



**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 Santos-SP, em 14 de maio de 2009.**

Realizou-se, no dia 14 de maio de 2009, às 17 horas, no Auditório Dom Davi Picão da Universidade Católica de Santos, Campus Vila Mathias, na Rua Dr. Carvalho de Mendonça, 144, Vila Mathias, Santos-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 Secretária-Executiva Adjunta do Consema, Cecília Martins Pinto, 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 Bechara Abdala Pestana Neves, Secretário de Planejamento do Município de Santos, Edmur Mesquita, Diretor Executivo da Agência Metropolitana-Agem, Elizabeth Corrêa, Secretaria de Obras e Serviços Públicos do Município de São Vicente, Júlio Antonio de Freitas Gonçalves, Diretor-Presidente da EMTU, José Eduardo Copertino, Diretor Administrativo e Financeiro da EMTU, Rogério Cranstschaninov, Diretor-Presidente da CET de Santos e Alexandre Casasco, Secretário Adjunto de Obras e Serviços de Públicos de São Vicente –, do Poder Legislativo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Paulo Alexandre Barbosa, Deputado Estadual, e Geonísio Aguiar, Vereador do Município de Santos –, das entidades ambientalistas, dos órgãos públicos – nas pessoas dos Ilustríssimos Senhores Capitão João Soares, vinculado à Polícia Militar Ambiental da Baixada Santista –, das organizações da sociedade civil – na pessoa do Ilustríssimo Senhor Professor Áureo Pasqualetto Figueiredo, Diretor de Pós-Graduação, Pesquisa e Extensão da Universidade Santa Cecília de Santos, – 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, a Secretária-Executiva Adjunta, Cecília Martins Pinto, 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 e chamou para compor a Mesa de Trabalhos a Arquiteta Celina Bragança Cláudio, Gerente do Setor de Empreendimentos de Transporte do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA/Cetesb, Luiz Antonio Cortez, conselheiro eleito para representar o Consema, e o representante da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do empreendedor e da empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA. Sívio Rosa, Assessor da Presidência da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos-EMTU,



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

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 do Coletivo das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema. Fábio Dib, representante das Entidades Ambientalistas Cadastradas no Consema, comentou: que não ofereceria grandes contribuições com relação a esse empreendimento, mas alguns alertas e informações que achava importantes, na medida em que essa região vem sendo objeto da realização de mais de 40 grandes licenciamentos ambientais, no âmbito estadual e federal. Declarou que é bom, sempre que se encontra um público como esse, passar essas informações porque elas são absolutamente necessárias para que se consiga chegar a um ponto ideal de democracia participativa. Com relação a esse empreendimento, acrescentou tratar-se, em sua concepção, de uma notícia alvissareira pelo menos nessa primeira fase, pois ele já deveria ter sido implementado na Baixada Santista há um bom tempo, posto que vários parlamentares já brigaram muito por ele. Declarou também que, nessa mesma linha de raciocínio, está na hora de mudar essa matriz específica de transporte, e que, há mais ou menos 30 dias, foi aprovada, no âmbito do Consema, a construção de um trem que ligará a Estação da Luz de São Paulo até o Aeroporto Internacional de Guarulhos, e que transformará toda aquela ligação específica já existente no local num metrô, que não só terá condições de “transportabilidade”, como também de prestação de serviços à população. Também nessa mesma linha, declarou já ter sido aprovado um novo projeto e que será aprovado um outro que fará a ligação entre São Paulo, Campinas e Rio de Janeiro, o trem-bala. Opinou que estaria começando aí a popularizar-se esse tipo de empreendimento, que na verdade parece uma matriz muito mais inteligente do que a rodoviária. Declarou de interesse alertar a esse respeito e considerou o tema de grande importância diante do fato de que nesse exato momento estaria havendo uma grande discussão que envolve a Baixada Santista relacionada ao Zoneamento Ecológico Econômico da região. Destacou estarem suspensas as discussões do projeto, em virtude de um estudo elaborado pelo Ministério do Meio Ambiente que trata do Macrodiagnóstico da Zona Costeira e Marinha de todo o nosso País, e que aponta a Baixada Santista como um local onde existiria, dentro de determinadas variáveis, riscos de alto a muito alto; que a partir da semana que vem o documento estará disponível no site do Instituto Caá-Oby, que é o instituto ao qual pertence, e que nele se poderá enxergar três variáveis específicas de vulnerabilidade da região: tecnológica, que diz respeito obviamente ao parque industrial que há na região, com preponderância para Cubatão; a variável social, em decorrência do tipo de ocupação realizada ou em curso; e a natural, que traz questões relacionadas diretamente aos efeitos do aquecimento global, das atividades antrópicas, das atividades humanas. Mencionou tratar-se de um milhão e seiscentas a um milhão e setecentas mil pessoas que estão enfrentando essa questão ou vão ter que enfrenta-la questão nos próximos anos e em quase 40 empreendimentos e que, na soma de alguns constantes do site do instituto, já totalizam quase oito milhões de metros quadrados de supressão de vegetação, caso venham todos eles a serem aprovados. Chamou a atenção para o fato de que uma supressão tão grande assim de vegetação viria a causar alterações nesses respectivos micro-climas; disse tratar-se de um dever de todos e do Consema trazer informações de interesse; destacou um possível acirramento das relações que tenham havido diante do fato de um movimento ambientalista do Estado de São Paulo que repercutiu no âmbito federal com a criação de uma procuradoria federal das ONGs do Brasil, da qual o Instituto Caá-Oby fará



