



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

Ata da Audiência pública sobre o EIA-RIMA do empreendimento “Interligação entre Margens – Ponte e Sistema Viário entre SP-150 e SP-055”, de responsabilidade da Concessionária Ecovias dos Imigrantes S/A, realizada no dia 16 de julho de 2019, no município de Santos/SP.

Realizou-se, no dia 16 de julho de 2019, no Teatro Guarany, Praça dos Andradas, s/n, Centro Histórico, Santos/SP, a audiência pública sobre o empreendimento “**Interligação entre Margens – Ponte e Sistema Viário entre SP-150 e SP-055**”, de responsabilidade da Concessionária Ecovias dos Imigrantes S/A - Processo nº 50/2019 (e-ambiente CETESB 011833/2019-59). Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo do CONSEMA, **Anselmo Guimarães**, declarou que, em nome do Secretário de Estado de Infraestrutura e Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, **Marcos Penido**, saudava e dava boas-vindas e registrava a presença dos representantes do poder Executivo – nas pessoas dos ilustríssimos senhores Marcos Libório, Secretário de Meio Ambiente de Santos; Ricardo de Souza, Secretário-Adjunto de Meio Ambiente e Alexandre Trombelli, Secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário, ambos de Guarujá; –, do poder Legislativo – na pessoa do ilustríssimo senhor Caio França, Deputado Estadual; –, do poder Judiciário; –, dos representantes de entidades da sociedade civil; –, da Polícia Militar Ambiental – na pessoa do tenente Carlos André –, dos representantes dos órgãos públicos, – na pessoa dos Ilustríssimos Senhores Casemiro Tercio de Carvalho, Diretor-Presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo e Murilo Barletta, Diretor de Transportes Públicos da CET de Santos; – dos representantes dos conselhos de meio ambiente – na pessoa do Senhor Márcio Paulo, Presidente do COMDEMA de Santos e da Senhora Rafaela Di Fonzo Oliveira, conselheira do CONSEMA; – das ONGs e entidades ambientalistas, enfim, a todos quantos compareceram a presente audiência pública. Declarou que possuía a função regulamentar de conduzir as audiências públicas promovidas pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Meio Ambiente e pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente-CONSEMA sobre criação ou alteração de áreas protegidas, empreendimentos, projetos e obras em licenciamento, planos de manejo, enfim, acerca de tudo aquilo que diz respeito ao Sistema Estadual do Meio Ambiente. Declarou ainda que a audiência pública, como indicava o próprio nome, é um evento aberto a qualquer interessado, dado que se pretende sempre democrático, e em cujo desenrolar determinada proposta ou projeto é apresentado a todos, para que deem suas opiniões, formulem indagações, apresentem contribuições, sugestões e críticas, e tudo o que possa contribuir para o aprimoramento dos estudos e do projeto e/ou propostas apresentadas. Esclareceu também que seu papel nas audiências públicas era completamente isento, e sua função era tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra, para garantir que aqueles que tenham algo a dizer possam fazê-lo de modo democrático e organizado. Expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação CONSEMA Normativa 01/2011 para a condução das audiências públicas e declarou que o Conselho prevê que elas se desdobrem em três momentos ou partes. Esclareceu que na primeira parte tem lugar a apresentação geral sobre a proposta, a localização do projeto e, em seguida, uma exposição detalhada dos estudos ambientais sobre ele elaborados. Explicou que, imediatamente após, fazem uso da palavra àqueles que representam as organizações da sociedade civil, com direito cada um deles a até cinco minutos, seguidos por cidadãos que não representam quaisquer órgãos públicos ou entidades civis, mas que falam em seu próprio nome, com direito a três minutos cada um. Sequencialmente, manifestam-se os representantes de órgãos públicos das esferas federal, estadual e municipal; a seguir, os representantes do CONSEMA e dos COMDEMAs que se inscreverem, com direito também a cinco minutos cada um. Por fim, concluiu, falam os representantes do Poder Executivo, seguidos daqueles que representam o Poder Legislativo, destacando que o motivo pelo qual os representantes desses dois poderes falam em último lugar é que desta forma lhes é plenamente assegurado o direito a manifestar-se acerca das críticas e sugestões feitas pelos diferentes segmentos da sociedade que antes deles tenham se manifestado, podendo assim opinar ou oferecer esclarecimentos que eventualmente

Página 1 de 15



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

os pontos de vista expostos tenham suscitado. Por fim, no terceiro e último momento da audiência, facultou-se ao responsável e equipe que ofereçam resposta aos questionamentos e comentem as colocações feitas. Ao cabo, franqueia-se aos representantes do CONSEMA eventualmente presentes a prerrogativa de manifestarem-se por até dez minutos, distribuídos por tantos quantos desejarem fazê-lo. Reiterou que apenas poderia fazer uso da palavra quem se inscrevesse, e que, portanto, aquele que desejasse ocupar a tribuna e ainda não se houvesse inscrito, o fizesse naquela hora. Informou que a Mesa Diretora dos Trabalhos era presidida por ele, e que nela o acompanhava, o representante da Cetesb, Domenico Tremaroli, Diretor da Diretoria de Avaliação de Impacto Ambiental da Cetesb; e dos conselheiros do CONSEMA, Luiz Renato Prado Ribeiro, da CONCIDADANIA e Antonio Cesar Simão, da Associação Paulista de Municípios - APM. O **Secretário-Executivo** esclareceu que o processo encontrava-se na etapa do licenciamento prévio em que são colhidas as contribuições e manifestações oferecidas, e a documentação com base na qual se avalia a viabilidade ou não do empreendimento. Declarou ainda que, caso se reconheça, a partir dos estudos aludidos, que, do ponto de vista ambiental, o empreendimento é viável, se emitirá a licença prévia com as respectivas condicionantes a serem cumpridas pelo empreendedor para dar continuidade às próximas fases da licença de instalação e da licença de operação. Ressaltou que todas as contribuições que então forem protocoladas na CETESB serão apensadas ao processo e consideradas na análise técnica. Frisou também que o processo de licenciamento é público, podendo todo cidadão interessado ter acesso a ele a partir do pedido de vista. Concluídos os esclarecimentos introdutórios, passou-se à apresentação do projeto. **Rui Klein**, Diretor Superintendente da ECOVIAS apresentou em linhas gerais o empreendimento, abordando seu histórico, objetivo, organização, dimensão, etapas implantação, seu funcionamento e operação. Ao final foi apresentado aos presentes um vídeo, produzido pela ECOVIAS sobre o projeto do empreendimento. **Fernando Kertzman**, da Geotec Consultoria Ambiental, empresa de consultoria responsável pela elaboração dos estudos ambientais, apresentou uma síntese do EIA/RIMA, precisamente dos motivos da eleição do traçado, da capacidade pretendida para o empreendimento quando de sua plena operação, dos impactos potenciais nos meios físico, biótico e antrópico, e acerca das medidas de mitigação que serão implementadas com o objetivo de preveni-los ou mitigá-los. Passou-se a etapa na qual se manifestam os representantes da sociedade civil. **Lázaro Roberto Limas**, do Sindicato de Servidores da Previdência e Saúde de São Paulo externou quão bom era participar da concretização de algo que irá transformar para melhor a vida dos moradores de Santos. Contudo, estranhou as tentativas que vinham sendo constantemente impostas pelo governo para construir um novo centro de eventos em Francisco Glicério, área já degradada localizada na Ponta da Praia de Santos. Não obstante as inúmeras tentativas para implantar essa obra, refutou o propósito de concretizá-la a partir de uma modalidade de licitação não prevista na legislação. Destacou que não podia valorar ao certo os recursos que a Ecovias já havia angariado ao longo de mais de trinta anos de concessão, mas acreditava que o montante poderia pagar, muitas vezes, a implantação de uma ponte. Observou que, até então, as licitações não permitiram que outras empresas nacionais ou multinacionais participassem da concorrência. Relatou que não se opunha a implantação de projetos na Ponta da Praia, mas sim, ao direcionamento da oferta e a falta de oportunidades de outras entidades participarem da implantação da obra. Sendo assim, destacou havia dois caminhos a serem seguidos: legitimar o processo para possibilitar a participação de muitas entidades nas concorrências ou entregar tudo para os gringos governarem. No entanto, reiterou que a legislação deveria ser observada e destacou a impossibilidade de destinar aos fins planejados a área já degradada do Centro de Convenções do Glicério. Afirmou que os milhões necessários para promover a reforma da Ponta da Praia já estariam previamente direcionados para a construtora Mendes, e a implantação da ponte à Ecovias e, sendo assim, questionou a legalidade e a legitimidade de um procedimento “entre compadres”, o que é inadmissível. Assumiu ser favorável a implantação das “ligações secas” que sejam necessárias, particularmente, do projeto de um túnel que ligue o porto ao aeroporto regional,

