

PARECER TÉCNICO Nº 052/DECONT-2/GTAIA/2013

P.A. nº: 2013-0.140.171-0
Assunto: Solicitação de Licença Ambiental de Instalação - LAI
Empreendimento: Linha 17-Ouro – Ligação do Aeroporto de Congonhas à Rede Metroferroviária em sistema de Monotrilho, Trecho 2A correspondente à via elevada que se inicia após o Subtrecho 1B, e encerra na Estação Panamby (exclusive) após atravessar o Rio Pinheiros, totalizando 650 metros de extensão.
Empreendedor: Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Data: 10/12/2013

1. INTRODUÇÃO

O presente Parecer Técnico tem o objetivo de apresentar a manifestação do DECONT-2/GTAIA/GTAC, referente aos documentos intitulados "Solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI", RT-17.00.00.00/1Y7-018 - vol.1/3, vol. 2/3 e vol. 3/3 (fls. 02 a 632 do P.A.), "Relatório de Complementações em resposta ao Ofício nº 1055/DECONT.G/2013, de 26/09/2013, que encaminha o Relatório Técnico nº 025/DECONT-2/GTAIA/2013, de 23/09/2013" - RT- 17.00.00.00/1Y7-027 (fls. 675 a 873 do P.A.), elaborados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, para o 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 2A, correspondente à via elevada que se inicia após o Subtrecho 1B, e encerra na Estação Panamby (exclusive) após atravessar o Rio Pinheiros, totalizando 650 metros de extensão.

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 2A.

Assim, transcrevemos abaixo as 55 exigências contidas na LAP do empreendimento, e as 4 complementações solicitadas, apresentando a análise quanto às respostas elaboradas pelo Metrô, informando se foram consideradas atendidas, parcialmente atendidas, não atendidas ou não aplicáveis ao Trecho 2A.

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 025/DECONT-2/GTAIA/2013; 4.3. Considerações Finais; 5. Análise Técnica do Trecho 2A; 6. Conclusões; 7. Exigências da Licença Ambiental de Instalação – LAI a serem cumpridas pelo empreendedor, referentes ao Trecho 2A.

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 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

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.

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 (fls. 1301 a 1345 do P.A. nº 2012-0.329.133-3) e a Licença Ambiental de Instalação – LAI nº 04/DECONT-2/GTAIA/2013 (fls. 1350 a 1356 do P.A. nº 2012-0.329.133-3), 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.

Na data de 18/12/2012, o Metrô protocolou em SVMA, o pedido de solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI para o Trecho 1D, correspondente às Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Água Espraiada, Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi. Após avaliação dos documentos encaminhados, em resposta ao solicitado nos pedidos de complementações, os técnicos do DECONT-2/GTAIA/GTAC emitiram o Parecer Técnico nº 039/DECONT-2/GTAIA/2013 (fls. 1300 a 1346 do P.A. nº 2012-0.352.170-3) e a Licença Ambiental de Instalação – LAI nº 08/DECONT-SVMA/2013 (fls. 1348 a 1355 do P.A. nº 2012-0.352.170-3), com validade em 04/10/2013 para o Trecho 1D.

Para dar início à execução do Trecho 2 da Linha 17-Ouro, foi protocolado em SVMA, na data de 20/05/2013, o documento RT-17.00.00.00/1Y7-018 de solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI do Trecho 2A (fls. 02 a 632 do P.A.). No entanto, de modo a atender as exigências constantes da LAP, foi emitido em 23/09/2013 o Relatório Técnico nº 025/DECONT-2/GTAIA/2013 (fls. 647 a 669 do P.A.), através do Ofício nº 1055/DECONT-G/2013 (fls. 671 do P.A.), contendo solicitação de esclarecimentos sobre as respostas às exigências da LAP e requerimento de novos questionamentos e complementações.

Assim, na data de 05/11/2013, o Metrô apresentou o relatório de complementações – RT-17.00.00.00/1Y7-027 (fls. 675 a 873 do P.A.) onde foram encaminhadas respostas às informações solicitadas.

3. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

3.1. Caracterização total do empreendimento

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

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

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

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

- Trecho 1A – 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.
- 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 2A – correspondente à via elevada que se inicia após o Subtrecho 1B, e encerra na Estação Panamby (exclusive) após atravessar o Rio Pinheiros, totalizando 650 metros de extensão (objeto de solicitação de LAI).
- 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 2A da Linha 17-Ouro consiste na implantação de aproximadamente 650m de via elevada que se inicia após o Trecho 1B próximo à Estação Morumbi, até a Estação Panamby (exclusive).

O traçado do monotrilho neste trecho está previsto para ser executado na margem direita do Rio Pinheiros, e segue pelo mesmo lado até a transposição do referido rio, localizada nas proximidades do Supermercado Extra, onde está prevista a implantação da Estação Panamby.

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

4. ATENDIMENTO ÀS EXIGÊNCIAS

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

Apresentamos abaixo a análise dos documentos emitidos pelo Metrô referente à solicitação da Licença Ambiental de Instalação – LAI para o Trecho 2A da Linha 17-Ouro, quanto ao atendimento às 55 (cinquenta e cinco) exigências constantes da LAP nº 01/SVMA:G/2011, informando se as mesmas foram consideradas atendidas, parcialmente atendidas, não atendidas ou não aplicáveis ao Trecho 2A.