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

parte, e que será lançada no dia 20, com vários advogados militantes da área ambiental que atuarão de forma a tentar não só mitigar alguns dos potenciais efeitos relacionados a esses empreendimentos, como também a fazer um trabalho junto aos parlamentares e junto ao Judiciário para tentar expor a nossa visão sobre os efeitos ou potenciais efeitos deletérios desse conjunto enorme de empreendimentos e também informar a sociedade com relação a quais seriam suas posturas em relação dos estudos feitos a respeito; que seriam essas informações que teria a transmitir, e aguardava que as novas fases também chegassem lá; lembrou que aqueles que estudaram o EIA/RIMA, ainda têm um prazo regulamentar para poder fazer contribuições e indagações para que a consultoria venha a responder, que, ainda que tenham sido alteradas recentemente as normas que regulam as atividades do Consema, por lei bastante recente, é possível participar encaminhando questionamentos ao órgão; que ele próprio teria alguns questionamentos que deve levar para a consultoria, e que seriam respondidos no âmbito do próprio processo ambiental, podendo ser incorporados aos estudos da consultoria; que esta seria uma maneira bastante interessante de aprimorar o projeto e também de realizar a participação cidadã de todos. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes da sociedade civil Anuar Assad David, presidente da Associação de Empresários de Hotéis de Santos e Baixada Santista, disse tratar o projeto do VLT, Veículo Leve sobre Trilhos, cuida pelo contrário de um veículo pesado sobre trilhos, com novas características, mas próprio para uma cidade que está planejada com avenidas largas, com 30, 40, 50 metros de largura; que, analisando o problema da cidade, tendo em vista que, segundo a EMTU, o projeto iria aproveitar a linha férrea existente, que vem de Samaritá, em Peruíbe, até o Porto, essa linha não poderia ser aproveitada - o espaço, no máximo, talvez sim. Destacou que o investimento de 400 e poucos milhões será maior, já que foi aberta uma concorrência, para um outro trecho que não este, e que talvez seja o segundo trecho; que teve a oportunidade de estudar o edital, e que notou alguns absurdos que, como engenheiro especializado em transporte, pôde constatar; que poderia fazer a obra num custo muito menor do que este; que o trecho que eles pretendem realizar, chamando de segunda etapa, é o que vai de Samaritá até o centro de Santos, o Terminal Rodoviário; que este trecho não poderá aproveitar as linhas férreas, já que, saindo de Samaritá com 23 paradas, estações, 99 travessias, entre pedestres e veículos, isso não é possível; que ele vem pela linha do trem até o Canal 1, atravessando o Canal 1, entra pela avenida Francisco Glicério, numa largura de 10 metros, atravessa Canal 2, Ana Costa, Canal 3, e vai até a Conselheiro Nébias onde ele faz uma bifurcação, aí entrando na Conselheiro Nébias, ocupando um espaço de 10 metros, indo até o centro da cidade, e pegando lá a avenida João Pessoa, também numa largura de 10 metros de ocupação - o mínimo que ele pode ocupar, porque são dois veículos de bonde, com o comprimento de 2,75, conforme está no projeto, o que, com espaço entre eles, mais estações, chegaria a uma largura mínima de ocupação do leito carroçável, que já é estreito, seja na Conselheiro Nébias, seja na Francisco Glicério, ou na João Pessoa. Comentou ter a impressão de que o Governo do Estado acredita que o usuário vai deixar o carro em casa para andar de bonde, mas que antes o projeto precisa ser reestudado; que o edital de concorrência pública foi vendido por algumas empresas a um consórcio para executar o projeto, e que deverá seguir este percurso; que o VLT seria igual VPT, Veículo Pesado Sobre Trilhos, o bonde, e que, segundo o projeto, comportaria de 6 a 10 pessoas por metro quadrado, com área de ocupação na rua de 10 a 12 metros de largura e tipo de apoio “truck”, igual ao dos trens, e que seria barulhento. Argumentou que o custo do projeto seria de 70 milhões de reais por quilômetro, o triplo do custo do monotrilho, com tempo de percurso para 23 paradas, em 35 minutos, a uma velocidade de 22 quilômetros por hora conforme o projeto, e que tal seria inviável; que sobriariam praticamente de 10 a 12 minutos de



