



Atos do Executivo nº 1866401
Disponibilização: 14/01/2026
Publicação: 14/01/2026

PREFEITURA DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE E DO MEIO AMBIENTE DIVISÃO DE PLANEJAMENTO E APOIO AOS COLEGIADOS

Rua do Paraíso, nº 387 - Bairro Paraíso - São Paulo/SP

Telefone: 5187-0137

PROCESSO 6068.2021/0012475-1

Ata SVMA/CGC/DPAC Nº 149288633

Ata da Audiência Pública

Empreendimento: Ampliação do Shopping Tucuruvi (Metrô)

Dados da Reunião

Data: 07/01/2026

Duração: 45 minutos e 54 segundos

Local: Auditório Subprefeitura Santana / Tucuruvi

Participantes

Mesa Diretora:

- Liliane Neiva Arruda Lima – Coordenadora Geral – SVMA - CGC

Assessores:

- Neusa Pires – SVMA - Assessora
- Sergio Eduardo Hanashiro – SVMA - Assessor

Apresentadores:

- Adriana de Souza – HSI Malls Fundo de Investimento Imobiliário
- Tiago Cerchiari Fracchetta – TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes Ltda

Técnico:

- Juliano Formigoni – (Diretor) SVMA- CLA

Demais:

Vide Lista de Presença (149289928)

Transcrição Automatizada

Boa tarde a todos aqui presentes. Hoje nós estamos aqui na nossa audiência pública, referente à Companhia Metropolitana do Estado de São Paulo, sobre o HSI e

LAMIS, Fundo de Investimentos Imobiliários, responsável pelo estudo de EIV e RIV. Para começar, nós vamos fazer a composição da mesa. Eu chamo Juliano Formigoni, o nosso diretor da parte do CLA, Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, da cidade de São Paulo. Vou chamar a senhora Adriana Souza. Ela é superintendente de desenvolvimento da HSI. Vou chamar o Thiago Fachetta. É isso, Thiago? Se não for, você me corrige. É o arquiteto também aqui responsável que vai fazer a apresentação. Agradecendo a todos os comparecimentos aqui dos municípios presentes, que está sendo aqui, foi vinculado também e divulgado conforme a lei. Então, para início dos nossos trabalhos.

Boa tarde a todos presentes. Meu nome é Liliane Arruda, coordenadora da Coordenação de Gestão dos Colegiados, e estou representando o nosso secretário municipal do Verde e do Meio Ambiente, Rodrigo Ashiuchi, na qualidade de presidente do Conselho Municipal de Desenvolvimento Sustentável, CADES. Na data de hoje, dia 7 de janeiro de 2026, às 17h20, damos início ao trabalho da audiência pública referente ao Estudo de Impacto de Vizinhança e Relatório de Impacto de Vizinhança, referente ao empreendimento de ampliação do Shopping Tucuruvi Metrô. O presente estudo é tratado do processo administrativo SEI 6068-2021-0024751, sobre responsabilidade do empreendedor Companhia Metropolitana de São Paulo, Metrô, e HSI Malls Fundo de Investimentos Imobiliário, responsável pelo estudo. Dessa forma, a presente audiência pública tem o objetivo de discutir, esclarecer e recolher sugestões relacionadas ao referido Estudo de Impacto de Vizinhança e Relatório de Impacto de Vizinhança.

Informamos também que a presente audiência pública está sendo realizada presencialmente na Avenida Tucuruvi, 808, no bairro Tucuruvi, São Paulo, no auditório da Subprefeitura Santana Tucuruvi, aonde eles tiveram o prestígio de emprestar o auditório aqui para nós devido à audiência pública. Ressaltamos a todos e a todos presentes nessa audiência pública que é regida pela Resolução 177-CADES, de 2015. Informamos também que terão direito à fala as pessoas já inscritas no formulário on-line, no edital publicado no Diário Oficial, assim como também os inscritos presencialmente no auditório, na qualidade de manifestante. Para tanto, seguem os inscritos no formulário. Então, na parte on-line, não teve inscritos. Então, só se houver, precisamente, aqui, vier alguém, nós vamos colocar como manifestante, e terão direito à voz, tá? Então, assim, damos início aos trabalhos de formação de mesa, que eu já iniciei, já coloquei na parte da presença.

Então, vamos assim a parte dos minis currículos, tá? Que ficará como cateter de projetos, que ficará como cargos da Adriana. Isso, né, Adriana? Que é a parte do desenvolvimento de HIS, que é a apresentação do Estudo de Impacto de Vizinhança, Relatório de Impacto de Vizinhança. E o Tiago também vai estar apresentando. Está tudo ok já. Então, passando a parte do prosseguimento dos trabalhos, eu vou informar o mini currículo de cada um. Por favor, Adriana, e logo em seguida o Tiago, tá? Vocês trouxeram para a apresentação? Então pode pegar o microfone e já começar a fazer a apresentação, por favor.

