



Ata da Audiência Pública Sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente–EIA/RIMA do empreendimento “Sistema Integrado Metropolitano-SIM e do Veículo Leve sobre Trilhos-VLT da Região Metropolitana da Baixada Santista”, de responsabilidade da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, realizada em São Vicente-SP, em 12 de maio de 2009.

Realizou-se, no dia 12 de maio de 2009, às 17 horas, no Centro de Convenções da Costa da Mata Atlântica – Associação Cultural e Esportiva de Mirante do Paranapanema, na Rua Capitão Luís Pimenta, 811, no Parque Pitaru, SP, a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente–EIA/RIMA do empreendimento “**Sistema Integrado Metropolitano-SIM e do Veículo Leve sobre Trilhos-VLT da Região Metropolitana da Baixada Santista**”. Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do Consema, **Germano Seara Filho**, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Francisco Graziano Neto, saudava e dava boas vindas aos representantes do Poder Executivo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Rogério Barreto Alves, Prefeito em Exercício do Município de São Vicente, Carlos Alberto Santiago, Secretário de Ciência e Tecnologia do Município de São Vicente, Elizabete Correia, Secretária de Obras, Urbanismo e Serviços Públicos do Município de São Vicente, Jânio Francisco Benith, Secretário de Governo do Município de São Vicente, Abílio Cecchi Jr., Secretário de Assuntos Metropolitanos de São Vicente, Márcio Lara, Secretário de Governo do Município de Santos, Bechara Abdala Pestana Neves, Secretário de Planejamento do Município de Santos, Léo Santos, Secretário de Desenvolvimento Urbano do Município de São Vicente, Emerson dos Santos, Secretário de Planejamento e Gestão Orçamentária do Município de São Vicente, João Jorge Fernandes, Secretário de Administração do Município de Santos, e Elizabete Bacelar, Secretária da Unidade Executora do Município de Santos – do Poder Legislativo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Gilberto Rampon, Juracy Jesus, José Soares, Caio França e Tiça, Vereadores do Município de São Vicente –, das entidades ambientalistas, dos órgãos públicos – nas pessoas dos Ilustríssimos Senhores Júlio Antonio Freitas Gonçalves, Diretor-Presidente da EMTU, Capitão João Soares, vinculado à Polícia Militar Ambiental, e Rogério Crantschaninove, Presidente da CET-Unidade de Santos –, das organizações da sociedade civil – nas pessoas do Ilustríssimo Senhor Virgíli Pedro da Silva, Presidente do Sindicato Nacional dos Aposentados de São Vicente – enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental–EIA/RIMA do empreendimento “**Sistema Integrado Metropolitano-SIM e de Veículo Leve sobre Trilhos-VLT da Região Metropolitana da Baixada Santista**”, de responsabilidade da Secretaria dos Transportes Metropolitanos. Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental cujo objetivo era ouvir a sociedade e recolher subsídios sobre o projeto específico que seria apresentado, contribuições estas que seriam juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento às analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ao projeto, o **Secretário-Executivo, Germano Seara Filho**, esclareceu que seu papel nas audiências públicas era completamente isento e sua função era tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra e garantir que aqueles que têm alguma coisa a dizer sobre o empreendimento possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Em seguida, expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01 para a condução das audiências públicas. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa responsável pela elaboração do