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

percurso, desde a Avenida Humaitá até a Conselheiro Nébias, ao terminal do Valongo; que o trajeto São Vicente vem pela linha férrea, e em Santos sai para meio da rua; que, ao passar o Canal 1, após o restaurante Sideral, ele sai pelo meio da rua, em plena avenida Francisco Glicério, ocupando a largura de 10 metros na avenida, atravessando o Canal 2, Ana Costa, canal 3 até a Conselheiro Nébias, onde bifurca, para a praça, na avenida Afonso Penna, dirige-se à Praça Palmares, entra no Canal 4 e segue a Pedro Lessa com 10 metros de largura ocupando o leito carroçável e com um veículo de cada lado. Comenta que, quando se imagina um acidente, para-se toda a avenida Pedro Lessa, que já é estreita; que na avenida Conselheiro Nébias, que já é uma avenida estreita, congestionada, haverá passagem apenas para um veículo de cada lado. Citou os problemas relativos ao projeto de Poços de Caldas e agradeceu. José Ciro dos Santos, do representante do Grupo Terceira Visão de Santos, destacou que seu foco seria sobre a questão da acessibilidade; que sua preocupação diz respeito à aplicação e garantia de todas as leis atuais existentes que regem a acessibilidade; que o que se vê geralmente quando se está construindo uma obra pública ou privada é que as pessoas entendem, às vezes, como acessibilidade, uma simples rampa para cadeirantes, e que não é bem assim; que, em nome do Grupo Terceira Visão, gostaria de pedir ao EMTU que lhes disponibilizasse através de uma mídia digital para que eles pudessem passar aos seus outros colegas deficientes de outras entidades, como Casa da Visão, como Libis, todas essas informações, de vez que serão aquelas pessoas que estarão rotineiramente usando o VLT, se implementado. Destacou caber aos projetistas e arquitetos que tentem olhar o que determina a ABNT e o que determinam os decretos, tudo versando sobre a acessibilidade e principalmente aquilo que o Brasil ratificou no ano passado sobre os direitos das pessoas portadoras de deficiências, direcionado para o projeto. Luiz José da Silva, representante do Movimento das Pessoas Atingidas pela Hanseníase-Morhan, tendo elogiado o projeto no que tange ao impacto ambiental, comentou não aprovar, como morador de São Vicente há mais de 30 anos, a volta desse trem para a cidade; que, quando tiraram o trem, o Secretário de Estado alegou que teria sido por falta de demanda, o que não seria a verdade, mas sim por falta de vontade política de arrumar as estações e colocar cobradores para poder cotar a demanda; que se sente muito à vontade, porque foi um dos que lutaram para que se fizesse a Estação do Quarentenário, na Vila Margarida, no Carrefour; que antigamente, quando chegou ao Rio Branco, lá havia só mato, e saía do Rio Branco para pegar o trem de Samaritá por dentro do mato e que lutou para que houvesse isso, que então depois se desenvolveu a área continental que tem hoje Humaitá, Vila Fonte Nova, Vila Felizes, Vila Nova Mariana, Vila Ema e outros bairros, mais de trinta, e que muita gente na região não conhece porque na área continental tem 120 mil habitantes e antigamente eram servidos só em Cubatão, para chegar a São Vicente, dando a volta por Praia Grande; que os habitantes lutaram para que se tivesse o trem de volta; que acabou voltando, mas, depois, por falta de vontade política, retiraram-no de novo; que estariam sendo deixados pra trás na discussão do projeto, porque há muita verba envolvida, mas só até a Ponte dos Barreiros, porque serão favorecidos uns poucos; porque retiraram os veículos do centro de São Vicente, e então questiona com que objetivo; que esse trem era muito bem servido para a área continental, com 120 mil habitantes; que hoje tem-se as lotações, que são mais de 350 em São Vicente, trazendo os moradores, muitos desde a divisa e que muitos outros vão a pé a pé porque não conseguem pegar os ônibus; que quase todo mundo que usa a EMTU poderia ficar sem estudo, como quem mora no Jardim Rio Branco, no Quarentenário, Jardim Rio Negro e Vila Fonte Nova que são os últimos bairros, onde havia a última estação, e que depois da Ponte dos Barreiros as pessoas andam a pé e os idosos são maltratados; comentou ainda conhecer o problema com as lotações sobrecarregadas, e que passa pelo mesmo problema, e que os ônibus