Boa tarde a todos. Me chamo Adriana, sou superintendente de desenvolvimento da HSI, proprietária do imóvel do Shopping Metrô Tucuruvi. Minha formação é em Arquitetura e Urbanismo, estudei na Faculdade Católica de Santos. Me formei em 95. Desde 2022 eu estou na HSI, trabalhando com desenvolvimento imobiliário. A gente atua em vários segmentos, na verdade, corporativo, logístico, shopping center. A gente já construiu muita coisa nesse período enquanto eu estou lá. Tenho atuado bastante também com projetos de retrofit, que têm sido uma tendência nos novos empreendimentos de revitalização das cidades e tudo mais. A gente está fazendo um masterplan grande também de ampliação do Shopping Uberaba, que tem a ver com o segmento que a gente está tratando aqui hoje.

Antes de estar na HSI, eu trabalhei por mais de 10 anos numa gerenciadora de obras e projetos, na PlanService, onde ali eu conheci a HSI como cliente e venho tendo tido bastante contato, principalmente com aprovações e regularizações de projetos que fazem parte do desenvolvimento imobiliário. Acho que basicamente é isso.

Obrigada, Adriana. Tiago, por gentileza, seu mini currículo, por favor. Boa tarde a todos. Sou o Thiago, sou arquiteto, formado pela instituição Mackenzie, em 2008. Trabalho na TCC Engenharia desde 2009 e estou gerenciando tanto estudos de tráfego, estudos de projetos viários e estudos de impacto de vizinhança também. E, nesse caso desse estudo aqui da área, nesse estudo do caso do Shopping Metrô Tucuruvi, eu gerenciei uma equipe multidisciplinar responsável pelo Estudo de Impacto de Vizinhança, todos os aspectos que o Estatuto da Cidade nos obriga a estudar nesse tipo de análise. É isso aí. Obrigada, Tiago. Obrigada, Adriana, pelo seu mini currículo. Parabéns pelo desenvolvimento de vocês.

Então, para o prosseguimento dos trabalhos, informamos. Só pode ter desligação isso aqui um pouquinho para mim, por favor? Acho que tá tudo. Eu acho que vou ficar só um pouquinho pra cá, peraí. Obrigada. Pegando bem onde eu estou lendo aqui. Para o prosseguimento dos trabalhos, então, o edital referente a essa audiência pública foi publicado no Diário Oficial da Cidade de São Paulo nos dias 17, 18 e 19 de dezembro de 2025. Ademais, o referente edital também foi publicado no jornal de grande circulação, Jornal Valor, sob responsabilidade do empreendedor Companhia do Metropolitano do Estado de São Paulo, Metrô, nos dias 21, 20 e 22 de dezembro de 2025, na página C7. Confere, Adriana, por favor. Foi tudo publicado? Transparência? Obrigada. Em atendimento legal, foram enviados convites desta audiência pública para as seguintes autoridades.

Prefeito do Município da Cidade de São Paulo, procurador-geral do Município da Cidade de São Paulo, presidente da CETESB, secretário estadual do Meio Ambiente, presidente da São Paulo Urbanismo, presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego, coordenador de apoio de promotores do Meio Ambiente, procurador-geral da Justiça do Ministério Público do Estado de São Paulo, promotor da Justiça do Meio Ambiente, comandante da Guarda Civil Metropolitana, presidente da Câmara Municipal de São Paulo, a todos os vereadores da Cidade de São Paulo, deputados estaduais, a todos os deputados estaduais da Alesp, a todos os secretários municipais e aos 32 subprefeitos, principalmente ao subprefeito que é da base, que é da Santana Tucuruvi, o senhor subprefeito Magal.

Informamos também que foram enviados e-mails como convite em anexo para todos os conselheiros do CADES Municipal e o CADES também da Subprefeitura de Santana Tucuruvi, a qual administra o trecho da área de abrangência desse projeto, objetivo da presente audiência pública. Então vamos para a exposição do trabalho. Passamos, então, para a parte do empreendimento, da ampliação do Shopping Tucuruvi Metrô. Aí eu peço, então, por gentileza, que cada um de vocês tenha já os 30 minutos. Aí vamos organizar se começa pela Adriana ou pelo Tiago na parte da apresentação. Pela Adriana, então vamos dar início pela Adriana. Adriana, você tem 30 minutos e, logo em seguida, divide aí já com o Tiago. Obrigada.