Página 2 de 15



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

localizado no Guarujá. Comentou sobre a impossibilidade de imaginar a concretização de uma obra que não possa promover a coligação rodoviária-porto-aeroporto e, nesse sentido, observou que o projeto da ponte nada informava sobre uma possível ligação com o aeroporto. Finalizou reiterando que, devido ao caráter público do processo, o mesmo deveria ser conduzido em consonância com a legislação. **Lilian Goulart**, do Movimento Conservador Direita São Paulo relatou que a os grupos que a organização mantinha no *Facebook* e *WhatsApp* surgiam debates constantes a respeito de duas modalidades de projetos pelo menos e que, a grande maioria dos seguidores que viu a maquete do projeto exposta durante a audiência, ao compará-la a maquete do túnel disponibilizada em situação semelhante, prioriza o projeto que permite seja promovida a interligação ao modal ferroviário de transporte de cargas. Afirmou que todos os seguidores dos grupos acreditavam que o projeto de implantação do túnel era mais interessante e, embora a maioria dos presentes na audiência não teve a oportunidade de conhecer o projeto, também acreditavam que o investimento no modal ferroviário deveria ser promovido para solucionar a questão dos transportes da zona portuária. **Marcelo de Lucena Sammarco**, da OAB Marítimo Santos ao frisar que cabia a Ordem dos Advogados a proteção dos interesses coletivos, informou que a maior preocupação da instituição em relação ao tema, era garantir a preservação dos interesses dos munícipes da região da Baixada Santista, do Guarujá e, especialmente, Santos. Enfatizou a importância de refletir sobre as consequências da forma como a ligação seca entre as duas margens do maior porto do Brasil, locomotiva da economia, estava sendo proposta. Esclareceu que a OAB não se opunha ao projeto de ligação seca que vinha sendo discutindo há cerca de 90 anos, muito pelo contrário, eram totalmente a favor, desde que houvesse o aprofundamento das discussões, principalmente, quanto à localização e modalidade de interligação a ser implantada, assim como, seus impactos sobre a futura expansão do Porto de Santos. Reportando-se as informações da apresentação, mencionou sobre o estabelecimento de 305 metros para o vão livre da ponte, que segundo a própria autoridade portuária local, acabará por limitar, reduzir, ou até mesmo, impossibilitar a passagem de navios de grande porte, naquele trecho específico do canal. Quanto ao estabelecimento do calado aéreo em 85 metros, aventou sobre a possibilidade de eliminá-lo e, ao mencionar a bacia de evolução de manobras afirmou que todas as questões mereciam discussões mais aprofundadas. Reiterou que a OAB não era contrária ao projeto, ou a ligação, muito pelo contrário, mas favorável que houvesse uma discussão mais ampla e aprofundada para garantir que nos próximos 20, 30, 40, 50 anos, o Porto de Santos possa ser expandido. Destacou, por outro lado, a louvável iniciativa do Governo do Estado e também a luta da própria Prefeitura Municipal e do empreendedor que, há muito tempo, se debruçavam sobre este projeto, para viabilizá-lo. Mesmo assim, afirmou que aquelas questões mereciam melhor reflexão e debate, de ponta a ponta, inclusive quanto aos aspectos específicos de meio ambiente apontados no EIA/RIMA, dentre os quais, a questão da mobilidade urbana. Comentou sobre a expectativa da comunidade de que, por meio dessa ponte, possa ser resolvido um problema que reside há décadas, que é o gargalo da travessia de Santos-Guarujá, por meio das balsas. Completou que esse gargalo vem se tornando cada vez mais crítico, e atualmente, nove mil carros/dia, em média utilizam as balsas, podendo atingir, nos dias de pico (feriados e finais de semana prolongados), 24 mil carros/dia. Sendo assim, questionou se a determinação da forma e a posição da ponte eram suficientes para reduzir ou mitigar os problemas enfrentados no *ferryboat*, na travessia Santos-Guarujá, na ponta da praia. Ao final, reiterou que a OAB era totalmente a favor da ligação, desde que, preservados os aspectos econômicos ligados a futura expansão do porto e também da possibilidade de atender a demanda da comunidade local por mobilidade urbana. **Wagner de Souza Moreira**, do Centro Nacional de Navegação Transatlântica - CENTRONAVE São Paulo informou que a entidade contava com 112 anos de atividade e reunia 21 empresas estrangeiras de transporte marítimo, responsáveis por 95% do comércio exterior nacional. Declarou que sua preocupação referia-se diretamente as questões expostas pelo representante da OAB Santos, ou seja, aos impactos da ligação seca por meio de ponte, na futura expansão do porto e na operação portuária, mesmo que

Página 3 de 15



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

os estudos apresentados apontem que a frequência do porto não será impactada, algum impacto decorrente da obra sempre existirá. Pontuou a necessidade de verificar quais serão os parâmetros a serem utilizados para garantir, que daqui a 20 ou 30 anos, com os avanços tecnológicos alcançados no setor, a ponte não acabará por afetar a operação portuária, a navegação ou a expansão futura do porto. Caso, futuramente, a ponte venha a restringir as operações do Porto de Santos muitos navios deixarão de frequentá-lo e, por conseguinte, o comércio exterior também será de alguma maneira atingida. Portanto, ressaltou que a preocupação do CENTRONAVE, como representante dos navios que frequentam o Porto de Santos, inclusive os estrangeiros, recaía nos impactos da obra na futura expansão e na navegação no canal. **José Givanildo Batista**, da Associação Biblioteca da Alemoa afirmou que suas preocupações eram, a princípio, as mesmas expostas nas manifestações anteriores relacionadas, basicamente, a forma como o projeto foi concebido e apresentado como se não fosse causar impactos diretos ou indiretos, especificamente, nos bairros que atuava como representante. Informou que além do Alemoa conhecia muito bem os bairros da Zona Leste de Santos: Chico de Paula, Vila Haddad, e o Saboó, onde será implantado o projeto da nova entrada de Santos de interligação à ponte. Afirmou que todos já haviam percebido muito bem, que não se pensava em outra coisa que não fosse favorecer a Ecovias, pois ao final da ponte será cobrado mais um pedágio. Em Santos, por sua vez, observou não ter encontrado informações sobre o tipo de interligação que será implantada no trecho entre a ponte e a entrada de Santos para absorver o trânsito entre a rua Maria Patrícia e o Valongo. Em oposição aos dados apresentados pela consultoria, acreditava que 80% dos veículos que se dirigem ao Guarujá pela Ponta da Praia, virão pela ponte e, sendo assim, questionou como ficará o escoamento do tráfego de veículos no Saboó, uma vez que, nenhum projeto para solucionar esse problema foi apresentado desde a reunião que teve, recentemente, com a Ecovias. Afirmou que os bairros do Saboó, Chico de Paula, Vila Haddad e Alemoa sofrerão ainda mais, pois irão receber todo o fluxo de veículos da Praia Grande, São Vicente, Santos, Itanhaém, até desembocar no Saboó, bairro sem a estrutura suficiente para receber o tráfego, com ruas estreitas e desprovidas de semáforos que, mesmo assim, não receberá nenhuma compensação ou medida para solucionar esse problema. Foi informado que a Alemoa também não seria afetada por localizar-se, a mais de um quilômetro do empreendimento, o que não era verdade, além do que, nenhuma informação foi apresentada sobre a compensação a ser empregada. Afirmou que alguns dos problemas que serão enfrentados para promover a interligação entre a Ponta da Praia, a nova entrada de Santos e a Ponte Santos-Guarujá já deveriam constar do projeto, da mesma forma que a verificação da legalidade do projeto. Advertiu à Sociedade de Santos e Guarujá a abrir os olhos quanto aos problemas que virão, e afirmou que não era contra a implantação da ligação, mas sim, a forma que será executada, tendo em vista, que nenhuma melhoria na mobilidade urbana foi prevista. Sabe-se que o acesso à Ponta da Praia, via balsa, já estava saturado e, caso a implantação da ponte seja aprovada e construída, a balsa acabará por ser utilizada somente para fins turísticos, praticamente, e todos pagarão pedágio. **José Francisco Pacillo**, da Associação dos Acionistas Minoritários da Codesp, lamentou a recente alteração da natureza jurídica da Companhia para empresa pública, fato que considerava ruim por entender que os processos decisórios que interessam a todos, principalmente, aqueles que envolvem questões ambientais, deveriam ser democraticamente discutidos, em atendimento aos preceitos do artigo 225 da carta magna. E, nesse aspecto, parabenizou a realização da Plenária. Afirmou não ser contrário ao projeto, ao desaforamento e o pedagiamento de áreas públicas, desde que seus valores sejam computados e bem esclarecidos. Afirmou que a licitação, por sua vez, segundo havia aprendido com um dos seus professores, era a forma mais cara de adquirir um produto de pior qualidade, tanto assim, que países economicamente mais avançados, como a China, já não empregavam mais essa modalidade. Discorreu sobre a propaganda, provavelmente muito cara, promovida por uma das arrendatárias do porto que se comprometeu no Plano de Desenvolvimento do Porto, a construir um granel líquido, mas acabou por implantar um terminal para movimentar contêineres. Tal situação já deveria ter sido discutida, no