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

passam também superlotados; que esse trem deve começar, que informou-se a respeito da parte do projeto de 408 bilhões só até a entrada de Barreiros, e questionou a quem favoreceria, uma vez que ali tem pouca gente que utiliza o trem, porque o pessoal do México 70, Saquaré e Esplanada dos Barreiros são pouca gente, e que ali são mais favorecidos pela linha de ônibus. Indagou qual seria então a importância desse trem ir até a área continental, e não só até Samaritá. Afirmou que antigamente não tinha os moradores que tem hoje, na Vila Iolanda, Vila Nova São Vicente, Nova Samaritá, Samaritá, na Vila Ema, na Vila Mathias e também do outro lado; que pode-se iniciar lá na Vila Ema uma integração com Praia Grande, porque só assim favoreceria a camada mais pobre e carente que precisa de transporte; que não é justo começar de São Vicente porque estarão sempre brigando, e cogita da possibilidade de duplicação da Pedro Taques, sem precisar parar a pista; e que por fim são maltratados pelas encostas dos lixões, e que a Cetesb reconhece que a área concentra 35 mil toneladas de resíduo tóxico esperando o destino final. Jessé Teixeira Felix, representante da Associação Brasileira dos Ciclistas de Santos, disse que pela primeira vez um projeto como esse privilegia a cidade de Santos; que há muitas pessoas que se utilizam da bicicleta pra ir pro trabalho, uma camada enorme de ciclistas vindo da região de São Vicente, independente das áreas de onde vêm; que o simples fato de se acreditar no projeto que está sendo apresentado para todas as pessoas contemplarem, representa o primeiro passo; comentou que o ciclista que vem lá de São Vicente, Praia Grande, Mongaguá ou outra cidade gostaria de ter um veículo mais confortável para vir trabalhar, e que ele usa a bicicleta porque não tem condições de ir e vir utilizando o meio de transporte atual; que os ônibus estão lotados, sucateados, excetuando os de Santos; opinou que um projeto desses tem que ser abraçado com muito carinho, porque o governador de São Paulo olhou com carinho para a Baixada Santista, e que o prefeito de Santos, João Paulo Tavares Papa, e o prefeito de São Vicente estão assumindo o compromisso da cidade porque o negócio é bom, e que gostaria, em nome dos um milhão de ciclistas da cidade, de vê-lo concretizado; que viaja sempre, vai para o Rio de Janeiro, para Salvador e outras cidades, e se resente da ausência da Associação Brasileira de Ciclistas, cuja cidade sede gostaria de saber onde fica; que desejaria ver o projeto abraçando não apenas os ciclistas, que são privilegiados na extensão toda do VLT, mas todos os habitantes da cidade; que quem não quiser ir de VLT pode fazê-lo de bicicleta; e encerrou sua participação solicitando aos engenheiros e demais pessoas que estão coordenando esse trabalho, que coloquem um bicicletário municipal tanto em um quanto no outro pontos, para que se possa ter bicicletas para alugar. Edson Monteiro, representando o SIMESP–Sindicato das Instituições Mantenedoras de Ensino da Baixada Santista e Diretor Regional da UNIP, disse falar em nome dos universitários; comentou que existem na região em torno de 45 mil alunos, envolvendo praticamente todas as universidades, razão da importância de um projeto em que se favoreça o meio de transporte na região metropolitana, porque hoje todas as universidades juntas têm alunos em todos os nove municípios que congregam a sua região, e que principalmente no período noturno ocorre o maior pico de utilização, com ônibus e vans que trazem alunos de todas as regiões; que por isso a possibilidade de terem algo no nível que foi apresentado merece parabéns, em razão do trabalho que está sendo feito, na área ambiental, na parte de projetos, em que as prefeituras que estão envolvidas, sendo isso de fundamental importância para a sua região; que tem o aval de todos os representantes das universidades no sentido de apoiar o projeto, para que se possa ter um afluxo dos seus alunos de forma inteligente e com acessibilidade grande, inclusive para os vários alunos com deficiências especiais e que se utilizam meios de transporte ainda hoje deficitários; que hoje as universidades também já têm um bicicletário interno, as próprias universidades, e que esse nível de integração, seja