Pessoal, a gente organizou nossa apresentação de forma a vocês saberem brevemente do que está acontecendo. Do que se trata a HSI. Na verdade, nós somos um fundo de investimento imobiliário que iniciou os trabalhos em 2006 no setor de real estate. Teve liderança de mercado desde então. Na verdade, a gente tem sido destaque no mercado da América Latina já há algum tempo. Em 2014, a gente começou a operar com crédito privado. Depois de 2019, em fundos imobiliários. E, depois, em 2020, em ativos financeiros. E a Alkia, que é aqui objeto dessa nossa conversa, que é administradora de shopping center, entrou para o nosso grupo em 2022. Nós estamos falando aqui, a HSI, na verdade, nós temos

muitos investidores globais e investidores locais. Isso faz com que a gente preste contas sobre todos os nossos trabalhos para todo esse povo. Isso não é pouca coisa. A gente sofre muitas auditorias constantes, diligências técnicas, jurídicas e tudo o que faz com que os nossos imóveis e as nossas operações sejam estritamente legais, tudo dentro de normas e tudo mais. Nós estamos aqui hoje muito por conta disso também. A gente tem que andar nessa régua, e é assim que a gente tem que fazer com todos os nossos ativos.

Falando um pouquinho aqui sobre o Shopping Metrô Tucuruvi. Ele é um shopping que foi inaugurado em 2013. Nessa época, nós não éramos proprietários do shopping ainda. Na verdade, esse shopping era da JHSF. Nós adquirimos esse shopping do grupo da JHSF, mas ele foi construído e inaugurado em 2013. A localização, na Zona Norte, a gente entende que é uma localização privilegiada. A gente está falando de uma concessão diária do metrô. Então, a estação do metrô já existia, a Jota construiu o shopping acima dessa concessão. Então, comercialmente, era muito interessante para a Jota e também para nós depois, quando a gente adquiriu esse shopping.

Aqui a gente tem alguns dados de área, são 33 mil metros quadrados de ABL. Tem fluxo superior a 20 milhões de pessoas no ano. Então, são números muito impactantes, na verdade, porque esse shopping tem esse fluxo grande de pessoas de passagem, mas também de usuários do shopping que acabam, por um motivo ou outro, não só por frequentarem o shopping, mas por ter esse fluxo do metrô, que acaba aumentando consideravelmente o público desse shopping. Aqui um pouquinho da localização.

A gente hoje está aqui fazendo audiência em frente, então está fácil de explicar. Estamos sobre o metrô, da estação do Tucuruvi. Essas são algumas das bandeiras principais que a gente tem no shopping, que são bandeiras bem importantes para o mercado de shopping center, de varejo como um todo. E aí a gente entra um pouquinho no histórico da regularização desse shopping. Aqui o que acontece? A gente fez uma linha do tempo para tentar ser minimamente didático sobre a regularização, a regularidade do shopping desde o início dele. Então, vamos lá: em 2005 foi firmado esse contrato de concessão de direito real de uso, que foi ainda com o Metrô do Tucuruvi, com a concessionária Consórcio Tucuruvi, que esse consórcio ainda era da JHSF à época.

Em 2009 e 2010, tiveram os primeiros alvarás emitidos para uma área de 118 mil metros de construção. Em 2013, eles tiveram a obtenção dos habite-se dessa área. Em 2014, a gente teve o primeiro TCA emitido, e aí já é para uma área maior do que a área do shopping, porque isso engloba uma área de implantação, que não só a área construída. Em 2015, houve o protocolo de um projeto modificativo, que é sobre esse protocolo que a gente trabalha até hoje. Esse protocolo é um projeto modificativo com ampliação de área construída. Então, o primeiro projeto que foi protocolado contemplava 154 mil metros aproximadamente de área construída. Comercialmente, a Jota entendeu que ele não era interessante à época e trocou esse projeto de 154 mil, passando a um projeto de 124 mil.

Ainda um projeto maior do que o que estava construído, por isso um projeto modificativo, mas já muito menor e já é muito próximo do que a gente tem hoje aqui no shopping. Próximo passo, vamos lá. Aí, sobre esse projeto de 124 mil, a gente já tinha um projeto do Verde, com uma contrapartida determinada de plantio e tudo mais, que foi feito em torno aqui na área do shopping. Na verdade, em 2016, esse projeto com esta área de 124 mil foi aprovado em SMT, e a partir dele vieram as contrapartidas viárias, que se tratam das ruas ao entorno do shopping e dos três terminais de ônibus, Terminais 1, 2 e 3, que interligariam com o metrô, melhorariam esse túnel e tudo mais, que é hoje a situação que a gente já tem construída aqui no

local.