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

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

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

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

Exigência atendida

O empreendedor apresentou na pág. 20 do RT-17.00.00.00/1Y7-018 (fls. 21 do P.A.) a Manifestação/154/CAIEPS/2011, onde aprova por unanimidade de votos o encaminhamento à CTLU, e solicita:

“1. Sejam apresentados os projetos das estações, subestação e pátio de manobras para verificação do atendimento aos parâmetros de uso e ocupação do solo, uma vez que estes não estão contemplados na Resolução SEMPLA CZ.122/86;

2. Seja consultada a CAEHIS quanto à implantação do trecho em ZEIS;

3. *Sejam observadas as diretrizes do Despacho SMDU.CPPU/156/2011;*
4. *Sejam observados os parâmetros de incomodidade referentes a cada localização pretendida, conforme quadros 2 anexos à parte III da Lei nº 13.885/2004;*
5. *Atenda as demais disposições legais pertinentes, em especial as Leis nºs 11.228/92, 13.885/04, Resolução SEMPLA CZ nº 122/86 e legislação complementar pertinente;*
6. *Demais exigências que aquela Câmara Técnica julgar necessárias”.*

Ressalta-se, que a referida manifestação foi subsidiada pela informação emitida pelo APROV-G, que analisou a Linha 17-Ouro (via elevada) de todo o traçado, no que diz respeito às categorias das vias e ao zoneamento (uso e ocupação do solo), estabelecidos na Lei Municipal nº 13.885/2004.

Além disso, foi apresentado o PRONUNCIAMENTO SMDU.CTLU/123/2011 (pág. 21, fls. 22 do P.A.), que declara não haver exigências adicionais referente à aprovação do empreendimento, e a INFORMAÇÃO SMDU.CTLU/021/2012 (pág. 23, fls. 24 do P.A.), onde foi informado que por ser considerado como infraestrutura urbana, foi autorizado o gabarito de 25m no trecho sobre o Viaduto Luís Eduardo Magalhães.

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

Exigência não atendida

O empreendedor informou que na travessia da Av. Major Silvío de Magalhães Padilha (Marginal esquerda do Rio Pinheiros) não há redes aéreas de infraestrutura.

No entanto pode ser observado no local a existência de linhas de transmissão na faixa da Empresa Metropolitana de Águas e Energia S.A. Assim, o empreendedor deverá apresentar projeto aprovado pelas concessionárias de energia responsáveis pelas linhas, com a solução da transposição da interferência, contendo manifestação quanto ao tráfego de trens e a segurança de seus usuários, no que se refere a emissão de ondas eletromagnéticas.

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

O empreendedor apresentou o Ofício P579 de 11/08/11 (fls. 32 e 33 do P.A.), 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

Foi apresentado o Ofício P579 de 11/08/11 (fls. 32 e 33 do P.A.) 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

O empreendedor apresentou os projetos referentes à inserção do traçado na área proposta, o perfil geométrico das vias e parte do projeto executivo de paisagismo.

Em relação à Subestação Panamby, é informado pelo Metrô que sua implantação não está prevista para esse trecho, devendo ser apresentada posteriormente.

6. Apresentar Requerimento de Consulta Prévia – RCP para os projetos complementares de prolongamento da Av. Perimetral e canalização do Córrego Antônio, 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

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

No entanto, foi solicitado no Relatório Técnico nº 025/DECONT-2/GTAIA/2013, a apresentação de Requerimento de Consulta Prévia referente ao projeto complementar do novo viário localizado na região do Panamby (entre a Marginal do Rio Pinheiros até o muro do Cemitério do Morumbi. Assim, o Metrô protocolou em 30/10/2013 o Requerimento de Consulta Prévia do empreendimento denominado “Viário Panamby-Cemitério - Intervenção Viária Panamby entre a Avenida Major Silvio de Magalhães Padilha (Marginal Pinheiros) e Rua Itapucá, no qual se encontra em análise no DECONT-2/GTAIA para emissão de RCP quanto à necessidade de licenciamento ambiental, constante no P.A. nº 2013-0.322.155-8.

Tendo em vista que a implantação dos Trechos 1B, 1D e 2A do monotrilho causarão interferências na ciclovia existente na margem direita do Rio Pinheiros, o Metrô protocolou ainda em SVMA na data de 01/11/2013 o Requerimento de Consulta Prévia do empreendimento denominado “Ciclovia Temporária – Margem Esquerda do Rio Pinheiros” (P.A. nº 2013-0.324.476-0), quanto a necessidade de licenciamento ambiental. Em resposta, a equipe técnica do DECONT-2/GTAIA emitiu em 14/11/2013 o RCP nº 024/DECONT-

2/GTAIA/2013 (fls. 38 a 41 do P.A. nº 2013-0.324.476-0) dispensando a implantação da ciclovia de licenciamento ambiental solicitando, no entanto, o atendimento de algumas exigências, que deverão ser respondidas no P.A. que trata do assunto.

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 não aplicável do Trecho 2A

Os questionamentos constantes nessa exigência estão sendo tratados no P.A. nº 2011-0.253.447-8 (Trecho 1A), P.A. nº 2012-0.329.133-3 (Trecho C), e P.A. nº 2012-0.352.170-3 (Trecho 1D) localizados na região da Avenida 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 2A

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

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

Exigência não aplicável ao Trecho 2A

O Trecho 2A, objeto desta análise, não possui intervenções em Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS.

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

Exigência atendida

O empreendedor apresentou por meio do Ofício P.565/11 (fls. 39 a 48 do P.A.), 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 (fls. 52 do P.A.) 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.