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

EIA/RIMA. **Sílvio Rosa**, Assessor da Presidência da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos-EMTU, apresentou breve histórico da empresa e as principais características do projeto que se pretende implantar. **Walter Sérgio de Faria**, Engenheiro vinculado à Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental, apresentou, com detalhes, os estudos ambientais, dando ênfase à análise dos principais aspectos do empreendimento, aos estudos realizados e as medidas que seriam implementadas para mitigar e/ou compensar os impactos mais significativos que serão causados. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas em seu próprio nome. **Sônia Aparecida Rodrigues Camargo** comentou: 1) que, mora na área continental do Município de São Vicente e que, quando participou da palestra, não se convenceu da resposta dada a um questionamento; 2) que fazia parte de uma comissão de usuários de transportes de São Vicente, e que a área continental sempre foi e continua sendo a mais carente e mais necessitada da região, e já contavam com uma estação de trem, onde havia o ponto inicial e final da linha ferroviária, um pátio e uma estação com toda a estrutura necessária para receber o trem; 2) que tiraram o TIM em decorrência da implantação do projeto de VLT e disseram que não poderia mais haver o TIM por várias razões, e hoje o projeto VLT foi aprovado, mas a área continental não foi contemplada, e acredita que, numa viagem de trem saindo da Vila Samaritá em direção a Porto de Barreiro, não se gasta nem dois minutos, já que de ônibus e carro também são muito rápidos; 3) que pergunta por que mais de 100 mil habitantes e mais de 70 mil usuários de transporte que vivem na área continental não têm essa estrutura, pois vão continuar usando lotação, aguardando a chegada da lotação por quase uma hora, e lutar para conseguir entrar, pois as lotações são superlotadas; 4) que continuarão saindo da área continental em lotações, e verão os VLTs saindo de Porto de Barreiro, mas sem poder usufruir desse transporte; 5) que pergunta por que não vai ser implementada a idéia inicial desse projeto e o que será melhorado para a população da área continental, pois já perderam tudo; 6) que aguarda uma resposta esclarecedora desses seus questionamentos. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. **Gilberto Rampon, Vereador do Município de São Vicente** comentou: 1) que, como presidente da comissão que trata do VLT na cidade, basicamente as perguntas são semelhantes àquelas já formuladas; que as perguntas que fará são aquelas que tem ouvido da população e percebido que ela sente um misto de expectativa e de apreensão, como, por exemplo: em relação aos cruzamentos semaforizados, por que se pergunta se nas grandes avenidas o trânsito ficará engarrafado; como se chegou à conclusão de que seria o VLT; e se há condições de se avaliar a tarifa do VLT. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. **Márcio Lara, Secretário do Governo de Santos**, comentou: 1) que o processo de desenvolvimento desse projeto, que é o Sistema Integrado dos Transportes Metropolitanos, está sendo desenvolvido de forma integrada com o Governo do Estado de São Paulo e as Prefeituras da Região Metropolitana da Baixada Santista, as quais contribuíram e contribuirão com sugestões em todas as etapas; 3) que este projeto considera o cenário de desenvolvimento econômico da Baixada Santista, onde há inúmeros programas e projetos prioritários nos vetores de desenvolvimento, especialmente no setor portuário, energético e turístico; 4) que, para a implantação destes projetos, é preciso garantir a mobilidade metropolitana, e o projeto SIM contribuirá para ampliação da competitividade regional, que acaba sendo um critério preponderante na escolha dos empreendedores da localização para implantação de projetos que gerem emprego e renda e promovem, assim, a inclusão social; 5) que, ao longo da exposição, ficou claro que o Governo do Estado de São Paulo e a Secretaria dos Transportes Metropolitanos e a EMTU se preocuparam com os impactos negativos e positivos, e que, no caso das cidades Santos e



