



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

1 **Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Túnel Imerso Santos -**  
2 **Guarujá”, de responsabilidade da Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São**  
3 **Paulo, no município de Santos / SP (Processo IMPACTO 195/2024; e-ambiente 049794/2024-67).**

4  
5 Realizou-se no dia **09 de outubro de 2024**, às 17 horas, no **Teatro Guarany**, na Praça dos Andradas,  
6 100 - Centro - Santos / SP, a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de  
7 Impacto ao Meio Ambiente – EIA/RIMA do empreendimento “**Túnel Imerso Santos - Guarujá**”, de  
8 responsabilidade da Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo, Processo  
9 IMPACTO 195/2024 (e-ambiente 049794/2024-67). Após a abertura dos trabalhos e saudação inicial  
10 feita pelo Secretário-Executivo do CONSEMA **Anselmo Guimarães de Oliveira**, este informou que  
11 ainda compunha a mesa diretora dos trabalhos a representante do órgão responsável pelo  
12 licenciamento, a Diretora e conselheira do CONSEMA **Mayla Matsuzaki Fukushima**, da Diretoria  
13 de Avaliação de Impacto Ambiental, da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – Cetesb. Foi  
14 realizada a explanação das atribuições do CONSEMA e das normas sobre o desenvolvimento da  
15 audiência por **Anselmo Guimarães**, com os esclarecimentos pelo representante da Cetesb, **Mayla**  
16 **Matsuzaki Fukushima**, sobre o processo objeto da Audiência Pública. Passou-se, a seguir, às  
17 exposições sobre o assunto em questão, com a fala de **Raquel França Carneiro**, representante  
18 Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo e em seguida por **Ana Maria**  
19 **Iversson**, representando a FIPE - Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas. Finalizadas as  
20 exposições, passou-se ao momento destinado às falas dos oradores inscritos, fase da qual participaram  
21 **Flávio Saraiva**, do Sindicato dos Servidores da Prefeitura de Santos; os cidadãos e cidadãs **Sandra**  
22 **Ruiz**, **Manuel Lopes do Vale**, **Felipe Tadeu Costa Oliveira**, **Alcirene Alves Rocha da Costa**  
23 **Ferreira**, **Temis da Silva Dias**, **Luan Paiva Pereira**, **José Resende Andrade Almeida**, **Fabiana**  
24 **Rodrigues Graça Rufo Paulo**, **Thamirys Cordeiro da Silva**, **Leandro Teixeira Alves de Toledo**,  
25 **Antônio Carlos Serra Augusto**, **Marcelo Lopes do Vale**, **Elielba Gomes de Medeiros**, **Edson**  
26 **Luciano e Melquiades de Melo Júnior**, **Mônica Alves**, **Paulo Rui Vieira Sales Júnior**, **Pedro**  
27 **Puerta da Silva**, **Iara Pedro**, **Alcione Alves Rocha** e **José Santaella Redorat Júnior**, pela  
28 Associação Comunitária do Macuco, seguidos por **Luiz Chagas Pereira**, **Rafael Honório da Silva**,  
29 **Sadao Nakai** e **Marinésio da Silva**; ainda, **Ana Luisa Duarte** representante da Deputada Federal  
30 Rosana Valle, seguida da **Vereadora Débora Camilo**. Finalizadas as manifestações dos integrantes  
31 do Plenário, passou-se à etapa de respostas e esclarecimentos, feitos por **Raquel França Carneiro** e  
32 **Ana Maria Iversson**. Seguiram-se os comentários finais, por **Mayla Matsuzaki Fukushima**,  
33 representante da Cetesb. Após constatar e informar que todas as etapas da Audiência haviam sido  
34 regularmente cumpridas, **Anselmo Guimarães de Oliveira** agradeceu a presença de todos e declarou  
35 encerrados os trabalhos da audiência. Anexo à presente ata, segue a transcrição integral das falas. Eu,  
36 **Anselmo Guimarães de Oliveira**, Secretário-Executivo do CONSEMA, lavrei e assino a presente  
37 ata.

**Transcrição das falas da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Túnel Imerso Santos - Guarujá”, de responsabilidade da Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo, no município de Santos / SP, em 09/10/2024**

**Arquivo de áudio**

[09.10.2024 - Audiência Pública “Túnel Imerso Santos – Guarujá”.mp3](#)

Link do YouTube da Semil: <https://www.youtube.com/watch?v=78kKDYgYSRc>

**Transcrição**

**00:06:01 Anselmo**

Muito boa tarde a todos e a todas sejam muito bem-vindos aqui. Já dando aqui início aos trabalhos, me apresento, me chamo Anselmo Guimarães de Oliveira, sou secretário executivo do Consema e aqui em nome da Secretária de Meio Ambiente e Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo e Presidente do Conselho, a doutora Natália Resende, declaro as boas-vindas e, portanto, abertos os trabalhos.

Hoje, as discussões serão acerca do estudo de impacto ambiental e o respectivo relatório de impacto ao ambiente do empreendimento túnel imerso Santos Guarujá, de responsabilidade da Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo.

Portanto, estão aqui presentes todos os cidadãos aqui da região. Gostaria de anunciar aqui a presença das seguintes autoridades aqui conosco, secretário de obras da prefeitura de Guarujá, senhor Adilson Luiz Jesus, seja bem-vindo. Muito obrigado pela participação.

Também Ricardo de Souza, superintendente de meio ambiente, saúde e segurança do trabalho da Autoridade Portuária de Santos. Também gostaria de saudar, ele informou que estaria aqui presente, o deputado federal delegado Bruno Lima. Muito obrigado pela participação. É, nós temos aqui também representando o tenente coronel Fábio Paganoto, o capitão PM Moutinho. Seja bem-vindo e obrigado pela presença.

Estão acompanhando também os trabalhos online, pelo Ministério de Portos e Aeroportos, o senhor Fábio Lavor Teixeira, e também a senhora Larissa Carolina Amorim dos Santos.

Gostaria de falar um pouco então, sobre o objeto da presente audiência, já anunciamos e a mesa diretora dos trabalhos, ela é composta pelo secretário-executivo do Consema ou seu representante e também pelo representante do órgão responsável pelo licenciamento do empreendimento em questão. Para isso, está aqui conosco a senhora Mayla Matsuzaki Fukushima, ela que é diretora da Diretoria de Avaliação de Impacto Ambiental da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, a Cetesb. Muito obrigado pela presença Mayla.

Vou falar um pouco agora sobre o Consema é o principal órgão consultivo, normativo, recursal, integrante do sistema ambiental paulista, cujas atribuições estão previstas na própria Constituição do estado de São Paulo, o Consema possui como principais atribuições e estabelecer normas relativas à avaliação, recuperação e qualidade do meio ambiente.

Também avaliar políticas públicas de relevante interesse para a sociedade paulista, também apreciar os estudos de impacto ambiental, quando são exigidos nos processos de licenciamento se manifestar sob instituição e o regramento das unidades de conservação da natureza, zoneamento

ecológico, econômicos e também a condução de audiências públicas que versam sobre assuntos de interesse ambiental.

As audiências públicas têm como legislação a previsão da lei estadual nº 9509 de 97, que estabelece a política estadual do meio ambiente, também a lei estadual nº 13.507, de 2009, que dispõe sobre o funcionamento do Consema. E o regramento sobre o rito para a convocação e condução das audiências públicas está previsto na deliberação normativa Consema nº1, de 2011.

As audiências públicas, portanto, elas possuem como definição e objetivo, em eventos abertos públicos, onde são apresentados os aspectos ambientais da proposta ou do projeto a todos os interessados. Tem como principais objetivos dirimir dúvida e conhecer a opinião da sociedade, recolhendo, portanto, críticas e sugestões em processos de licenciamento ambiental, sujeitos EIA/RIMA, também criação ou alteração de unidades de conservação; zoneamento ecológico, econômico e outras questões de interesse ambiental sempre que previstas em legislação própria.

A convocação dessa audiência pública, a primeira publicação do edital foi realizado no Diário Oficial do Estado, sendo feita na sequência a divulgação na mídia desse edital pelos proponentes. Eu, como secretário executivo do Consema, eu tenho a função regimental de conduzir os trabalhos de forma neutra e garantir a fala dos interessados de modo democrático e organizado.

Informo que os trabalhos estão sendo registrados em áudio e vídeo, registros digitais e também conterão no processo os registros por escrito é com data, a hora e local e também a fala dos participantes.

Neste momento, nós vamos falar agora como se desenvolverão os trabalhos a partir de agora, então, o Consema definiu a divisão dos trabalhos em 3 partes, sendo que a primeira delas terá lugar à apresentação dos estudos; na segunda parte será a participação dos interessados e o terceiro momento serão as respostas e comentários. As inscrições para o uso do da palavra se encontram abertas desde às 16 horas e elas se encerram às 18 horas, ou seja, 60 minutos após a abertura dos trabalhos. Então, aqueles que estiverem aqui, que ainda mantêm se escrito, ainda tem essa oportunidade.

A gente solicita que vá até a mesa receptora dos trabalhos, informe o seu nome e, eventualmente, se estiver representando aqui alguma entidade ou órgão.

As falas serão feitas no intervalo do tempo, de acordo com a ordem de inscrição que foi colocada junto à mesa receptora, sendo julgada a duplicidade de manifestação.

Dito isso, vamos falar agora sobre a primeira parte. A primeira parte são as apresentações do estudo. Então nós convidaremos aqui os responsáveis pela proposta, pelo representante do proponente para fazer uma exposição sobre a proposta, localização, as questões mais de localização e da proposta em si. Na sequência, convidaremos os representantes da equipe responsável pelo estudo técnico que terão até 30 minutos para fazer a exposição técnica sobre os impactos, sobre os estudos que foram realizados até agora. A segunda parte nós teremos a participação do plenário, que são todos os que estão aqui presentes, devidamente inscritos e informados. Nós vamos começar de acordo com as listas de inscrição. Então nós iniciaremos por representantes do Ministério Público. Cada um terá 5 minutos. Na sequência, representantes de entidades da sociedade civil, cada um também por 5 minutos. Na sequência, pessoas físicas, ou seja, um cidadão ou cidadã que não estão necessariamente representando a uma entidade. Então cada um terá 3 minutos. Na sequência, teremos representantes de órgãos ou entidades públicas;

membros de conselhos de meio ambiente municipais, parlamentares e representantes do poder executivo, cada um por 5 minutos.

E após a fala dos representantes aqui do plenário, nós convidaremos novamente os representantes do empreendedor, do proponente e também os representantes da equipe responsável pelo estudo técnico. Cada um terá novamente 15 minutos para poder fornecer aqui comentários, respostas e aquilo que puder ser colocado aqui nesse momento de audiência pública.

Caso houvesse conselheiros do Consema aqui presentes nessa audiência pública, eles estariam compondo a mesa aqui conosco e teriam até 10 minutos, divididos entre ambos para fazer os seus comentários e nós encerraremos com os comentários finais da Cetesb.

Outras considerações por que que quiserem encaminhar por escrito após o término da audiência pública, pode encaminhado em até 5 dias úteis para o endereço que está na tela que é o [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br). Então repetindo, [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br), se surgir algum questionamento, alguma contribuição, algum documento que queira encaminhar, por favor, a gente solicita que seja encaminhado nesse prazo para que nós possamos juntar tudo isso e encaminhar para a Cetesb continuar a sua análise no âmbito do processo de licenciamento.

Dito isso, todos devidamente apresentados, gostaria de passar a palavra aqui, inicialmente, para a diretora Mayla Fukushima, representante da Cetesb, a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, que é a responsável pelo licenciamento. Muito boa noite Mayla, seja bem-vinda.

#### **00:15:47 Mayla**

Obrigada Anselmo, boa noite a todos, sejam todos muito bem-vindos. A audiência pública ela tem o objetivo de colher subsídios para análise técnica que é feita pela equipe multidisciplinar da Cetesb. Então vou falar um pouquinho em que fase que a gente está do licenciamento.

A gente recebeu... a Cetesb recebeu estudos de impacto ambiental. No momento, o estudo está em análise e a audiência pública faz parte da dessa primeira fase do licenciamento. Então, nessa primeira fase, a equipe, que é multidisciplinar, está avaliando todos os potenciais impactos ambientais do empreendimento para é avaliar sobre a viabilidade ambiental do projeto. Então essa fase é a fase prévia, a fase de licenciamento ambiental prévio.