Então, as contrapartidas, tanto de verde quanto viárias, elas foram determinadas a partir de um projeto de 124 mil que estava em análise protocolada em SMU desde então, pela JHSF, em 2015. Na sequência, a gente teve dois certificados de conclusão porque o shopping foi ampliado. Então, de 118 mil passou, na verdade, eles ampliaram para cima esse shopping e tiveram a emissão de habite-se novos para esta nova ampliação, que, mesmo assim, não atingiu aquela área maior do primeiro projeto.

Esses dois certificados são relativos. Tem dois certificados de conclusão aqui, que são do Terminal 1 e 3, que eram os terminais que foram feitos posteriores à construção do shopping. Desculpa, eu não expliquei isso. Junto com o shopping foi construído o Terminal 2 já, de ônibus, que fica na lateral superior do shopping.

Ficaram faltando duas contrapartidas, que seriam os outros dois terminais de ônibus que foram feitos a posterior. Neste momento, a HSI já tinha comprado o shopping. E aí, a partir daí, a regularização e a construção do que faltava já ficou sob nossa responsabilidade. Em 2019, então, a gente conseguiu ter a emissão do termo definitivo do TRAD, que é o recebimento do viário, com a conclusão dos terminais e do viário do entorno, que também foi concluído por nós. Em 2021, a gente protocolou, a pedido de SMU, tudo isso já. Vamos lembrar que tem um projeto lá protocolado desde 2015, que teve uma área maior, diminuiu, e sobre esse projeto de 124 mil o SMU continuou fazendo as suas análises e os seus pedidos. Aí, já nesse momento, ainda a Jota estava atendendo.

Porque, quando nós compramos o shopping, a responsabilidade da regularização ainda ficou com a JHSF. Isso, contratualmente, ficou vinculado a eles, obviamente, porque isso sugeria algum risco de negócio pra gente. E aí, em 2021, a Jota foi e protocolou este Relatório de Impacto de Vizinhança, que teria que fazer parte do processo de aprovação. Em 2023, a HSI, como já era proprietária, entendeu que essa aprovação precisava definitivamente andar e ser regularizada. A gente já tinha feito contrapartidas, a gente já tinha feito toda a nossa parte, e daí a gente tomou a frente 100% do processo, de todos os processos que estavam em andamento. E a Jota saiu completamente dos processos. O primeiro passo foi entender com o SMU o que nós precisávamos para regularizar aquilo que já estava aí.

Nesse tempo todo desse protocolo, teve mudança de zoneamento, mudança de legislação, muitas coisas aconteceram no decorrer desses anos todos que esse projeto estava protocolado. E aí a gente teve muitas conversas técnicas, com a ajuda de todo o time do DISMU. Vários técnicos se envolveram para nos ajudar a tornar o nosso shopping como ele estava, porque a gente não quer, não queria e não quer ampliar mais nada. A gente só quer que o que esteja aí fique regular e fique ok. Então, a gente conseguiu definitivamente, neste ano que passou, em 2024, chegar numa tabela de áreas, atender todas as leis, tudo certinho, para a área real que a gente tem construído hoje no shopping. Estamos falando de 123 mil metros. É uma área um pouco menor do que daquele projeto que foi dado a toda a contrapartida, que era 124 mil.

Um pouco menos de mil metros quadrados de diferença. Esse projeto foi validado pelo time de SMU. Na verdade, a gente está falando de GOMI, que é quem aprova definitivamente essa arquitetura. E aí o RIVI, esse RIVI que foi protocolado em 21, ele teve uma revisão, que foi uma revisão definitiva, que foi representando exatamente a arquitetura que está aí hoje, que está no projeto de arquitetura que a gente está querendo aprovar. A TTC, que é o Tiago que está aqui, vai explicar melhor sobre esse relatório. É autora desse projeto desde 2021 e fez essa última revisão.

E, portanto, por isso estamos aqui hoje. Quer dizer, a gente revisou e aí tudo ok. Isso passou para a Secretaria do Verde agora, que está lá com vocês, para que esse relatório seja avaliado.

Então, do que se trata tudo isso aqui? Na verdade, é um projeto modificativo com ampliação de área. Pensando a partir do habite-se que o shopping tem hoje, que são 109 mil metros. Então, a gente está falando de uma regularização de 109 mil para 123 mil, que são os projetos que estão lá. E é o RIV que o Thiago vai mostrar hoje para vocês, que, na verdade, representa também essas contrapartidas que já foram feitas e que a gente entende que já está mais do que superado por conta disso, por se tratar de um projeto maior. Foi pensado num projeto maior do que no final foi executado, que é o que a gente está falando hoje. Queria só mostrar um pouquinho.

