

SÚMULA DO PARECER TÉCNICO nº 009/2026/IL

PROCESSO: Impacto 104/2025 (CETESB.032165/2025-46)
INTERESSADO: Concessionária Ecovias dos Imigrantes S/A
ASSUNTO: Solicitação de Licença Ambiental Prévia – LP para a implantação da Nova Ligação entre o Planalto e a Baixada Santista
MUNICÍPIOS: São Bernardo do Campo, São Vicente e Cubatão

1. INTRODUÇÃO

Trata-se da súmula do Parecer Técnico elaborado pelo Departamento de Licenciamento com Avaliação de Impacto Ambiental – IL para subsidiar o licenciamento ambiental prévio da Implantação da Nova Ligação entre o Planalto e a Baixada Santista, nos municípios de São Bernardo do Campo, São Vicente e Cubatão, sob responsabilidade da Concessionária Ecovias dos Imigrantes S/A.

O empreendimento irá ampliar a capacidade do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), com um aumento estimado de 25% na capacidade total do sistema e de 145% na capacidade de descida de veículos pesados. Atualmente, o tráfego de veículos comerciais entre a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e a Baixada Santista ocorre exclusivamente pela Via Anchieta, o que configura uma restrição estrutural à mobilidade e à logística associada ao Porto de Santos.

2. DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

De acordo com o EIA/RIMA, a Nova Ligação Planalto–Baixada Santista consiste em nova rodovia com 21,65 km de extensão, projetada com rampa máxima de 5% e rampa média de 3,8%, de modo a permitir a descida segura de veículos comerciais (atualmente concentrados na Via Anchieta), conectando a RMSP à Baixada Santista. Os principais componentes do empreendimento incluem:

- Duas interseções, localizadas no km 42 da Rodovia dos Imigrantes e no km 265 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-055);
- Nove Obras de Arte Especiais – OAEs;
- Cinco túneis principais, totalizando 17,34 km de extensão, dimensionados para 3 faixas (2 de tráfego + 1 acostamento) e 2 passeios de pedestres (um em cada lado), com baias de emergência a cada 500 m. Os túneis de grande porte contarão com túnel paralelo de emergência em toda a extensão, com interligações a cada 250 m entre o túnel principal e o de emergência;
- Caminhos de serviço: sete seguimentos em superfície;
- Duas balanças na SP-055, localizadas na Pista Leste (km 263–264) e na Pista Oeste (km 265–266);
- Uma Área de Descanso de Caminhoneiros (ADC) e um posto SAL.

Segundo o EIA, o tronco principal e as interseções com as rodovias Imigrantes e Cônego Domênico Rangoni possibilitarão todos os movimentos direcionais, inclusive operação reversível (sentido ascendente) em regime especial, mediante ramais, alças e viadutos com possibilidade de interdição/liberação operacional, a exemplo do já praticado no SAI.

Conforme informado, a implantação da Nova Ligação entre o Planalto e a Baixada Santista está estimada em 60 meses, com investimento de R\$ 6,5 bilhões e pico de 6.000 trabalhadores.

3. COMPATIBILIDADE LEGAL

Em atendimento aos artigos 5º e 10 da Resolução CONAMA nº 237/97, foram apresentadas Certidões de Uso e Ocupação do Solo e Exames Técnicos das prefeituras de São Bernardo do Campo, São Vicente e Cubatão, atestando a compatibilidade do empreendimento com as legislações municipais.

4. IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS MITIGADORAS

A avaliação dos principais potenciais impactos ambientais decorrentes do planejamento, implantação e operação do empreendimento foi realizada, considerando as informações apresentadas no EIA/RIMA e complementações, conforme segue:

• Geração de expectativa da população sobre o empreendimento

A expectativa da implantação do empreendimento traz preocupações da população sobre: risco de ocorrência de deslizamentos; aumento de tráfego no trecho de chegada na Rodovia Cônego Domênico

Rangoni, e na cidade de Cubatão; dificuldade de acessibilidade pelos moradores do Bairro Cota 200 e do conjunto Cota 95 entre outros. Para mitigar os impactos, foram apresentadas medidas no âmbito do Programa de Comunicação Social, proposto para a fase de obras, que deverá ser detalhado, por ocasião da solicitação da LI, incluindo ações específicas a serem desenvolvidas para cada público-alvo, propostas de canais de comunicação presenciais, como postos de atendimento, entre outros.