Página 4 de 15



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

entanto, acreditava que ainda o seria em função da prorrogação pretendida. Portanto, defendeu a existência de clareza e objetividade, tanto por parte da autoridade portuária quanto dos responsáveis pela companhia, que tem se posicionado, sem, contudo, ofertar nada de concreto e de objetivo. Disse não acreditar no túnel por “n” fatores, inclusive técnicos e externou sua admiração em razão dos responsáveis atuais, que se dizem conhecedores profundos do Porto, da China e das pontes marítimas existentes nos grandes portos, mas, por outro lado, não possuem experiência em projetos de grandes túneis. Solicitou fosse apresentada a ampliação do próprio projeto no qual foram feitas algumas referências sobre túneis, para que pudesse ser realizada uma comparação efetiva entre as propostas. A princípio, afirmou acreditar em um projeto que envolvesse uma menor emissão de gases de efeito estufa e menor intervenção no meio ambiente. Também lhe parecia clara a necessidade de serem realizadas outras audiências públicas. **Sérgio Paulo Perrucci de Aquino**, da Federação Nacional de Operações Portuárias - FENOP informou que o Sindicato dos Operadores Portuários - SOPESP, era um de seus associados e esclareceu que seu objetivo era de reafirmar o entendimento do FENOP sobre a necessidade de descentralizar as questões portuárias para valorizar a manutenção de diálogo com as instituições locais, que conhecem as realidades, problemas e os desafios reais. Dessa forma, defendeu que no desenvolvimento de soluções e direcionamentos, fossem considerados os posicionamentos externados pelo Conselho de Autoridade Portuária – CAP, do Sopesp e da Codesp, como administradora portuária. Contudo, alertou que à FENOP, não cabia posicionar-se a favor ou contra a ponte ou o túnel, mas sim, defender as posições das instituições locais. Aproveitou para apresentar o pleito de uma das associadas que, apesar de possuir um terminal de líquidos licenciado, entre a Domênico Rangoni e a Ilha do Barnabé, aparentemente, não havia sido contemplada nos estudos, da mesma forma, que alguns processos em andamento na Antac e um ramal ferroviário naquela região, com o licenciamento ambiental em andamento no IBAMA. Por último, esse mesmo associado informou que sua localização em mapa, estava em área de propriedade do grupo, e não em área pública. Reiterou que o papel do FENOP era defender as instituições locais e incentivar que os diálogos fossem mantidos em alto nível. **Luciana Schindwein Gonzalez**, da OAB Santos frisou que não concordar, plenamente, com o posicionamento da advogada Luciana Gonzalez, mas sim, com as orientações ofertadas pelo representante da OAB – Santos, Dr. Marcelo Sammarco e, por não ter entendido plenamente os dados do projeto convidou o Dr. Rui a realizar nova apresentação na OAB. Afirmou que não era mais possível seguir a teoria do fato consumado como fora exposto, mas sim, promover a participação efetiva e com transparência de forma a promover a formulação de critérios objetivos e o esclarecimento de todas as dúvidas. Dissertou sobre a necessidade de utilizar critérios objetivos, tais quais, os do EIA/RIMA sobre reversibilidade dos impactos, recuperação e compensação ambiental. Ao questionar a quem serviria a ponte, respondeu que a todos, à medida que a economia melhorasse, no entanto, alguns dados deveriam ser apresentados de forma clara e precisa tal qual o Relatório de Impacto de Trânsito. Dissertou sobre as possibilidades de contemplar interligações da ponte com eventuais modais de transporte e alças de acesso para atender outras necessidades dos trabalhadores. Além disso, reiterou a importância de todos os dados do projeto sejam disponibilizados para consulta pública. **Eduardo Lustosa**, da Associação dos Engenheiros de Santos posicionou-se contrário à localização da ponte e ofertou alguns motivos para tal. O primeiro deles referia-se a incerteza de que determinadas cargas especiais pudessem transitar a montante da ponte o que já era suficiente para explicar o antagonismo que se têm da obra, ao ponto de torná-la inaceitável. Quanto ao aspecto ambiental, afirmou ter faltado ao projeto, uma avaliação de impacto visual da ponte, que será, possivelmente, bem superior se comparado ao túnel. No aspecto tecnológico, destacou a sensível vantagem do túnel sobre uma ponte e, nesse aspecto exemplificou que todas as pontes do Porto de Roterdã estavam sendo substituídas por túneis, para não causar obstruções à navegação. Portanto, várias pontes no mundo estavam sendo demolidas e trocadas por túneis submersos. Ao referir-se a área de tancagem de materiais inflamáveis, localizada na Ilha do Barnabé, a ser ampliada, possivelmente, acentuou que os navios, em suas rotas, ao tangenciarem essa



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

área, contrariavam os critérios das normas brasileiras de segurança NR10 e NR20, quanto aos riscos de explosões e incêndios. Lembrou tratar-se de uma área importante, constante do PDZ devendo, por esse motivo, ser preservada para a condição futura. Atualmente, ao observar a movimentação das filas de navios constata-se que a maior parte encontra-se na barra, no entorno do granel líquido, o que demonstra uma carência de áreas de tancagem, em todo o Brasil. Em razão do tempo limitado, não poderia expor mais elementos que justificam seu posicionamento contrário à ponte e favorável ao túnel. Por fim, destacou que o traçado anterior do túnel, possibilitava a integração do VLT, bicicletas e pedestres, contemplando a solução urbanística. **Clythio Backx van Buggenhout**, engenheiro naval, presidente do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira de Terminais Portuários – ABTP informou ter sido oficial de Marinha, por 29 anos e ex-presidente da Companhia Docas, por dois anos. Disse que não abordaria questões não relacionadas ao evento que afeta o licenciamento ambiental do empreendimento. No seu entender, não fazia sentido, portanto, abordar questões relacionadas à licitação, concessão e atuação da concessionária no porto, mas sim sobre questões que venham a servir de subsídios aos interessados. Primeiramente, do ponto de vista da logística, entendia que alguns operadores da margem direita, que precisam acessar a margem esquerda, seriam beneficiados pelo projeto, porém do ponto de vista global do porto, tal benefício seria mínimo. Após explicar a razão pela qual o trajeto alternativo e adicional do projeto não seria útil, por exemplo, para os dois terminais de grãos da Cargil, localizados na margem esquerda, tornou a ratificar que, no global, o benefício logístico para o porto seria muito tímido, considerando o montante a ser investido. Observou que era inquestionável que o transporte de carga estaria sendo desviado para a área de acesso da cidade, impactando o trânsito na entrada da cidade de Santos e interferindo nas melhorias que estavam em curso. Observou que os grandes portos internacionais, de fato, como fora mencionado, possuíam pontes, no entanto, não foi dito, que elas encontram-se alocadas após o trecho marítimo do porto. Relatou que no Porto de Antuérpia, por exemplo - com uma movimentação duas vezes e meia maior que o Porto de Santos -, após 25 anos de discussões, foi decidido implantar o quarto túnel para integrar o anel viário ao sistema, como forma de melhorar a mobilidade urbana e reduzir o chamado conflito porto-cidade. Afirmou que o benefício social e a mobilidade urbana deveriam ser, portanto, o foco de todo o investimento público, no entanto, ficou surpreso ao ouvir que um projeto de três bilhões não era de mobilidade urbana. Destacou que a discussão dos custos do projeto, da quarta ponte do Complexo Viário de Antuérpia, começou a ser discutido, há 20 anos e, inicialmente valorado em meio bilhão de Euros, atualmente, encontra-se em três bilhões de Euros, em razão de promover a integração de dois extremos, não se tratando, portanto, somente de um túnel. Retomando a questão do projeto, em pauta, disse acreditar que um estudo de alternativas que viesse a reduzir o conflito entre balsas e navios e trazer maior benefício social para cidade de Santos, estaria sendo colocado em segundo plano. Caso a ponte tivesse o mesmo vão de 800 metros da ponte Rio-Niterói, não se estaria discutindo os prováveis riscos decorrentes das manobras de navios em área de operação de terminais de derivados de petróleo. Por último, frisou que nenhum projeto na área portuária deveria ser implantado sem as manifestações definitivas dos diversos órgãos, do administrador do Porto, da Companhia Docas de Santos, do Conselho de Autoridade Portuária, onde toda a Sociedade se faz representadas, inclusive os três níveis de governo, que já se manifestaram favoráveis a projetos que integrem as duas margens, notadamente túneis. **João Batista de Almeida Neto**, Presidente SOPESP, entidade representante da classe empresarial dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo, lembrou que os debates, quer sejam do túnel ou ponte, serviam para definir o futuro do porto, o que é uma coisa muito séria. Afirmou que o Porto de Santos poderia movimentar qualquer tipo de mercadoria, desde uma carga complexa de projeto até uma simples caixa de madeira. A autoridade portuária, conforme dissera Clythio Backx van Buggenhout, deveria ser ouvida, por saber bem qual o melhor direcionamento a ser tomado pela autoridade portuária sobre o comportamento futuro do Porto, com base no Zoneamento do Porto de Santos – PDZ. Passou a apresentar as dúvidas existentes sobre o túnel e a ponte. Questionou sobre o