Só depois que a equipe concluir essa análise é se concluir pela viabilidade, é emitida a licença prévia e depois é dada continuidade ao processo. Então, a audiência pública, ela faz parte dessa fase do licenciamento? A fase de licenciamento prévio e é importante para a equipe técnica colher subsídios para continuar análise é do EIA/Rima e eventualmente, também pedir complementações esclarecimentos necessários para essa análise.

Se a Cetesb entender que o empreendimento ela é ambientalmente viável, então é emitida a licença prévia. A licença prévia ela conclui pela viabilidade ambiental, ela não autoriza o início de obra, né? Ela estabelece condicionantes para as próximas fases do licenciamento.

Desde que cumpridas as exigências estabelecidas nessa fase prévia, então é emitida a licença de instalação. Então, depois que são analisados os detalhamentos é de programas ambientais, detalhamento de projeto, então a Cetesb se conclui que está OK, então é emitida a licença de instalação. A licença de instalação.

A licença de instalação é autoriza o início das obras. É depois da lista de instalação. Obra começa a Cetesb faz o acompanhamento rotineiro das obras e, ao final dessas obras, então, é solicitada a licença ambiental de operação.

A Cetesb, com o pedido de licenciamento de operação, vai fazer análise se todas as condicionantes das fases anteriores foram cumpridas e se forem cumpridas, é emitida a licença de operação. Então é só para explicar um pouquinho que fase do licenciamento que a gente está. A gente está na primeira fase do licenciamento, que é a fase de viabilidade ambiental. Obrigada.

### **00:18:52 Anselmo**

Muito obrigado, Mayla, pela exposição, muito obrigado por esclarecer em que momento nós estamos no processo de licenciamento.

Então nós vamos passar agora a primeira parte da audiência pública, que é justamente a exposição dos estudos. Só esclarecendo, nós vamos convidar inicialmente para fazer a exposição, então os proponentes e na sequência nós vamos passar a segunda parte, que são as falas dos interessados e interessadas.

Então, inicialmente eu vou convidar aqui, vou pedir a gentileza até de subir aqui ao palco. Rachel França Carneiro, ela que representa a Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São Paulo. Por favor, seja bem-vinda. Bom, são 15 minutos.

### **00:20:29 Raquel França**

Obrigada, queria cumprimentar a mesa, agradecer a presença de todos nessa audiência pública.

A gente vai explicar um pouquinho no começo o que é que é o projeto do túnel, como ele está agora, quem são os entes que participam. E mais para a frente, a gente vai explicar um pouco mais detalhado a parte é socioambiental.

Então, o projeto do túnel Santos Guarujá, acredito que todos conhecem o histórico. Desde 2014, quando surgiu, é pela Dersa o projeto executivo e a proposta é de uma obra pública. E esse projeto ele ficou aí em espera até que, em 2023, foi retomado pelo governo do estado de São Paulo, pelo governo federal. No entanto, atualmente a gente tem um convênio assinado entre o governo do estado de São Paulo e o governo federal. E desse convênio participam 5 órgãos, então a gente tem o Ministério de Portos e Aeroportos, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o Porto de Santos, a Secretaria de Parcerias em Investimento pelo estado de São Paulo e Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo, a Artesp.

Então, através desse convênio, cada ente ficou responsável é por uma parte do processo para que a gente consiga construir, realizar manutenção e operação do túnel Santos Guarujá.

Então, a responsabilidade do Estado de São Paulo, uma delas é a licença ambiental prévia. A gente sabe que já existiu uma licença ambiental prévia do projeto dessa em 2014, mas muita coisa mudou desde 2014, né? Então a gente teve a atualização do termo de referência da Cetesb, trazendo aí todos os detalhes do estudo ambiental, do estudo social que deveria ser analisado.

A gente também teve é novas consultas envolvendo todas as partes interessadas. Então a gente teve consulta, aí é conversa com autoridade portuária, conversa com o Ministério de Portos. Todo mundo conseguiu contribuir para a revisão do projeto. E aqui é importante deixar claro que a gente tem 2 processos separados, né? Então a gente tem o processo da estruturação da parceria público privada que essa parceria público privada vai ser a parceria que um parceiro privado junto com o governo do estado e o governo federal vai realizar os investimentos para construir e operar o túnel Santos Guarujá. E para que essa parceria ela seja é um sucesso. A gente precisa ter já uma licença prévia para dar conforto para o parceiro privado e para que a gente mostre para a população também a seriedade do projeto e a continuidade que a gente quer dar ao túnel. Então a gente atualizou todos os estudos de impacto ambiental.

Aí trazendo novos estudos, novas conversas com a população de Santos e do Guarujá. E que culminou nesse novo EIA/Rima. O contexto, eu acho que já é de conhecimento de todos aqui presentes como é realizada hoje a travessia entre as 2 cidades, né? Então a gente tem é na Ponta da Praia, aqui a gente tem a utilização das balsas, que são as balsas da Dersa, e pelo modo rodoviário, né, a gente tem a Cônego Domênico Rangoni, que tem cerca aí de 43 km, ligando Santos a Guarujá.

Então, a gente tem muito problema com o fechamento de balsa, um tempo muito grande de percurso entre as 2 cidades e dessa é desse problema surgiu a ideia de uma conexão entre as 2 cidades que é, já foram estudadas, pelo menos, 7 posições possíveis, então a gente tem esse estudo realizado pela Secretaria em 2014 que fez toda a análise de logística da região. É quais são as demandas tanto de usuários de veículos leves quanto de usuários de veículos pesados; como que a gente vai integrar toda essa região, atender ao Porto, ao mesmo tempo que a gente atende a população e essa demanda de usuários que comutam ali no dia a dia.

E o que a gente chegou na conclusão é que a alternativa “E” que a gente tem ali circulado em vermelho seria a alternativa mais satisfatória, de modo que pudesse desenvolver a logística e também atender as necessidades da população das 2 cidades.

Depois de encontrada a localização do canal onde a gente teria travessia seca, o próximo passo foi definir entre ponte e túnel, né? Então porque nesse trecho a gente escolheu o túnel a gente tem. É uma restrição do cone aéreo da base aérea de Santos, que seria ali o aeroporto do Guarujá.

É, e a gente também tem as restrições de navegação, então a restrição tanto de gabarito horizontal, que era de 220 m, e a restrição de profundidade mínima, que foram consideradas de 18 m.

Com essa ideia, a ponte é para cruzar as 2 cidades, ela precisaria ter uma altura muito grande, o que entraria na cidade de Santo Guarujá, trazendo uma perturbação maior à cidades.

O próximo passo foi, se é túnel, qual o tipo de túnel que a gente vai construir? A gente sabe que tem um tipo de túnel que ele é escavado, ou seja, o túnel que geralmente é feito nos metrô, que é o tatuzão, percorrendo toda a terra e aquele túnel lá por baixo de tudo.

E tem um tipo de túnel que nunca foi feito no Brasil e, por isso, o ineditismo desse projeto que é o túnel imerso, né? Qual que é a vantagem do túnel imerso no solo entre Santos e Guarujá? Aqui a gente tem um solo com uma característica muito específica, que é um solo mole, né? Então a gente sabe pelos prédios de Santos, pela necessidade de fundações muito profundas.

Que a camada de solo aqui ela tem uma baixa resistência. Quando a gente faz um túnel escavado, a gente precisa que a parte superior do túnel ele tenha uma estabilidade suficiente para que esse

equipamento consiga perfurar o solo. Além disso, por eu ter essa profundidade maior, eu preciso que ele entre mais na cidade de Santos e Guarujá, realizando as valas em Santos e Guarujá ou teria um maior impacto de desapropriação. Então, essa alternativa foi descartada e foi adotada a solução do túnel imerso.

Eu vou falar mais um pouquinho como funciona a tecnologia do túnel imerso, mas aqui é para gente mostrar a alternativa de traçado proposta no EIA. A gente sabe que diversas alternativas surgiram nos últimos anos. Então, desde 2014, quando a Dersa começou a estudar o túnel imerso, a gente já teve diversas alternativas propostas por diversas empresas. E aqui como chegamos nessa alternativa do EIA/Rima. Através do convênio que a gente tem com 5 órgãos, a gente tem um grupo de trabalho e dentro desse grupo de trabalho a gente debate todas as soluções técnicas e inclusive sociais. Então a gente tinha diretrizes técnicas e sociais de diminuir a desapropriação máxima possível. Foi com isso que a gente chegou no traçado proposto na Cetesb.

O túnel imerso, ele vai ser um túnel de 3 faixas por sentido, né? Então ele é uma grande estrutura, uma grande caixa de concreto. Essa caixa de concreto, ela é inundada e colocada no fundo do estuário de Santos. Ela tem 3 faixas por sentidos para os 2 sentidos. A faixa mais interna, que a gente consegue ver por esse desenho mais aqui ao lado, vai ter a passagem do VLT nos 2 sentidos, conectando os Santos a Guarujá.

Além disso, no meio do túnel a gente tem uma galeria que vai ser para a passagem de pedestres e ciclistas. Em cima dessa galeria a gente tem uma galeria de cabos que vai servir para a passagem dos cabos da usina de Itatinga e outro sistema do túnel.

O processo construtivo do túnel imerso é um processo que ele já vem sendo feito. É por pelo –100 anos em outros países, né? Então a gente tem a Holanda, a Dinamarca, que são países que adotaram muito essa tecnologia.

Tanto no imerso, o que que a gente faz? Primeiro a gente é prepara o solo no fundo do canal. Então é cavada, uma trincheira e aquela trincheira ela vai estar preparada para receber o túnel. Depois disso, em docas secas, a gente faz a construção dos módulos de concreto. Então a gente tem as formas de concreto. É toda essa construção feita numa doca seca.

Essa doca seca então é inundada e os módulos ali na terceira parte, eles flutuam. Então os módulos de concreto, eles são feitos numa densidade que eles consigam flutuar na água. Depois disso, é realizado o transporte dos módulos e o posicionamento deles em cima das trincheiras. Esses módulos, então eles têm piscinas de água dentro deles. Essas piscinas elas vão sendo...a gente vai colocando água dentro dessas piscinas, os módulos de concreto vão ficando mais pesados, afundando, até que a gente nivela e protege no fundo do estuário de Santos.

O que a gente está estimando é um prazo de uma PPP de 30 anos, né, com investimentos da ordem de 5,54 bilhões de reais e investimentos operacionais de 1.22 bilhões de reais, a ideia na PPP que foi as audiências que a gente realizou no começo desse ano era discutir mais o contrato dessa parceria com o privado, do estado com o privado. E nesse contrato a gente vai ter um período de projeto, que é um período para ele analisar todos os traçados que já foram feitos, o traçado que está na licença, ele pegar esse traçado e propor o traçado a ser implementado.

Do ano 2 ao ano 5 a gente tem a execução das obras, para o túnel iniciar a operação no ano 6.

A gente vai ter um aporte de 4.65 bi realizado metade pelo governo federal e metade pelo governo do estado de São Paulo, e uma contraprestação pública que ela vai ser paga anualmente do ano 6

em diante, de mais ou menos 249 milhões por ano. Além disso, a gente vai ter pórticos na entrada e na saída do túnel cobrando uma tarifa de 6,15, que hoje seria metade da tarefa da balsa, né? Porque ela é só cobrada em um dos sentidos para realizar o pagamento da tarifa pelos automóveis e caminhões. No carro, pedestres e ciclistas é, eles não pagariam essa tarifa.

Então é importante falar que todos esses aspectos voltados à parceria público privada, eles são tratados no contrato da PPP. E aqui hoje a gente está aberto a escutar contribuições relacionadas ao EIA/RIMA e o que que a gente pode melhorar nesse estudo? O que que a gente consegue coletar de contribuição da população, principalmente a população que vai ser afetada por esse empreendimento, para que a gente deixe a licença prévia melhor possível para que o futuro empreendedor já tenha as diretrizes corretas do que seguir na execução da obra.

É agora. Eu gostaria de chamar a Ana para realizar as explicações voltadas à parte ambiental, detalhar essas explicações para vocês. Obrigada.

**00:32:41 Anselmo**

Muito obrigado, Raquel pela exposição. Então, Ana Maria Iversson, ela que aqui está a convite da FIPE, né? Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, a consultora contratada para fazer, portanto, aqui a exposição. Muito obrigado, Raquel, pela exposição.

Então, Ana, seja bem-vinda, é? São 30 minutos, sobrou mais 2 do tempo dela, 32 minutos.