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

São Vicente, ficou evidenciado impactos positivos importantes que contribuirão para o processo de desenvolvimento urbano, ou seja, para a eliminação das barreiras arquitetônicas urbanísticas que foram impostas com a construção da ferrovia em 1913, isolando os bairros, a circulação de pedestres e dos veículos e a qualidade de vida dos bairros contíguos à ferrovia; 6) que o Governo do Município de Santos apóia a elaboração, a realização e a implantação desse Sistema Integrado de Transportes Metropolitanos, pois consideram que este é muito mais do que um projeto de transporte, é um projeto que promoverá a melhoria da qualidade de vida da população da Baixada Santista, apoiando também o processo de desenvolvimento econômico que é, sem dúvida, um processo de inclusão social; 7) que dá parabéns ao Governo do Estado de São Paulo por este projeto, e afirma que, pelo que se tem apurado e discutido nos conselhos municipais de Santos, este é um projeto que tem o apoio da comunidade. **Rogério Barreto Alves, Prefeito em Exercício do Município de São Vicente**, comentou: 1) que ouviu os questionamentos feitos pela moradora da área continental e, como Prefeito em Exercício, também gostaria que o VLT chegasse até essa área da cidade, e, como amigo, chegasse às cidades vizinhas, que são Peruíbe, Mongaguá e Itanhaém, e isso já em sua primeira fase, mas sabe que tudo isso demanda muito recurso e muito estudo; 2) que, portanto, as respostas aos questionamentos feitos por essa moradora serão dadas pela Secretária e Obras e Serviços Públicos, Elizabete Correia, que responderá, por exemplo, por que esse sistema não chega a essa área nem a essas cidades, já que é uma pretensão do Governo do Estado de São Paulo levá-lo para quase toda a região; 3) que aproveita a oportunidade de estar exercendo a função de Prefeito em Exercício para agradecer de antemão as palavras do Secretário do Governo de Santos, que afirmou que as cidades de Santos e São Vicente estão de mãos dadas para implantação desse projeto, juntamente com o Governo do Estado de São Paulo, entendendo, assim, a importância da implantação de um sistema que oferecerá a todos condições para que desenvolvam as atividades turísticas, que interligarão as cidades e criarão mais e melhores ofertas de transporte para os trabalhadores que moram em São Vicente e trabalham em Santos ou vice-versa; 4) que, antes de exercer a função de Prefeito do Município de São Vicente, Tércio Garcia se ausentou durante quinze dias para ir a Alemanha junto com o Governo do Estado de São Paulo com o objetivo de conhecer o Sistema de Tratamento e Destinação Final de Lixo; 5) que o Sistema Integrado é um transporte alternativo que será implantado efetivamente, e que, na verdade, é necessário acreditar numa proposta como essa, e é muito importante a participação dos cidadãos nas audiências, para que possam posicionar-se diante do que acontecerá; 6) que houve em São Vicente uma cultura do “não”, pois tudo o que era novo para o Município era considerado muito perigoso, a população tinha muito medo das novidades, porque entendia que talvez o novo não fosse benéfico para a população, quando, na verdade, toda mudança é importante e benéfica; 7) que a Empresa Metropolitana de Transportes Urbano-EMTU, através da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, vem trazendo mudanças e uma proposta nova para a região, e tem a certeza de que a Cidade de São Vicente é plenamente favorável e trabalhará muito para que isso aconteça da melhor forma possível. **Silvio Rosa**, assessor de presidência da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos, comentou: 1) que o projeto tem algumas definições que partem de estudos que estão sendo elaborados de forma a garantir que os transportes das áreas de São Vicente, a insular, e da área continental sejam atendidos, pois será feita a inclusão de todos os sistemas; 2) que, o VLT, como estruturador do sistema, realimentará os demais sistemas e dessa forma será garantida a viabilidade do conjunto; 3) que é importante ressaltar que a região continental da Vila Samaritá não foi esquecida, ela faz parte do projeto, e que, como disse o Prefeito de São Vicente em Exercício, os estudos mostram a necessidade de atendê-la, não nesta



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

primeira fase, mas, sim, na segunda fase; 4) que, com relação aos estudos do VLT, todos foram comparados aos outros sistemas, e que, quando houver interferência do tráfego, como o filme mostrou, ele passará por um cruzamento em nove segundos, comprovando-se que os cruzamentos serão liberados nesse período, não interferindo na circulação viária que há atualmente; 5) que o VLT ocupa a passagem em um nível muito rápido e, a partir da liberação em nove segundos, o tráfego voltará ao normal, e que, se houver uma situação extrema de cruzamento entre dois veículos, se terá dois minutos, que é o ciclo semaforico suficiente para que a cidade continue a viver normalmente; 6) que, com relação às demais questões levantadas durante a audiência, elas serão estudadas, analisadas e respondidas na medida do possível, pois, algumas delas requerem informações mais técnicas e mais aprofundadas. Poassou-se à fase das réplicas. **Walter Sérgio de Faria, representante da Walm Engenharia e Tecnologia Ambiental**, esclareceu: 1) que, em relação especificamente ao questionamento de Floriano Peixoto, conversando com parte da equipe há instantes atrás, consensuou-se que, de fato, há necessidade de uma sinalização específica, seja para o deficiente visual, deficiente auditivo, deficiente físico, e que colocações como essa são de fato absolutamente pertinentes, e tem a certeza de que o projeto de engenharia contemplará o atendimento dessas necessidades; 2) que, da mesma forma, com relação à questão sócio-ambiental, nas conversas que teve, foi sugerida a necessidade de se dar atendimento às pessoas portadoras de necessidades especiais, o que deve ser abordado no próprio programa de educação ambiental; 3) que, com relação ao posicionamento do Senhor Osmar, considera que vale à pena detalhar um pouco mais algumas as colocações feitas por ocasião da apresentação; 4) que foi dada, como velocidade máxima desse equipamento, 70Km/h., obviamente se a engenharia de tráfego definir que é possível, mas tem certeza de que essa não será de fato a velocidade geral do início ao final do traçado; 5) que ficou muito assustado com a velocidade dos ônibus quando se deslocava para a audiência, e pedia para que todos se preocupassem com essa realidade, que não é apenas da Baixada Santista, mas, sim, da maioria das cidades brasileiras, e este deve ser um tema de educação ambiental e educação no trânsito para todos; 6) que, em relação ao VLT, tem certeza de que, por ser um equipamento guiado e não ficar na mão do maquinista, a questão da segurança é controlada; 7) que, em relação ao monotrilho, se recorda de que há muitos anos, quando recém-formado, em Poços de Caldas-MG, que tem um perfil parecido com a de Santos em alguns aspectos, como, por exemplo, em relação às atividades turísticas que desenvolve, foi projetado, numa avenida principal, arborizada, numa extensão de 4 quilômetros, um monotrilho, e o primeiro trato foi dado às árvores, das quais retiraram seu topo para implantar estacas ou ancoradouros, e lá as deixaram para propaganda do monotrilho, deixou-se um projeto-piloto do que seria o equipamento, o equivalente a uma composição do VLT; 8) que esteve no local recentemente e nessa avenida principal está instalado algo parecido com uma tábua de pirulito, uma linha com várias estacas fincadas, e absolutamente nada transitando sobre ela; 9) que, de fato, essa alternativa tecnológica foi inicialmente estudada pela equipe, mas não se julgou pertinente incluí-la por alguns motivos específicos da região de Santos, como, por exemplo, instalar-se um monotrilho na linha da praia, sobre a qual incide uma legislação que a reconhece como área de preservação permanente, existindo, pois, essa limitação de ordem legal; 9) que, além dessa legislação, a implantação de um monotrilho, implantado numa área urbana consolidada, provocaria uma intervenção infinitamente maior e um grande impacto visual e que foram esses problemas que provocaram a paralisação do monotrilho implantado em Poços de Caldas; 10) que, de forma geral, entende as intervenções e as interferências com o viário de toda área residencial já consolidada. **Luiz Antônio Cortez, representante do Consema nesta audiência**, comentou ser esta uma oportunidade