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

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-17.00.00.00/1Y7-018-Vol.1/3 referindo-se ao Anexo 02 (RT-17.00.00.00/1Y7-018-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– 018 – vol 1/3., são esclarecidos os questionamentos solicitados em Relatório Técnico nº 004/DECONT-2/2012 quanto às considerações de tendências indicadas nos Planos Regionais Estratégicos das Subprefeituras que delimitam as áreas de influência direta da Linha 17-Ouro; as taxas de previsão de demanda da Linha 17-Ouro para os anos de 2014, 2030 e 2060; intervalo de trens (headway) para a estimativa de demanda e inserção da 3ª via e aparelhos de mudança de via; e ainda esclarecimentos quanto ao cálculo de passageiros/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 mon trilho, 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 mon trilho por trechos, informando sobre a previsão da seqüência das intervenções propostas, inclusive as desapropriações e possíveis reassentamentos.

Exigência atendida

O empreendedor apresentou o cronograma de implantação do Trecho 2A onde foram informadas as atividades correspondentes e a previsão de execução de cada uma, com prazo estimado para período de obras até o final de 2016.

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 não atendida

O empreendedor informou que não existem redes aéreas de infraestrutura na travessia da Av. Major Silvio de Magalhães Padilha (marginal esquerda do Rio Pinheiros). No entanto, conforme mencionado nas considerações constante na exigência nº 2, pode ser observado no local, a existência de linhas de transmissão na área da Empresa Metropolitana de Águas e Energia S.A.

Quanto às redes subterrâneas, foi informado que o cadastro está sendo elaborado e será encaminhado posteriormente.

Diante disso, solicita-se que seja apresentado o cadastro das redes de infraestrutura aéreas e subterrâneas existentes no trecho, indicando as redes que sofrerão interferências.

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

Exigência não atendida

O empreendedor não apresentou o Plano de Realocação de Interferências alegando que será elaborado após o cadastro das redes de infraestrutura.

Solicita-se que o empreendedor apresente o Plano de Realocação de Interferências referente às intervenções previstas nas redes de infraestrutura aéreas e subterrâneas localizadas nas margens esquerda e direita do Rio Pinheiros.

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 atendida

O empreendedor informou na pág. 11 (fls. 685 do P.A.) que para a viabilização das obras do Trecho 1B, 1D e 2A será necessária a interdição da ciclovia localizada na margem direita do Rio Pinheiros por um período de 2 (dois) anos, entre as Estações Granja Julieta e Vila Olímpia da Linha 9-Esmeralda da CPTM.

Para atender a mobilidade dos ciclistas, o Metrô prevê a construção de uma ciclovia temporária localizada na margem esquerda do Rio Pinheiros, no trecho compreendido entre as Pontes João Dias e Cidade Jardim, sendo propostas ainda nas referidas pontes, adequações para acesso e transposição de ciclistas e pedestres sobre o Rio. Assim, foi protocolado em SVMA o Requerimento de Consulta Prévia solicitando análise quanto à necessidade de licenciamento ambiental para o empreendimento "Ciclovia Temporária – Margem Esquerda do Rio Pinheiros", onde foi dispensado de licença pelos técnicos do DECONT-2/GTAIA.

No entanto, de modo a acompanhar a execução da obra e conseqüentemente a operação da ciclovia provisória nesse trecho, o empreendedor deverá apresentar um Relatório contendo mapas de localização, documentos fotográficos, descrição de todas as intervenções executadas e informações quanto ao funcionamento da mesma.

Ao término das intervenções localizadas na margem direita do Rio Pinheiros, apresentar um Relatório contendo mapas, documentos fotográficos, descrição das atividades executadas e informações gerais referente à reconstituição da ciclovia existente.

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 o Ofício nº 033/11-SMT.ADJ.GAB emitido pela Secretaria Municipal de Transportes – SMT (fls. 76 a 82 do P.A.), 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 (fls. 76 a 82 do P.A.) 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 (fls. 84 do P.A.), 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 atendida

Conforme RT-17.00.00.00/1Y7-018- Vol.1/3, este Subtrecho 2A, que compreende 650 metros de extensão de Via elevada, não está previsto nenhum desvio de tráfego no local, pois a obra será realizada próxima a margem do Rio Pinheiros fora do canteiro central. Ainda conforme documento, se necessário deverá ser apresentado pela CET o plano de operacionalização que deverá ser aplicado pontualmente de acordo com as ações de implantação do empreendimento.

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 (fls. 93 do P.A.), 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 monorail, 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 não aplicável ao Trecho 2A

Esta exigência está sendo tratada no P.A. nº 2012-0.352.170-3 referente ao pedido de solicitação de Licença Ambiental de Instalação – LAI do Trecho 1D, correspondente às Estações Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Campo Belo (atual Água Espraiada), Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi.

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 2A

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 Espraiada 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:

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

a) Em edificações próximas à:

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

b) Locais sensíveis tais como:

Hospitais (tal como Hospital Sabóia);

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

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

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

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

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

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

Exigência atendida

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

28. 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. 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 – 011 vol 3/3, em Anexo 7 – Análise Previsional de Vibração e Ruídos, em relação à modelagem de vibrações por ocasião da operação do monotrilho em pontos críticos avaliados, os valores previstos são inferiores aos limites sugeridos para zonas residenciais de baixa densidade e não causarão desconforto aos moradores das edificações 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 Conformidade.

