente ao projeto das Estações do Trecho 1D.
3. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o projeto modificativo das áreas de acesso às Estações Brooklin Paulista, Campo Belo, Vila Cordeiro e Chucri Zaidan, e a manifestação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU, quanto à sobreposição dos acessos das estações em relação ao Projeto da Lei de Melhoramentos Viários constantes na Operação Urbana Consorciada Água Espraiada – OUCAE. As obras previstas para as áreas de acesso às Estações Brooklin Paulista, Campo Belo, Vila Cordeiro e Chucri Zaidan só poderão ser iniciadas após a apresentação da referida manifestação.
4. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o projeto básico de cadastro de interferências das redes de infraestrutura aéreas e subterrâneas para a área da Estação Morumbi.
5. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, manifestação do CONPRESP especificamente para a implantação do novo acesso (Acesso 2), localizado em frente ao Aeroporto de Congonhas.
6. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o instrumento legal de regularização de uso da área que será utilizada para a construção do novo acesso previsto para a Estação Morumbi, ao sul da Avenida Nações Unidas, junto à área do Empreendimento da WTorre.
7. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o Plano de Ataque, através de um mapa com a localização e cronograma com a seqüência das atividades necessárias para execução do empreendimento e a descrição das mesmas.
8. Informar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, a composição e estrutura hierárquica da equipe gerencial responsável pela implantação do empreendimento e dos Planos e Programas Ambientais, bem como as respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica – ARTs.

9. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o Projeto Paisagístico prevendo o plantio exclusivo de espécies nativas da cidade em áreas públicas, conforme determina a Lei Municipal nº 13.646/2003 – utilizar a Portaria nº 60/SVMA/2011 e Portaria nº 61/SVMA/2011 como referência de espécies nativas de São Paulo.
10. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o levantamento do estado de conservação das edificações - "Vistoria ad perpetuum rei memoriam", lindeiras aos acessos das Estações do Trecho 1D 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 monotrilha, pela ocorrência dentre outras anomalias de vibrações que possam causar danos às edificações a exemplo de trincas.
11. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o Programa de Prevenção de Riscos, contendo medidas mitigadoras e de contingência, e ações em situações de emergências das atividades referentes às obras, contemplando, entre outros:
 - Vazamentos de produtos;
 - Acidentes de trabalho;
 - Acidentes envolvendo a população;
 - Incêndios;
 - Monitoramento geotécnico e ações intervenientes de mitigação na ocorrência de impactos em imóveis lindeiros por ação das obras;
 - Acidentes envolvendo a instalação de elementos estruturais da Linha.
12. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o Programa de Monitoramento do Córrego Água Espriada, assim como comprovar sua implantação apresentando relatório de acompanhamento com periodicidade semestral, contendo registro fotográfico e descrição das medidas preventivas e mitigadoras em caso de ocorrência de assoreamento e outras intervenções no Córrego Água Espriada.
13. Apresentar, em um prazo de até 60 dias, o Projeto de Compensação Ambiental – PCA e o Termo de Compromisso Ambiental – TCA, relativos ao manejo arbóreo pretendido.
14. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, a Investigação Confirmatória da área AP-88, conforme legislação e normas técnicas vigentes, para análise do Grupo Técnico Permanente de Áreas Contaminadas – GTAC.
15. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o desenho DE-17.02.15.00/5N3-001 Rev 1, com sobreposição do projeto aprovado por SEHAB para a área AP-28, esclarecendo ainda se o proprietário informou ao órgão de aprovação a intenção de uso da área para possíveis apostilamentos dos Alvarás emitidos.
16. Apresentar no prazo máximo de 180 dias a contar da emissão da LAI, o projeto cicloviário das áreas de acesso às Estações do Trecho 1D aprovado e a manifestação final do Grupo Executivo para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista/SMT.
17. Classificar os resíduos da construção civil gerados; destiná-los a aterros compatíveis, devidamente licenciados pelo órgão ambiental competente; bem como apresentar nos relatórios semestrais, os certificados de recebimento dos materiais fornecidos pelos operadores dos aterros; apresentar também o Certificado de Movimentação de

- Resíduos de Interesse Ambiental – CADRI das empresas responsáveis pela disposição dos resíduos gerados, de modo a garantir o encaminhamento dos resíduos perigosos - Classe I a locais de tratamento e destinação final licenciados pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB.
18. As vigas de sustentação do pilar (vigas de transição) deverão ser implantadas, acima do Canal do Córrego Água Espraiada, respeitando a seção hidráulica necessária para o seu adequado funcionamento, não interferindo nas condições atuais de escoamento de águas pluviais do canal.
 19. Apresentar em DEPAVE/DPAA, quando da proposta de plantio compensatório, projeto contemplando espécies arbóreas compatíveis com os hábitos alimentares das espécies de avifauna da região.
 20. Implantar o projeto paisagismo.
 21. Comprovar a aplicação dos recursos da compensação ambiental referente ao Artigo 36 da Lei Federal nº 9985/2000, informando, semestralmente, o andamento do cumprimento dos Planos de Trabalho elaborados pelos gestores das Unidades de Conservação beneficiadas.
 22. Implantar os melhoramentos cicloviários, de acordo com o projeto aprovado pelo Grupo Executivo para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista/SMT. Caso não seja possível a implantação desses melhoramentos, deverá ser apresentado um Parecer Técnico Conclusivo da CET em relação à viabilidade de implantação dos melhoramentos cicloviários localizados no Trecho 1 da Linha 17-Ouro.
 23. Implementar as ações previstas no Plano Básico Ambiental – PBA, para os seguintes Programas:
 - Programa de Gerenciamento de Áreas Contaminadas;
 - Programa de Monitoramento dos Níveis de Ruído e Vibrações;
 - Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar;
 - Programa de Educação Ambiental;
 - Subprograma de Controle Ambiental das Condições de Saúde e Segurança Ocupacional;
 - Programa de Gerenciamento de Resíduos e Efluentes;
 - Programa de Remanejamento de Interferências em Obras de Infraestrutura Urbana e de Utilidade Pública;
 - Programa de Paisagismo e Reurbanização;
 - Plano de Gerenciamento de Riscos e Ações e Situações de Emergências;
 - Programa de Prevenção de Riscos
 - Programa de Comunicação Social
 24. Apresentar, com periodicidade semestral, relatórios de cumprimento às exigências estabelecidas na presente Licença Ambiental de Instalação, nos meses de abril e outubro até o término das obras. Nesse mesmo relatório, apresentar o cronograma de atividades do empreendimento atualizado.
 25. Apresentar no Relatório Semestral de Acompanhamento das Obras, a aprovação do Projeto de Desvio de Tráfego, bem como o Termo de Permissão de Ocupação da Via – TPOV, emitidos pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, para os locais onde estão previstas intervenções no viário.