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

ímpar de se discutir de participação democrática, que é concedida, permitida e facilitada pelas audiências públicas ambientais durante o processo de licenciamento de um empreendimento, o que possibilita que o empreendedor aperfeiçoe o projeto e acrescente todas as contribuições, que são muito bem-vindas e certamente serão consideradas; 2) que existe um aspecto interessante a ser analisado, quando se trata de um sistema de transporte, que é o modo da via, o tipo da via, a qualidade ou característica da via, como se diz no jargão técnico; 3) que podem ser implantadas vias totalmente segregadas, como seria uma via subterrânea, uma via elevada, que terá naturalmente suas características de desempenho, e que esse é o modo de melhor e maior capacidade de desempenho, mas é também o modo mais caro, o tipo de via mais cara, pois tornar uma via totalmente segregada significa que ela será certamente um obra muito mais complicada; 4) que se pode ter vias semi-segregadas que são normalmente vias em superfície com cruzamentos controlados, com acessos controlados, e se pode ter os sistema de transporte coletivo compartilhando o tráfego geral; 5) que esse modo intermediário se aplica quando as capacidades e as necessidade do sistema de transporte assim permitem, naturalmente que, para resolver um problema de transporte público numa região metropolitana como a de São Paulo nem sempre pode-se recorrer ao modo semi-segregado, pois se é obrigado a fazer linhas totalmente segregadas, como são as linhas de metrô, mas isso tem um custo; 6) que a decisão tecnológica considera a capacidade de transporte certamente, a necessidade de prover capacidade de transporte e, também, considera outros aspectos, em especial o do investimento e o da interferência na paisagem, entre outras; 7) uma via elevada não só se faz presente na paisagem, incomodando como já foi colocado, mas, principalmente, as estações, que são muito mais complexas, são um volume inserido na paisagem, o que deve ser considera pelos estudos; 7) que alguns aspectos são importantes de serem levantados a respeito do VLT, que tem uma característica ou uma capacidade de aceleração e de frenagem extremamente favoráveis; 8) que o VLT tem muito mais capacidade de aceleração do que um veículo a diesel, tem capacidade de frenagem controlada, e são capazes, portanto, de atingir uma velocidade comercial elevada, conforto ao passageiro e segurança muito superiores ao sistema de condução manual; 9) que foi levantado nessa audiência a questão da segurança: naturalmente que o projeto ainda será detalhado e as contribuições colocadas, como, por exemplo, em relação à segurança das crianças, o que será levado em conta, e é possível de alguma maneira controlar isso; 10) que outro aspecto diz respeito ao paisagismo que será feito, pois essa via será inserida num parque e é possível conferir a ela uma condição de segurança, sem dúvida alguma, tanto porque a tecnologia veicular permite; 11) que ressalta alguns números mostrados no início da apresentação: primeiro, o valor do investimento, que é trezentos e oitenta milhões de dólares, e o valor dos benefícios ambientais orçados aproximadamente em duzentos e sessenta milhões de reais por ano; duzentos e trinta milhões de reais como consequência do ganho de tempo; dezesseis milhões de reais como consequência da redução de acidentes, dos tratamentos, dos afastamentos e dos óbitos; e 9 milhões de reais em consequência da redução com gastos na saúde, em razão da redução da poluição atmosférica; 12) que está se falando de um empreendimento que, em menos de dois anos, reporá para a sociedade o investimento que ela teve para implanta-lo, o que não significa que esses duzentos e sessenta e quatro milhões de reais por ano estarão entrando no Tesouro, nos cofres do Estado, e também não significa que o contra-cheque ficará maior no final do mês, mas, com certeza, significa uma qualidade de vida maior, gasto com a saúde menores, sem estresse, sem cansaço, uma disposição diferente das pessoas que estão usufruindo desse sistema, não somente os usuários, não somente os passageiros, mas toda a população da região; 13) que então essa é uma oportunidade que a RMBS, especialmente os Municípios de São Vicente e Santos terão, cuja participação no transporte