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

Exigência não atendida

O empreendedor informou que o processo de compensação ambiental do Trecho 2A, tratado através do P.A. nº 2013-0.078.176-5, está em andamento no DEPAVE e que assim que aprovado o Projeto de Compensação Ambiental – PCA e assinado o Termo de Compromisso Ambiental – TCA, serão apresentados 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

Foi apresentado anteriormente projeto preliminar de paisagismo. Os projetos paisagísticos ainda estão sendo elaborados e aguardam aprovação do Projeto de Compensação Ambiental – PCA, para compatibilização. Após finalização, serão apresentados ao DECONT.

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

Exigência atendida

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

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

Exigência atendida

O empreendedor já havia apresentado o Plano de Monitoramento de Avifauna no licenciamento ambiental do Trecho 1A. Pelo fato do Trecho 2A 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

O empreendedor apresenta no DE-17.04.04.00/1E1-001, Rev.0 o bloco 17053 de desapropriação. No entanto, segundo o empreendedor, para o trecho 2A apenas um imóvel deste bloco será desapropriado. Foi apresentada uma tabela com os dados do imóvel, tratando-se de uma área de 29.638,44 m² de propriedade da Eletropaulo Eletricidade de SP S/A e compromisso de compra por Golf Village Empreendimentos Imobiliários AS.

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

Exigência atendida

No RT- 17.00.00.00/1Y7-018 – Vol. 1/3 o empreendedor informa que, embora sempre que possível, desapropriar 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.

Para o trecho 2A foi apresentado o DUP nº 57.843 de 07/03/2012.

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

Embora não aplicável ao Trecho 2A, pois não haverão famílias desapropriadas, o empreendedor apresenta no Anexo 11 do RT-17.00.00.00/1Y7-018 – vol. 3/3 a Pesquisa de Caracterização Socioeconômica dos Desapropriados da Linha 17-Ouro.

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

Exigência atendida

Foram publicados até o momento para a implantação da Linha 17 – Ouro três Decretos de Utilidade Pública - DUP: 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, sendo este último, segundo o empreendedor, o que se aplica ao trecho objeto desta solicitação. Em análise ao referido DUP e ao DE-17.04.04.00/1E1-001 e é possível observar que a maior parte do Bloco 17053-17053A será destinada ao trecho 2B, e apenas um pequeno trecho após a travessia do Rio Pinheiros será utilizada na instalação do trecho 2A.

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

O empreendedor apresentou no RT-17.00.00.00/1Y7-018 – vol. 1/3, as etapas das ações de desapropriação que estão ocorrendo para a linha 17-Ouro. Para o trecho 2A não estão previstas desapropriações/ reassentamentos.

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

Exigência não aplicável ao Trecho 2A

O empreendedor informa que esta exigência ao é aplicável ao trecho 2A, uma vez que não estão previstas desapropriações ou reassentamentos. Para as ações de reassentamento que estão sendo executadas pelo Metrô para a Linha 17-Ouro, nas favelas Buraco Quente e Comando, estão sendo utilizados os recursos previstos no Decreto Estadual nº 57.777 / 2011. Quanto às desapropriações no perímetro da OUCAE, estas estão sendo conduzidas pela SEHAB e SPObras.

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

Exigência não aplicável ao Trecho 2A

O empreendedor informa que esta exigência não é aplicável ao Trecho 2A, uma vez que não estão previstas desapropriações ou reassentamentos

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

Exigência não aplicável ao Trecho 2A

O empreendedor informa que esta exigência não é aplicável ao subtrecho 2A, uma vez que não contempla áreas pretendidas para implantação de HIS.

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 não aplicável ao Trecho 2A

Não estão previstos reassentamentos neste Trecho da Linha 17-Ouro.

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 2A

O empreendedor informa que esta exigência não é aplicável ao Trecho 2A, uma vez que não há previsão de remoção de equipamentos sociais.

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 2A

O empreendedor informa que esta exigência não é aplicável ao Trecho 2A, uma vez que não contempla área prevista para implantação de HIS. Todavia esclarece que em relação a esta exigência, já foi protocolado na SEHAB o Ofício DM 07 juntamente com os projetos de adequações das HIS, e o Metrô aguarda manifestação 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 Manobras da Linha 17-Ouro, para o Parque do Chuvisco e Parque Linear da Av. Jornalista Roberto Marinho.

Exigência não aplicável ao Trecho 2A

A realocação dos equipamentos sociais localizados no Piscinão Jabaquara está sendo tratada no Trecho 1C da Linha 17-Ouro (P.A. nº 2012-0.329.133-3).

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

Exigência atendida

Não são previstas intervenções em equipamentos sociais na ADA do trecho 2A, todavia, o empreendedor apresenta, no RT 17.00.00.00/1Y7-018 vol. 1/3, impactos na fase de implantação e operação que podem vir a afetar equipamentos sociais localizados na AID do empreendimento, assim como medidas mitigadoras e de controle previstas.

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

Embora não aplicável ao trecho 2A, foi apresentada a Manifestação sobre o Projeto da Linha 17- Ouro, por meio do Ofício nº 0498/CONPRESP/2011.

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

Exigência atendida

Embora não aplicável ao trecho 2A, foi apresentada a Manifestação do CONPRESP sobre o Projeto da Linha 17- Ouro, por meio do Ofício nº 0498/CONPRESP/2011 e Manifestação do CONDEPHAAT sobre o Projeto da Linha 17- Ouro, por meio do Ofício CONDEPHAAT – 12/2011.

