

PROJETO DE LEI N.º 501 DE 1996



GABINETE DO GOVERNADOR
DO
ESTADO DE SÃO PAULO

Publique-se Inclua-se em pauta por cinco sessões 07/08/1996 RICARDO TRÍPOLI - Presidente

São Paulo, 6 de agosto de 1996.

A-nº 67/96

P.S. N.º 01 PROJ. 5451

Senhor Presidente

Recebido em 06/08/1996 Ysaías de Almeida 06/08/1996

Tenho a honra de encaminhar, por intermédio de Vossa Excelência, à elevada deliberação dessa nobre Assembléia, o incluso projeto de lei que autoriza o Poder Executivo a adotar as providências necessárias para a construção da segunda pista da Rodovia dos Imigrantes.

Uma das metas prioritárias de meu Governo, enunciada quando, ao assumir o mandato, apresentei-me ao povo de nosso Estado e a essa ilustre Casa de Leis, consiste em dotar o Estado de um sistema de transporte rodoviário mais eficiente, apto a incrementar o desenvolvimento econômico e a promover a melhoria das condições de vida da população.

Para atingir esse objetivo, a Administração, cumprindo as diretrizes do programa de atuação governamental na área dos transportes, vem implementando vários projetos de restauração e de duplicação de estradas, contando, nesse passo, com a participação da iniciativa privada, de maneira a propiciar a modernização da malha rodoviária e, em consequência, sua utilização com plenas condições de eficiência, rapidez e segurança.

Nesse quadro, cabe destacar a extrema relevância, para o desenvolvimento econômico e social do Estado e para a própria economia nacional, do complexo viário denominado Sistema Anchieta/Imigrantes. Trata-se de um dos mais importantes corredores de exportação do País, ligando ao Porto de Santos parques industriais de notória magnitude e em processo constante de crescimento. Além do transporte de cargas, o Sistema é utilizado, diariamente, por trabalhadores e estudantes e, em determinadas épocas do ano,

ENTREGUE A ESSA CASA DE LEIS
- 6 ADO 1719 55 015884



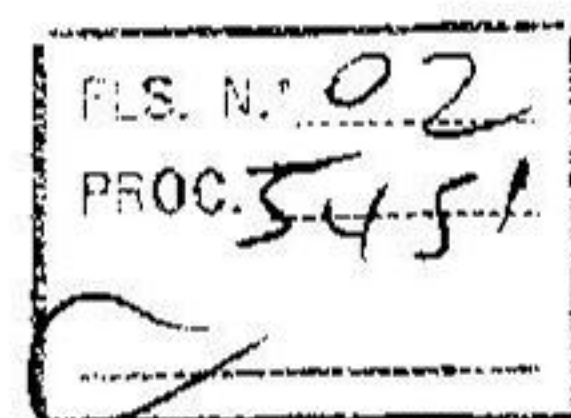
PROTOCOLO	
REGISTRO GERAL LEGISL.	
5451	de 08/108/1996
Assinatura	14
SS.	

IMPRESSA OFICIAL DO ESTADO S.A. IMESP



GABINETE DO GOVERNADOR
DO
ESTADO DE SÃO PAULO

- 2 -



por grande número de turistas, que buscam o lazer na orla balneária, em contínua expansão.

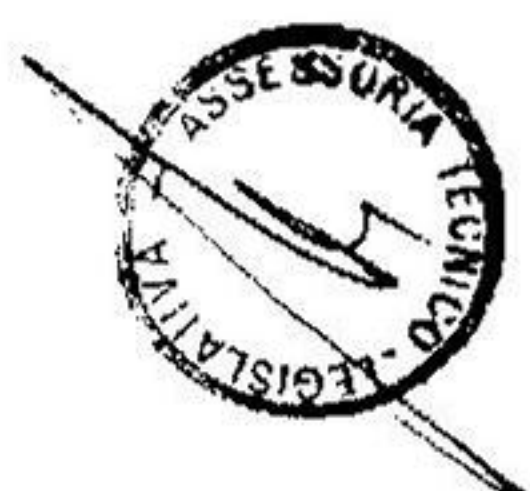
Ocorre que a Rodovia dos Imigrantes, dotada de uma única pista, não atende, de maneira adequada, à demanda de tráfego, sempre crescente à vista do desenvolvimento da economia e do turismo.