Página 6 de 15



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

andamento do trabalho que compara o projeto do túnel com o da ponte, pois o último, aparentemente, data de 2011. Perguntou como ficaria a questão da mobilidade porto-cidade. Ao considerar a capacidade técnica da ECOVIAS, para realizar um trabalho daquela magnitude, questionou se a localização da ponte deveria ser, de fato, no local escolhido para tal e se, essa seria melhor opção que o túnel. Afirmou que ainda faltava algo mais naquele cenário de forma a melhorar o entendimento do projeto e o debate sobre quais seriam as melhores condições de mobilidade e também na área social. Lembrou que o porto vinha atingindo recordes de movimentação e, portanto, nada que fosse implantado na área poderia restringir sua operação. Passou-se a manifestação das pessoas físicas, cidadãos e cidadãs que não representam entidades da sociedade civil. **Felipe Pinheiro Espanhol**, morador da cidade de Santos, afirmou que a responsabilidade quanto ao plano estratégico do porto de Santos é da União e a opção pela ligação seca Santos-Guarujá, através da ponte constava do Plano Diretor da Cidade, que foi atualizado em julho do ano passado, conforme o estudo de impacto ambiental elaborado pela Ecovias. Questionou se a opção da ponte estaria alinhada com o Plano Diretor da Codesp e com Plano Diretor das empresas do entorno. Frisou que um projeto de solução logística para atender as expectativas da população quanto à mobilidade urbana vai além da restrição de limites para as empresas localizadas no entorno do Porto, no que tange aos investimentos e expansão. Questionou quem dará a última palavra para decidir sobre a localização e a modalidade de ligação seca a ser implantada, de forma que todos os *stakeholders* sejam ouvidos. Arguiu se a última palavra seria da Secretaria de Transportes ou do Ministério da Infraestrutura; quais modais terão preferência estratégica no contexto de planejamento do Porto, o acesso aquaviário ou rodoviário, e quais seriam os aspectos a serem levados em consideração. **Marcelo Santos Almeida** passou a tratar de dois quesitos referentes à segurança. O primeiro deles referia-se ao risco de acidentes devido à passagem dos navios e seus respectivos custos de seguros a serem arcados por todas as empresas envolvidas. Questionou se nessa matriz de riscos do empreendimento foram consideradas as condições ao longo da operação e da obra. Quanto a base aérea de Santos, afirmou que apesar dos estudos apresentados indicarem que o prejuízo operacional era aceitável, os valores eram superiores a 100 metros da superfície cônica e horizontal. Questionou sobre a existência de um plano de emergência, em caso de acidentes e se haverá operação comboio para a ponte, em situação de neblina. **Franciele Gonçalves Ferreira**, na qualidade de moradora de Santos e de profissional integrante da comunidade portuária, afirmou ter receio de que, a implantação desse novo obstáculo no canal do Porto venha a elevar o custo do frete, tanto para os importadores quanto para exportadores. Da mesma forma que outros que se manifestaram, apontou a necessidade de haver debates mais aprimorados sobre a possível necessidade de seguro diferenciado. Questionou sobre a necessidade de maior investimento na contratação de práticos ou rebocadores para a área de manobra, pois esse ponto não havia sido ainda bem esclarecido para a comunidade portuária. Caso ocorra encarecimento dos custos, esses poderão ser repassados para o valor de frete das mercadorias, e, sendo assim, questionou se foi realizado algum estudo nesse sentido e se existe algum plano de mitigação, que inclua a eventual possibilidade desses custos serem repassados para a carga. Observou, por fim, que os estudos apresentados não abordam os pontos positivos e negativos referentes ao custo das operações portuárias. **Gilberto Peres Júnior**, por residir nas proximidades onde, teoricamente, será implantado o acesso às praias do Guarujá, questionou se o pedágio será implantado na chegada da Av. Cônego Domêminco Rangoni e, sendo assim, se ocorrerá um gargalo na entrada do Guarujá. Ressaltou que todos que passam pela entrada do Guarujá estavam cientes dos elevados riscos de assaltos e outros problemas de segurança, sendo assim, questionou quais serão os investimentos públicos para garantir a segurança das pessoas que vão transitar pela região citada. Pelos motivos expostos, afirmou ser favorável à implantação de uma ligação seca ou de outras modalidades que possam integrar a questão da mobilidade urbana, inclusive pela modalidade aquaviária de carga, ou seja, ligação das margens por meio de hidrovia, possibilidade até então não mencionada, no entanto, já apresentada pela Codesp, em 2017 e aberto o cadastramento de pesquisa