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

pelo meio de transporte inteligente, como foi apresentado, ou seja, de integração entre sinais, ônibus, peruas, deveria ser ampliado, não só indo ou não só saindo de São Vicente, mas indo além, porque há alunos hoje vindos de Itanhaém, Mongaguá, Praia Grande, enfim, toda essa extensão de municípios, embora reconheça tratar-se de um processo inicial, sugerindo sejam concluídas as discussões; que o projeto trará um avanço importante para a sua região hoje, que é uma área de excelência no ensino, onde há muitas universidades e muita possibilidade de crescimento. Passou-se à etapa em que as pessoas se manifestam em seu próprio nome. Joaquim Odair Coelho comentou inicialmente tratar-se o debate de um projeto estruturado e de grande importância para o desenvolvimento da região, e que traz a garantia de mobilidade, segurança, qualidade e conforto e atrai as pessoas que hoje fazem uso do automóvel, tirando-as do trânsito que apresenta muitos problemas na cidade, facilitando a locomoção das pessoas; que o projeto está harmonizado com o cenário de desenvolvimento que projeta para a região, harmonizado com a energia, com o Porto, com a área turística, com o desenvolvimento urbano; que se trata de um projeto integrado de linha tronco e linhas alimentadoras, ou seja, linhas que farão o trajeto integrando os nove municípios da Baixada, e internamente alimentado pelos veículos leves sobre trilhos; comenta que, certamente pelos números que foram expostos, o projeto trará uma demanda que justifica o investimento, integrando toda a região histórica da cidade, o que vai favorecer a modernização e recuperação do centro histórico, e certamente também atrairá investimentos; que o VLT está perfeitamente integrado com o ambiente urbano, trazendo segurança às operações; que não polui, por ser movido à energia elétrica ou à gás, são silenciosos, ágeis, “urbanizáveis”, porque permitem a convivência do veículo com urbanização, a jardinagem, praças e que assim será possível melhorar o trânsito; que isso possibilitará uma maior mobilidade no centro da cidade, permitindo o acesso das pessoas à região do Valongo, que é uma região com grandes expectativas de melhoria, pela atração de empresas e de tecnologia com a instalação dos prédios da Petrobrás. Homero Antônio de Araújo Filho relatou que o projeto fará uso de uma faixa que hoje é inutilizada, de forma moderna, muito prática, silenciosa, de acordo com as necessidades da cidade, integrando-se aos demais meios de transportes, o que traz vantagens para todos, inclusive para a própria Petrobrás, que vai construir esse prédio no Valongo, porque possibilitará aos trabalhadores chegarem à sede da empresa. Áureo Emanuel Pasqualetto Figueiredo, após cumprimentar a todos, pontuou tratar-se o projeto do VLT de uma coisa nova na cidade, porque resgata os bondes de cem anos atrás, melhorados tecnologicamente; que a lembrança que os santistas têm dos bondes é de um transporte extremamente eficiente; que o santista ama o bonde, e que, em 1985, quando foi restaurado um trecho de avenida da praia, de bonde turístico, houve uma comoção na cidade por ocasião da inauguração; e que o habitante da região odeia os trens porque, no sistema antigo, que cruzava a cidade, quando os trens operavam, faziam a chamada operação “picadinho”, que é a separação dos vagões, que invadiam a avenida Ana Costa, o Canal 2 e a Bernardino de Campos alternadamente e lá ficavam, às vezes quebrados, atrapalhando o trânsito; que então todo discurso político tinha como objetivo tirar o trem, e conseqüentemente a carga, da cidade; que o que está sendo proposto é de fato um veículo leve, do ponto de vista dos veículos ferroviários; que veículo pesado é o trem do tipo do trem brasileiro que tem 32 toneladas por eixo e vai a 128 toneladas, o que não é o caso; que, em relação ao morador que defendeu a população pobre da plataforma continental, que não existem pobres e ricos, mas apenas uma comunidade que precisa desse meio de transporte; que as pessoas que vêm trabalhar em Santos o fazem porque precisam e que as pessoas que recebem essas pessoas em Santos também precisam delas. Acrescentou ter o máximo interesse em que haja essa extensão para a plataforma continental, sendo ela muito