- **Desencadeamento e intensificação de processos erosivos e de assoreamento**

As atividades previstas para a implantação do empreendimento, especialmente em locais com movimentação de terra e exposição do solo tais como áreas nas seções em corte e aterro, emboques dos túneis, abertura de novos acessos, canteiros de obras, depósitos de material excedente, áreas de empréstimo, podem desencadear processos erosivos e de assoreamento. Foram propostas medidas no âmbito dos Programas de Gestão Ambiental das Obras, Controle Ambiental das Obras e Controle de Processos Erosivos e Assoreamento, entre outros, que contemplaram inclusive medidas para minimização de riscos associados aos movimentos de massa. Foi solicitado o detalhamento dos programas, incluindo o Programa de Adequação Ambiental do Projeto e o Plano de Contingência Integrado, para a fase de LI.

- **Impactos no entorno decorrentes de potenciais recalques e subsidências**

Tendo em vista a existência de solos moles na área de intervenção de área de emboque do Túnel 5 e no trecho final da rodovia (km 19+672 a km 21+650), foi considerado o potencial de ocorrência de recalques nos terrenos lindeiros com eventual reflexo na estabilidade de estruturas e construções. Para mitigação deste possível impacto, deverão ser apresentados laudos cautelares das estruturas presentes no entorno das obras que poderão ser afetadas, públicas e privadas, incluindo levantamento da situação atual das estruturas e medidas a serem adotadas no caso de constatação de danos.

- **Interferência nos recursos hídricos superficiais e subterrâneos**

O empreendimento localiza-se na UGRHI 07 – Baixada Santista, em área com cursos d'água de águas doces e salobras. Na fase de implantação, as atividades de movimentação de solo, cortes, aterros e acúmulo de materiais podem provocar alterações no regime dos cursos d'água e assoreamento, exigindo atenção especial aos pontos de captação de água para abastecimento público a jusante. Quanto às águas subterrâneas, há potencial de alteração do fluxo, rebaixamento do lençol freático e risco de contaminação durante escavações ou por vazamentos acidentais. O EIA prevê medidas mitigadoras no âmbito do PBA, especialmente por meio dos Programas de Gestão Ambiental e de Monitoramento da Qualidade das Águas Superficiais e Subterrâneas, a serem detalhados na fase de Licença de Instalação.

- **Uso de áreas de empréstimo - AEs e Depósito de Material Excedente - DMEs**

Segundo o EIA, estima-se que a implantação do empreendimento resultará em cerca de 4.000.000 m³ de material excedente. Considerando o montante a ser gerado e os potenciais impactos relacionados à implantação de áreas de apoio próximas ao empreendimento, foi apresentado um Estudo de Viabilidade dos Depósitos de Material Excedente, que demonstrou que o uso combinado das áreas sugeridas, que apresentam as melhores condições para este fim, é capaz de acomodar integralmente o volume excedente previsto. Além disso, foram propostas medidas mitigadoras no âmbito do PBA, no qual deverá constar um Subprograma de Utilização de Áreas de Apoio, a ser detalhado na fase de LI.

- **Poluição gerada nas áreas de apoio e frentes de obras**

As obras implicam a mobilização de máquinas e veículos, com uso de combustíveis, lubrificantes e fluidos mecânicos, ampliando o risco de contaminação, especialmente nos canteiros e áreas de apoio. Para mitigar esses impactos, o EIA prevê a implantação de Programa de Gerenciamento de Resíduos e Efluentes e a adoção de medidas de controle da poluição, organização e limpeza, incluindo confinamento de vazamentos, remoção de solos eventualmente contaminados e controle ambiental nas áreas de armazenamento de combustíveis e óleos.

- **Alteração temporária da Qualidade do Ar**

Durante a implantação, o EIA prevê emissões atmosféricas decorrentes da circulação de veículos e equipamentos, do uso de explosivos no desmonte de rocha, do aumento de trajetos e da redução de velocidade no entorno das obras, além da geração de material particulado nas áreas de apoio, especialmente em centrais industriais e de britagem. Para mitigação, são propostos o Programa de Controle de Emissões Atmosféricas e Qualidade do Ar durante a Construção e o Programa de Mitigação dos Impactos Climáticos.