**00:33:08 Ana Maria**

Pelo qual eu agradeço. Bom, muito obrigado a mesa. Boa tarde a todos. É um prazer estar aqui e eu venho aqui em nome da equipe técnica que realizou essa atualização do EIA do túnel imerso, Santos, Guarujá, tá? Então eu vou fazer essa prévia apresentação seguindo um roteiro que vai privilegiar tocar em todos os assuntos, mas eu vou me estender naqueles assuntos que nós acreditamos que são do interesse maior de todos.

Bom. Qual é a justificativa para a implantação desse túnel imerso? Na verdade, é um caminho seco entre as 2 margens do porto. Então a primeira questão é que nós temos um Porto que iniciou-se do lado de Santos e que hoje tem operações em ambas as margens do estuário, então você precisa ter uma conexão confiável que não dependa de um percurso rodoviário de 40 km ou de travessias pela água que hoje são feitas por aproximadamente 30.000 passageiros/dia que fazem esse percurso ida e volta, entre as 2 margens.

Então, a necessidade de você ter uma passagem seca é uma demanda de, como nós vimos no histórico de mais de 100 anos e cada vez mais urgente. Nós tivemos hoje um episódio em que a balsa não funcionou, por exemplo, então você depender dessa travessia num porto cada vez mais movimentado, sujeito a problemas de maré, de vento, de chuva, et cetera, torna-se torna a operação de ambas as margens do porto não ideal e penaliza quem trabalha e depende dessa travessia.

Então você tem que reduzir esses riscos e ... reduzir os riscos, os tempos de viagem e também, de alguma maneira, diminuir os quilômetros rodados pelos veículos que dão toda essa volta, que é indesejável emissões desnecessárias. E outra possibilidade foi que nessa retomada do túnel, se verificou que nós já temos o VLT funcionando aqui em Santos, então o que foi feito de diferente

é que o projeto de VLT, a travessia e VLT vai usar a passagem seca do túnel, então o que está se projetando é a construção do túnel e no túnel vai ter já o carro e vai estar preparado para a circulação futura de uma interligação com o VLT entre as 2 margens e aí a melhoria do tráfego regional em geral, tá?

A Cetesb, ela emitiu o ano passado, no segundo semestre do ano passado, um novo termo de referência para um EIA atualizado desse projeto, que teve uma licença prévia há 10 anos atrás. Então, a Cetesb, com base nas análises feitas anteriormente no EIA feito, no resultado das contribuições da sociedade civil, emitiu um termo de referência em que ela detalha tudo o que precisaria ser incorporado no projeto ou atualizado em função do tempo decorrido.

E sugeri uma série de dados secundários que foram coletados em outros estudos recentes feitos aqui na região.

Então existe uma base de dados pública muito grande, que estudou muito toda essa região e o canal, et cetera, então isso também foi incorporado no EIA. Então o que a equipe fez foi basicamente o mesmo projeto de engenharia da Dersa, da solução de engenharia do túnel foi mantido.

E a Dersa, após a obtenção da licença prévia, ela chegou a detalhar a engenharia do projeto do túnel, avançando nos estudos de engenharia.

Então foram resgatados esses estudos mais detalhados da Dersa e foi mantida a solução de engenharia do túnel. Porém, uma das questões que mais chamava atenção na revisão do EIA foi uma série de demandas colocadas pela população, tanto do Guarujá quanto de Santos, como ambas as prefeituras, no sentido de melhorar a inserção das vias de acesso de entrada e saída do túnel.

Então, a equipe atual, junto com o empreendedor, o governo do estado de São Paulo, se dedicou a tentar estudar melhor como é que poderia essa solução de passagem seca que liga 2 centros importantes e em locais consolidados, de urbanização consolidada, como é que poderia ser feita para diminuir os impactos sobre esses bairros? Então foi esse trabalho que foi introduzido.

A outra coisa foi a solução do VLT que eu já citei. Então isso foi fundamental. Quer dizer, você tem uma passagem seca, você tem que ter um meio de transporte de passageiros com que possa absorver maior volume e não depender ou de pedestres ou bicicleta ou automóvel particular ou em linhas de ônibus, então a introdução do VLT mudou é nos traçados urbanos de chegada e saída. Mudou a geometria. É para que o VLT pudesse ser contemplado. Então não basta dizer eu vou por o VLT, eu tenho que fazer curvas e inclinações que permitam que o VLT possa circular depois. Então, isso muda bastante coisa nos acessos para entrada e saída.

E a outra coisa, do lado do Guarujá, o que ocorreu é, houve, indic... índio de carvalho, uma consolidação do eixo originalmente proposto para absorver o tráfego de entrada e saída. Então, a própria prefeitura municipal do Guarujá sugeriu que se buscasse uma alternativa de contorno da área urbanizada para buscar uma saída até chegar na Cônego Domênico.

Então isso também foi proposto no EIA, só que a diferença é do traçado proposto pela prefeitura teve que se buscar um traçado com padrão rodoviário, que permitisse a circulação de carros e caminhões em segurança. Então eu não posso ter um traçado com esquinas e ângulo reto, por exemplo? Eu tenho que fazer um traçado que dê uma pequena abertura contornando a área urbana lá do Guarujá.

Bom, então isso a Raquel já mostrou. O importante aqui é que aqui existe a previsão, em ambos os sentidos, de você ter esse carril compartilhado com o VLT. Então, na construção do túnel já seria tudo feito, projetado para já. Está preparado para receber um serviço de VLT que é uma nova concessão de VLT, que vai operar aí e todos os percursos nas áreas urbanas também obedeceriam os critérios técnicos por VLT. Além disso, você tem os acessos urbanos, que é onde os pedestres e ciclistas adentram a câmara central do túnel. Isso são 2 edifícios em ambas as extremidades, que tem é como um metrô, é parecido com o metrô, em que você adentra e você tem escadas rolantes até chegar no nível em que possa ter acesso a essa câmara central, tá? A interligação no Guarujá já passou a ser objeto de licenciamento do EIA esses acessos urbanos, que são a onde os veículos vão entrar ou sair do túnel.

Bom, o termo de referência ele pediu uma atualização de dados de fontes secundária. Ele pediu, foi feito um reestudo das alternativas de conexão. É, nesses 10 anos surgiram novas alternativas e propostas de localização do túnel, elas foram novamente reexaminadas pela equipe do EIA e de engenharia para fazer um estudo comparativo que consta do EIA e o VLT foi introduzido e a outra diferença é que antes se previa um pedágio normal e hoje já está autorizado e é possível você ter o free flow, que é um portal pedágio eletrônico está, então isso também foi incorporado no projeto

Bom, o que que é um EIA/RIMA um estudo de impacto ambiental? Um estudo de impacto ambiental é um trabalho multidisciplinar de avaliação e planejamento e gestão socioambiental para um determinado empreendimento, nesse caso, é o túnel imerso, que vai ser inserido em um determinado contexto e eu tenho que fazer cenários futuros para avaliar quais são os impactos positivos, negativos, que esse empreendimento pode é desencadear nesse contexto. E aí eu tenho que detalhar, para cada impacto, positivo ou negativo, quais seriam as medidas para que eu possa neutralizá-los ou potenciá-los sem o impacto positivo. Como é que eu faço para potencializar. Por exemplo, se eu quero transportar mais passageiros, a introdução do VLT é uma oportunidade de um benefício que pode ser potencializado. Então, é isso que é um estudo ambiental.

Então, o que nós fizemos? Foi nesse empreendimento que a Rachel já deu uma descrição breve, tentar fazer uma inserção urbana em que eu possa de alguma maneira, fazer com que a entrada e saída do túnel possa conviver com as áreas do entorno. Então aí a proposta de eu e eu vou passar isso mais em detalhe, de utilizar espaços envios urbanos e fazer que a gente ocupe um carril na entrada subterrâneo, mantendo o fluxo de veículos nas laterais para não isolar o bairro e aquele local, tá?

As obras previstas, uma vez dada a licença de instalação, são obras de 48 meses aproximadamente. E é algo como 6.000 empregos diretos e mais 2.700 indiretos. E são obras de grande porte. Então são obras urbanas e no canal do porto que vão demandar um planejamento e um acompanhamento de gestão ambiental muito pesado.

agora tudo isso se justifica porque a previsão para 2058 é que essa movimentação que hoje está por volta de 33.000 passageiros, vai chegar a quase 40.000, então é a tendência é aumentar o fluxo de passageiros entre os 2 lados do canal.

Bom, uma questão resgatada no estudo e atualizada é que existe uma compatibilidade nos locais em que ele está proposto. É com os planos diretores de Santos e do Guarujá, tá? Então esse já é o traçado no Guarujá novo. Então existe uma compatibilidade com o zoneamento de ambos os municípios. Esse zoneamento é dinâmico. Ele está sendo sempre atualizado, mas existe essa compatibilidade entre ambos. No caso aqui de Santos, uma das questões que é de longe a que

demandou é maior atenção da equipe é, como manter a qualidade urbana existente aqui em Macuco?

Então, qual foi a proposta que foi contemplada no EIA? É você aqui do túnel, você ter 2 sentidos, você dividir o tráfego entre o tráfego que vai passar pra o outro lado do Guarujá e o tráfego que chega e ele ser dividido num binário entre as ruas que chegam e as ruas que levam o tráfego para lá, usando as 2 paralelas a Senador Dantas e a Padre Anchieta, tá. Então, e por que isso? Ah, por que que não passa direto? Porque eu preciso do ângulo para o VLT fazer essas curvas. Então eu não consigo entrar diretamente na Perimetral, porque esse ângulo reto aqui não permitiria o tráfego dos veículos e do VLT. Então eu, por isso que eu preciso esse desenvolvimento. A outra questão é que o túnel ele está imerso, então ele tem que os veículos, eles têm que subir até o nível da rua com uma certa inclinação baixa. Eles não podem ter uma rampa muito acentuada. E é por isso que eu preciso de um espaço para esse desenvolvimento.

Essa proposta do EIA reduziu significativamente a proposta anterior da Dersa, que previa algo como 150 desapropriações há 10 anos atrás, então, com essa proposta, uma contagem inicial está apontando aproximadamente 60 desapropriações nessa região. Mantendo as ruas com fluxo para tráfego local, tá.

Isso foi a proposta colocada no EIA. Estamos aqui abertos a receber contribuições e discutir essa proposta. No caso do Guarujá, a situação é um pouco diferente porque você tinha, aqui está o canal, então você chega naquele eixo, que são as 2 ruas, a Mato Grosso e Guilherme Guinle, que tem o canteiro central largo, então aqui está fácil.

Então aquilo mudou, foi fácil. Qual é o problema? É. O problema é que a partir da praça 14 Bis, consolidou se o bairro de Vicente de Carvalho. Então da 14 Bis até a Cônego Domênico já não tem espaço para absorver o tráfego que viria. Então a proposta feita foi justamente você evitar isso fazendo esse contorno, só que em vez de fazer assim que não funciona do ponto de vista de engenharia rodoviária, foi sair e fazer essa curva chegando aqui já na Cônego Domênico.

Aqui nesse trecho, nós temos já 2 linhas de transmissão com aterro e nós temos o Agari que passa aqui o Ribeirão, então a ideia é que é ser um percurso exclusivo sem entradas e saídas, aqui nesse cruzamento, ser uma ponte, e você ter ao que ao longo do traçado, dutos de drenagem para evitar o assoreamento e o isolamento da restinga em ambos os lados, tá? Então, é.

Essa é a grande modificação proposta.

É do ponto de vista do diagnóstico socioambiental. Nós mantivemos basicamente as áreas de influência do EIA anterior, então foi estudado toda a área é de influência maior e a área diretamente afetada está um pouco escura aqui para ver, mas você tem a área de influência direta, que está restrita a essa porção e a área direta diretamente afetada, que está em azul aqui assinalada na figura, tá?

Bom, é do eu vou resumir rapidamente. Um estudo completo está disponível, mas do ponto de vista do meio físico, toda essa obra se desenvolve nessa planície costeira, que é justamente uma área que são terrenos moles sujeitos a inundação, é uma topografia suave, mas é um solo que exige cuidados especiais para qualquer tipo de construção e exige tratamentos.

Na travessia propriamente dita do canal, a Cetesb, no novo termo de referência, ela solicitou e foram feitas coletas aqui adicionais, lindeiras ao trecho proposto para o canal, para coletas de água e de bentos e organismos aquáticos.