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

necessária, até mesmo redirecionando a população dos grandes centros para a periferia, espaço este que deve ser ocupado por pessoas de todo o tipo de renda. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes dos órgãos públicos. Rogério Crantschaninov, vinculado à Companhia de Engenharia de Tráfego do Município de Santos, comentou tratar-se de um sonho antigo de milhares de santistas desde a extinção do TIM; que o leito ferroviário já está invadido em vários pontos, e que se não for acelerado o processo de ocupação desses espaços, logo não haverá mais espaço para o VLT; que o projeto está sendo discutido pelos governos municipais de Santos e de São Vicente; que os técnicos, os secretários, têm discutido junto com a Secretaria de Transporte, junto com as consultorias que foram contratadas para o desenvolvimento desse projeto, abrangendo todos os aspectos, sejam aspectos urbanísticos, sejam aspectos de logística ou de transporte; que a questão da integração do VLT com o transporte municipal está sendo discutida com as equipes da EMTU, dando origem a um sistema que vai eliminar cerca de 40% dos ônibus intermunicipais que circulam em Santos. Luiz Carlos Rachid, vinculado à Secretaria de Economia e Planejamento, comentou que o projeto sob análise representa a possibilidade de se imaginar uma região metropolitana efetivamente integrada; que será um transporte integrando quem mora em São Vicente, num primeiro momento, mas também em Praia Grande, Itanhaém, Guarujá e Bertioga, num futuro bem próximo, e que tem a certeza do sucesso desse processo; afirmou ainda que a região metropolitana só será uma realidade efetiva se houver essa integração, que o cidadão tem que se sentir integrante de todo o processo; que as pessoas estão preocupadas com o que acontecerá, mas que os impactos serão minimizados pela tecnologia; opinou que esse é o momento de ser trabalhada a qualidade de vida e que esse projeto significa qualidade de vida para o cidadão da Baixada Santista. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Geonísio Aguiar, inicialmente reiterou o apoio à Comissão Especial de Vereadores de Santos, que esteve em Brasília com o intuito de convencer o Governo Federal a dar sua parte de contribuição ao projeto; que, citando o professor Rachid, enxerga grandes possibilidades de integração da região metropolitana; que esteve discutindo a importância do projeto para determinado programa habitacional em curso, e o quanto um projeto dessa natureza terá importância para o deslocamento para o trabalho, em Santos, do morador de São Vicente ou de Praia Grande; que tem se preocupado com as 52 famílias que vivem no leito sobre o qual será implantado o projeto, mas que sabe que ninguém ficará sem casa, em razão do comprometimento da sociedade e do próprio prefeito em dar solução à questão, razões todas essas pelas quais apóia integralmente o projeto do VLT. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Bechara Abdala, Secretário de Planejamento da Prefeitura Municipal de Santos, comentou: 1) que a Prefeitura de Santos vem apoiando a realização desse projeto, um sonho antigo não só do Prefeito João Paulo Papa, mas de todos moradores da região; 2) que é de conhecimento geral que nessa região está-se delineando um cenário de desenvolvimento extremamente importante, e que cada vez mais se impõe a preocupação com as alternativas que garantam a permanência da qualidade de vida e do desenvolvimento que se observa em toda a região; 3) que um dos grandes problemas das cidades de médio e grande portes em todo país diz respeito ao sistema viário, ao trânsito, que nestes últimos anos, com o crescimento vertiginoso das atividades imobiliárias, aumentou consideravelmente não só na cidade de Santos, mas nas demais cidades da Baixada Santista; 4) que é necessário se estudar a alteração da matriz do transporte individual, pois as ruas das cidades já não comportam o número de veículos; 5) que um projeto como esse, que se trata de um sistema integrado, de alta qualidade, confiabilidade, segurança e ambientalmente correto é a grande solução para nossa região; 6) que, além dos ganhos ambientais, a implementação desse projeto garantirá redução dos ônibus nas linhas