- **Interferências em áreas contaminadas**

O EIA apresentou avaliação preliminar de áreas contaminadas e potencialmente contaminadas no entorno do empreendimento, indicando a necessidade de aprofundamento dos estudos na fase seguinte do licenciamento. Para a LI, deverão ser complementadas as investigações, com identificação e análise de risco das áreas afetadas, bem como apresentado plano de intervenção contemplando medidas de controle ambiental, de saúde e segurança e diretrizes para manejo e destinação de solos e águas contaminadas.

- **Perda de vegetação nativa, intervenções em Áreas de Preservação Permanente – APPs e aumento da fragmentação florestal**

O EIA indica que a área afetada é majoritariamente composta por vegetação nativa (60,91%), com significativa inserção em APPs (59,87%), sendo estimada a supressão de 719 árvores isoladas ou agrupadas e a supressão de cerca de 60 hectares de fragmentos de vegetação nativa. A concepção do projeto, que prevê a implantação do empreendimento prioritariamente em túneis (17,3km), minimizará substancialmente a perda de vegetação nativa, intervenções em APPs e aumento da fragmentação florestal, para os quais são previstas medidas mitigadoras nos programas de controle da supressão vegetal, resgate e monitoramento de fauna e flora e de plantios compensatórios e restauração ecológica. Na fase de LI, deverão ser detalhados os programas, apresentado o projeto de restauração florestal e solicitadas as autorizações de supressão e intervenção em APP, com assinatura de Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental.

- **Perda de habitats e impactos sobre a fauna**

As espécies encontradas na região formam uma comunidade faunística rica, diversa, com espécies ameaçadas de extinção e indicadoras de boa qualidade ambiental. Durante as obras, os impactos relacionados à fauna poderão ser mitigados com a adoção de cuidados durante todas as etapas de implantação do empreendimento e com a devida implementação das medidas e ações propostas no EIA. Para a LI, deverá ser apresentado o detalhamento do Subprograma Monitoramento de Fauna e do Subprograma de Afugentamento e Resgate de Fauna, além de realização de Workshop sobre os impactos à fauna causados pelo empreendimento e as medidas mitigadoras que serão implementadas ao longo das obras.

- **Aumento da fauna doméstica e sinantrópica**

De acordo com o EIA, com a implantação de áreas de apoio próximas às frentes de obras e os canteiros de obras, existe o risco de um aumento no trânsito de animais domésticos, bem como a atração da fauna silvestre generalista na região da ADA, devido uma maior oferta de alimentos. Para minimizar os impactos causados pela fauna sinantrópica e animais domésticos, tais como transmissão de doenças, riscos de acidentes durante as obras e com usuários da rodovia, e predação e competição com a fauna nativa, deverá ser apresentado, por ocasião da solicitação da LI, um Programa de Controle da Fauna Sinantrópica e Doméstica.

- **Interferência em Unidades de Conservação e outras áreas protegidas**

O empreendimento será implantado em grande parte no Parque Estadual da Serra do Mar. A Fundação Florestal, gestora da unidade envolvida, emitiu autorização para o licenciamento do empreendimento, com condicionantes a serem atendidas nas fases subsequentes.

- **Incômodos à população lindeira às obras, acessos e áreas de apoio**

Durante as obras, atividades como a implantação de túneis de serviço e a operação de canteiros poderão gerar incômodos à população lindeira, associados a ruídos, vibrações e ao aumento de emissões de material particulado e gases de combustão. Para mitigação desses efeitos, foi solicitada a apresentação de Subprograma de Gestão de Incômodos à População Lindeira, contemplando medidas de controle e canais de comunicação com a comunidade.

- **Desapropriação de imóveis e deslocamento compulsório de populações e atividades**

O EIA apresenta a situação fundiária das áreas afetadas, com domínios indefinido, particular, público e público federal, incluindo áreas particulares inseridas no PESH e no Parque Ecológico do Perequê. Para a LI, deverá ser detalhado o Programa de Desapropriação, Relocação de População e Atividades Afetadas, com cadastro físico e social, Decreto de Utilidade Pública, imissões na posse ou acordos amigáveis, além das ações de reassentamento involuntário.