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

Exigência não aplicável ao Trecho 2A

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 2A

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 havia apresentado 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 Espraiada, 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.

No RT 17.00.00.00/1Y7-018 – vol. 1/3, foi apresentado no Anexo 12 – Relatório de Atividades – Comunicação Social e no Anexo 13 – Plano de Comunicação para a População e Atividade Econômicas. Segundo os empreendedores, as ações de comunicação e interação com os interessados são permanentes e estão sempre ativas, tanto no que se refere aos canais de comunicação para atendimento a dúvidas e reclamações, como no que se refere à realização de reuniões e atividades junto às comunidades.

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

Exigência atendida

O empreendedor informa no RT 17-00.00.00./1Y7-018 que Programa de Educação Ambiental está contemplado no Plano Básico Ambiental – PBA com 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 consta na exigência 30, resposta a esta exigência.

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 – PMS (Boletim de Dados Técnicos - BDT) disponível no endereço eletrônico

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

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

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

Exigência parcialmente atendida

Relatório de Complementações (RT-17.00.00.00/1Y7-027) em resposta ao Ofício no 1055/DECONT.G/2013 que encaminha o Relatório Técnico no 025/DECONT-2/GTAA/2013

Em complementação aos questionamentos 55.a), 55.b) e 55.c), foi apresentado o desenho DE-17.04.04.00/6E2-001 – Cadastro de Imóveis por Quadra – Blocos 17053/17053-A (Anexo 3), atualizando o previamente encaminhado (Desenho DE-17.04.04.00/1E1-001), contendo a área desapropriada e a delimitação do trecho 2A.

Como o Metrô possui posse do imóvel, todas as questões relativas ao gerenciamento desta área estão sendo tratadas internamente; exemplo disso é o “Relatório de Avaliação da Qualidade do Solo – maio/2013” (Anexo 3), cuja síntese encontra-se mais adiante.

Com relação à manifestação da CETESB quanto à intervenção prevista na antiga área da Eletropaulo (Bloco 17053-A), esta será encaminhada ao DECONT tão logo seja obtida.

Síntese do “Relatório de Avaliação da Qualidade do Solo – RT-17.00.00.00/1Y7-027” (maio/2013)

Este relatório é resultado dos estudos e serviços realizados referentes à avaliação da qualidade ambiental dos solos a serem escavados na região das obras do Trecho 2A da Linha 17 – Ouro para implantação dos pilares do monotrilho, conforme Manual de Gerenciamento de Áreas Contaminadas da CETESB e norma técnica da ABNT NBR 10.004/2004.

Todos os serviços foram desenvolvidos de acordo com o Contrato no ML17-0015/11 firmado entre a Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental e o Consórcio Monotrilho Integração (AG/CR Almeida) e com base nos estudos anteriores (Walm, 2011 e IC 9.00.00.00/1Y5-001 – Metrô).

As atividades foram executadas entre fevereiro e maio de 2013 e contemplaram a elaboração do Plano de Amostragem, a realização da coleta de amostras indeformadas de solo para caracterização química e de amostras pontuais de solo para ensaios referentes à NBR 10.004/2004 e a elaboração do relatório técnico.

A correlação dos pilares previstos com as áreas potencialmente contaminadas e contaminadas identificadas na Avaliação Preliminar da Linha 17 (Walm, 2011) resultou num total de 41 pilares a serem investigados (661 a 703). Cada amostra foi analisada para os compostos de interesse considerando a atividade potencial exercida e os resultados foram comparados com os valores orientadores de intervenção agrícola da CETESB. Nos casos em que for constatada contaminação, deverá ser feita nova amostragem nos mesmos pontos para a classificação dos resíduos conforme NBR 10.004/04.

A amostragem de solo a trado manual ocorreu entre os dias 26 e 27 de fevereiro de 2013, sendo que nenhum dos pilares estava inserido em áreas potenciais ou contaminadas. Todas as amostras foram coletadas na franja capilar, o que ocorreu entre 0,5 e 1,5 m em todos os pontos, e enviadas ao laboratório Controle Analítico Análises Técnicas Ltda..

Nenhum dos parâmetros dos grupos VOC, BTEX, PAH, TPH e PCBs foram quantificados nas amostras de solo analisadas. No grupo dos SVOC, alguns foram quantificados, porém em concentração abaixo dos valores de referência.

Nos grupos metais e nitrofenóis, clorofenóis e fenóis, foram observadas algumas concentrações que ultrapassaram o valor de prevenção, porém somente as amostras AC-17 – SM 700 e AC-17 – SM 702 apresentaram concentração de bário e chumbo acima do valor de intervenção agrícola da CETESB (2005). A atividade potencial associada é a disposição de material de desassoreamento do rio Pinheiros no subsolo do terreno.

Sendo assim, novas amostras foram coletadas nestes pontos para classificação segundo a NBR 10.004/04. Os parâmetros que foram encontrados em concentrações maiores que seus limites máximos do extrato solubilizado são: alumínio, chumbo e ferro para as duas amostras, além de cromo na amostra SM-700 e manganês na amostra SM-702.

As duas amostras foram classificadas como resíduos Classe IIA (não-perigoso e não-inerte), por não possuírem características de inflamabilidade, corrosividade, reatividade e patogenicidade e apresentaram concentrações acima do especificado no Anexo G nos resultados dos ensaios de solubilização.