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

intermunicipais e dos automóveis em circulação; 7) que em algumas cidades européias, após um ano de implantação do VLT, houve uma redução de 20% na circulação dos automóveis, um ganho significativo não só do ponto de vista da qualidade ambiental, como na preservação das edificações e do patrimônio das cidades. Passou-se à etapa as réplicas. Caetano Janine Neto, representante do empreendedor, declarou que abordaria os aspectos mais relevante do projeto, entre os quais: 1) que estudo realizado em 2007 pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos, RMBS sobre origem-destino revelou as necessidades de mais opção de transporte para a população, seja para o lazer, para a saúde ou para o comércio, ensino, trabalho, e apontou para a necessidade de que os transportes públicos na região passe por uma reestruturação; 2) que, com vistas à execução desse projeto foi aberta concorrência pública para contratação da empresa responsável, procedimento este imprescindível para a execução de serviços e obras na Administração pública, e igualmente foi feita a concorrência para a contratação da empresa que desenvolveria os estudos ambientais, e que a Walm Engenharia foi a escolhida; 3) que, embora essa audiência pública fosse destinada à abordagem das questões ambientais, outros aspectos são contemplados, como os que se referem à tecnologia empregada, às técnicas adotadas e às abordagens sociais, contemplando esse último as questões envolvidas com o transporte de pessoas com restrições de mobilidade, deficientes visuais e auditivos, aos quais a Companhia do Metropolitano dispensa um atendimento de muita qualidade; 4) que, além do VLT, outras alternativas de transporte foram estudadas, como exemplo o *mono-railway*, que apesar da excelente tecnologia, foi descartada, por vários fatores, entre eles o econômico, pois exigiria a execução de uma série obras, o que não é necessário no caso do VLT, pela possibilidade de se utilizar uma via já existente, o que eliminaVA a necessidade de desapropriações, e que, ao contrário, o *mono-railway* exigiria a construção de pilotis, tabuleiros, uma estrutura para suportar as estações, além de acessos, escadas, rampas, escadas rolantes, pátios de manutenção, estacionamentos e vias especiais de acesso a pessoas com limitações de mobilidade; 5) que outro aspecto que influenciou a não-escolha do VLT foram as dificuldades de operação na ocorrência de falhas, em um dos veículos localizado num plano elevado; 6) que estudo realizado pela Secretaria de Transportes, baseado numa modelagem feita pela FIA/USP em 2005, avaliou o retorno financeiro e em benefícios sociais decorrente de intervenções na área do transporte, que pode chegar a 240 milhões de reais, valor este que não significa um ganho direto para os cofres da prefeitura, mas, com certeza, a não retirada desses recursos, acrescentando a isso, de acordo com dados estimativos, 16 milhões de reais ao ano por redução de acidentes e algo em torno de 9 milhões de reais com o decréscimo da poluição ambiental. Walter Sérgio de Faria, representante da Walm Engenharia, ofereceu os seguintes esclarecimentos: 1) que os