- **Mobilização e desmobilização de mão de obra e pressão sobre serviços de infraestrutura**

O interessado considerou que deverá ser priorizada a contratação de mão de obra local para evitar potenciais pressões sobre áreas protegidas e sobre os serviços municipais de saneamento, saúde, educação, assistência social e habitação. Para a gestão deste impacto, foi apresentado o Programa de

Contratação, Capacitação e Gestão da Mão de Obra com medidas para garantir o necessário compromisso com a adequada abordagem para maximização da contratação local de trabalhadores.

- **Interferência sobre redes de utilidade pública, infraestruturas e equipamentos sociais**

O EIA prevê interferências com redes e serviços de utilidade pública, especialmente na interseção da nova ligação com a Rodovia Cônego Domênico Rangoni, envolvendo energia, telefonia, gás, oleodutos, água e fibra óptica. As interferências serão detalhadas na fase de projeto, devendo, para a LI, ser apresentado o cadastro das infraestruturas e dos empreendimentos potencialmente afetados. Na fase de implantação, deverão ser obtidas previamente as autorizações e anuências dos órgãos e concessionárias responsáveis, bem como avaliadas medidas preventivas adicionais para evitar acidentes.

- **Interferências sobre o Patrimônio Arqueológico, Histórico e Cultural**

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) solicitou ao interessado um Projeto de Avaliação de Potencial de Impacto ao Patrimônio Arqueológico e um Relatório de Avaliação do Impacto ao Patrimônio Arqueológico. O IPHAN se manifestou conclusivamente sobre os estudos, recomendando anuência ao licenciamento ambiental, do ponto de vista do patrimônio cultural imóvel. Em relação ao patrimônio estadual, houve sobreposição do traçado com áreas naturais tombadas, tendo o CONDEPHAAT se manifestado favoravelmente, condicionando a comunicação imediata de eventuais impactos durante a execução das obras.

- **Interferência com transporte, circulação viária e mobilidade urbana**

O EIA aponta que as obras provocarão interferências no transporte, na circulação viária e na mobilidade urbana. Como mitigação, é proposto um Programa de Controle de Tráfego na fase de construção, com medidas como sinalização, limites de velocidade, treinamento dos trabalhadores e aplicação de Código de Conduta. Para a LI, deverá ser apresentado Plano de Gerenciamento do Tráfego e do Fluxo de Pedestres, contemplando trajetos de transporte de materiais, horários e restrições de circulação, sinalização e controle das condições dos veículos.

- **Afetação temporária das atividades de lazer**

O EIA identifica afetação temporária à rota de cicloturismo "Márcia Prado", em razão de pequeno trecho de superposição das obras com o trajeto, exigindo a implantação de desvio junto à Rodovia dos Imigrantes. Para a LI, deverão ser demonstradas as tratativas com o público afetado e propostas medidas mitigadoras, a serem consolidadas em um Programa de Mitigação da Afetação Temporária das Atividades de Lazer.

- **Interferências em Terras Indígenas**

Não há interferência territorial direta em Terras Indígenas, mas há proximidade do empreendimento com seus limites, o que exige atenção a impactos indiretos, especialmente sobre recursos hídricos. O Estudo do Componente Indígena está em elaboração conforme Termo de Referência da FUNAI, cuja manifestação não impede a continuidade do licenciamento. Para a LI, deverá ser apresentada a atualização dos estudos e tratativas com a FUNAI, e, na implantação, comprovada a adoção das medidas preventivas e mitigadoras nas áreas que drenam para a Terra Indígena.

- **Alteração da paisagem urbana e indução à ocupação da faixa de domínio**

O EIA aponta que as alterações na paisagem urbana serão pontuais e restritas a poucos trechos em superfície, próximos à rodovia existente, sendo perceptíveis principalmente aos usuários da própria via. Quanto ao risco de indução à ocupação da faixa de domínio, especialmente em unidade de conservação foram exigidas ações conjuntas para prevenir e controlar ocupações irregulares associadas ao empreendimento.