Torna-se, nessa perspectiva, imperiosa a adequação da estrada às exigências atuais de uso. Para isso, é imprescindível realizar sua complementação, construindo-se a segunda pista, ou seja, a pista descendente, já prevista, aliás, quando a rodovia foi concebida, em seu projeto original, constituindo antiga aspiração da comunidade.

Tendo em vista as características da área de influência do empreendimento, foi realizado, conforme exigido pelo ordenamento jurídico-constitucional, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) que contém, em seus pontos essenciais, a análise das repercussões do projeto sobre o meio ambiente, a definição das medidas mitigadoras, recomendadas para a minimização dos impactos ambientais negativos, e, ainda, a identificação dos programas de acompanhamento e monitoramento desses impactos, tanto positivos como negativos.

As conclusões desse Estudo estão condensadas no respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) e foram aprovadas pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente, conforme Deliberação CONSEMA 38/89, peça que acompanha a presente proposta legislativa, de modo a propiciar aos ilustres membros desse Parlamento o pleno conhecimento dos aspectos técnicos e das repercussões econômicas, sociais e ambientais do empreendimento.

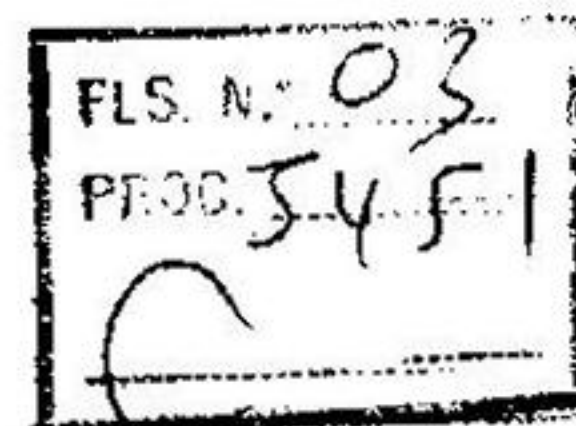
Cabe ressaltar que a adoção do elenco de medidas mitigadoras dos impactos ambientais negativos e dos programas de monitoramento aprovados pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente assegurará a construção da rodovia em condições aptas a evitar danos significativos aos





GABINETE DO GOVERNADOR
DO
ESTADO DE SÃO PAULO

- 3 -



ecossistemas, afastando-se, em consequência, risco de degradação relevante do meio ambiente e que possa gerar situação permanente de desequilíbrio ecológico.

Eis porque, tendo em vista proposta a mim encaminhada pela Secretaria dos Transportes, fundada na mencionada Deliberação CONSEMA, estou solicitando a esse Parlamento autorização para adotar as providências necessárias para a duplicação da Rodovia dos Imigrantes, medida inadiável e que se reveste de indiscutível interesse público, ante os incontáveis benefícios que trará para o desenvolvimento social e econômico de nosso Estado.

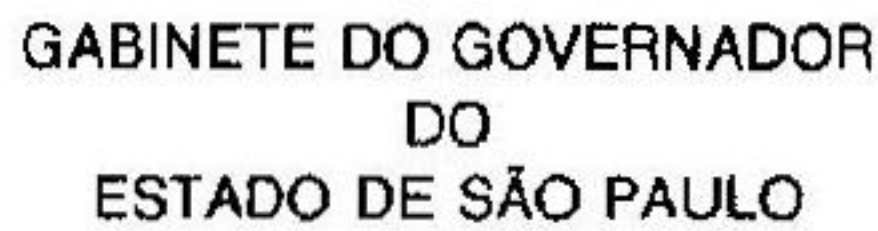
Observo, finalmente, que a obra não acarretará encargos financeiros para o erário, uma vez que deverá ser objeto de concessão à iniciativa privada, de acordo com o Programa instituído pelo Decreto nº 40.000, de 16 de março de 1995.

Expostas, assim, em suas linhas fundamentais, as razões que motivaram a apresentação do projeto, submeto o assunto ao exame dessa augusta Casa de Leis.