Página 7 de 15



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

de interesse das empresas, por essa modalidade, em 2018. Observou quão mais sustentável e eficiente representa essa modalidade de transporte de carga por hidrovia, pois muitos caminhões conseguiriam ser transportados em barcaça. Além disso, a região não padecia do mesmo problema de seca constatado na hidrovia Tietê-Paraná. **Alexandre Reale** referindo-se a manobrabilidade de navios afirmou que em nenhum momento os estudos referem-se aos navios de 400 metros, e por isso seria necessário refletir sobre esse ponto. Quanto às dimensões de calado, por sua vez, foram estudados navios com até 14,5m, que já é o calado permitido para o Porto de Santos. Sendo assim, questionou a razão pela qual o maior porto da América Latina deveria limitar-se ao que já existe ou poderá existir no futuro. Não seria essa, portanto uma visão um pouco míope que deveria ser ampliada? Passou a dois outros pontos importantes do estudo apresentado pelos interessados. O primeiro deles é que foram feitas dezoito manobras, sendo a mais arriscada delas, o atracamento no ponto 3, na BTP. Lamentou não dispor, naquele momento, de um mapa para apontar as manobras realizadas durante 18 horas de operação. Por ser esse um assunto muito preocupante recomendou fossem realizados mais estudos de risco focando não somente a ponte, mas também a navegação, não somente para a área de montante dos terminais, mas todo o Porto de Santos. Outro ponto preocupante era saber o horário que foram feitas as simulações, se no período noturno ou diurno. Questionou se os navios maiores poderão navegar no período noturno. Afirmou que todos esses pontos precisariam ser analisados, pois o Brasil estava cansado de lidar com gargalos. Por último, recomendou que a Capitania dos Portos fosse convidada a realizar um estudo prévio sobre as restrições de manobra, uma vez que a partir do momento que a ponte for implantada restrições não se poderá impor qualquer restrição de manobra. Frisou que não se tratava de uma ponte de LEGO, que poderia ser montada e desmontada de um dia para o outro, por isso, a importância dos estudos prévios. **Vivian Carvalho**, moradora da cidade de Santos e advogada atuante no ramo portuário há alguns anos, afirmou que no EIA/RIMA, em especial, no Parecer Técnico da SEMAN nº18/2018 são citados os prováveis impactos, no caso de ocorrer um acidente que envolva o terminal químico da Ilha Barnabé. Foi citado, nesse documento, o caso da explosão ocorrida na Ultracargo e seus transtornos na região. No entanto, afirmou não ter encontrado nenhum documento que trate, especificamente, dos riscos de ocorrer uma explosão e seus impactos no trânsito da ponte e possíveis medidas mitigadoras. O próprio parecer técnico da SEMAN indica a necessidade de serem ouvidos os órgãos considerados intervenientes, tais como, Marinha, Capitania dos Portos, CODESP, COMAER, ANAC e ANTT. Nesse sentido, arguiu sobre a possibilidade de incluir nesse processo de oitiva a ANTAC, SPU e a CAP. **Guilherme Bortoluzzi**, engenheiro civil e morador da cidade de Santos apresentou duas dúvidas sobre o projeto, um relacionado à estrutura e o outro a localização da ponte, que passou a abordar. Quanto às alternativas locais do empreendimento lembrou que, há alguns anos, a Ecovias apontou como melhor opção, uma alternativa semelhante à alternativa B do estudo de alternativas de localização de ligação seca elaborado pela Dersa. No entanto, o projeto do EIA/RIMA da Dersa indicou como sendo a melhor opção as alternativas D e E, do projeto para ligação seca, por meio de túnel. A matriz de indicadores sobre as melhores alternativas indica como sendo a melhor alternativa como sendo a B, que ganha como melhor quesito, somente pelo seu potencial de geração de receitas. Sendo assim, esse seria um ponto a ser revisto. Lembrou que o primeiro projeto, apresentado na década de 30, indicou como melhor opção para a ponte um vão de 45 metros de altura. Se o primeiro projeto, por ventura tivesse sido implantada na década de 30, será que o Porto de Santos teria evoluído da mesma forma, questionou? Portanto essa era sua dúvida quanto à proposta da Ecovias de um vão de 85 metros, considerando que, atualmente, já existem navios de 80 metros de altura, pelo mundo, podendo, dependendo da carga, atingir de 100 a 110 metros de altura. Sendo assim, o Porto enfrentaria um grande problema. Completou que, atualmente, existem soluções de engenharia que permitem a construção de vãos de 1000 a 1500 metros e o projeto da Ecovias encontra-se foi limitado a 305 metros de altura, e apenas 260 metros de vão livre útil. Solicitou que suas colocações fossem atentamente consideradas. **Alan Bernardo** residente no

Página 8 de 15



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

Guarujá e trabalhador no Porto de Santos, há 15 anos e, atualmente, há 10 meses em Santos, única e exclusivamente, por não ter conseguido sobreviver ao sistema falido de travessia de balsas, e a única alternativa que era uma estrada de trajeto perigoso e custoso. Como cidadão afirmou que ter se decepcionado ao se deparar com um projeto como aquele, que não nasceu para atender as necessidades de mobilidade urbana. Afirmou sua esperança de que alguém naquela ocasião pudesse lhe esclarecer, minimamente, a questão do gargalo logístico que essa ponte pretende sanar, considerando-se que quase toda a mercadoria hoje escoada no porto de Santos não teve sua origem em Santos. A dúvida seria essa: se o açúcar que embarca em Santos não nasce no Guarujá, e o café que embarca no Guarujá não nasce aqui em Santos, que carga é essa que exige uma ligação quase exclusiva? Ainda não estava claro se esse volume de carga justificaria um empreendimento tão imponente quanto esse da ponte apresentado naquela audiência. **Fábio Antônio Lopes** afirmou que como cidadão, morador do Porto de Santos que utiliza com muita frequência as balsas afirmou que, após tantos anos a espera de um projeto que pudesse resolver a vida de todos os cidadãos, se deparou com a apresentação de um projeto, em sua opinião, retrógrado. Preocupava-se muito com a segurança das pessoas e, nesse sentido, se a situação das pontes em São Paulo for analisada, será constatado que, elas servem, praticamente, de abrigos para moradores de rua, pessoas que constroem pequenas casas, de forma inadequada, que acabam por ser transformadas em favelas. Com isso aumenta o consumo de bebida alcoólica, consumo de substâncias entorpecentes e se inicia o tráfico de drogas e pequenos ilícitos. Ofertou, como exemplo, o incêndio ocorrido na semana anterior, na Ponte do Jaguaré, na Marginal Pinheiros, embaixo da qual moravam 52 famílias, que acabou por bloquear todo o tráfego local. Ademais, destacou que as pessoas acabariam por se deslocar, diariamente, em veículos, a pé, por locais de elevado índice de criminalidade. **Luciana Nascimento de Oliveira**, moradora de São Vicente, trabalhadora de Santos e frequentadora do Guarujá, questionou qual seria a solução dada para a desvalorização dos imóveis, pois os moradores da Chico de Paula, em Alemoa, acabariam por ser muito prejudicados, pelo elevado fluxo de caminhões e de veículos, assim como, o comércio local, acarretando conseqüente queda dos lucros, turismo e aumento do desemprego. Questionou onde essas informações estariam inseridas nos documentos do projeto, tendo em vista, não tê-las localizado. Como moradora de São Vicente, ficaria inviável ter que fazer todo esse contorno para poder chegar às praias do centro do Guarujá, se a saída estiver em Vicente de Carvalho e não no Guarujá. Nesse aspecto, questionou se as preocupações expostas pela população da Baixada Santista teriam sido consideradas, pois, segundo seu entendimento, a ponte se destinaria às pessoas que chegam de São Paulo, não para àquelas que moram em Santos, São Vicente e na Praia Grande, uma vez que o percurso de acesso ao Guarujá e Vicente de Carvalho acabaria por se tornar muito extenso. **Ricardo Arten**, portuário, engenheiro naval e morador de Santos afirmou que o objetivo para se investir R\$ 3 bilhões em uma empresa não teria sido bem esclarecido, tal como, os dados relacionados à mobilidade urbana, precisamente as porcentagens dos usuários da balsa, inicialmente indicados como sendo 30%, aumentando para 38%, 40%, e, agora, repentinamente, em 50%. Afirmou ser necessário entender um pouco melhor as discussões sobre mobilidade urbana, um assunto muito sério, considerando-se que as pessoas imaginavam que a ponte poderia resolver o problema da balsa, como foi apresentado na mídia disponibilizada durante a apresentação do projeto. Frisou, no entanto, lhe parecia claro que a ponte não resolveria o problema de mobilidade urbana, e questionou a necessidade de um investimento de R\$ 3 bilhões para resolver o problema de transporte de carga entre as margens, uma vez que essa operação se tornará cada vez menos necessária. Dissertou sobre a decisão do governo do Estado de São Paulo, quando há alguns anos, implantou o Rodoanel para desviar o trânsito de dentro da cidade de São Paulo. Ao se alocar a ponte, no local proposto, previu que os motoristas com destino ao Guarujá, deixariam de fazê-lo via Piaçaguera, que ao prosseguirem pela Anchieta, acabarão por promover um congestionamento no pé da Serra. Colocou a baila também a locação do pedágio e o ônus para os usuários que terão que pagar duas vezes para voltar para Santos, vindo do Guarujá. Trabalhador há 25 anos na área, colocou-se a