- **Riscos associados a acidentes envolvendo transporte e uso de produtos perigosos durante as obras e operação do empreendimento**

O EIA indica que os riscos de acidentes ambientais com produtos perigosos podem ser prevenidos ou mitigados por meio dos programas de controle ambiental das obras, gerenciamento de resíduos e efluentes, e de gerenciamento de riscos, incluindo PGR e PAE, a serem detalhados na fase de LI. Para a operação, deverão ser apresentadas propostas de sistemas de contenção de produtos perigosos, especialmente em relação aos cursos d'água com captação para abastecimento público a jusante e às estruturas de reservação de água na área de influência do empreendimento.

- **Impactos sobre a flora durante a operação**

Tendo em vista a possibilidade de ocorrência de incêndios, principalmente no período seco, que poderão afetar os remanescentes florestais e outros usos do solo localizados na área do entorno do empreendimento, deverão ser previstas na operação do empreendimento, medidas voltadas à conscientização, à prevenção e planos de emergência para combate a incêndios no entorno da rodovia.

- **Impactos à fauna na operação**

Segundo o EIA, nos trechos onde serão construídas as OAEs, as copas das árvores do entorno poderão ficar muito próximas à pista, o que poderá aumentar o risco de colisão de aves e morcegos com veículos automotores durante a operação da rodovia. Assim, nestes pontos, onde a vegetação ficar próxima à via, deverá ser apresentado projeto de instalação de anteparo para elevação do voo da avifauna e da quiropteroфаuna. Além disso, poderá haver um incremento de atropelamento de fauna nas estradas de serviço devido ao transporte de materiais e trabalhadores para as obras. Neste sentido, por ocasião da solicitação de LI, o empreendedor deverá apresentar um Subprograma de Monitoramento dos Atropelamentos de Fauna nas Estradas de Acesso, incluindo propostas de instalação de câmeras, placas indicativas de fauna silvestre e limitadores físicos e eletrônicos de velocidade nas estradas de acesso.

- **Alteração dos níveis de ruído e vibração durante a construção e operação do empreendimento**

O EIA indica que, embora não haja ocupações ao longo do traçado, a fase de obras poderá gerar incômodos por ruídos e vibrações, especialmente nas vias utilizadas para o transporte de materiais e em função das detonações para a construção dos túneis. Para mitigação, é previsto Programa de Monitoramento de Ruído e Vibrações durante a implantação e, na solicitação da LI, deverá ser apresentada proposta de Programa de Monitoramento do Desmonte de Rocha com uso de explosivos.

5. COMPENSAÇÃO AMBIENTAL

O empreendedor apresentou um Programa de Compensação Ambiental para compensação ambiental dos impactos negativos da implantação do empreendimento. Caberá à Câmara de Compensação Ambiental da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística – SEMIL definir a destinação dos recursos da compensação ambiental previstos na Lei Federal 9985/2000, sendo a apresentação do comprovante de pagamento e assinatura do Termo de Compromisso de Compensação Ambiental – TCCA, condicionantes à emissão da LI. Para a Licença Ambiental de Operação deverá ser apresentado relatório contábil, visando à realização de eventuais ajustes no valor destinado à compensação ambiental.

6. CONCLUSÃO

Considerando que se trata de obra de utilidade pública com benefícios estratégicos para o sistema de transportes e para a logística do Estado de São Paulo, e que os potenciais impactos ambientais negativos decorrentes poderão ser mitigados com a devida implementação dos Programas Ambientais propostos no EIA/RIMA e solicitados no Parecer Técnico nº 009/2026/IL, a equipe técnica da CETESB conclui que o empreendimento é ambientalmente viável. Nestes termos, submete ao CONSEMA para apreciação e deliberação sobre a viabilidade ambiental da Implantação da Nova Ligação entre o Planalto e a Baixada Santista, nos municípios de São Bernardo do Campo, São Vicente e Cubatão, sob responsabilidade da Concessionária Ecovias dos Imigrantes S/A.

São Paulo, 10 de fevereiro de 2026

ORIGINAL DEVIDAMENTE ASSINADO

RODRIGO PASSOS CUNHA

Departamento de Licenciamento com Avaliação de Impacto Ambiental – IL
Gerente