Do ponto de vista de unidades de conservação, a gente tem aqui a APA da Serra é de Santo Amaro que chega até aqui e você tem a zona envoltória do parque estadual da Serra do Mar, que se encontra desse lado da Cônego Domênico. Então essa nova ligação, ela tem aqui um trevo, uma interseção para fazer a ligação com a Domênico e uma das alças e ela atravessa para essas áreas da APA e da zona envoltória do parque estadual da Serra do Mar, tá? É a única intervenção em unidades de conservação.

Nas áreas urbanas, é aí que nós temos o desafio grande de todas as intervenções que vão significar a inserção dos acessos do túnel, tá?

Aqui, o canal as coletas de enzoplanto e a comunidade bentônica organismos aquáticos, ela mostra que eles convivem e existe uma diversidade que convive com os níveis de poluição e existentes no canal, que tem um intenso movimento, tá?

Então são organismos...a mesma coisa que o que você tem de fauna terrestre. Existe fauna terrestre, existe uma diversidade, mas normalmente são espécies acostumadas a conviver com áreas já alteradas. Está essa intervenção nova que não constava do EIA anterior é uma intervenção numa área de restinga. É em estágios diferentes de regeneração que tem já essas 2 linhas de transmissão que atravessam. Então o início do percurso segue o aterro e as modificações já feitas por uma das linhas de transmissão e depois é feita a deflexão até chegar aqui na Cônego.

Único a área total de intervenção, ela é de 64 ha. A área com informações de vegetação são 10 ha. Para ter uma ideia de grandezza, tá? Então aqui é uma questão que vai exigir um cuidado especial e um detalhamento do projeto de engenharia para não comprometer as áreas remanescentes para garantir que as áreas remanescentes não sejam comprometidas, tá?

E aí nós temos as intervenções, as interferências socioeconômicas, então nós temos no lado, tanto do Guarujá como no lado de Santos, a necessidade de algumas desapropriações.

No lado do Guarujá, existia uma situação de ocupação de toda a margem do canal por habitações irregulares em palafitas. Existe um programa sendo desenvolvido pelo governo do estado de São Paulo, e CDHU, que ela já está fazendo um reassentamento dessas famílias para programas de habitação popular dignos. Então, esses programas estão sendo conduzidos tanto em 2 projetos, um do governo do estado de São Paulo, do CDHU e, outro um outro programa em parceria com MRS, como a estrada de ferro e essas remoções e reassentamento já estão me ocorrendo.

Nós temos uma outra questão importante aqui em Santos é que aqui em azul você tem a ada proposta e você tem essa área aqui, é uma área de patrimônio histórico tombada para o conselho municipal, então essa área que é uma área a ser preservada, que é uma área de tombamento recente, após o EIA anterior.

Então não existe nenhuma intervenção prevista nessa área.

Bom, aí a avaliação de impactos. A gente fez uma avaliação extensiva essa os impactos avaliados, inclusive, foram numa lista solicitada no TR da Cetesb.

E nós foram identificados um impacto na fase de planejamento, 34 na fase de implantação e 11 na fase Futura de operação. Esses impactos são impactos potenciais, eles não necessariamente eles ocorrem. Eles podem ocorrer. E você pode minimizá-los com planejamento ou eles são inevitáveis. Por exemplo, se eu que fazer a supressão de vegetação de restinga para construir aquela ligação, então é inevitável que o para perder aquela vegetação. E aí existem formas de compensar com o

plântio em uma terceira área para que eu possa ter um balanço ambiental neutro dessas medidas, então do detalhamento desses programas, eu acho muito importante mencionar a questão da necessidade de desapropriação e reassentamento.

Isso é um tema superimportante, super sensível e que tem que ser discutido. Então, qual é a proposta? Quer dizer, você tem um programa específico, porque tudo aquilo que é desapropriação, ele tem que ser no projeto minimizado e aquilo que é inevitável para a execução do projeto, você tem que ter uma negociação justa e prévia com os proprietários, porque a desapropriação no estado de São Paulo é feita por valor de mercado e ela, inclusive, é mediada pelo poder judiciário. Então existem peritos, existe um juiz, o juiz pode nomear um perito que ofereça assistência ao proprietário. Se o proprietário não aceitar a proposta que vem do estado ou do empreendedor, o perito do juiz pode fazer uma contraproposta. E isso tudo é diminuído de maneira transparente na justiça e de maneira rápida a valor de mercado.

E a proposta é que toda a liberação dessas áreas necessárias seja feita antes do início das obras. É para evitar soluções provisórias, que são bastante inadequadas, elas causam incômodo, elas causam intenção. Então é tentar regularizar todas essas desapropriações a valor de mercado. No caso dos reassentamentos, principalmente em Vicente de Carvalho, é esse trabalho que já vem sendo conduzido pelo governo do estado de São Paulo no sentido de já equacionar essa situação, não deixando isso pendente para ser resolvido durante as obras ou logo antes das obras.

Os números foram muito reduzidos, então na versão do EIA com essa proposta de circulação do binário, nós estamos falando de aproximadamente 69, 59 imóveis a serem desapropriados. Esses imóveis basicamente são questões de geometria das vias, que às vezes precisam de um espaço um pouco maior para manter o tráfego local e o tráfego que vai estar subterrâneo que vem do túnel, então às vezes são demandas pequenas ou de curva para o VLT, mas que elas necessariamente precisam de alguma intervenção imobiliária. No caso de Vicente de Carvalho, é essa área toda que já está sendo objeto de programas habitacionais sociais e que é um número bem mais significativo. Nós estamos falando por volta de 650 habitações sub normais que já estão em processo de resolução.

#### **01:05:25 Anselmo**

Ana....com licença, só informando que só já encaminhar para as conclusões... que o tempo está encerrando. Obrigado.

#### **01:05:32 Ana Maria**

Esse era um aspecto fundamental. E aí os outros impactos é uma lista que você tem questões de meio físico, de vegetação, de cuidados com animais, de incômodos com a população e para cada impacto determinado, você tem uma série de medidas e programas que permitem minimizar esses impactos controlá-los ou mesmo evitá-los quando possível.

Então isso foi feito para todos os meios. Todos esses impactos têm listados no EIA, com esses respectivos programas. São programas. Nenhum deles é uma novidade. São programas que são utilizados em obras de grande porte no estado de São Paulo há pelo menos 20 anos, com resultados. Então, são programas que permitem esse planejamento detalhado das obras. Existe uma

compensação ambiental, é determinada pela legislação para unidades de conservação, que também vai ser aplicado. E você tem na fase de operação também alguns impactos que também têm as respectivas medidas.

A conclusão do EIA é que com esses ajustes e com todos os programas que são possíveis, são viáveis e são conhecidos, é possível mitigar os impactos e neutralizá-los e a gente à conclusão da equipa é recomendar a viabilidade do empreendimento, com o detalhamento para a próxima etapa.

Muito obrigado, obrigado Anselmo pela tolerância.

### **01:07:23 Anselmo**

Muito obrigado, Ana Maria Iversson muito obrigado pela exposição.

É antes de passar a chamar aqui, muito obrigado. Antes de passar a chamar os inscritos, só informando que as inscrições já estão encerradas. Já estou com as listas aqui de participação. Só queria antes disso, cumprimentar deputado federal Paulo Alexandre Barbosa pela participação. Muito obrigado.

Também a vereadora do município de Santos, Débora Camilo, muito obrigado vereadora pela presença. Também o promotor de justiça de Santos, Adriano Andrade de Souza, muito obrigado pela participação.

E aqui cumprimentar o presidente da Câmara municipal de Santos, o vereador Kaká Teixeira, que é representado pela servidora Sandra Santos e também a deputada federal Rosana Valle aqui representava como a sua assessoria, a servidora Ana Luisa Duarte. Muito obrigado pela presença. Então, agora nós vamos passar ao momento central da audiência, que é justamente a participação dos interessados interessadas, devidamente previamente inscritos. Nós recebemos algumas listas aqui de inscrição prévias.

É, mas nós temos aqui alguns segmentos de representatividade, então começo chamando, então é como a manifestação de representantes das entidades da sociedade civil. Só fazendo o registro aqui que a associação dos moradores do Macuco, que apresentou a listagem, eles optaram por falar depois de acordo ter uma ordem específica. Então vamos respeitar essa ordem nós vamos chamando é no tempo solicitado? Não, não. Não tem nenhum problema não. Só deixando isso registrado, razão pela qual então convido o senhor Flávio Saraiva, ele que representa o sindicato dos servidores da prefeitura de Santos. Eu vou pedir aos convidados e convidadas que tomem lugar ali no púlpito. Nós optamos por deixar o púlpito ali no local, um pouco mais acessível, até mesmo para não, não, não temos problemas de locomoção, está até um pouco úmido aqui, então razão pela qual nós colocamos ali, mas a câmera está conseguindo registrar para nossa é transmissão ao vivo e está sendo devidamente registrado, só acabou caindo ali o banner lá fique à vontade para colocarem no lugar de volta, bom que fica tudo registrado.

Senhor Flávio Saraiva, muito obrigado pela presença e participação. São 5 minutos. Obrigado.

### **01:10:02 Flávio Saraiva**

Obrigado. Nós é que agradecemos é eu sou dirigente do sindicato dos servidores municipais de Santos. Eu cumprimento aí aos representantes do Consema e a população em geral, vereadora, autoridades, mas muito especialmente os moradores do macuco. É a minha categoria, ela conta com vários moradores do barril Macuco.

E certamente uma parte desses colegas funcionários da prefeitura de Santos serão impactados, em maior ou em menor grau, mais impactados por esse empreendimento. E eu estava conversando antes da gente entrar aqui pra audiência propriamente com os companheiros e companheiras, moradores do Macuco, que estão aqui, inclusive bastante organizados, parabéns pela organização.

Que bom que a gente tem organização para lidar com essas coisas, porque, afinal de contas, é uma obra que vai impactar muito a vida das pessoas, especialmente num certo trecho do Macuco.

É a tarefa do estado, é ajudar significativamente ao bem-estar da população. É para isso que a gente tem política de saúde e de educação, de habitação, de meio ambiente, et cetera, et cetera, et cetera, uma lista enorme de responsabilidades do estado sobre é o bem-estar da população. E nesse sentido, eu queria ressaltar 2 aspectos, minha fala se concentra exatamente nesses 2 aspectos. É.

O primeiro é que é uma das questões fundamentais para o bem-estar da população é exatamente a questão da moradia. É certo que essa obra é uma obra importante, aliás, é quase uma lenda na aqui na nossa região. Parece que a lenda pode se tornar a realidade, né? Pode se tornar um material na vida das 2 cidades e, com certeza, isso traz uma importância gigantesca para a região. No entanto, no entanto, como é responsabilidade do estado garantir o cuidado com a residência das pessoas, é muito importante que as pessoas que vivem numa que serão, é afetados diretamente por esse empreendimento.

Sejam pessoas que é, não sofram com descasos e com é. É coisas mal-feitas e com pagamentos mal feitos. A gente sabe muito bem que a cidade de Santos tem um território muito caro. O mercado imobiliário aqui é um dos mais caros da região.

Isso significa que não é possível que uma pessoa que mora num lugar seja desapropriado e ela não tenha condições de é ser realocada no imóvel igual ou melhor do que aquilo que efetivamente tinham. Até porque o fato dela ser realocada, ela precisar mudar de residência, significa que a vida dela vai qualitativamente e quantitativamente ser alterada.

Então, não dá para uma obra dessa envergadura colocar qualquer peso além daquele que a população já vai receber pelo fato de ter que realocar a sua residência.

Então, essa é uma questão fundamental. A outra é chamar atenção para o seguinte é esse é o esse fluxo ele vai alterar significativamente já que é, nós teremos acesso de muitos veículos de caminhões, inclusive, pelo que eu vi no desenho ali e na saída, e eu vou me referir a Santos, porque Guarujá, eu não sei como é que vai ser administrado isso, mas na saída, na boca desse túnel, a gente vai ter uma quantidade impressionante de veículos todos os dias e todas as noites.

Então é muito importante que a boca desse túnel despeje essa quantidade de veículos de uma forma que as pessoas que vivem e esse é o segundo impacto que as pessoas tomarão ali naquela região.

E não há impacto pequeno que as pessoas não recebam essa desembocadura de veículos com transtornos é sonoros, e de trânsito urbano e et cetera, et cetera, et cetera. Não precisa falar, vocês sabem o que significa uma avenida aparecer na sua frente ou na sua rua de repente.