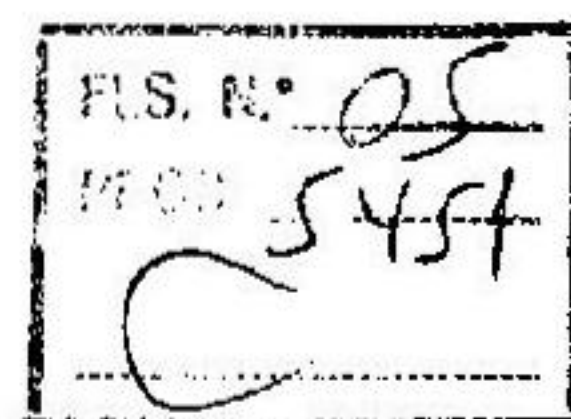
Reitero a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.


Mário Covas
GOVERNADOR DO ESTADO

A Sua Excelência o Senhor Deputado Ricardo Trípoli, Presidente da Assembleia Legislativa do Estado.



IMPrensa Oficial do Estado S.A. IMESP



GABINETE DO SECRETÁRIO

DELIBERAÇÃO CONSEMA 038/89
DE 8 DE DEZEMBRO DE 1989
47ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Para efeito de instruir o projeto de lei a ser encaminhado pelo Governador do Estado de São Paulo à Assembléia Legislativa, com o objetivo de obter a autorização para a construção da segunda pista da Rodovia dos Imigrantes, o Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA, na sua 47ª Reunião Ordinária, aprova as conclusões do EIA/RIMA do empreendimento e as exigências e recomendações do Parecer Técnico da Secretaria do Meio Ambiente-SMA, abaixo relacionadas :

EXIGÊNCIAS - MITIGAÇÃO DOS IMPACTOS PREVISTOS

I - FASE DE CONSTRUÇÃO

1. Redução da Interferência da Obra na Circulação Viária do Sistema Anchieta - Imigrantes .

Deverá ser elaborado um plano para o fluxo dos caminhões, de forma a minimizar sua interferência sobre o tráfego normal do Sistema, evitando agravar ainda mais as suas condições de fluidez nos períodos de pico.

2. Aproveitamento da Infra-estrutura Existente.

a. Estradas de Serviço

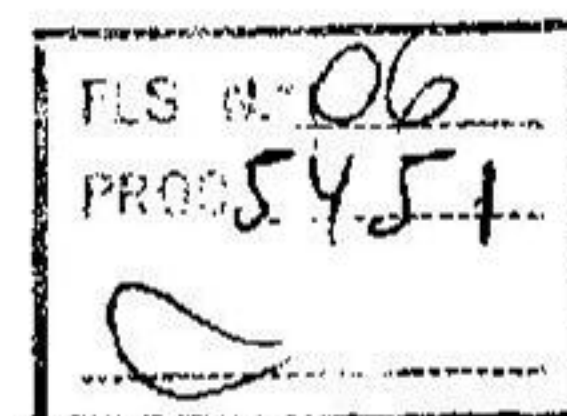
As estradas de serviço existentes no local deverão ser reaproveitadas na construção da nova pista.

As demais obras de infra-estrutura, ao contrário do recomendado no EIA/RIMA, deverão localizar-se fora da área do Parque Estadual da Serra do Mar, conforme indicado abaixo.



SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE

GABINETE DO SECRETARIO



b. Área para Britagem da Rocha a Ser Utilizada na Obra

O DERSA deverá estabelecer acordo com o proprietário da pedreira O. Ribeiro (e também com outras empresas do ramo), cujo interesse em receber, armazenar e processar o material rochoso, encontra-se consubstanciado em correspondência anexada ao Estudo de Impacto Ambiental, de forma a realizar esses serviços. Esse procedimento propiciará a redução do volume de ruído produzido durante a obra, assim como permitirá a aspersão do material particulado com água, no local de britagem, evitando-se sobrecarregar cursos d'água e canais de dragagem natural, tanto na serra quanto na região de manguezais da Baixada.