estudos sejam ambientais ou de engenharia dizem respeito aos projetos básicos e aos detalhamentos apresentados serão contemplados, entre os quais os bicicletários; 2) que, em relação à inclusão de outros trechos, é apenas uma questão de tempo; 3) que a implantação do monorilho numa linha de praia, esbarra numa questão legal, que é condição legal dessa linha como área de proteção permanente, e sua implantação em uma área consolidada, com o perfil de Santos, e São Vicente, gerará impactos absolutamente maiores, muito mais significativos que sua implantação na área prevista por esse projeto. Celina Bragança Cláudio, gerente do Setor de Empreendimentos de Transportes do Departamento de Impacto Ambiental-DAIA/Cetesb, esclareceu: 1) que o licenciamento de qualquer empreendimento é feito em etapas e que a etapa do licenciamento desse projeto se volta para o exame da viabilidade ambiental do empreendimento, o que requereu a realização dessa audiência para ouvir todos os setores da sociedade com o regramento que foi pautado; 2) que se encontram presentes membros da equipe técnica que realizará a análise desse



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

estudo ambiental, e eles estão anotando todas as manifestações e aquelas que serão enviadas nos próximos cinco dias úteis a partir da data dessa audiência, e que, depois de consolidadas todas as informações, essa equipe verificará a necessidade ou não de informações adicionais, e, em caso positivo, solicitará ao empreendedor estudos complementares; 3) que o estudo ambiental contempla, sim, alternativas tecnológicas, relacionadas com os modais de transporte, e que, depois de tudo esclarecido e analisado, essa equipe elaborará o parecer técnico e o encaminhará[ao Conselho Estadual de Meio Ambiente-Comsema, com a perspectiva de que seja avaliada sua viabilidade ambiental, a qual, se aprovada, dará ensejo à concessão da licença prévia, à qual se juntará a formulação de uma série de exigências a serem cumpridas pelo empreendedor e que são condicionantes para a emissão da segunda licença, que é a de instalação, à qual se juntará, por sua vez, outra série de exigências, cujo atendimento é condicionante para a concessão da licença de funcionamento ou operação. Luiz Antônio Cortez, membro do Consema, comentou ser esta uma oportunidade 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



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

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 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. Depois de declarar terem sido cumpridas todas as etapas dessa audiência, a Secretária-Executiva Adjunta Cecília Martins Pinto, agradeceu a presença de todos e informou que todas as pessoas interessadas em colaborar ainda para o aprimoramento desse projeto tinham cinco (5) dias úteis para fazê-lo, a partir da data dessa audiência, e essa contribuição poderia ser encaminhada à Secretaria Executiva do Consema através dos Correios ou protocolada diretamente nesse setor. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, diretora do Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria-Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.