Isso traz um transtorno, é gigantesco, significativo, que vai impactar pelo resto da vida das pessoas naquele local. Então eu chamo a atenção para esse aspecto porque não é fácil lidar com uma nova e gigante avenida bem na porta da sua casa, bem no meio da Quadra onde você mora, bem no bairro onde você mora.

Então isso é um impacto impressionante. Obrigado. Eu espero, sinceramente, que o governo do estado tenha sensibilidade para lidar com essas 2 questões, porque tudo bem, a gente gosta muito de obra. É grande de obra de envergadura daquilo que efetivamente pode inclusive mudar a economia. Mas a gente não pode despejar o prejuízo desse ganho econômico em cima das famílias que vivem há tantos e tantos anos naquele bairro. Muito obrigado.

### **01:15:13 Anselmo**

Muito obrigado, senhor Flávio Saraiva.

Obrigado pela participação.

Só registrar aqui que a senhora Alcione Rocha e também o José Santaella Redorat que seriam convidados para fazer uso da palavra agora nessa sessão de representantes da associação. Eles vão fazer é de acordo com a listagem que foi entregue, então só registrou que cada um deles terá 5 minutos nesse.

É nesse segmento agora que são cidadãos ou cidadãs serão chamados de acordo com a listagem que o famoso entregue, cada um terá 3 minutos de participação.

E nós vamos chamando, eu vou informando o eu vou informando o nome da pessoa que está na vez e também os 2 próximos, outros, até mesmo para já ir sabendo todos irem sabendo já a ordenação dos convites então a primeira a fazermos da palavra nesse segmento, a senhora Sandra Ruiz.

Na sequência, nós teremos Manuel Lopes do Vale e Felipe Tadeu Costa Oliveira. Senhora Sandra Ruiz, seja muito bem-vinda, muito obrigado pela participação. A palavra é sua para esse momento, portanto, são 3 minutos.

### **01:16:28 Sandra Ruiz**

Boa tarde, senhoras e senhores autoridades.

Sou moradora do Macuco há 40 anos. Ali tenho a minha família e amigos. Convivemos desde 2012 com este fantasma de desapropriações, com o projeto deste túnel. A situação envolvendo o túnel Santos Guarujá e suas múltiplas versões de projeto ao longo da última década realmente suscita questionamento sobre os motivos por trás da insistência em certas propostas.

Especialmente quando existem alternativas técnicas e financeiramente mais viáveis, desta forma, vamos analisar essa questão com base no histórico das versões de projeto e na lógica por trás da seleção das da solução Dersa 02 como referência.

Faremos um breve histórico e análise das versões de projeto, a versão um que é da Dersa 1, de julho de 2013, a localização entre os canais 4 e 5 e nas casas populares, desapropriações 267 em 55000 m<sup>2</sup>. Essa versão apresentava um grande impacto social, com um número elevado de

desapropriações atingindo uma área significativa de Santos. O discurso social e econômico provavelmente foi um fator que levou ao seu abandono.

A segunda versão, Dersa 2, de dezembro de 2013, localização na rua José Patrocínio, desde a Padre Anchieta até o até o cais desapropriações 196 em 51 m<sup>2</sup> características, essa versão foi desenvolvida rapidamente, em 6 meses e acabou se tornando a referência atual para concessão do PPP. Mesmo com o impacto significativo de quase 200 desapropriações, a insistência nessa versão parece estar relacionada ao fato de que foi o primeiro projeto a ganhar mais forma técnica e a ser usado como base para estimativas financeiras, ainda que desatualizadas. A versão 3, do Concaiss de 2021, cuja localização é próxima ao terminal com cais desapropriações 2, Vantagens, melhor integração com tráfico Perimetral e a possibilidade de passagem do VLT.

Essa versão desenvolvida pela empresa, bem para Santos Port Authority, é tecnicamente mais viável e causa muito menos impacto social com apenas 2 desapropriações. Além disso, resolve a questão do VLT, que é fundamental para a mobilidade urbana. A quarta versão da Tamandaré, de 2022. A localização é junto à bacia do Macuco, com acesso pela Almirante Tamandaré, desapropriações zero.

Desafios embora sem desapropriações, essa versão tem maior dificuldade de integrar o VLT o que pode ser uma alimentação em termos de mobilidade a longo prazo. Muito obrigada.

#### **01:19:34 Anselmo**

Muito obrigado, senhora Sandra Ruiz.

Convido agora o senhor Manuel Lopes do Vale.

#### **01:19:43 Manuel Lopes do Vale**

Boa tarde a todos. Continuaremos com o histórico de versões do trajeto de acesso a deste túnel.

Solução Porto, desenvolvida por uma comissão técnica, com o apoio das prefeituras de Santos e Guarujá, ao final da Rodrigues Alves com a José do Patrocínio, desde a apropriações, seriam de apenas um imóvel.

Vantagens, alta viabilidade técnica, integração possível do VLT e menor impacto social; esta versão parecia ser a consensual entre as partes envolvidas e demonstrava ser uma solução equilibrada entre a viabilidade técnica, custo e impacto social.

Solução número 5 binário, localização desenvolvida pelo governo do estado de São Paulo e aqui apresentado pela EIA/Rima entre a rua José do Patrocínio e a saída pela Rodrigues Alves. Desapropriações, cerca de 124 moradias. Vantagens, integração direta do VLT.

Desafios, a intersecção de imóveis de um lado e obras em 2 vias, deixando a população lindeira no meio dos acessos ao túnel em Santos. Riscos de abalo, as estruturas dos imóveis remanescentes e de impacto social, versão que contradiz o consenso desenvolvido pelo grupo Porto, a questão da desapropriação do projeto do túnel Santos Guarujá volta a ser um tema urgente e relevante, especialmente com a versão 06 do projeto apresentada no EIA/Rima, que propõem a desapropriação de 124 imóveis do lado de Santos, uma redução de 66 imóveis em relação aos 190

desapropriados anteriormente no projeto Dersa 02, mas que ainda representa um impacto significativo nas vidas de moradores e empreendedores da região.

Fica o questionamento, porque não usam as melhores técnicas de engenharia e aplicam a solução com desapropriação zero? Como realizar uma obra deste porte ao lado de residências antigas, construídas há 80 anos ou mais? Agora aqui eu queria deixar um relato pessoal de uma experiência que, quando eu era ainda moleque, desculpe a palavra, meu padrinho na época, já tinha 80 anos, tinha 5 apartamentos de boa qualidade e morava num chalé de madeira. E eu questionei ele. A resposta dele foi a seguinte, a minha vida está aqui ao sair daqui, para qualquer lugar que seja o palacete, eu não duro 6 meses. Isso eu tenho 60 anos e na época eu tinha por volta de 18 anos. Isso ficou marcado. A outro questionamento que eu quero colocar, que disse a senhora anteriormente, falou de um perito. Ele vai peritar uma área que foi degradada pelo poder público e que não o levará em conta a história de quem nasceu e viveu lá. Muito obrigado.

### **01:22:42 Anselmo**

Muito obrigado, seu Manuel Lopes do Vale.

Agora convido para fazer uso da palavra o senhor Felipe Tadeu Costa Oliveira e na sequência nós vamos chamar Alcirene Alves Rocha da Costa Ferreira, Temis da Silva Dias e Luan Paiva Pereira. Então agora Felipe Tadeu Costa Oliveira. Seja bem-vindo. Muito obrigado pela participação. A palavra é sua.

### **01:23:08 Felipe Tadeu Costa Oliveira**

Obrigado a todos, boa tarde.

Bom, eu só gostaria de reiterar aqui a importância de uma justa indenização para todos os afetados, bem como a necessidade de um diálogo individualizado com cada família, assegurando a total transparência nas negociações. Somente com uma comunicação aberta e clara será possível alcançar um acordo justo para todos. Além disso, é essencial que as obras sejam conduzidas de maneira organizada e com o mínimo de impacto para a comunidade.

Deve-se evitar o trânsito constante de caminhões e máquinas pesadas, garantindo uma obra limpa e bem gerida. Um projeto de viário dessa magnitude exige uma comunicação eficaz entre prefeitura e governo do Estado.

Outro ponto fundamental é garantir que, se caso seja necessária a interdição temporária de algum imóvel, os proprietários sejam indenizados de maneira justa e equivalente àqueles que tiveram suas propriedades desapropriadas previamente.

Também deve se haver ressarcimento adequado em caso de danos e prejuízos decorrentes à obra. Esses são aspectos que não podemos esquecer neste momento crucial. A minha luta sempre foi e continuará sendo, tanto por aqueles que permanecem quanto por aqueles que precisam deixar suas residências. Obrigado.

### **01:24:34 Anselmo**

Obrigado pela participação, convido agora Alcirene Alves Rocha da Costa Ferreira.

Alcirene, seja bem-vinda. Muito obrigado, por favor, a palavra é sua.

### **01:24:48 Alcirene Alves Rocha da Costa Ferreira**

Boa tarde, a todos.

A transparência nas negociações a consulta pública e o respeito aos direitos dessas populações são elementos essenciais para garantir a justiça e a equidade em projetos desse porte.

Sentimos muito por essa luta tão longa e dolorosa que estamos enfrentando desde 2013. É realmente angustiante quando a incerteza e a injustiça em relação ao futuro afetam não apenas a qualidade de vida, mas também a saúde e o bem-estar de todos. A indenização insuficiente que impossibilita a continuidade de morar em um lugar ou manter as condições de vida agrava ainda mais o sofrimento.

Temos a certeza, exigir que o poder público corrija essa injustiça e cumpra seu dever de garantir uma indenização justa que não só cubra o valor monetário, mas que respeite o direito nosso de permanecermos em condições dignas e equivalente a que sempre tivemos. Essa reparação é um passo crucial para que as famílias que foram afetadas possam se restabelecer de maneira adequada e com dignidade.

Espero que nossas reivindicações ganhem atenção necessária e que a justiça prevaleça. O projeto apresentado no EIA/Rima da Fipe para o acesso ao túnel Santos Guarujá está gerando muitas preocupações, principalmente no que diz respeito à mobilidade urbana e ao impacto nas comunidades locais.

A ideia de conectar o VLT ao túnel, somada às desapropriações de imóveis e alterações urbanas significativas, como a criação de novos acessos para caminhões e veículos do Porto, realmente traz à tona questões importantes sobre a viabilidade e os efeitos desse tipo de intervenção. O que caracterizamos como uma colcha de retalhos.

Sugere que o projeto pode estar sendo feito de maneira fragmentada, sem considerar de forma abrangente os impactos sobre a vida das pessoas, a fluidez do trânsito e a verdadeira integração do sistema de transporte. A dúvida que levantamos, isto é mobilidade urbana?

A mobilidade urbana envolve mais do que apenas a construção de vias e túneis, ela precisa garantir acessibilidade, fluidez, qualidade de vida, sem que os moradores ou empreendedores sejam excluídos ou prejudicados no processo. Não se trata apenas de imóveis, mas sim de vidas. Alguns minutos atrás aqui neste lugar, eu ouvi um homem falar que esta parede aqui atrás é patrimônio tombado.

José do Patrocínio 137 é meu patrimônio. Eu decido se eu quero sair de lá. José do Patrocínio 134 é patrimônio da Alcione Alves Rocha. Seria justo que ela decidisse ou que recebesse um valor justo. José do Patrocínio 132 conta a história da vida da Matilde, sua família.

Nós não somos apenas um número de pessoas a serem retirados das suas casas. Nós temos histórias. Tire um senhor idoso da sua casa e leve para um asilo e ele vai durar apenas 45 dias, se durar. Muito obrigada.

**01:28:38 Anselmo**

Muito obrigado, senhora Alcirene Alves.

Gostaria de convidar aqui para fazer uso da palavra Temis da Silva Dias.

Temis seja bem-vindo, muito obrigado pela participação, a palavra é sua.

**01:28:56 Temis da Silva Dias**

Boa noite a todos.

As alterações urbanas e desapropriações muitas vezes são realizadas sem uma consulta pública adequada, o que deixa as comunidades diretamente afetadas, no escuro, sentindo se impotentes diante de decisões tomadas nos bastidores.

Essa falta de transparência pode aumentar ainda mais o sentimento de injustiça e desconfiança. A existência da nossa comunidade, e a busca por menor, muito maior transparência e justiça são fundamentais e é o que buscamos aqui, nos expressar.