c. Área para Bota-Fora (Bolsões 7, 9 e A6 - Cubatão)

O material de 1º e 2º categoria deverá ser aproveitado para obras de aterro no litoral, conforme indicado em correspondência entre o DERSA e a Prefeitura de Cubatão, nos Bolsões 7, 9 e A6, próximo aos trilhos da FEPASA. O aterro dessas áreas deverá ser precedido de projeto específico a ser analisado pelo Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-SMA, de forma a evitar que o manguezal do entorno seja afetado pelo fenômeno de assoreamento. A obra de aterro não poderá ser iniciada sem a aprovação da SMA, e o resultado final deverá ser o de deixar a área em condições de uso para urbanização.

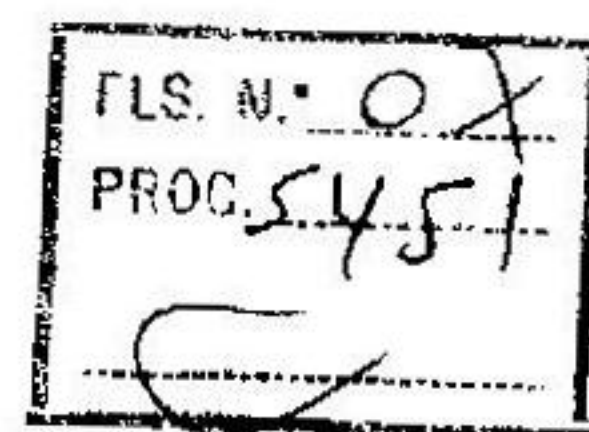
d. Usina de Asfalto (Planalto)

Em virtude do alto grau de toxicidade das emissões gasosas dessa atividade, sua localização deve ser melhor estudada, não se podendo aceitar sua localização na área utilizada para obras de reparo do Sistema Anchieta-Imigrantes. A usina deverá ser transferida para a região do Planalto, e sua instalação (localização e normas de funcionamento) submetida à apreciação da CETESB



SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE

GABINETE DO SECRETARIO



para fins de licenciamento.

e. Alojamento para Operários (Planalto)

O alojamento deverá ser localizado no Planalto, com o intuito de evitar que os trabalhadores da obra sejam absorvidos pela população dos Bairros Cota, assim como de não provocar a utilização de áreas inadequadas na baixada litorânea. Sua instalação deverá adequar-se à legislação relativa à proteção dos mananciais da Grande São Paulo, e aprovada pela CETESB e EMPLASA.

As áreas atualmente utilizadas pelo DERSA ou empreiteiras, em apoio aos serviços de manutenção do Sistema Anchieta-Imigrantes, deverão ser desativadas e submetidas a um programa de recuperação e reintegração à vegetação circundante, de acordo com diretrizes a serem fornecidas pelo Instituto Florestal. O DERSA deverá apresentar ao Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-SMA, cronograma de recuperação dessas áreas, antes do início da construção da nova pista.

f. Viveiro de Mudas

Ao contrário do indicado no EIA/RIMA e complementações posteriores, deverá ser instalado um único viveiro para produção de mudas. Esse equipamento localizar-se-á na Baixada Litorânea, junto ao Núcleo Pilões do Parque Estadual da Serra do Mar.

O viveiro deverá ser constituído, operado e administrado pelo Instituto Florestal, e seus custos deverão ficar a cargo do DERSA, que repassará os recursos necessários àquele órgão através de Convênio.

Por esse convênio, o Instituto Florestal obriga-se a fornecer mudas e sementes na quantidade e qualidade necessárias à recomposição da vegetação afetada pelas obras durante todo o período de construção da estrada, até a con -



clusão desses trabalhos.

Pelo mesmo convênio, o DERSA se responsabilizará pelo trabalho de replantio das encostas. Após a conclusão do replantio, cessa o convênio e a fiscalização das condições ambientais da região passa a ser de integral responsabilidade do Instituto Florestal e, quando couber, da Polícia Florestal.

Os recursos acima mencionados devem ser suficientes para no mínimo garantir:

- compra e instalação dos equipamentos necessários;
- contratação dos seguintes funcionários: 02 engenheiros florestais; 04 auxiliares agropecuários; 20 trabalhadores braçais; 04 operadores de máquinas; 03 vigias.