O desenho não... a escala não ajuda porque é tudo absurdamente grande. Esse aqui é uma das folhas do nosso projeto de arquitetura que está lá para aprovar. Ele demonstra um pouco da ampliação. Esse tem aquele pontinho? Aqui. Não, mas tudo bem. Só queria mostrar aqui rapidinho, para a gente ter uma ideia. Tudo isso aqui é a implantação do metrô. E vai... nós estamos para cá, na verdade. Então, aqui está o Terminal 3, que é o do metrô. Aqui a gente tem o shopping center com o metrô embaixo. E daqui para cá a gente já tem a linha férrea e todo esse verde que está aqui. É o verde que foi feito em compensação para o shopping. Então, ele vai além da projeção do shopping, engloba toda a lateral da linha do metrô, até onde, até perder de vista, vamos dizer assim, mas, na verdade, em toda a área que era necessária para caber a compensação do verde.

Aqui a gente tem uma tabela de áreas que é impossível de ser lida. No RIV ela tem legível, enfim, todo o material que vocês vão receber. Este pavimento representa o último pavimento coberto de estacionamento do shopping. É sobre ele a nossa ampliação. Então, ele é o último pavimento coberto. Temos esse e um acima, que é o descoberto. Este pavimento, na verdade, aquela área que está para lá, meio verdinha aqui na nossa projeção, ela vai ser uma área de estacionamento, mas ela é computável.

Nós tivemos que deixá-la computável para que ela atenda a lei, mas ela não pode deixar de ser estacionamento. Enfim, são coisas que eu não preciso entrar tanto no detalhe assim para vocês, mas eu acho importante para vocês entenderem, principalmente quem vai analisar esse projeto. Pode achar isso meio estranho. Por que isso, né? A gente tem diferenças, algumas coisas na lei que a gente teve que respeitar entre elas, percentual de diferença entre a área computável e não computável, do que tinha aprovado antes e agora. Então, isso foi uma grande... o raciocínio não foi fácil de a gente chegar a esse projeto, nesse formato, para a gente conseguir regularizar. Essa área que está ali demarcada vai ser objeto de outorga.

Que, assim que o Verde aprovar, volta para a SMU, e o nosso próximo passo em SMU é o cálculo da outorga e o pagamento dela. Então, isso também é importante ressaltar para que isso não pareça que é alguma outorga de ampliação futura. Não é. É dessa área que a gente está falando aqui. Então, é sobre isso. A última página, a intenção era a tabela de áreas, mas eu acho que nem vale entrar tanto no detalhe, porque ela é bem complexa no final, mas a gente construiu essa tabela junto com o SMU para torná-la mais didática possível para quem de fato tem que entender, que são os técnicos. Então, qualquer dúvida, obviamente, a gente vai estar à disposição. Espero ter te ajudado. Conseguido. Vou fazer um resumo breve do que foi essa luta e dessa aprovação nesses tempos. É isso. Obrigada.

Obrigada, Adriana, pela sua apresentação. Foi muito bem explicado. E lembrando também que vocês trouxeram exemplares e estão à disposição da população aqui na sala do hall. Se tiver alguma dúvida, é só pegar os exemplares que vocês estão apresentando, está nos exemplares, só para deixar isso bem claro e deixar já

registrado também. Por favor, Tiago, agora é sua vez.

Então eu vou apresentar um resumo, na verdade, do EIV. É um documento extremamente extenso, mas eu vou passar aqui um pouco do que foi analisado em todo o Estudo de Impacto de Vizinhança. Então, primeiro enquadramento aqui, a gente tem... e aí o Estudo de Impacto de Vizinhança está atendendo o Estatuto da Cidade e a resolução do CADES. E é difícil avaliar os impactos da ampliação do empreendimento, não do empreendimento em si, é desse processo, como a Adriana falou, que é o processo de ampliação, de regularização do empreendimento. E aí a área é destinada principalmente ao estacionamento do shopping. Não é uma análise de ampliação, como a Adriana mesmo ensinou, estou repetindo isso aqui, de área computável adicional para uso do shopping, e sim essa regularização da área de estacionamento.

E o EIV analisou integralmente todos os itens exigidos pelo Estatuto da Cidade e, como análise completa mesmo do que o entendimento pode causar para a vizinhança. Então, o shopping, também repetindo um pouco, mas o shopping está localizado aqui em cima da Estação Tucuruvi do metrô, na Zona Norte de São Paulo. O empreendimento tem o uso comercial já consolidado, com atividades de comércio, serviço, lazer, entre outras atividades. E é um empreendimento que está ligado totalmente à rede de transporte de alta capacidade da cidade, com os terminais metropolitanos e municipais de ônibus. Então, ele é superatendido pela capacidade de transporte coletivo, que é extremamente importante para a cidade mesmo, para o empreendimento também, ter empreendimentos dessa forma, que estejam conectados a essa estrutura já existente da cidade.