É importante que os moradores e empreendedores afetados tenham voz ativa no processo e que sejam asseguradas indenizações justas e soluções de mobilidade que realmente beneficiam a todos, não apenas uma parte interessada no desenvolvimento.

É compreensiva a frustração diante da nova versão do EIA/Rima, sistema binário, que, apesar de ter reduzido o número de desapropriações, ainda prevê a remoção de 124 imóveis. Isso contraria o compromisso assumido na desapropriação zero que foi prometido na audiência pública com o presidente da autoridade portuária.

A comunidade tem todo o direito de cobrar a manutenção desse compromisso, especialmente em um projeto que terá impacto direto no cotidiano de tantas famílias e negócios. A participação na associação comunitária do Macuco (Acom) tem sido essencial para garantir que a voz dos moradores seja ouvida e que as soluções apresentadas para o projeto do túnel sejam realmente otimizadas.

Continuamos pressionando os representantes públicos e exigindo mais transparência e diálogo e desenvolvimento de um projeto. Estamos aqui presentes em nome de muitos outros que não podem se locomover ou têm compromissos no trabalho neste horário.

Se possível, sugerimos também explorar alternativas técnicas que minimizem ainda mais as desapropriações propostas que propostas. Mostrando que existem soluções viáveis que respeitam a integridade das famílias e dos empreendedores locais.

E o projeto do túnel Santos Guarujá levanta preocupações legítimas e relevantes sobre a falta de transparência e uso inadequado de estimativas financeiras e a negligência com os interesses da população afetada, principalmente nos moradores do bairro do Macuco. E para encerrar.. eu tenho ainda tem a acrescentar que a avaliação revela vários pontos críticos que refletem a complexidade da situação e a necessidade de um processo mais justo e transparente. Sua organização justa? Sim, despejo não.

**01:32:57 Anselmo**

Muito obrigado, senhor Temis da Silva Dias.

Convido agora para fazer uso da palavra Luan Paiva Pereira e depois de Luan é convidaremos José Resende Andrade Almeida, Fabiana Rodrigues Graça Rufo Paulo e Thamirys Cordeiro da Silva. Seu Luan, seja bem-vindo, por favor. A palavra é sua.

**01:33:15 Luan Paiva Pereira**

Boa tarde, muito obrigado.

Falta de transparência nas audiências públicas a ausência de informações detalhadas sobre o trajeto de acesso do túnel nas 3 audiências públicas realizadas em abril é um sério problema de comunicação. Audiências públicas devem ser um espaço do diálogo entre o governo e a população, onde todos os aspectos do projeto sejam claramente expostos. Quando isso não ocorre, a confiança no processo se enfraquece e a sensação de exclusão aumenta. A população tem o direito de saber como suas vidas e propriedades serão afetadas.

Base de projetos 2013 da Dersa a descoberta de que o projeto referencial é uma versão antiga, de 2013, que já previa 200 desapropriações em uma área significativa no bairro do Macuco, reforça a impressão de que o governo não está atualizando as soluções de acordo com as necessidades no cenário atual. Projetos antigos, mesmo que tenham desenhos executivos e quantitativos podem não ser adequados para o momento atual, tanto em termos de infraestrutura como de impacto social.

Estimativa de valores desatualizados e virtualidade dos custos, o valor estimativo de 2.389 reais por metro quadrado para as desapropriações, baseado em março de 2000, e parece insuficiente, especialmente considerando a valorização dos imóveis em uma área urbana, como o bairro do Macuco. Isso coloca em risco a capacidade das famílias de adquirirem imóveis equivalentes na mesma vizinhança, perpetuando o ciclo de justiça social. Além disso, o fato de que o orçamento de 5.7 bilhões está baseado no projeto Dersa, de 2013, que não inclui o VLT no trajeto, questiona a precisão das estimativas e levanta a suspeita de que o valor é de fato virtual e inadequado para o projeto real, desconsideração das soluções de consenso.

Outro ponto grave é a rejeição de soluções de conceitos desenvolvidas pelo governo federal e o Porto. Isso revela uma falta de coordenação entre diferentes esferas do governo, que deveria atuar em conjunto para otimizar resultados.

A desconsideração de soluções mais atualizadas e consensuais demonstram que o projeto está sendo conduzido de forma unilateral, sem levar em conta propostas mais adequadas que poderiam beneficiar a comunidade e mitigar o impacto das desapropriações. Indenização justa não é Caridade, mas sim respeito e dignidade com as famílias. Obrigado.

**01:36:28 Anselmo**

Obrigado senhor Luan Paiva, uma participação.

Convida agora José Resende Andrade Almeida para fazer uso da palavra.

## **01:36:44 José Resende Andrade Almeida**

Boa noite a todos.

Comparação com o projeto Internacional a comparação com o projeto femer na Alemanha, que significa mente mais complexo, intenso com um custo por quilômetro muito inferior, com o projeto brasileiro levanta a dúvida sobre a eficiência e ao coração dos recursos.

O custo estimado para o para o túnel Santos Guarujá parece desproporcional, especialmente considerando que o trajeto tem menos de um quilômetro.

Pode indicar problemas de planejamento o que prejudica não só a população local, mas também os contribuintes em geral. Custo na Alemanha é de 2.4 bilhões por quilômetros. Aqui no Brasil é de 5.9 km por quilômetro.

Desaparecimento da voz da população, finalmente. Descontando sobre a população ser tratada como massa de manobras. É o reflexo de como os processos de desapropriação em grandes obras, muitas vezes e marginalizar a voz de quem é o mais de quem mais sofre com o impacto, os moradores e pequenos empresários.

O governo deve se ser transparente e, inclusive, garantindo que as pessoas afetadas tenham acesso caro, as informações seja devidamente compensada de forma justa e digna. Nós, da associação comunitária macuco acom, estamos correto de exigir respeito, dignidade e sanidade no trato das desapropriações.

É essencial que os representantes públicos seja responsabilizado que o projeto seja adaptado de forma minimizar os impactos negativo na comunidade, garantido a competição justa adequada para aqueles que fores inevidamente afetado, a luta pela justiça neste processo é de extrema importância.

E manteremos a pressão para os governos estadual. Leve essa consideração as soluções que realmente respeita os direitos dos moradores, empresários locais. Continuaremos a exigir transparência, responsabilidade e o nosso caminho está para assegurar que o túnel seja construído sem significar a dignidade das pessoas.

A frustração é a sensação de traição são compreensíveis, especialmente após o longo processo no qual foro prometido as soluções justa para a comunidade, mas que no final parece ter sido desconsiderada.

A promessa da desapropriação zero, feita em audiências públicas por autoridades, era fundamental para a confiança no projeto e no governo. Quando essas promessas quebradas é o impacto na população. É um profundo.

01:40:42 Anselmo

Eu vou pedir que conclua, porque já ultrapassou um pouco o tempo, peço.

01:40:43 José Resende

Gerando um sentimento de abandono. Muito obrigado. Boa noite a todos.

**01:40:56 Anselmo**

Muito obrigado, seu José Resende Andrade Almeida, muito obrigado. Agora eu convido Fabiana Rodrigues Graça Rufo Paulo. Posso usar a palavra, muito obrigado. Que seja bem-vinda, favor a palavra é sua.

**01:41:07 Fabiana Rodrigues**

Legal, boa noite. O fato de que o projeto de referência apresentado ao antigo da Dersa de 2013, com 200 desapropriações, sem considerar soluções mais modernas e menos prejudiciais, demonstram claro desrespeito pelos moradores e empresários locais. Além disso, o valor proposto para as desapropriações de 2.390 o metro quadrado, é insuficiente para que as famílias afetadas possam adquirir imóveis equivalentes em Santos, uma cidade onde os preços de imóveis são historicamente elevados. Esse valor subestima o impacto social dessa desapropriações e provavelmente levará a disputa judiciais e um processo ainda mais desgastante para a comunidade.

Nossos pontos de preocupação, são: então, quebra de promessas. O compromisso de desapropriação zero foi quebrado e isso mina confiança nas instituições e nos políticos envolvidos no processo. A confiança entre governo e população é fundamental. E quando essa confiança é traída, como neste caso, é difícil restabelecê-la. Estimativa de financeiras injustas os valores propostos para desapropriação, claramente não são adequados para que os moradores possam recomeçar sua vida em Santos.

Isso coloca as famílias em situação de vulnerabilidade, onde seus lares, conquistados com tanto esforço, estão sendo desvalorizados de maneira injusta. Falta de alternativas consideradas. A insistência e um trajeto que envolve tantas desapropriações como existem as opções viáveis com menos impacto, como as alternativas Concais e Porto, mostra uma falta de disposição para considerar soluções mais humanas e eficientes.

O fato de que o túnel não foi projetado para comportar o VLT também revela falhas significativas no planejamento.

Pressão econômica desigual. Acusar os moradores de tentar elevar os preços de suas propriedades é uma distorção da realidade. O que os moradores estão pedindo é justo que seja adequadamente compensado por suas propriedades, de forma que possam continuar vivendo com dignidade em Santos, sem perder o que conquistaram ao longo de sua vidas. E que o governo estadual, federal e o poder público têm um pouco mais de respeito com essas vidas humanas que lá no Macuco se encontram. Muito obrigado.

**01:43:40 Anselmo**

Obrigado, muito obrigado senhora Fabiana, pelo uso da palavra.

E agora convido Thamirys Cordeiro da Silva. Na sequência, nós vamos chamar Leandro Teixeira Alves de Toledo, Antônio Carlos Serra Augusto e Marcelo Lopes do Vale. Senhora Thamirys, seja bem-vinda. Muito obrigado pela presença. Palavra é sua.

### **01:44:07 Thamirys Cordeiro da Silva**

Boa noite a todos.

Nas considerações, seguem, união da comunidade. O sentimento de injustiça e frustração pode ser canalizada em uma maior união entre os moradores e empresários do bairro. As reuniões café com bolo são um exemplo de como a comunidade pode continuar se organizando para lutar pelos seus direitos e se manter informada sobre os próximos passos. Pressão sobre os políticos. A pressão sobre representantes políticos vai continuar especialmente sobre aqueles que fizeram promessas de desapropriação, zero. A mobilização popular é uma ferramenta poderosa e é essencial para que os políticos sejam lembrados de seus compromissos.

Apoio jurídico. Pode ser importante contar com apoio jurídico especializado para enfrentar possíveis processos de desapropriação, garantindo que as indenizações sejam justas e adequadas, assim faremos, caso necessário.

Não se pode, em hipótese alguma, subestimar o custo social e que pode levar a longas disputas judiciais. Estarmos preparados para a situação é crucial e assim faremos, caso necessário.

Exigir transparência. Continuamos exigindo transparência no processo de concessão e nas decisões relativas ao trajeto do túnel. Isso é fundamental. O governo deve ser claro sobre os motivos de não optar por soluções como o Concais ou Porto, que implicam menos e menos desapropriações.

A luta pelo túnel, sim, desapropriação zero continua sendo uma causa justa e legítima. E aqui estamos defendendo. O que nós estamos pedindo é simples, respeito, dignidade, um processo justo que considere a vida das pessoas e não apenas números e interesses econômicos. Manter a mobilização e pressão sobre a autoridade é a chave para garantir que o projeto avance de uma maneira que seja benéfica para todos.

Sem sacrificar as comunidades que fazem parte do bairro do Macuco e finalmente Santos, Guarujá, ligação seca, mas sem lágrimas.

### **01:46:21 Anselmo**

Muito obrigado Thamirys Cordeiro da Silva pela participação. Convido agora Leandro Teixeira Alves de Toledo, por favor o seu nome seja bem-vindo. A palavra sua.

### **01:46:33 Leandro Teixeira Alves de Toledo**

Boa noite a todos.

Em 2013, foi emitido um relatório que demonstrou como o projeto do túnel Santos Guarujá tem uma longa história, marcada por vários desafios, mudanças e promessas que ainda não se concretizaram. Naquela época, o envolvimento da empresa holandesa Royal “raskólni” fazia uma expectativa de que o túnel pudesse avançar rapidamente com base na experiência Internacional da empresa alguns pontos importantes a considerar a olhar para esse para essa trajetória são, consultoria Internacional e expertise. A contratação da empresa referida em 2013 foi um movimento importante dado histórico da empresa em desenvolver projetos de túneis ao redor do

mundo. A promessa de uma análise crítica do projeto executivo, que já estava em andamento desde 2012, era indicativo de que o governo buscava uma solução de alta qualidade técnica.