Nenhuma das 13 amostras de pilares relacionadas às indústrias químicas foi considerada corrosiva com base na análise de pH.

Recomenda-se, para o gerenciamento ambiental futuro, que o solo removido dos pontos SM-700 e SM-702, devido à sua classificação como Classe IIA, seja segregado para destinação adequada, devendo este ser tratado como "material excedente contaminado". Deve ser apresentado o volume de solo a ser escavado e os funcionários serem orientados a utilizar EPIs adequados. O transporte e destinação final deverão ser feitos com a devida documentação para um aterro licenciado para receber este tipo de resíduo.

Para os solos removidos para a implantação dos demais pilares, deverão ser aplicados os procedimentos adotados para solos limpos.

Em análise às informações prestadas para o trecho em questão, apenas o Bloco 17053 será desapropriado, correspondendo a uma área total de 32.298,24 m² inserida parte no Setor 301 Quadra 070 e parte no Setor 170 Quadra 200, conforme desenho DE-17.04.04.00/6E2-001.

Em consulta aos arquivos técnicos deste GTAC, foi compilada a Tabela 1 a seguir com informações sobre as áreas que serão parcialmente desapropriadas da empresa Golf Village Empreendimentos Imobiliários SA.:

Tabela 1 – Informações obtidas nos arquivos do GTAC sobre as áreas que serão parcialmente desapropriadas

Matrícula	SQL	Área (m ²)	Empreendimento	P.A. de acompanhamento
199.609	301.070.0001-3	37.465,58	Golf 37	2013-0.208.200-7
199.610	301.020.0332-4	137.056,11	Golf 137	a ser autuado

Verifica-se ainda que a CETESB vem gerenciando a situação ambiental da área desde 2003, tendo emitido, dentre outros, os Pareceres Técnicos no 125/ESCA/05 e no 023/CAAC/13 que estabelece todas as medidas de intervenção e institucionais para a reabilitação da área, incluindo a implantação do Sistema de Drenagem de Gases sob as futuras torres e o recobrimento mínimo de 0,6 m de solo limpo em toda a área.

Sendo assim, para que o Metrô possa intervir no Bloco 17053, entende-se que este também deverá elaborar um Plano de Intervenção considerando o uso futuro a ser submetido à análise da CETESB. Somente após manifestação favorável deste Órgão Ambiental ao Plano de Intervenção será possível iniciar as obras neste local.

Vale lembrar que, para o empreendimento da Golf 37, a CETESB informou que o solo escavado deverá ser disposto na própria área ou em local externo mediante aprovação do órgão ambiental, o que se entende que o Metrô também deve atender por ocasião da implantação dos pilares do Monotrilho. Sendo assim, a conclusão do relatório RT-17.00.00.00/1Y7-027 quanto à adoção dos procedimentos para solos limpos dos solos removidos para a implantação dos pilares, deverá ser reavaliada para o Bloco 17053.

Ressalta-se que a Declaração de Responsabilidade do relatório "Avaliação da Qualidade do Solo – RT-17.00.00.00/1Y7-027 - maio/2013", apesar de devidamente assinada, não está direcionada à SVMA e deve ser reapresentada.

Para comprovar a posse do imóvel, o empreendedor deverá, no momento oportuno, apresentar a matrícula da área desapropriada e autuar, nesta SVMA, um processo administrativo para o acompanhamento da contaminação do solo que deverá ser gerenciada pela CETESB.

Diante do exposto, com exceção dos pilares do Bloco 17053, os demais podem ser implantados com acompanhamento técnico criterioso, conforme descrito na Instrução Técnica IC 9.00.00.00/1Y5-001. Caso sejam encontrados indícios de contaminação, como tanques enterrados, emanação de gases, etc., o fato deverá ser comunicado à SVMA/DECONT.

4.2. ATENDIMENTO ÀS COMPLEMENTAÇÕES CONSTANTES NO RELATÓRIO TÉCNICO Nº 025/DECONT-2/GTAIA/2013

Apresentamos abaixo a análise dos documentos emitidos pelo Metrô quanto ao atendimento dos 4 (quatro) pedidos de complementações constantes no Relatório Técnico nº 025/DECONT-2/GTAIA/2013, informando se os mesmos foram considerados atendido, parcialmente atendido ou não atendido.

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

O empreendedor deverá apresentar manifestação e anuência de IPHAN autorizando o início de obras no sub-trecho 2A, correspondente à Via elevada que se inicia após o Subtrecho 1B e encerra na Estação Panamby (exclusiva), após atravessar o Rio Pinheiros. 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).

Em tempo: O empreendedor apresentou no RT-17.00.00.00/1Y7-018 vol. 1/3 protocolo de 07/03/2013 de entrega do Relatório de Prospecção Arqueológica do Trecho 2 ao IPHAN.

Item atendido

O empreendedor foi solicitado a apresentar manifestação e anuência de IPHAN autorizando o início de obras no sub-trecho 2A, correspondente à Via elevada que se inicia após o Subtrecho 1B e encerra na Estação Panamby (exclusiva), após atravessar o Rio Pinheiros. 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).

Foi apresentado no RT-17.00.00.00/1Y7-018 vol. 1/3 protocolo de 07/03/2013 de entrega do Relatório de Prospecção Arqueológica do Trecho 2 ao IPHAN.