Aqui também não vou entrar muito no detalhe, é um resumo do quadro de áreas que a Adriana comentou, mas a gente estava partindo de uma área existente regular de 108 mil, com um acréscimo de mais 10 mil de área... desculpa, 15 mil de área construída, indo para os 123 mil, é essa aquela coluna "construir" que é a que a gente está analisando aqui como impacto de vizinhança. E, dentro dessa área construída, eles têm 4.600, que são a área computável, exatamente a área da outorga que a Adriana comentou. E um quadro de vagas aqui também, resumindo, a gente tem 1.643 vagas de carro, além das vagas especiais e adicionais de PNE, motos, utilitários, caminhão, bicicleta, ambulância, táxi, tudo aquilo que a SMT pediu no processo de aprovação. É um polo gerador de tráfego, então ele passou pelo processo de aprovação normal de SMT, atendendo todas as exigências de SMT com relação à quantidade de vagas.

Agora um pouquinho com relação à área de influência de estudo. A gente dividiu a área de influência em duas para o Estudo de Impacto de Vizinhança: área de influência direta, compreendendo os distritos de Mandaqui, Tucuruvi e Santana, e área diretamente afetada, o Distrito Tucuruvi. E aí, aqui nessa imagem da direita, fica claro onde a localização do empreendimento é no coração do distrito. Então, como área de influência direta e área diretamente afetada, ele está bem no centro desse eixo, então comprehende ainda a área adicional aos 500 metros de raio, mas que a gente consegue ter uma abrangência importante da influência do empreendimento.

No bloco 2, inserção urbana, legislação e planos, o Shopping Tucuruvi está inserido... não dá para ver muito bem, mas é aquele ponto vermelho ali, numa área extremamente já consolidada, urbana, com um alto adensamento. Então, não é uma área que tem a necessidade de novas estruturas urbanas, ela já é consolidada, já é utilizada, é uma área já consolidada há muito tempo, na verdade, não é de agora, não é depois do shopping. E ele está num eixo estruturador. Isso confere para ele uma natureza importante para a questão de acessibilidade local, regional, na verdade. E aí comporta todo o empreendimento, comporta a ampliação dele, por

estar no eixo estruturador que tem essa questão do transporte de alta capacidade.

Falando um pouquinho em relação ao enquadramento urbanístico, o entendimento é de estar dentro do Plano Diretor. Ele está no eixo de estruturação e transformação urbana e também da Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, dentro da ZEU, que é uma Zona de Estruturação Urbana, onde tem um enquadramento que prioriza essa concentração de atividades urbanas associadas à infraestrutura de transporte coletivo, que garante para o empreendimento uma alta acessibilidade. E, com isso, o impacto é menor, exatamente por ter essa rede de transporte coletivo existente, ele acaba não atraindo tantas viagens individuais. O Plano Diretor está pensado para isso, para dar esse adensamento maior para essa área de estruturação e transformação urbana. Então, aqui a compatibilidade do empreendimento com os estudos, tudo foi levantado muito em detalhe, aqui é só um resumo, mas o empreendimento é compatível com o Plano Diretor, com a Lei de Uso e Ocupação do Solo, planos regionais, subprefeitura, Plano do Arco do Tietê e os corredores metropolitanos. Tudo isso o empreendimento está alinhado ou é compatível com o que a legislação vigente já está dizendo para o município que é importante para a população, então o empreendimento é compatível com todos esses instrumentos de planejamento.

Vou falar um pouco agora do diagnóstico ambiental, do meio físico. Então, o ambiente está integrado aqui numa área já extremamente consolidada. Tem o solo, tem um relevo do solo que não é uma área com relevo de muitas inclinações, ele está em um relevo... basicamente suave, as condições de clima são as condições urbanas do meio urbano, como São Paulo. Não tem também questões de clima que a gente possa dizer que sejam diferentes do resto da cidade. E a ampliação proposta não muda de forma significativa essas características locais.

Porque ela é uma ampliação, a parte de cima do shopping não está... tem afastamentos laterais, não tem nenhuma proposta de que impacte diretamente a construção dessa ampliação diretamente à população vizinha. Com relação ao ruído e à qualidade do ar, foram levantados vários pontos de inspeção de ruído. E o ruído aqui, o que foi constatado, ele está acima dos níveis aceitáveis para uma área urbana, mas isso já por conta da influência do sistema viário. O sistema viário é o grande impacto dentro de um tecido urbano consolidado. O sistema viário é o que causa grande impacto tanto no fluxo quanto na poluição. E aqui já é uma área que já tem esse trânsito bem consolidado, independente da ampliação do shopping ou não.