Após o término da obra, o viveiro passará a ser de inteira responsabilidade do Instituto Florestal, que o manterá em operação para fins de fornecimento de mudas em atendimento à demanda regional, além dos programas de recuperação da encosta da Serra do Mar elaborados pela SMA.

3. Métodos Construtivos.

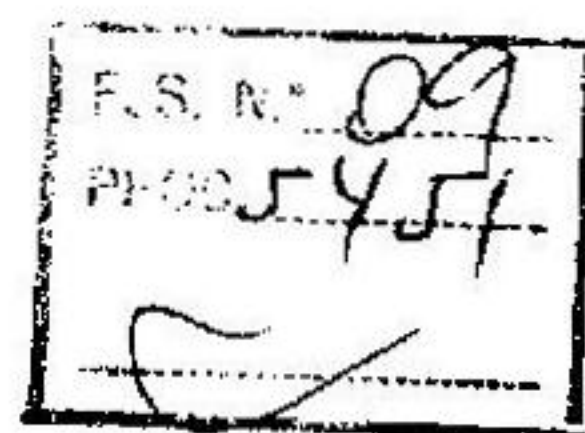
Todas as áreas submetidas a desmatamento e/ou movimentação de solo devem receber tratamento adequado visando proteger os mananciais hídricos atravessados pela duplicação (nascentes e rios).

As principais exigências são:

- a. proteção contra erosão dos taludes da rodovia e encostas naturais para evitar a contaminação e assoreamento dos cursos d'água;
- b. sistema de drenagem superficial adequado;
- c. instalação de estruturas retardadoras;
- d. a cobertura das áreas de solo expostas através de um sistema de proteção superficial adequado, complementado pela instalação de um sistema de drenagem superficial, que deverá ser iniciada assim que a construção atinja os limites previstos para o local (corte ou aterro);
- e. os procedimentos de estocagem do solo orgânico, proteção das encostas e as

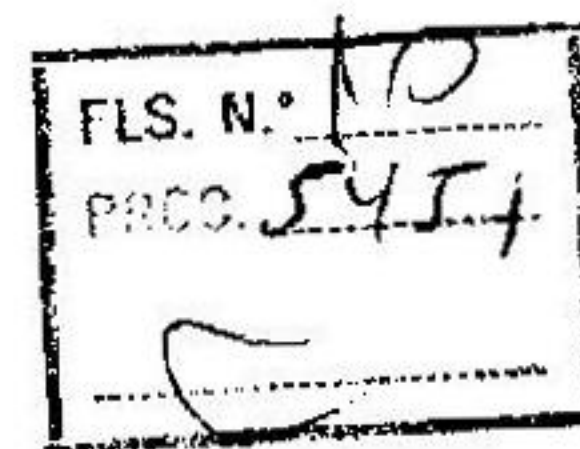


SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE



GABINETE DO SECRETÁRIO

- restrições de desmatamento, deverão ser acompanhadas por dois técnicos do Instituto Florestal, designados para esse fim. Esses técnicos deverão elaborar relatórios bimestrais do andamento dos trabalhos, a serem apreciados pelo Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-SMA, e terão seus salários pagos pelo DERSA mediante convênio;
- f. em épocas secas, deverão ser utilizados carros-pipa para impedir a formação excessiva de poeira, através da umectação do solo;
 - g. o desmatamento ao longo da rodovia deverá ser limitado à faixa estritamente necessária à execução do empreendimento. A faixa a ser desmatada deverá ser controlada topograficamente, através de marcos superficiais. O material resultante do desmatamento deverá, sempre que possível, ser aproveitado na construção da própria estrada;
 - h. o desmatamento deverá ser feito por método manual ou moto-serra, com orientação da queda das árvores voltada para o leito da estrada. Deve ser proibido o uso do fogo sob quaisquer condições;
 - i. todas as áreas desmatadas e ocupadas temporariamente pela obra deverão receber condições para a regeneração da vegetação natural, através do estímulo aos estágios sucessionais ou pelo plantio de espécies da região. O recobrimento dessas áreas deverá ser condicionado a uma cobertura vegetal conveniente e condizente com as características vegetacionais locais;
 - j. deverá ser dado tratamento especial aos taludes, visando obter um recobrimento vegetal coerente com a orientação acima ou obras de contenção que não causem impactos secundários;
 - k. é vetada a caça, a pesca e o extrativismo vegetal, sob qualquer pretexto, em todas as fases da obra;
 - l. os operários das empreiteiras deverão ser orientados a respeito da proibição da caça, pesca e extrativismo na área do projeto, e da prevenção e combate a focos de incêndio na área do projeto.