Em resposta ao Relatório de Técnico de Complementação nº 25/DECONT-2/GTAlA/2013, RT -17.00.00.00/1Y7-027, o empreendedor apresentou Ofício nº 0404/2013-GAB-IPHAN/SP de 14/05/2013, com a manifestação e anuência do IPHAN em relação às prospecções arqueológicas realizadas nas áreas de implantação do Trecho 2A, acolhendo o relatório de Prospecção Arqueológica. Conforme a orientação ratificada pelo disposto no Parecer Técnico 329/10 9ªSR/IPHAN/SP de 07 de outubro de 2010, deverá ser executado o Programa de Educação Patrimonial durante a fase de implantação do empreendimento, condicionando sua execução à Obtenção da Licença de Operação.

Sendo assim, o empreendedor deverá executar e cumprir integralmente o Programa de Educação Patrimonial de acordo com o Parecer Técnico 329/10 9ªSR/IPHAN/SP de 07 de outubro de 2010.

2. Foi publicado em jornal de grande circulação matéria onde consta que a área destinada à implantação da Subestação, Estação Panamby e novo viário será utilizada para a construção de empreendimento imobiliário "Golf Village". Solicita-se esclarecer essa questão, apresentando informações sobre a compatibilização dos dois empreendimentos, bem como mapa com a localização e utilização da área do DUP nº 57.843/2012 para o Trecho 2A. Incluir a localização dos pilares a serem implantados nesse trecho.

Item atendido

O empreendedor apresentou o projeto "Implantação de Via Elevada (Trecho 2A), onde consta a indicação da área a ser desapropriada para a construção do viário contida no DUP nº 57.843/2012.

Informou também que a área a ser desapropriada está localizada em área onde será implantado o empreendimento do Grupo Bueno Neto – “Parque Global”. Da área a ser desapropriada, apenas uma parcela de 30m de via elevada (sem a presença de pilares) será utilizada para a implantação do Trecho 2A.

Cabe destacar, que a implantação do novo viário localizado entre a Avenida Major Silvio de Magalhães Padilha (Marginal Pinheiros) e Rua Itapucá foi objeto de Consulta Prévia, conforme estabelecido na Portaria nº 80/2007 de SVMA, no qual se encontra em análise no DECONT-2/GTAIA para emissão de RCP quanto à necessidade de licenciamento ambiental (P.A. nº 2013-0.322.155-8).

3. Apresentar a manifestação favorável da Secretaria do Meio Ambiente – SMA para as intervenções do Trecho 2A no “Projeto Pomar Urbano” em ambas as margens do Rio Pinheiros.

Item não atendido

O Metrô informou que entrou em contato com os gestores do “Projeto Pomar Urbano” e que está sendo preparada consulta quanto à manifestação requerida. Assim que obtida a manifestação, será encaminhada ao DECONT.

4. Conforme solicitado na Informação Técnica nº 204/DECONT-2/GTAIA/2013 (fls. 642 do P.A.) e Ofício nº 823/DECONT-G/2013 (fls. 644 e 645 do P.A.) encaminhado ao Metrô, apresentar a Outorga do Departamento de Água e Energia Elétrica – DAEE de Direito de Uso ou Interferência, referente à transposição da via elevada do Trecho 2A da Linha 17-Ouro, de acordo com o estabelecido na Portaria DAEE nº 717/96.

Item atendido

O Metrô apresentou a Portaria do Superintendente do DAEE, de 06/11/13 (fls. 878 do P.A.), publicada na pág. 76 do Diário Oficial Poder Executivo de 7 de novembro de 2013, autorizando a intervir nos Recursos Hídricos na Avenida das Nações Unidas entre as Estações Morumbi e Granja Julieta da Linha 9-Esmeralda da CPTM, conforme abaixo relacionado:

- Travessia aérea ponte em concreto no canal do Rio Pinheiros;
- Proteção de Leito / Margem com gabiões tipo saco e tipo caixa no Canal do Rio Pinheiros.

Além disso, foi apresentado o “Relatório de Subsídio para Obtenção de Outorgas de Travessia e de Proteção de Leito do DAEE Linha 17-Ouro – Monotrilho – Trechos 1B, 1D e 2A” (fls. 890 a 914 do P.A.), onde constam informações referentes às proteções do canal, o detalhamento do projeto da Ponte Panamby e as obras complementares de proteção das estruturas da ponte.

4.3. Considerações Finais

Das 55 (cinquenta e cinco) exigências da LAP nº 01/SVMA.G/2011, 34 foram atendidas, 14 não aplicáveis ao Trecho 2A, 2 foram parcialmente atendidas e 5 não atendidas. Em relação às complementações solicitadas no Relatório Técnico nº 025/DECONT-2/GTAIA/2013, 3 foram consideradas atendidas e 1 não atendida.

Este Departamento entende que o empreendedor apresentou informações suficientes para o prosseguimento do licenciamento do Trecho 2A 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 2A

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. nº 2011-0.253.447-8), está isento de licenciamento ambiental no âmbito estadual.

Tendo em vista, que o período de funcionamento apontado pelo Metrô para os canteiros de obras (administrativo e de apoio) é de apenas 3 (três) anos, e considerando que a implantação do traçado do Trecho 2, está projetada em quase sua totalidade na região do Panamby e Morumbi (localizadas no lado esquerdo do Rio Pinheiros), o empreendedor deverá informar se serão necessárias instalações de novos canteiros de obras. Em caso afirmativo, deverá ser apresentado Requerimento de Consulta Prévia, conforme disposto na Portaria nº 80/2007 de SVMA, para análise do DECONT-2/GTAIA quanto à necessidade de licenciamento ambiental.