Então, não tem grandes impactos com relação ao ruído. E, com relação à qualidade do ar, o empreendimento está fazendo um incremento de estacionamento que não é um incremento que implique em novas viagens ao shopping, então isso não vai causar grandes impactos com relação à qualidade do ar. E aqui um resumo dos impactos associados à fase de implantação, que eles são controláveis e temporários na época da construção, como a Adriana falou já. Isso já foi construído, então, na época, a gente fez o estudo, a gente avaliou isso como impacto de obra e de operação. Com relação a esses impactos, alguns deles, como qualidade do ar e nível de ruído, eles poderiam ser sentidos de forma leve e temporária na obra, mas isso já não é mais sentido pela população, porque já houve a obra concluída. E, com relação à operação, isso não tem nenhuma diferença, nenhum impacto por relação ao clima. A ampliação não vai mudar o clima, não vai mudar a qualidade do ar, níveis de ruído, nenhuma dessas questões. Tudo com impacto considerado baixo e temporário durante a obra, ou nulo com relação à operação.

Agora, com relação ao diagnóstico socioeconômico e ocupação do solo, novamente, frisando que o empreendimento está inserido em uma área urbana já consolidada, que tem no seu entorno imediato boa parte com uso residencial, comércio, serviço, de média e alta densidade, que é compatível e de interesse do empreendimento e

da população. É interessante ter empreendimento com os usos propostos, isso é visto no local hoje, a quantidade de pessoas que usam e frequentam o shopping.

Então, a ampliação proposta em si não altera nada nessa questão do padrão de uso do solo, exatamente por ser um acréscimo de área de estacionamento. Ela não vai mudar a dinâmica urbana. E, aqui, falando um pouquinho dessa questão do uso do solo, é um local com adensamento populacional elevado, perfil urbano consolidado. A infraestrutura urbana já é presente, não tem necessidade de acréscimo. A vulnerabilidade social é baixa, média, e a oferta de serviços é ampla na região. E, aqui, falando um pouquinho da paisagem urbana, foram feitos levantamentos, como dinâmica demográfica, vegetação, gabarito de altura da vizinhança. O mapa isométrico de toda a ADA, então tudo isso mostrando que essa ampliação não está interferindo em nada na situação existente, não causa impacto negativo à vizinhança.

Com relação ao sistema viário e mobilidade urbana, novamente, colocando que o empreendimento está sobre a estação do metrô de alta capacidade, além dos terminais de ônibus urbanos. A gente tem aí 58 linhas de ônibus na época do estudo, isso pode ter sido um pouco alterado, mas, na época das análises, 58 linhas de ônibus na ADA, sendo 17 linhas metropolitanas e 41 linhas municipais da SPTrans. E isso confere uma elevada acessibilidade regional, reduzindo a dependência do transporte individual motorizado, que é o que a gente vê exatamente com o público usuário do empreendimento. Pela ampliação do shopping ser especificamente na área de estacionamento, ela não altera o mix de uso, não acrescenta áreas que possam atrair novos usuários. Então, a gente entende que o empreendimento não vai atrair, essa ampliação não vai atrair novas viagens, acaba reduzindo e, na verdade, anulando o impacto dessa ampliação no sistema viário.

De qualquer forma, foram feitas contagens de tráfego, foram feitas simulações de tráfego para avaliar a situação do empreendimento, os níveis de serviço da região de entorno e avaliar a situação atual do sistema viário. Como eu comentei, não há geração de tráfego, ela é nula. A capacidade viária está sendo mantida, não está tendo nenhuma alteração de redução de vias com essa ampliação proposta. Então, com isso, a alteração do nível de serviço também é nula. E o transporte coletivo, a oferta dele é enorme na região, então tem capacidade suficiente para absorver a demanda do empreendimento. E os acessos veiculares também é importante comentar que os acessos veiculares permanecem os mesmos, são compatíveis com o sistema viário local existente.

E, com a operação atual do empreendimento, não está tendo nenhuma modificação com relação aos acessos veiculares do empreendimento. Avaliação de impacto e medidas mitigadoras. Então, para a gente fazer uma matriz de impacto, eu vou estar, de forma resumida aqui, mas a gente analisou em três fases diferentes: fase de planejamento, implantação e operação, com alguns atributos de impacto: natureza, probabilidade, prazo, abrangência, forma de interferência, duração, magnitude, reversibilidade, grau de resolução e significância, para cada um desses impactos, para cada um dos itens, para cada uma dessas fases. E quais seriam os tipos de medidas mitigadoras: preventivas, corretivas, compensatórias ou potencializadoras. E aqui é uma matriz resumo, bem resumida mesmo do que está no relatório, mas a gente tem os meios físico, urbano, mobilidade, socioeconômico e alguns aspectos avaliados, todos dentro do que pede o Estatuto da Cidade, como qualidade do ar, ruído, solo, drenagem, uso e ocupação do solo, paisagem urbana, infraestrutura, geração de tráfego, estacionamento, transporte coletivo, empregos e atividades econômicas. Tudo isso foi avaliado. E o que a gente tem aqui, alguns impactos na fase de obras que foram sentidos, de natureza negativa, outros na fase de operação, positivos, principalmente com relação à operação do empreendimento,