Página 9 de 15



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

disposição para contribuir com as discussões, principalmente, em razão, de a concessionária dominar bastante a área da construção civil, e não a portuária. Finalizou destacando que as autoridades portuárias e as associações dos trabalhadores portuários deveriam ser consultadas também. **Márcio Pereira** referindo-se a matéria veiculada naquele dia no Jornal Econômico sobre a ponte passou a leitura do seguinte trecho: *"A ponte não cria nenhuma restrição, além das que já existem no porto"*. Relatou que a matéria expunha, ainda, que o poder Executivo afirmara que os espaços livres no canal, após a construção, seriam mais do que suficientes para passagem dos maiores navios existentes no mundo, tanto em altura, como em largura. Por trabalhar no ramo portuário, teve de engolir essa afirmação porque, realmente, não era possível discutir com a ECOVIAS, empresa com notória experiência em construção de vias e pontes. Afirmou, ter aprendido naquela ocasião uma nova denominação para pedágio. Então, solicitou aos presentes e integrantes da mesa diretora dos trabalhos, que escutassem a comunidade portuária, em razão das informações equivocadas ofertadas pelo executivo da ECOVIAS. Foi dito, por exemplo, que a maioria das restrições atuais do Porto de Santos eram passíveis de serem resolvidas, na sua grande maioria, por meio de dragagem e não teria relação com o obstáculo físico, tal como a ponte que irá trazer isso sim, uma série de novas restrições. Comentou sobre a afirmação de que a ponte livraria 40% de todo o tráfego de veículos de passeio que se utilizam do trajeto pela Rodovia Cônego Domênico Rangoni, ou por a balsa. No caso dos veículos comerciais, a travessia desafogaria de 55 a 60% o fluxo da rodovia e reduziria o tempo de viagem de uma hora para 10 minutos. Questionou se, de fato, a implantação da ponte resolveria o problema de gargalo da Rodovia Cônego Domênico Rangoni, mas, por outro lado, não traria para entrada do Porto de Santos, de repente, um fluxo de veículos que não foi mencionado pelo executivo da ECOVIAS. Questionou sobre as informações ofertadas sobre a cobrança de pedágio e o carregamento da ponte. Frisou que a análise deveria ter sido técnica e não baseada em informações coletadas nas redes sociais e não deveria se restringir ao ponto de vista rodoviário. Referindo-se as discussões promovidas por Alice e Miguel nas redes sociais afirmou que as mesmas tinham por objetivo trazer uma luz para essa discussão da mobilidade urbana. **Éder Silva**, profissional do setor de infraestrutura lembrou que uma das questões colocadas no EIA/RIMA relaciona-se ao impacto positivo da melhoria da circulação dos veículos, tanto no âmbito regional, quanto no âmbito local. Como foi dito anteriormente, existia uma tendência, já observada, nos grandes centros urbanos, que é buscar desviar ao máximo o fluxo de veículos de áreas centrais, a exemplo do Rodoanel de São Paulo. Afirmou, porém, que a proposta da ponte seguia, na contramão dessa tendência. Dissertou sobre a perspectiva de que o projeto venha a direcionar o fluxo para região da entrada de Santos, aproximadamente, 30% e 40% dos veículos de passeio e, 60% dos veículos de carga da rodovia SP-055, para a Rodovia Cônego Domênico Rangoni, desnecessariamente. Com isso, a previsão era que a entrada de Santos acabe por ficar totalmente congestionada, em menos de 10 anos. Esse impacto deverá ser amplificado em situações muito específicas, tais como: quando houver alguma interrupção do fluxo de tráfego da ponte, por algum acidente, ou alguma outra situação fortuita; e nos períodos de pico de tráfego, especialmente, no período das férias de veraneio. Questionou, portanto, qual será o impacto do fluxo de tráfego, nessas situações e qual o planejamento de contingência, da concessionária para lidar com essas situações. Por outro lado, lembrou que deverá haver uma tração de veículos leves, do centro das cidades de Santos e Guarujá, oriundos do fluxo urbano dessas cidades, do sistema viário de acesso ao porto e dos terminais. O estudo apresentado indica um aumento de tráfego nas vias de acesso à ponte durante a fase operação, classificado como de magnitude pequena, impactando apenas a área de influência direta do empreendimento. Apresentou os seguintes questionamentos: - as vias portuárias e perimetrais do Porto de Santos e os acessos aos terminais da área de influência direta foram contemplados no estudo, ou seja, foi prevista a utilização do sistema viário do porto, especificamente, perimetrais e vias de acesso, aos terminais pelo fluxo de entrada e de saída dessa ponte, nas duas margens do canal de acesso? - qual seriam os impactos deste tráfego nesse sistema, e a qualificação necessária para que esse sistema de perimetrais suporte



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

esse fluxo adicional? Essas questões de fluxo, bastante importantes, precisariam ser tratadas no estudo de impacto ambiental, reiterou. **Márcio Vono** disse que era totalmente favorável à construção da ponte, porque por ser uma opção de escolha, uma opção adicional de tráfego, quer seja pela rodovia ou pela balsa. Afirmou tratar-se de um projeto praticamente pronto, que poderia trazer muitos benefícios, ainda nesta década. Afirmou que gostaria que a construção ficasse pronta em três anos, para que ele e os filhos pudessem ver a obra, e sendo assim esperava que o projeto não demorasse mais 10 ou 20 anos para ser concretizado. Destacou a importância de se ter livre escolha de modais como forma de melhorar a mobilidade urbana. Referindo-se a questão do túnel fez menção à falta de condições de manutenção dos caminhões que circulam e que chegam, muitas vezes, até a incendiar por falta de cuidados. Por esse motivo, mencionou os perigos do tráfego de caminhões nessas condições, em um túnel submerso. **Eliezer Girur** relatou que que dos seus 54 anos, 40 anos trabalhou no Porto de Santos e que pelo menos, por 15 anos, aproximadamente, utilizou o sistema de barcas e de balsas. Atualmente, como morador do Guarujá ainda utilizava as barcas, felizmente. Via o projeto que estava sendo apresentado, como uma oportunidade para resolver os problemas de milhares de pessoas que utilizam os sistemas de barcas e balsas. Afirmou que já havia presenciado muitas pessoas caindo nas águas, ao longo da travessia, pelo excesso de pessoas e pela falta de manutenção desses meios de transporte. No entanto, essa seria uma oportunidade de resolver o problema das pessoas, com esse investimento público em mobilidade urbana, oportunidade essa, que não se poderia perder, sem pensar na questão das cargas dos caminhões. Destacou que os moradores do Guarujá solicitam que oportunidades como essas para resolver os problemas de mobilidade não sejam perdidas. Ponderou que sobre os riscos existentes tanto na implantação da ponte quanto do túnel. **Áureo Emanuel Pasqualetto Figueiredo** frisou parecia-lhe muito claro a falta de diálogo existente, após todas essas questões sobre a ponte-túnel já terem sido exaustivamente discutidas na Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos. Tanto os defensores da ponte quanto do túnel já haviam se manifestado, claramente, sobre as vantagens e as desvantagens desses projetos, tendo sido disponibilizado, inclusive, uma maquete da ponte que será implantada na ponta da praia. Após isso, no entanto, a Dersa adotou a solução túnel, fez o projeto, chamou a licitação, e logo a seguir o processo foi interrompido por algum motivo misterioso, e o projeto da ponte surgiu, misteriosamente. Indagou, o que estaria acontecendo? Dissertou sobre os problemas oriundos da neblina que as pessoas e suas famílias enfrentam ao descer a Rodovia Anchieta. Citou a construção de uma pista de descida sem acesso aos caminhões, ônibus e vans e discorreu sobre o respeito que se deve ter pela comunidade Santista. **Henry James** técnico portuário de transporte marítimo e cidadão da região relatou que trabalhava na MSC, a segunda maior transportadora de containers do mundo e a maior no Porto de Santos, apresentou as dificuldades enfrentadas para manobrar os barcos nas bacias de evolução do Porto de Santos, e o perigo de acidentes ocorrerem durante essas manobras, principalmente, passando pelas pilastras de uma ponte. Afirmou que o risco proveniente dessa condição era inaceitável. Em busca de reduzir esse risco, muito provavelmente, as manobras irão requerer o uso de dois ou mais rebocadores, o que acabará por elevar, em muito, o custo do Porto de Santos. Com certeza isso acontecerá, reforçou. Quanto aos equipamentos afirmou que o terminal que hoje fica a montante da ponte, deverá fazer um projeto especial para promover a passagem pelo linhão, porque um dos equipamentos portuários já não conseguia passar e, agora, esse projeto a altura será rebaixada para 70 a 72 metros, aproximadamente. O novo equipamento de carga e descarga, projetado para este terminal, possui 100 metros de altura, sem contar com todas as outras limitações, já apontadas por todos aqueles que já haviam se manifestado. Disse que ficou surpreso com a menção de que se se trata de um projeto de mobilidade urbana. Na sequência, apresentou os seguintes questionamentos: - o que irá acontecer com a ligação direta entre a Rodovia Anchieta e a Av. Cônego, caso o contrato de concessão não venha a se concretizar; - porque o pedagiamento da balsa, que tem um OPEX terá o mesmo valor da Cônego? Afirmou que haverá perda de receita, caso o túnel, venha a ser implantado,