26. 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.
27. Apresentar no relatório semestral o andamento da realocação das interferências para execução da obra com as respectivas aprovações das concessionárias.
28. Realizar, no caso de interrupção ou paralisação temporária das frentes de obra, os procedimentos de desativação e recuperação indicados no Plano de Interrupção de Obras.
29. Cumprir integralmente as etapas previstas no cronograma de atendimento à comunidade e apresentar relatórios de acompanhamento destas atividades, tais como: monitoramento dos desapropriados, orientação dos processos de desapropriação e acompanhamento do reassentamento.
30. Em relação à elaboração e execução dos Programas Arqueológico e Patrimonial, deverão ser cumpridos integralmente os programas e as atividades constantes na legislação em vigor e solicitados no Parecer nº 329/10 9ª SR/IPHAN/SP
31. As escavações previstas para as áreas AP-88 e AP-28 só poderão ser iniciadas após manifestação favorável do Grupo Técnico Permanente de Áreas Contaminadas – GTAC.
32. Caso sejam constatados indícios de contaminação (como emissão de gases, incêndios espontâneos, tanques e/ou resíduos enterrados, etc.) ou interferência de áreas contaminadas durante as obras, o empreendedor deverá informar o fato à SVMA e implantar o “Programa de Gerenciamento de Áreas Contaminadas” e a “IC 9.00.00.00/1Y5-001 – Diretrizes Básicas para o Gerenciamento de Áreas Contaminadas – Implantação de Monotrilho”, contidos no Plano Básico Ambiental – PBA apresentado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.
33. Caso novos lotes venham a sofrer interferência direta das obras, públicos ou privados, estes também devem ser classificados quanto ao seu potencial de contaminação e ser objeto de investigações ambientais, caso pertinente, considerando os procedimentos de gerenciamento de áreas contaminadas.

Para a solicitação da LAO, o empreendedor deverá apresentar:

34. Apresentar as diretrizes, manifestação e aprovação do Corpo de Bombeiros em relação ao funcionamento da Linha 17-Ouro, à implantação da passarela de emergência entre as vigas-guia, inclusive sobre o Pátio de Manutenção e Estacionamento da Linha 17-Ouro localizado sobre o piscinão Água Espreada.
35. Apresentar a Licença Ambiental de Operação da Subestação Primária Bandeirantes da Linha 5-Lilás do Metrô e a Linha de Transmissão de Energia Elétrica que irá alimentar o Trecho 1, emitida pelo Grupo Técnico Permanente de Controle das Radiações Eletromagnéticas não Ionizantes – GTRAD/DECONT/SVMA.
36. 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.

37. 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.
38. 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.
39. Realizar, quando do término das obras, a recuperação das áreas de apoio e dos canteiros de obras utilizados para a implantação do Trecho 1.
40. Conforme consta no Plano de Gestão Ambiental, deverá ser elaborado e encaminhado, quando do término das obras, o relatório de Liberação Final da Obra.
41. Apresentar manifestação favorável do DECONT/GTAC quanto ao atendimento das solicitações referentes às ações de gerenciamento ambiental das áreas classificadas como potencialmente contaminadas, suspeitas de contaminação e contaminadas, incluindo, quando pertinente, a apresentação de manifestação favorável da CETESB quanto ao uso pretendido.

Observações:

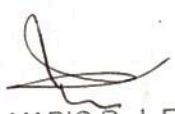
I - O empreendedor estará sujeito às sanções previstas no Art. 66 do Decreto Federal nº 6514/2008, caso não cumpra as exigências constantes na presente Licença Ambiental de Instalação – LAI.

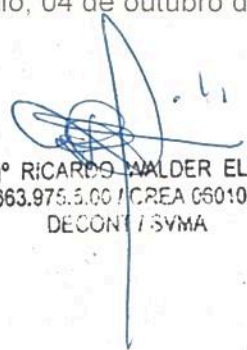
Art.66: "Construir, reformar, ampliar, instalar ou fazer funcionar estabelecimentos, atividades, obras ou serviços utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, sem licença obtida ou contrariando as normas legais e regulamentos pertinentes.

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

São Paulo, 04 de outubro de 2013.


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


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


Eng.º RICARDO WALDER ELIAS
R.F. 863.975.500 / CREA 660102691
DECONT / SVMA