4. Conservação da Qualidade das Águas .

Além das medidas anteriormente propostas quanto à localização da infra-estrutura de apoio à obra e métodos construtivos, o DERSA deverá estabelecer convênio com a SABESP (área operacional) tanto para a fase de execução quanto para a fase de operação, para monitoramento dos trabalhos. O objetivo é evitar a contaminação dos mananciais de abastecimento da Baixada Santista e, mesmo se ocorrerem acidentes ou imprevistos, evitar a interrupção total da captação. Os técnicos da SABESP, designados para atuar nesse convênio deverão trabalhar em consonância com os técnicos do Instituto Florestal, designados para acompanhamento da obra, e elaborar relatório bimestral a ser analisado pelo Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-SMA.

5. Atenção à Sazonalidade Climática Local.

O DERSA deverá escolher sempre os períodos menos chuvosos para a movimentação do solo, evitando sua exposição entre o período de desmatamento e da recomposição vegetal.

II - FASE DE OPERAÇÃO

As exigências estabelecidas abaixo se aplicam também à pista ascendente.

1. Controle da Poluição e do Transporte de Cargas Perigosas.

Deverá ser estabelecido o controle da poluição e do transporte de cargas perigosas através de policiamento e monitoramento por aparelhagem e utilização de bioindicadores. O DERSA deverá criar uma equipe especializada em prevenção e combate a acidentes, em convênio com a CETESB;

2. Proibição de Estabelecimentos Comerciais.

Deverá ser proibida dentro dos limites do Parque Estadual da Serra do Mar, a



SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE

GABINETE DO SECRETÁRIO

SLS. N.º	11
PROC.	5451

instalação de estabelecimentos comerciais (postos, lanchonetes, restaurantes, etc);

3. Passagem de Transeuntes.

Deverá ser proibido o acesso de pessoas ao Parque Estadual da Serra do Mar, com exceção daquelas devidamente autorizadas;

4. Placas de Sinalização.

Deverão ser afixadas placas de sinalização específica, para a área do Parque Estadual da Serra do Mar:

- a. proibindo lançar cigarros ou fósforos acesos;
- b. proibindo descarte de qualquer objeto ao longo do percurso;
- c. proibindo que usuários saiam da faixa da estrada;
- d. proibindo buzinar.

5. Passarelas para Pedestres.

O DERSA deverá providenciar a construção de passarelas para pedestres no trecho da Rodovia que atravessa a área urbana de São Vicente, visando minimizar os acidentes que lá têm ocorrido. O número e a localização das mesmas deverá ser definido em conjunto com aquela Prefeitura. O acordo final entre a Prefeitura de São Vicente e o DERSA deverá ser apresentado à SMA, que considerará esse documento como parte das condições necessárias para o licenciamento da obra.

6. Controle de Ruídos.

Com o objetivo também de preservação ambiental, em especial no que diz respeito à fauna, deverá haver, na área do Parque, uma regulamentação específica voltada para a diminuição de ruídos. O usuário, além das recomendações e da legislação existente relativa a controle de ruídos de motores e escapamentos ,



GABINETE DO SECRETÁRIO

deverá atender às placas de sinalização proibindo a utilização de buzinas.

RECOMENDAÇÕES1. Compensação Financeira.