Estimativa do tempo de construção na época, o custo do projeto foi estimado em 1,4 bilhão, incluindo todas as etapas projeto, licenciamento, desapropriações, reassentamento e et cetera, e previa-se uma construção em 36 meses. O que chama atenção aqui é a grande diferença entre esse orçamento inicial e o valor estimado em 5,7 bilhões.

Escalada de custos sem dúvida, reflete não apenas as dificuldades da execução, mas também os entraves burocráticos e as revisões sucessíveis que o projeto sofreu ao longo dos anos. Promessas de inclusão do VLT. O relatório menciona a previsão de uma linha de VLT como parte do túnel, o que reforça a intenção inicial de integrar diferentes formas de mobilidade. No entanto, como discutii anteriormente, esse aspecto parece ter sido negligenciado ou subdimensionado no projeto subsequente, gerando confusão incerta sobre a viabilidade real dessa integração.

Financiamento Internacional. Na época, o governo do estado de São Paulo estava negociando o financiamento com o BID, com o aval da assembleia legislativa. Isso demonstra que o projeto tinha um grande peso e importância não apenas local, mas também em termos de planejamento regional e financiamento Internacional. Contudo, apesar dessas negociações, o avanço das obras não ocorreu conforme o esperado. Nós, moradores, chegamos antes do túnel. É justo sairmos para um visitante de novo, boa noite.

#### **01:48:58 Anselmo**

Obrigado senhor Leandro pela sua participação. Agora é a vez de Antônio Carlos Serra Augusto, João Antônio Carlos. Muito obrigado pela participação. Palavra é sua.

#### **01:49:08 Antônio Carlos**

Boa noite.

Impacto nas comunidades locais mesmo com as promessas de desenvolvimento, o impacto nas comunidades como o bairro do Macuco permanece uma questão crítica. O custo social das desapropriações, que muitas vezes foi subestimado, ainda é um ponto de tensão, especialmente porque muitos moradores ainda lutam por indenizações justas.

Mudança no valor do projeto. Comparando o valor inicial de 1.4 bilhão em 2013 com o atual 5.7 bilhão a uma disparidade significativa. Isso pode ser reflexo de ajustes nos escopos do projeto, inflação, revisões técnicas e falhas de planejamento ao longo dos anos.

No entanto, essa escalada nos custos, sem uma solução clara para as desapropriações e sem transparência nos impactos das comunidades locais, levanta preocupações sobre a eficiência do processo e o real benefício social e econômico do projeto. Conclusão. O túnel Santos Guarujá, apesar de sua importância potencial, enfrenta um longo histórico de atrasos e mudanças, o que começou com o projeto promissor com a consultoria internacional e o orçamento mais contido, evoluiu para uma obra marcada por incertezas, custos inflacionados e grandes preocupações com as comunidades afetadas.

A luta da nossa associação comunitária do Macuco Acom para garantir túnel, sim, desapropriação zero é crucial neste contexto, já que ao longo dos anos ficou evidente que os interesses das comunidades locais muitas vezes foram deixados em segundo plano. A transparência, o respeito pelos moradores e a busca por soluções que minimizem os impactos sociais devem continuar.

Sendo prioridades, enquanto o projeto é conduzido por um caminho mais justo e responsável.

### **01:51:06 Anselmo**

Muito obrigado, senhor Antônio Carlos, pela participação. Convido agora Marcelo Lopes do Vale. Na sequência teremos a palavra de Elielba Gomes de Medeiros, Edson Luciano e Melquiades de Melo Júnior, seu Marcelo, por favor, a palavra é sua.

### **01:51:27 Marcelo Lopes**

Boa noite. Ainda em relação relatório de 2013, pontos críticos sobre o projeto do túnel Santos Guarujá são destacados e levanta questões que ainda não são relevantes no contexto atual.

Vamos abordar cada uma das perguntas e observações. Por que o projeto não contemplou o VLT? É surpreendente que o projeto original não tenha incluído o VLT, dado que já havia discussões sobre a implementação do veículo leve sobre trilhos na região. Isso pode ter sido uma falha de planejamento ou falta de integração entre diferentes esferas do governo e entidades envolvidas.

O VLT é crucial para a mobilidade urbana e devia ter sido considerado desde o início, como parte integral do projeto.

Pode passar o VLT no projeto executivo existente? Pelo que foi discutido anteriormente, o projeto original não foi concebido para suportar a passagem do VLT o que sugere que a infraestrutura existente do túnel teria que ser modificada para acomodar o sistema. Isso implica a necessidade de um novo projeto ou grandes adaptações do desenho existente, o que aumentaria ainda mais os custos e o tempo da execução da obra.

Este projeto é tido como referência na proposta de PPP em andamento e os valores são coerentes com a falta do VLT? O fato de o projeto ser uma referência para a proposta de PPP em andamento é ao mesmo tempo não contemplar o VLT e levanta sério questionamentos sobre essa adequação. Os valores estimados para o túnel sem VLT parecem desatualizados, especialmente considerando que a integração com transporte público é fundamental para a mobilidade urbana moderna.

A falta do VLT no projeto original pode ter resultado em estimativas financeiras que não refletem a realidade de demanda atual, pois a infraestrutura de transporte integrado.

O valor de um novo projeto, oitenta milhões. Por que não executar outro moderno que contemple melhor o acesso e passagem do VLT?

O valor para o novo projeto, que contempla o VLT e melhorias no acesso, parece uma solução mais eficiente e ajustada às necessidades atuais da região.

Considerando o custo total do projeto, essa quantia é relativamente pequena e investir em um novo projeto moderno. Poderia evitar muitos dos problemas que estão sendo enfrentados agora. Além

disso, um projeto que já integra o VLT desde o início resultaria uma solução de mobilidade mais sustentável e de longo prazo. Obrigado.

**01:54:28 Anselmo**

Muito obrigado, seu Marcelo Lopes do Vale. Convido agora, Elielba Gomes de Medeiros.

Seja bem-vinda. Muito obrigado pela participação. Palavra é sua, por favor.

**01:54:42 Elielba Gomes**

Boa noite a todos presentes.

Referências aos outros projetos de túneis internacionais Alemanha, China, México, Holanda. Esses projetos internacionais de túneis imersos mostram que é possível realizar obras de grandes escala, com o sucesso técnico. No entanto, a integração com diferentes modais de transporte é um desafio comum. E todos esses exemplos exigiram um planejamento detalhado para garantir que fosse bem sucedido. Estudar esses projeto pode oferecer visões valiosas para adaptar as soluções de mobilidade entre Santos e Guarujá, especialmente no que diz respeito à inclusão de transporte público, como o VLT?

Depende de que e onde faz. Essa observação é fundamental. A experiência técnica das empresas e a capacidade de integrar diferentes soluções de mobilidade fazem uma grande diferença no resultado de um projeto como esse. A escolha das empresas responsáveis e a supervisão técnica adequada são cruciais para garantir que o projeto seja executado de maneira eficiente, sem sacrificar a qualidade ou a funcionalidade. E perguntamos a Artesp, estará apta a fiscalizar e controlar toda essa obra?

Solução típica nacional. A crítica de que o projeto é uma colcha de retalhos reflete a falta de uma abordagem integrada, principalmente quanto ao acesso, quando diferentes modais de interesses não são devidamente coordenados. O resultado é um projeto fragmentado, onde cada parte é tratada de forma isolada, em vez de ser considerada no conjunto.

A EMTU, que tem expertise no VLT, deveria ter sido envolvida no processo desde o início para garantir que o sistema de transporte fosse considerado de maneira coesa.

Se já havia conhecimento do projeto, VLT e seus traçados, porque não foi feito o projeto Dersa, de modo a contemplar uma solução de acesso tecnicamente correta?

Então, a ausência do VLT no projeto Dersa, apesar de já haver conhecimento de seus traçados, sugere uma desconexão entre os diferentes planejadores e órgãos envolvido. A falta de integração entre esses projeto pode ser resultado de uma falha de comunicação entre agências governamentais ou de uma falta de visão de longo prazo.

E como conclusão, eu digo, a análise do projeto de do túnel Santos e Guarujá revela uma série de problemas relacionados à falta de planejamento integrado, ausência do VLT e a discrepância entre os valores estimado inicialmente e a realidade atual. Um novo projeto que contempla o VLT e modernize o acesso, parece ser a solução mais lógica para atender tanto as demandas técnicas quanto a expectativa da comunidade afetada. Por favor, respeite nossas histórias, mas tudo bem.

**01:58:06 Anselmo**

Muito obrigado Elielba Gomes de Medeiros, obrigado.

Convido agora Edson Luciano para fazer uso da palavra. Senhor Edson, seja bem-vindo por favor.

**01:58:20 Edson Luciano**

Boa noite.

Bom, aqui estão alguns pontos chaves para a reflexão dos senhores. É indenizações? O valor proposto de 117 milhões, claramente não reflete o valor de mercado atual dos imóveis na região.

Então, com o preço médio do metro quadrado em torno de 8.600, a indenização proposta está muito abaixo do necessário para que os moradores e empreendedores possam adquirir imóveis equivalentes.

Isso gera um sério problema de justiça social, já que muitos podem ser forçados a deixar suas casas e negócios sem condições adequadas de recomeçar.

A comparação entre a compensação proposta e o valor real de mercado mostra um descompasso. Sair de uma casa com um quintal para um apartamento em condomínio, como sugerido, não é uma troca justa, pois envolve perda de qualidade de vida e, muitas vezes, maiores custos de manutenção no futuro.

Seria uma ..... dos moradores do bairro do Macuco. A preocupação de que esse processo esteja se configurando como uma forma de expulsão dos moradores empresários do bairro do Macuco, é legítimo. Quando o governo oferece indenizações abaixo do valor de mercado, cria se uma situação do onde os moradores são forçados a sair, pois não têm os recursos necessários para adquirir propriedades semelhantes na mesma.

Isso configura uma forma de gentrificação indesejada, onde as classes mais vulneráveis são empurradas para fora de suas comunidades tradicionais.

Soluções alternativas, como mencionamos anteriormente, existem para evitar desapropriações em massa.

A Acom tem sido uma voz ativa nesse processo, buscando otimizar o projeto do túnel de forma a minimizar os impactos negativos para a comunidade. Existem trajetos alternativos e soluções técnicas poderiam ser exploradas para evitar as desapropriações, como já discutido em versões anteriores do projeto.

É fundamental que essas opções sejam consideradas e discutidas de maneira transparente com a população afetada.

Concessão patrocinada e oportunismo. O fato de o projeto ser uma concessão patrocinada, onde o governo subsidia parte do investimento privado, pode levantar suspeitas sobre os interesses econômicos em jogo.

Quando as desapropriações são feitas a preços inferiores ao valor de mercado, isso cria uma situação de oportunismo, onde empresas e investidores privados podem lucrar em detrimento dos direitos dos moradores.

O princípio de um negócio bom para ambos os lados é essencial para que a concessão não se torne uma ferramenta de exploração. Muito obrigado.

### **02:01:24 Anselmo**

Muito obrigado, senhor Edson.

Convido agora Melquiades de Melo Júnior. Na sequência nós temos as falas de Mônica Alves, Paulo Rui Vieira Sales Júnior e Pedro Puerta da Silva. Melquiades, seja bem-vindo, por favor a palavra é sua.

### **02:01:46 Melquiades de Melo Júnior**

Boa noite a todos.

Em continuidade, queremos justiça, transparência. A Acom Associação comunidade do Macuco tem a razão de exigir que o processo seja conduzido com justiça, transparência e dignidade. Os moradores e empresários da região têm o direito de serem indenizados de forma justa, de modo que possam reconstruir suas vidas sem prejuízos financeiros ou perdas de qualidade de vida.

Além disso, é fundamental que o governo seja transparente quanto as alternativas disponíveis e busque soluções que não sacrifiquem a comunidade em nome do desenvolvimento.

Análise da existência na Dersa 02 de 2013. A pergunta principal que surge é, por que em 2024 a dessas 02 de 2013 continua sendo o projeto referencial com um custo estimado de 5,7 bilhões quando há outras opções mais baratas e menos impactantes?