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

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

Cabe destacar, que durante a implantação do Trecho 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.

6. CONCLUSÕES

O objeto de solicitação da presente LAI, compreende a implantação do Trecho 2A, correspondente à via elevada que se inicia após o Subtrecho 1B, e encerra na Estação Panamby (exclusive) após atravessar o Rio Pinheiros, totalizando 650 metros de extensão. As informações apresentadas pelo Metrô possibilitaram a devida análise dos impactos ambientais, decorrentes da instalação do referido trecho, e a elaboração de 30 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 2A

O empreendedor deverá atender as seguintes exigências, relativas ao Trecho 2A, correspondente à via elevada que se inicia após o Subtrecho 1B, e encerra na Estação Panamby (exclusive) após atravessar o Rio Pinheiros, totalizando 650 metros de extensão.

1. Caso haja necessidade de novo canteiro de obras (administrativo, de apoio e industrial) para a implantação do Trecho 2, deverá ser apresentado Requerimento de Consulta Prévia, conforme disposto na Portaria nº 80/2007 de SVMA
2. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, a manifestação da EMAE, quanto à implantação do empreendimento.

3. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o projeto básico do cadastro de interferências das redes de infraestrutura aéreas e subterrâneas existentes no trecho, indicando as redes que sofrerão interferências.
4. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, o Plano de Realocação de Interferências referente às intervenções previstas nas redes de infraestrutura aéreas e subterrâneas localizadas nas margens esquerda e direita do Rio Pinheiros.
5. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, projeto aprovado pelas concessionárias de energia responsáveis pelas linhas, com a solução da transposição da interferência, contendo manifestação quanto ao tráfego de trens e a segurança de seus usuários, no que se refere a emissão de ondas eletromagnéticas.
6. 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.
7. 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.
8. Apresentar, em um prazo de até 60 dias a partir da emissão da LAI, o Projeto de Compensação Ambiental – PCA e o Termo de Compromisso Ambiental – TCA, relativos ao manejo arbóreo pretendido.
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, a manifestação favorável da Secretaria do Meio Ambiente – SMA, referente às intervenções previstas no “Projeto Pomar Urbano” em ambas as margens do Rio Pinheiros.
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, documento que ateste que a intervenção prevista no Bloco 17053 está sendo discutida em conjunto com o proprietário anterior, considerando as recomendações da CETESB.

13. Apresentar, no prazo máximo de 60 dias a partir da emissão da LAI, a Declaração de Responsabilidade do relatório RT-17.00.00.00/1Y7-027 (maio/2013) direcionada à SVMA.
14. 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.
15. Apresentar no relatório semestral o andamento da realocação das interferências para execução da obra com as respectivas aprovações das concessionárias.
16. Apresentar no relatório semestral um documento contendo mapas de localização, documentos fotográficos, descrição de todas as intervenções executadas e informações quanto ao funcionamento da Ciclovia Provisória situada na margem esquerda do Rio Pinheiros, no trecho compreendido entre as Pontes João Dias e Cidade Jardim.
17. Apresentar no relatório semestral o andamento das intervenções no Rio Pinheiros, com registro fotográfico e descrição das atividades. Apresentar ao final das obras a manifestação da EMAE em relação às condições de entrega da obra.
18. Ao término da implantação do Trecho 2A, apresentar um Relatório contendo projetos, mapas, documentos fotográficos, descrição das atividades executadas e informações gerais referente à reconstituição da ciclovia existente.
19. 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.
20. 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.
21. Implantar o projeto paisagístico.
22. 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.
23. Executar e cumprir integralmente o Programa de Educação Patrimonial de acordo com o Parecer Técnico 329/10 9ªSR/IPHAN/SP de 07 de outubro de 2010.
24. 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;

P.A. nº 2013-0.140.171-0

em 10/12/2013

Folha nº
a) _____

- 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
25. 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.
26. Apresentar os documentos comprobatórios da correta destinação dos solos removidos para a implantação dos pilares.
27. Apresentar cópia da matrícula do imóvel referente à área do Bloco 17053.
28. Os pilares do Bloco 17053 só poderão ser implantados com a autorização do GTAC após a apresentação da manifestação da CETESB quanto ao Plano de Intervenção previsto neste Bloco.
29. Realizar um acompanhamento técnico criterioso da escavação para implantação dos pilares, conforme descrito na Instrução Técnica IC 9.00.00.00/1Y5-001, visto que o fluxo inferido da água subterrânea é em direção ao rio existente, podendo deslocar uma possível pluma de contaminação lindeira ao trecho em questão.
30. Caso durante a escavação sejam encontrados indícios de contaminação, tanques enterrados, emanação de gases, etc., o fato deverá ser comunicado à SVMA/DECONT.

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)".

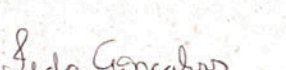

Eng.º MARIO R. J. FERRETTI
Especialista em Meio Ambiente
RF: 777.673 / CREA 600.566.691
Decont 21 / SVMA



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


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


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

São Paulo, 10 de dezembro de 2013.


Eng. Agron.º, IEDA LOPES GONÇALVES
Especialista em Meio Ambiente
RF: 793.481-5 / CREA: 5062732171
SVMA/DECONT-2


Eng.º RICARDO WALDER ELIAS 36
R.F. 663.975.5.00 / CREA 060102691E
DECONT / SVMA