Recomenda-se que o DERSA reserve verba correspondente a 2 a 4 % do valor do investimento na obra a título de compensação financeira pelo uso da área e pelos danos que eventualmente sejam causados ao Patrimônio Ambiental do Estado. Os recursos acima estabelecidos serão repassados à SMA sob a forma de convênio, devendo ser aplicados em pesquisa e atividades de preservação do Parque Estadual da Serra do Mar, a exemplo de convênios anteriormente estabelecidos entre a SMA e outros órgãos, tais como CESP e FURNAS, que resultaram na criação dos Parques do Morro do Diabo, Cantareira e Guarapiranga.

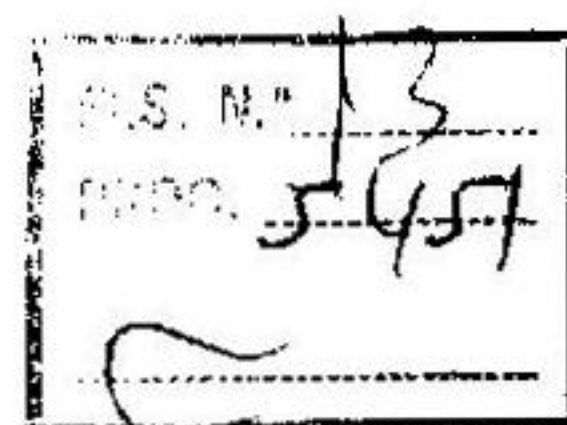
2. Acessos do Sistema Anchieta-Imigrantes ao Município de Santos.

Recomenda-se que a Secretaria dos Transportes, em conjunto com a Prefeitura de Santos, encontre uma solução para o problema dos acessos do Sistema Anchieta-Imigrantes ao município. Essa ação deverá ter como objetivo separar o tráfego dos veículos de carga, que demandam ao Porto, dos veículos de passeio, evitando que estes últimos sejam obrigados a passar pelo centro da cidade quando se dirigem aos bairros da orla marítima.

Essa recomendação prende-se não só à evidente necessidade de dar melhor fluidez ao sistema viário do município, que, isoladamente analisada, seria de competência exclusiva da Prefeitura, mas visa principalmente evitar que o monóxido de carbono emitido pelos veículos comprometa a preservação do Centro Histórico de Santos, que tem inúmeros prédios tombados pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo- CONDEPHAAT.



SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE



GABINETE DO SECRETÁRIO

3. Monitoramento da Estabilidade das Encostas.

O DERSA realiza regularmente monitoramento sistemático das condições de estabilidade das encostas e das suas estradas, com a finalidade de preservar a segurança de suas instalações. A SMA tem o máximo interesse em obter esses dados, de forma a poder utilizá-los em seus programas de preservação ambiental da área. Recomenda-se a realização de convênio entre os órgãos envolvidos com esse objetivo.

4. Participação da SABESP no Desenvolvimento de Sistema de Drenagem e Coleta de Cargas Perigosas.

Durante o desenvolvimento do projeto Executivo, recomenda-se a participação de um técnico da SABESP no desenvolvimento de sistemas de drenagem e coleta de cargas perigosas a serem implantados nos trechos em que a estrada atravessa as Bacias dos Rios Cubatão e Pilões. Recomendamos o estudo da implantação de sistemas semelhantes também na Pista Ascendente da Rodovia dos Imigrantes e em ambas as pistas da Anchieta.

5. Revisão dos Planos Viários.

Recomenda-se que as Prefeituras Municipais de Cubatão, Santos e São Vicente procedam a uma revisão de seus planos viários. Essa adequação deve dar-se preferencialmente de maneira integrada, de forma a dar vazão ao fluxo crescente de veículos, decorrente direta ou indiretamente da ampliação do Sistema Anchieta-Imigrantes.