Página 11 de 15



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

independentemente, sendo portanto, a ligação seca necessária. Sua expectativa era que na apresentação do EIA/RIMA fosse ofertada uma comparação de alternativas locais e de tecnologias. **Rafael Gustavo Pereira Peres**, morador de Santos, relatou ter residido por muito tempo em São Vicente e trabalhado no Guarujá e, por isso, usuário assíduo da balsa, até o momento que sofreu um acidente. Afirmou que era necessário realizar a análise sobre as vantagens dos projetos do túnel ou da ponte e, a partir daí, decidir sobre qual seria a melhor opção, também locacional para atender uma das regiões mais populosas de Santos. Lembrou a todos, que existem mais de 1,8 milhões de pessoas trabalhando somente nas áreas do cais, sem contar, as áreas mais perigosas e esquecidas, ou seja, as áreas da zona noroeste ou em Casqueiro. Em Cubatão, que arrecada milhões, existem pessoas vivendo em condições sub-humanas que teve, inclusive, a oportunidade de conhecer. Dessa forma, disse que se preocupava muito com esse projeto da ponte, que, a seu ver, atendia apenas as necessidades de uma única empresa que busca obter cada vez mais lucro. Por fim, relatou ter passado no vestibular para cursar uma faculdade em São Paulo, mas teve que abandonar a oportunidade, por não ter condição de pagar os pedágios. **Kátia Soares Nossa** informou que também trabalhava no Porto de Santos, mas residia em São Paulo, ao contrário do que a grande maioria. Relatou que para trabalhar no porto subiu e desceu a serra por muitos anos, antes de se mudar definitivamente para a Baixada Santista. Discorreu sobre as dificuldades que serão enfrentadas caso o trânsito da Cônego Domênico Rangoni seja, de fato, desviado para a entrada da cidade. Afirmou que não via vantagens em ser usuária desse trajeto. Acentuou que os diversos outros aspectos já haviam sido amplamente discutidos, inclusive sobre a extensão desse contrato e do pedágio. **Rafaela Di Fonzo**, representante da Coordenadoria de Parques e Parcerias, e conselheira no CONSEMA ressaltou que aquela audiência era apenas uma das etapas do processo de licenciamento ambiental do empreendimento aqui apresentado, na qual, tanto os membros dos conselhos quanto da sociedade como um todo, teriam tempo hábil para se manifestarem, assim como a Cetesb para analisar todas as recomendações e contribuições ofertadas ao longo da audiência. Passou-se a etapa na qual se manifestam os representantes do Poder Executivo. **Ricardo de Souza**, secretário-adjunto de Meio Ambiente representando o prefeito Valter Suman do município de Guarujá, afirmou não entraria no mérito sobre qual seria a melhor opção tecnológica, a ponte ou o túnel, mas sim sobre o licenciamento ambiental, especificamente, sobre a mitigação dos impactos. Sendo assim, questionou se as verbas de compensação ambiental serão destinadas também para cidade do Guarujá, que possui duas APAs, uma já constituída e outra em fase de implantação de um corredor ecológico. Explicou que seu questionamento justificava-se em razão do representante da Geotec ter afirmado que a compensação ambiental será destinada para uma APA de Santos. Passou-se a etapa das réplicas. **Rui Klein**, Diretor Superintendente da ECOVIAS esclareceu que: - ao considerar a implantação de um pedágio de bloqueio na Cônego Domênico Rangoni foi levada em consideração toda a infraestrutura e o transporte público existente, para que não ocorra competição, nem canibalização. Tal estratégia já era bem conhecida pelos operadores portuários; - o traçado da rodovia foi trazido pela Ecovias em razão da possibilidade de unir a Rodovia Anchieta à Cônego Domênico Rangoni e servir, como muitos haviam dito, como alternativa ao sistema de transporte da Baixada Santista. É fato que a ligação seca, destinada a transpor o estuário, terá que dispor de mais de uma alternativa e a Secretaria de Transportes, ao longo dessa última década, havia se dedicado, exaustivamente, a encontrar as melhores alternativas, entre as quais, elegeu a mais viável, conforme consta do relatório; - Reiterou que a Ecovias elegeu o melhor traçado para a mobilidade logística local, contribuindo para a redução do volume das balsas, sem, contudo eliminá-las; - A proposta do traçado, inclusive o BTP, desde 2010, vinha sendo ajustado, exaustivamente, a partir das contribuições, críticas, comentários e questionamentos colhidos de todos os atores envolvidos. Sendo assim, causou-lhe estranheza as colocações que foram apresentadas por um único grupo econômico; - Com relação aos TUPs e toda compatibilização, da mesma forma que o BTP, vinha sendo aprimorado, desde 2010. Destacou que o BTP foi adequado e prolongado pouco além do projeto original; - Sobre a preocupação de que a



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

GeoSantorini tenha sido uma das intervenientes e ator no processo, afirmou que essa empresa havia, de fato, interferido positivamente no projeto, ajustando-o e compatibilizando-o, em atendimento aos requisitos da Cetesb; - Com respeito a proximidade entre a ponte e a área de armazenamento de combustíveis derivados de petróleo da Ilha Barnabé, afirmou que a distância estabelecida atende as normas de segurança da Cetesb e aos requisitos estabelecidos para terminais operadores, além de serem compatíveis aos terminais da Triunfo e Santorini; - Destacou que o projeto também contribui sobremaneira para promover a conexão porto-cidade, ou seja, o segundo acesso à margem direita do Porto, sendo esse assunto acompanhado de perto pelo Presidente e por toda a equipe da CODESP. A conexão Anchieta-Perimetral-Anchieta-Martins Fontes, promoverá um incremento brutal de produção, na ordem de R\$ 500 milhões, dos R\$ 3 bilhões, somente na margem direita, e com ajustes, também na Ilha Barnabé. Portanto, o projeto, de fato, irá agregar valor para a comunidade portuária e para conexão porto-cidade; - Afirmou que a base área de Santos, localizada no Guarujá, e que em breve será um aeroporto civil representa um norte para o projeto, sobremaneira, para o posicionamento dos apoios e a concepção estrutural, que foi pensada, exaustivamente. Como já havia sido dito, a Ecovias detinha enorme expertise mundial em projetos, com acionistas especializados nas maiores obras no mundo, nos maiores acervos técnicos de pontes e também de projetos de túneis. Asseverou não haver motivos para que a Ecovias não quisesse um túnel. Relatou a visão de concepção logística que a Ecovias possuía do fundo do canal, extraída em 2010 e colocada à disposição em projeto, antes mesmo da BTP existir. Informou que a Ecovias já havia obtido a autorização para implantação de mastros de 170 metros, emitida pela Aeronáutica, Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEIA, da Marinha, das autoridades portuárias, e praticagem. Enfatizou que todos esses órgãos estavam participando da determinação da posição dos pilares, que já haviam, inclusive, sofrido alterações de posicionamento; - Frisou que a CODESP vinha ofertando as diretrizes de altura dos pilares, antes mesmo dessa atual gestão, sendo elas: 85 metros de altura e 220 metros de vão navegável mínimo. Reforçou que essas diretrizes constavam de documentos da Dersa emitidos em 2011/12 que poderiam ser consultados; - Destacou que a Ecovias vinha acompanhando, de forma bastante intensa, as diferentes visões e preocupações das autoridades portuárias. Afirmou que a Ecovias não nutria qualquer interesse específico por ponte ou por túnel, mas, sim, pela solução mais viável e que melhor for contribuir aos objetivos traçados. Afirmou que a ECOVIAS estava aberta a propostas de concepção estrutural e tinha enorme convicção de que a ponte não afetaria a operação marítima; - Sobre a questão público-privado, disse ter lhe causado estranheza a “briga” da BTP, apesar de considerá-la legítima, transparente e aberta, fez ver que, o que se discutia, era o interesse público. Havia um terminal impactado e, por esse motivo, alguma ação teria que ser implantada para adequá-lo, e assim, resolver o problema logístico que ele enfrenta, conforme disse o próprio governador do Estado, em um evento público, e na presença da imprensa; - Discorreu sobre o escopo das discussões, momento em que foi questionada, até mesmo, a necessidade ou não de interligação das margens e se a ponte serviria ao transporte de carga, ou não. Apesar disso, revisitou a concepção dos três traçados e lembrou que a denominação do projeto, não tinha sido dada por acaso, mas tratava-se da interligação de duas rodovias do sistema Anchieta-Imigrantes passando a ser uma terceira: a interligação Planalto, a interligação Baixada, e a interligação entre margens, se assim construída. Afirmou que a Ecovias não estava impondo o projeto, apenas retomando a apresentação de um projeto proposto em 2010, e com o retorno das discussões em 2018, vêm cumprindo as etapas do processo de licenciamento ambiental, com a participação da sociedade, e no qual prevalecerá o interesse público. Reafirmou que a visão desse projeto era anterior ao terminal da BTP; - Quanto a afirmação de que a ponte não servirá em nada aos moradores da Praia Grande, esclareceu que as regiões da Praia Grande, São Vicente, Zona Noroeste e os bairros afastados de Santos, terão uma rota preferencial pela ponte, conforme indicado em mapa. Portanto, ao contrário do que se imagina existirão ganhos de trajeto, inclusive para acessar praias, passando a ser mais vantajoso que entrar na zona urbana e usar balsa. Caso a Ecovias viesse a