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

não-motorizado é por volta de 46% das viagens; 14) que, quando analisa com um pouco mais de profundidade, com um pouco mais de cuidado, os dados da pesquisa origem e destino, se verifica que desses 46%, cerca de 30% são viagens a pé, a quase totalidade delas dentro de um tempo de viagem razoável, porque existe um volume grande de viagens a pé com tempo muito longo e com problema no sistema de transporte, com problema social, falta de capacidade de pagamento, por exemplo, de atendimento do sistema de transporte público, que não é o caso da Baixada, cujo número está absolutamente dentro do que se considera um padrão normal de transporte a pé, para as viagens realizadas a pé, pois se tem entre 15 e 16% de viagens com bicicletas, que é um modo do ponto de vista ambiental extremamente favorável e bom também do ponto de vista econômico, pois não custa caro, e essas viagens também com tempo médios dentro do aceitável, aquilo que tecnicamente é considerado como tempo médio adequado; 15) que a esses 46% não-motorizados, acrescenta-se 1% das viagens que são realizadas por *trolebus* e se tem 47% do total de viagens da RMBS realizadas por modos não-poluentes; 16) que o VLT será a oportunidade de melhorar ainda mais esses números, dar uma condição de desempenho ambiental energético, de ciência energética, social, portanto muito melhor ao transporte da Baixada Santista; 17) que ele tem pelas suas características de conforto, de facilidade, de acesso, também a capacidade de atrair o usuário do automóvel, o que provocará uma melhora ainda maior nas condições de transporte da RMBS; 18) que se tem aí o início de um grande projeto, do qual esta é a primeira etapa, mas, podem estar certos, de que a decisão do Governo do Estado, em conjunto com as Prefeituras de São Vicente e de Santos, é a semente de uma cidade, de uma região de cidades muito melhores para a Baixada. Cristina Poletto, representante do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental, comentou: 1) que o EIA/RIMA encontra-se em análise no âmbito da Cetesb e da Secretaria de Meio Ambiente e que o DAIA é o responsável pela elaboração do parecer técnico que indicará a viabilidade ou inviabilidade ambiental do empreendimento; 2) que hoje a equipe participa também da audiência para colher material e informações para subsidiar a análise do EIA/RIMA, e que, portanto, as considerações colocadas na audiência também serão contempladas pelo DAIA ao elaborar o projeto. O Secretário-Executivo informou que haviam sido cumpridas todas as etapas da audiência e que qualquer pessoa que tivesse ainda interesse em contribuir para a melhoria do projeto tinha o prazo de cinco (5) dias úteis para encaminhá-la à Secretaria Executiva do Consema ou através de uma mensagem eletrônica enviada para o Consema – consema.sp@ambiente.sp.gov.br - ou através de correspondência a ser encaminhada pelos Correios ou protocolando diretamente nesse setor. Em seguida, declarou encerrados os trabalhos dessa audiência. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, diretora do Núcleo de Documentação e Consulta, lavrei e assino a presente ata.