mas sempre com uma magnitude baixa ou nula. Principalmente nesses negativos, a gente está falando aqui da ampliação do estacionamento, então o impacto é bem baixo mesmo e nulo em alguns casos. E algumas medidas de controle, principalmente com relação à qualidade do ar e ruído, poderiam ter sido implantadas na época da implantação dessa ampliação. A gente entende que as medidas mitigadoras de controle ambiental propostas são compatíveis com o porte, principalmente com relação a controles de ruído e poeira na época da construção.

E, durante a fase de ampliação, a operação não identificou necessidade de medidas mitigadoras adicionais, aquelas já implantadas pelo empreendedor. Falando novamente das ampliações, das contrapartidas, elas foram feitas com base já no projeto maior, então já de 124 mil metros, a área agora vai para 123 mil metros, então a gente entende que as contrapartidas já estão compatíveis com o entendimento nessa situação atual. E, como síntese de tudo do relatório, a gente entende que a vizinhança do shopping não vai sofrer impactos com essa ampliação, principalmente porque a gente está falando de uma ampliação dos estacionamentos. Então, não vai ser sentida nenhuma forma de impacto, principalmente na operação do empreendimento, ter esse acionamento ampliado. E alguns impactos que a gente observou seriam na fase de implantação, que são temporários, que já foram sentidos, já foram superados aí dentro da qualidade de vida da vizinhança.

Concluindo, o empreendimento é compatível com a vizinhança. Não acarreta impactos negativos com relação a essa vizinhança do empreendimento. A gente atendeu aqui de forma integral os itens exigidos no Estatuto da Cidade. O empreendimento em operação já está inserido em uma área urbana consolidada. A ampliação é focada em organização da demanda de estacionamento. Os impactos que tiveram foram de baixa magnitude, temporários, principalmente por conta da obra. E o empreendimento é compatível com a infraestrutura urbana e de mobilidade existente. E, com isso, eu encerro aqui minha apresentação do Estudo de Impacto de Vizinhança e estou aberto a dúvidas, se vocês tiverem alguma manifestação.

Obrigada, Tiago. Obrigada, Adriana. Foi uma belíssima apresentação, foi muito bem explicada. Então, estão de parabéns. Então, damos início à continuação da nossa audiência pública. A pode desligar, o apoio aqui nosso.

Obrigada. Então, não houve nenhuma parte dos manifestantes referente a perguntas, tanto para o Tiago quanto para a Adriana. Tá, então passamos para a próxima etapa da nossa audiência pública.

A próxima etapa já é a parte do encerramento. Só vou fazer uma correção na sua apresentação, Thiago, que ali está marcado a Resolução CADES 177 de 2005. O correto é 2015. Então é só essa correção que eu vou deixar gravado para a correção aí do slide de vocês que foi apresentado. E, devido também à transcrição da sua fala, a gente vai deixar essa parte já formalizada e corrigida, tá bom? Então, antes de encerrar, eu vou passar a palavra ao nosso Juliano, para ele dar a sua parte de encerramento, para formalizar também que ele está aqui presente conosco na parte presencial.

Obrigada, só um minutinho.

Boa tarde a todos. Eu queria agradecer a presença de todos e a apresentação de vocês. Obrigado. O CADES vai fazer a transcrição e volta para análise dos técnicos o RIV.

Obrigada, Juliano, pela sua explicação. Então, damos por encerrado com a finalização de todos os procedimentos conforme as disposições contidas na Resolução CADES 177, de 2015, com a parte do auditório, com banner, com a parte

presencial, tá todos ok, e também com a parte impresso que vocês deixaram aqui para a população estar verificando. Então, já está de parabéns. Então, damos como encerrada a presente audiência pública, realizada na data de hoje, 7 de janeiro de 2026, iniciada às 17h22, com término às 18h. Muito obrigada.

São Paulo 07 de janeiro 2026

Sergio Eduardo Hatsumura Hanasiro
Coordenador (em Substituição)
SVMA/CGC



Sergio Eduardo Hatsumura Hanasiro
Coordenador(a) I
Em 13/01/2026, às 13:26.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **149288633** e o código CRC **E9311B6A**.