Página 13 de 15



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

apresentar um projeto de túnel esse também seria objeto de uma série de contra-argumentos relacionados a sua altura, largura, participação de autoridades, dentre outros. Finalizou lembrando a expertise da Ecovias em operar na ampliação dos maiores corredores do Brasil, fato que a deixava completamente a vontade para discutir as diversas concepções e soluções que pudessem existir. **Fernando Kertzman**, da Geotec Consultoria Ambiental, agradeceu o CONSEMA e a Cetesb por garantir a consolidação desse espaço democrático que permite a participação e a manifestação de todos os interessados pelo projeto. Discorreu sobre o importante papel da Cetesb junto ao CONSEMA, mas observou que apesar dessa do escopo da audiência ser ambiental, a maioria dos participantes era de operadores, autoridades portuárias e da CODESP e, por esse motivo, sugeriu a realização de uma audiência pública somente para as questões portuárias, além daquela audiência pública ambiental. Destacou que o termo de referência da CETESB com a lista de todos os órgãos que foram consultados consta do EIA/RIMA. Acentuou que até a MRS manifestou-se favoravelmente ao projeto, assim como a Marinha, Capitania dos Portos, autoridades aeroviárias e ferroviárias. Sobre como ficará a situação do trânsito na região do Saboó e da Alemoa informou que a Prefeitura de Santos estava muito bem preparada do ponto de vista da gestão e dos instrumentos de licenciamento, inclusive, na elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança e Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, em análise no CET de Santos. Quanto ao risco químico, principalmente, na Ilha Barnabé, informou sobre o ofício da SEMAN que trata especificamente desse assunto. Nesse sentido, relatou ter sido realizado um afastamento do traçado original de forma a não interceptar a Ilha Barnabé. Esclareceu que o Plano de Gerenciamento de Riscos – PGR já havia sido analisado pelo setor específico da Cetesb, assim como o PAE e o Plano de Gerenciamento de Riscos de Transportes Perigosos e eventuais acidentes. Afirmou que as questões sobre a Ultrafértil já estavam sendo analisadas, em atendimento a solicitação da Cetesb, assim como, as necessárias compatibilizações dos empreendimentos quanto as questões de fauna e riscos. Quanto ao andamento do processo de licenciamento do túnel, tão citado ao longo da audiência, relatou que o mesmo já dispunha de Licença Prévia, e aquela audiência era o momento de discutir o projeto da ponte, porque ambos os projetos não eram excludentes, mas sim complementares. O caminhão terá que descer, entrar na cidade de Santos para acessar o túnel e isso nunca acontecia, razão pela qual o caminhão não poderia utilizar as balsas para realizar a travessia. Afirmou que a grande questão que deveria ser discutida era a da viabilidade ambiental e não a de implantação da ponte e enfatizou que todas as complementações apontadas deverão ser implementadas na fase de detalhamento do projeto. Passou-se a etapa de manifestação dos representantes dos conselhos que integram a mesa Diretora dos Trabalhos. **Renato Prado**, representante da bancada ambientalista no CONSEMA externou que a audiência pública era uma excelente oportunidade de aprendizagem, motivo pelo qual se sentia muito satisfeito, apesar da duração um pouquinho exacerbada da reunião. Como representante de uma entidade da sociedade civil no CONSEMA gostaria que os recursos e ações da compensação ambiental dessa obra, a ser definida pela Câmara de Compensação Ambiental do CONSEMA, fossem prioritariamente, destinados aos municípios de Santos e do Guarujá, que terá um pequeno impacto decorrente da ação. Como morador nascido aqui na cidade de Santos disse ficava imaginando o intenso fluxo de automóveis na região, motivo afirmou que deveriam ser avaliados novos modais de transporte. Mencionou o elevado fluxo de bicicletas que circulam entre a cidade de Santos e do Guarujá, aproximadamente, 11 mil bicicletas que atravessam a região da balsa e, nesse sentido, propôs fosse avaliada a possibilidade de implantação de uma pista lateral para permitir o tráfego de bicicletas e de pedestres. Seria interessante que esse sistema de ponte fosse dotado, de margem a margem, de alternativas que facilitassem o acesso ao transporte fluvial para passageiros e bicicletas. Informou que, segundo uma pesquisa do IPEA, o valor do pedágio cobrado pela Ecovias no sistema Anchieta-Imigrantes é o mais caro do Brasil. Por esse motivo, alertou sobre a importância de ter em vista qual será o valor a ser cobrado para a passagem dos veículos tendo em vista a justificativa dada pela Ecovias, que o valor elevado da tarifa cobrada do sistema Anchieta-Imigrantes



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

devia-se aos elevados investimentos que foram necessários para viabilizar a obra. Retomando a questão do elevado fluxo de veículos, relatou que ficava imaginando os motoristas que vinham de São Paulo para Guarujá, ao chegarem à interligação com a Cônego Domênico, teriam que se decidir pelo trajeto que passa por um polo petroquímico, ou seguir adiante, para acessar uma ponte a cem metros de altura, para ter uma possível redução de percurso. Antecipou que a tendência será que o fluxo na entrada da cidade de Santos aumente muito em função dos motoristas que seguem em direção ao Guarujá. O conselheiro do CONSEMA, representante da Associação Paulista de Municípios, **Antônio Simão** ao observar quão importante representava o elevado quórum observado naquela audiência destacou a “promíscua” relação que o governo brasileiro vinha mantendo com o meio ambiente. Por essa razão, destacou o importante exemplo que o Estado de São Paulo dava ao resto do país. Esclareceu quão importante, era aquele momento dedicado a se discutir, não mais o projeto do túnel, mas sim da ponte. Destacou a extrema seriedade pela qual o CONSEMA conduz o processo, que estava documentado de diversas formas, inclusive por meio de vídeo, a ser disponibilizado aos conselheiros como forma de subsidiar as conclusões e decisões. Parecia-lhe óbvio que a conclusão final não iria agradar a todos, no entanto, irá amenizar um impacto ambiental, causado por um progresso real que precisava ser encarado, pois Santos e Guarujá não se restringiam mais a cidades turísticas. Em razão dessa nova realidade, não era mais somente as pessoas que vinham de fora que enfrentavam as filas para atravessar a balsa, ou os congestionamentos de Santos. Citou que a Agência Metropolitana de Santos estava desenvolvendo um estudo sobre a questão da mobilidade em toda a região. Observou que os municípios não podem ser considerados mais de forma individual, mas sim coletiva e, portanto as barreiras deveriam ser derrubadas, por meio de uma administração com visão regional. Os usuários de ônibus, por exemplo, poderiam travessar vários municípios, com apenas um bilhete, e isso, tudo também fazia parte das questões de mobilidade urbana e essa ponte entre Guarujá e Santos poderá contribuir para esse contexto. Asseverou que o papel do CONSEMA era de esgotar todos os debates possíveis, por meio dos representantes de todos os setores da sociedade, dentre os quais, do Ministério Público, que apesar de não estar presente nessa audiência, com certeza estará representado na reunião Plenária, assim como outros, setores. Garantiu, portanto, que o debate seria exaustivamente conduzido, até o último momento no CONSEMA. Não havendo mais inscritos passou-se a palavra para o representante CETESB, também conselheiro do CONSEMA, Domênico Tremaroli, para que fizesse suas considerações acerca do processo de licenciamento em curso. **Domênico Tremaroli**, após agradecer a presença de todos, esclareceu que a audiência era um momento em que todos poderiam se manifestar, inclusive, alguns dias após o evento, conforme as orientações do Secretário-Executivo e, garantiu que todas as contribuições e questionamentos seriam devidamente analisados pela Cetesb. **Anselmo Guimarães**, Secretário-Executivo do CONSEMA, após constatar e informar que todas as etapas da audiência haviam sido cumpridas esclareceu que todo e qualquer interessado teria ainda o prazo de cinco (5) dias úteis, contados após a data da audiência, para enviar contribuições ou sugestões, que tenham por finalidade o aperfeiçoamento do projeto, pelo e-mail, consema@sp.gov.br. E, em nome do Secretário de Estado de Infraestrutura e Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Marcos Penido, agradeceu a presença de todos, após o que declarou encerrados os trabalhos desta reunião. Eu, **Rosana Maria Henrique**, do Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.