6. Bairros Cota

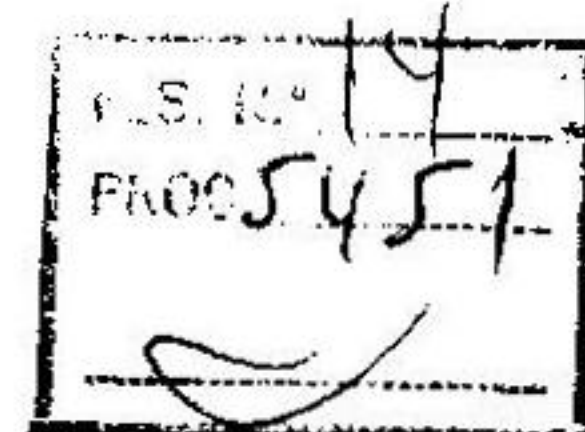
Em virtude da proximidade dos Bairros Cota da obra projetada, o que os insere na área de influência do empreendimento, sugere-se as seguintes medidas:

- a. vinculação da receita obtida através de convênio, conforme o item 1 destas RECOMENDAÇÕES (Compensação Financeira), a um fundo destinado à implementa-



SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE

GABINETE DO SECRETÁRIO



ção do Parque Estadual da Serra do Mar.

- b. parte da receita acima mencionada, poderia, dessa forma, ser repassada aos órgãos responsáveis pela solução do problema, especialmente para transferir os moradores para locais mais adequados fora da área do Parque e para imediata recuperação da encosta.
- c. recomenda-se à Prefeitura de Cubatão que utilize as áreas destinadas ao bota-fora da obra (Bolsões 7 e 9) para receber os moradores das áreas de maior risco, pois essas áreas têm capacidade para receber apenas 1.500 residências, sendo que nos Bairros Cota existem cerca de 2.600 moradias.

7. Percentual do Pedágio do Sistema Anchieta-Imigrantes Destinado à Implementação do Parque Estadual da Serra do Mar.

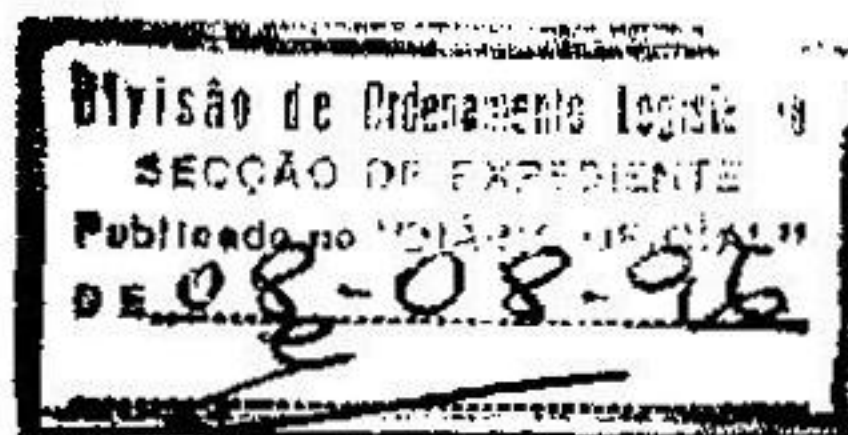
Recomenda-se ao Governo do Estado de São Paulo que acrescente ao valor do pedágio percentual a ser destinado a investimentos no Parque Estadual da Serra do Mar.

Esse acréscimo sustenta-se na concepção de que a adoção de medidas mitigadoras dos impactos não os elimina por completo. O simples trânsito pela área significa uma pequena contribuição à degradação ambiental da Serra do Mar, seja pela emissão de poluentes, seja pela pressão crescente sobre as condições de estabilidade das encostas, ou mesmo pelo lançamento de detritos. Os usuários do Sistema têm, portanto, o dever de contribuir com a preservação do Parque. A receita assim obtida seria vinculada ao mesmo fundo para sua implementação, que, dessa forma, teria permanente fonte de recursos, podendo, assim, ser viabilizado.

JORGE WILHEIM

Secretário do Meio Ambiente

08/12/89



JUNTADA
Segue entrada 200
El. de 15
D.O.L. 131 8 1196
[Signature]

Nos termos do item 3, parágrafo único do artigo 148, da VIII Consolidação do Regimento Interno, a presente proposição esteve em pauta no dia correspondente às 105ª Sessão Ordinária (em 9/8/96) e por mais uma Sessão, de acordo com o parágrafo único do artigo 226 do mesmo Regimento, na 106ª Sessão Ordinária de 12/08/96, tendo recebido 3 emendas que seque^m juntadas às fls. de nº 14 a 19.

DOL, 13/08/96.

8