Vamos explorar algumas possíveis explicações. A inércia institucional projetos como o túnel Santos Guarujá envolvem várias camadas de aprovação, orçamento, licenciamento. Uma vez que um projeto alcança uma etapa avançada como a Dersa 02, é comum que haja uma resistência a mudar as alternativas, mesmo que essas sejam mais viáveis. Isso ocorre devido ao tempo e dinheiro já investidos na criação dos estudos, relatórios e cálculos financeiros que fundamentam essa versão.

O planejamento baseado em estimativas antigas, o custo de 5,7 bilhões pode estar inflado por fatores que não consideram soluções mais eficientes.

Como a Dersa 02 é um projeto com todos os desenhos executivos estimados de materiais já prontos, as autoridades podem estar baseando se em uma versão confortável, que já tem esses números definidos mesmo que desatualizados.

A falta de consideração de alternativas, as alternativas como Concais ou Porto têm vantagens claras, com menos desapropriações e custos menores, mas a implementação depende de uma mudança significativa na visão e no planejamento. A falta de flexibilidade para adotar soluções mais novas e dinâmicas pode estar impedindo a consideração de alternativas que claramente são mais justas e econômicas.

Pressões econômicas e políticas. Grandes obras públicas como essa envolvem interesses políticos e econômicos e complexos empresas, investidores e atores políticos podem ter interesse em manter o Dersa 02 como referência, pois já conhece o projeto e sabe como manipulá-lo financeiramente. O processo da concessão também pode estar estruturado em torno dessa versão.

O que tomaria a mudança para uma alternativa mais burocrática e politicamente custosa.

Concessão patrocinada. A concessão patrocinada que combina investimentos públicos e privado, pode estar estruturada em torno de custos e especificações do Dersa 02, o que também poderia explicar a resistência de mudar para soluções mais econômicas, como a do Porto e a Concais.

Muito obrigado.

### **02:06:31 Anselmo**

Muito obrigado, Melquiades de Melo Júnior. Convido agora a Mônica Alves, senhora a Mônica seja bem-vinda, por favor, a palavra é sua.

### **02:06:39 Mônica Alves**

Obrigada.

Desapropriação versus indenização. Para abordar a questão de desapropriação versus indenização com um enfoque diferenciado, podemos explorar a situação por vários ângulos, como sociais, jurídicos, econômicos e até políticos. A baixa estão alguns enfoques que podem trazer uma perspectiva mais abrangente e inovadora sobre o tema. Um, enfoque social; o impacto na comunidade, humanização do processo, enfatizar o impacto emocional e social das desapropriações nas famílias afetadas.

Isso pode ser um ponto central para argumentar que a indenização não deve ser apenas uma compensação financeira, mas uma solução completa que considere o realojamento adequado, suporte psicológico e social.

Continuidade do tecido comunitário. Desapropriações podem fragmentar a vida social de uma comunidade, especialmente em bairros mais antigos ou áreas de ganho de coesão. O enfoque poderia ser o de buscar minimizar esses danos, oferecendo alternativas de realocação em blocos ou áreas próximas que preservem a rede de apoio da comunidade, além de casas em condições similares.

Dois, enfoque jurídico. O direito à indenização justa, equidade no processo de desapropriação. A Constituição federal brasileira, no artigo quinto no inciso 24, garante que a desapropriação, por necessidade ou utilidade pública ou por interesse social, deve ser acompanhada de uma justa mobilização em dinheiro.

O enfoque inovador poderia se concentrar na transparência e agilidade no cálculo dessa indenização.

A garantia de um valor justo poderia ser mediada por um sistema que envolva mais diálogo com os afetados, permitindo que participem da definição de um valor justo, além de terem acesso a laudos claros e acessíveis.

Precedentes judiciais. Trazer à tona decisões judiciais anteriores que reforcem a necessidade de indenização justas e transparentes pode reforçar a narrativa de que o direito à indenização adequada não é apenas uma questão financeira, mas uma obrigação legal. Obrigada.

### **02:09:26 Anselmo**

Obrigado Mônica Alves, senhor Paulo Rui Vieira Sales Júnior, por favor.

### **02:09:35 Paulo Rui**

Boa noite a todos. Continuamos com o tema desapropriação. Dou enfoque econômico e valorização do patrimônio.

A reavaliação dos imóveis antes da obra, muitas vezes, o valor de um imóvel pode aumentar após a execução de grandes obras de infraestrutura, como a construção de túneis ou rodovias. No entanto, quando ocorre a desapropriação, a avaliação geralmente leva em conta o valor presente, sem considerar o potencial de valor de valorização futura. O enfoque poderia ser que a indenização fosse baseada no valor futuro estimado dos imóveis levando em consideração os benefícios causados, estarão a região.

A indenização além do valor de mercado, outro ponto é a introdução de uma compensação pelo transtorno, que é a desapropriação causa. Isso incluiria, além do valor de mercado, uma compensação pelo tempo, pela perda de vínculos emocionais com a propriedade e pela necessidade de encontrar um novo lar, o que costuma ser um processo estressante, oneroso.

Três enfoque político e administrativo governança e transparência, a transparência no processo. Um tema muito relevante é garantir a transparência no processo de desapropriação e indenização, que muitas vezes é visto com desconfiança.

Tornar público o cronograma detalhado do processo de desapropriação e os critérios utilizados para calcular as indenizações pode ser um enfoque de governança diferenciada. Isso permitiria que os cidadãos tivessem clareza sobre o sobre como e quando receberiam suas compensações.

Participação ativa da comunidade. Envolver a comunidade em decisões relacionadas à realocação e indenização por meio de audiências públicas ou conselhos consultivos da população afetada dá uma sensação de controle sobre o processo. Isso evita a sensação de imposição de cima para baixo e pode diminuir a resistência a desapropriação.

Cinco enfoque técnico alternativas a desapropriação. Soluções técnicas que minimizem desapropriações a incorporação de novas tecnologias e técnicas de engenharia que permitam reduzir a necessidade de desapropriações pode ser um ponto central. Já sugerimos uma abordagem com relação ao túnel Santos Guarujá, que busca minimizar desapropriações, oferecendo alternativas criativas do uso do espaço. Soluções como essas são eficazes e mostram que o desenvolvimento urbano pode ser planejado de forma mais inclusiva, preservando o direito à moradia e evitando impactos desnecessários.

Projetos sustentáveis de realocação. Para os casos em que a desapropriação é inevitável, a realocação pode ser planejada como objeto sustentável, com planejamento de moradias e qualidade

integradas com infraestrutura urbana, de forma a agregar valor a cidade como um todo. Obrigado, boa noite.

**02:12:26 Anselmo**

Muito obrigado, senhor Paulo. Convido agora Pedro Puerta da Silva e na sequência nós temos teremos a fala de Iara Pedro e depois Alcione Alves Rocha e José Santaella Reduratti Júnior. Por favor, a palavra é sua .....

**02:12:43 Pedro Puerta**

Boa noite.

Enfoque cultural e histórico, preservação do patrimônio histórico. Em áreas onde imóveis possuem valor cultural ou histórico significativo, o enfoque pode ser proteger esses imóveis através de incentivos para preservação ao invés da simples desapropriação.

Sete proposta de modelos de negociação. Troca de propriedades ou reassentamento planejado. A troca de propriedades pode ser uma solução viável em muitos casos. Oferecer alternativas de moradia na mesma região ou em áreas de padrão semelhante, sem afetar o cotidiano dos moradores, pode ser uma forma de garantir que o impacto social da desapropriação seja minimizado.

Pacotes de compensação. Outro enfoque interessante seria a criação de pacotes de compensação que envolvam não apenas dinheiro, mas também oferta de serviços, como apoio na procura de nova moradia ou cobertura de custos de mudança e adaptação. Concluímos que, para um enfoque diferenciado, a combinação desses ângulos social, jurídico, técnico e econômico pode trazer uma nova abordagem, a questão da desapropriação e indenização.

A ideia é sempre colocar a comunidade no centro do debate, buscando alternativas mais inclusivas, transparentes e que tragam o menor impacto possível às pessoas afetadas. Isso se alinha ao seu objetivo de desapropriação zero, sem comprometer o desenvolvimento dos projetos de infraestrutura necessários para a região.

**02:14:17 Anselmo**

Muito obrigado. Pedro Puerta da Silva. Convido agora a senhora Iara Pedro fazer uso da palavra. Senhora Iara, muito obrigado, a palavra sua.

**02:14:26 Iara Pedro**

Boa noite. Aqui estão alguns pontos importantes para os conceitos, critérios de avaliação baseados na macrorregião. Ao definir os valores da indenização, é essencial considerar a macrorregião de Santos e não apenas o entorno do Macuco.

Os valores de mercado em áreas próximas com características semelhantes, devem ser levados em conta para garantir que a indenização reflita o verdadeiro valor dos imóveis. Isso ajuda a evitar

que os proprietários sejam forçados a aceitar valores baixos que não permitiriam a compra de outro imóvel na cidade.

Incorporação de diferentes tipos de propriedade. As indenizações devem ser justas para que todos os tipos de imóveis residenciais, comerciais, industriais e os valores dele e os valores devem refletir o mercado imobiliário regional. Um ponto importante é que os imóveis comerciais empresariais podem ter um valor de mercado diferenciado devido à localização estratégica, próxima ao Porto e outras facilidades urbanas, o que precisa ser considerado.

Atualização periódica dos valores de mercado. Os valores de mercado podem mudar com o tempo, especialmente em áreas em desenvolvimento ou que passam por grandes obras. Portanto, os valores de indenização incluídos no anexo 24 devem ser atualizados periodicamente para refletir a realidade atual.

Com base em avaliações imobiliárias recentes, isso garante que os moradores não sejam prejudicados por estimativas antigas.

Inclusão de custos adicionais. Além, do valor do mercado, as indenizações devem considerar custos adicionais, como taxas de realocação, custos legais, taxas de transferência de propriedade e possíveis ajustes para mudanças de casa ou de local de negócio. Em muitos casos, os proprietários são forçados a assumir despesas extras que não são cobertas pela indenização padrão.

Definição de critérios através desta audiência. É crucial que os critérios de avaliação para as indenizações sejam claramente estabelecidos e amplamente discutidos. Isto inclui o método de avaliação, avaliações independentes, bases de dados de mercado e et cetera.

A frequência de atualização dos valores. Como os custos adicionais são incorporados? Garantia de compensação justa em situações especiais, por exemplo, negócios familiares ou propriedades e valores históricos.

Comunicação clara e acessível. Para evitar dúvida e mal entendidos, os critérios de indenização e os valores resultantes devem ser claramente comunicados à população, especialmente para as diretamente afetados. A inclusão dessas informações de forma detalhada no anexo 24 é uma maneira de garantir que todos os envolvidos tenham uma visão clara do processo.

Monitoramento e auditoria. O processo de indenização precisa ser monitorado por auditorias externas para garantir que os valores estejam em conformidade com o mercado e sejam aplicados de maneira justa esse acompanhamento da maior credibilidade ao processo e assegura que os valores da indenização reflitam adequadamente as necessidades das partes afetadas.

#### **02:18:22 Anselmo**

Muito obrigado, senhora Iara Pedro. Convido agora Alcione Alves Rocha. Alcione, por favor, a palavra é sua.

#### **02:18:31 Alcione Alves**

Boa noite a todos.

A insistência na Dersa 2 de 2013, com o projeto referencial, parece ser resultado de uma combinação de inércia institucional, interesses políticos e econômicos e planejamento ultrapassado, mesmo com alternativas tecnicamente melhores e menos impactantes, como as versões Concais e Porto a preferência por um projeto que já está financeiramente calculado e burocraticamente aprovado está prevalecendo.

No entanto, isso não significa que essa seja a melhor solução para a comunidade ou para o desenvolvimento sustentável da infraestrutura de mobilidade entre Santos e Guarujá. A Acom e a comunidade local tem razão em continuar pressionando por uma solução que minimize as desapropriações e considere o VLT como parte essencial da mobilidade urbana.

A busca por alternativas mais econômicas e menos prejudiciais, prejudiciais ao tecido social da cidade, precisa continuar sendo o foco das discussões. O conceito de pagamento justo, conforme mencionado, precisa ir além de uma avaliação fria e técnica baseada exclusivamente no valor imobiliário, incluindo a valorização cultural, emocional e social desses bens, especialmente em áreas com construções antigas e raízes comunitárias profundas.

A justiça social demanda uma abordagem mais holística e humanizada. A proposta da Acom de evitar desapropriações ou garantir compensações justas, busca justamente equilibrar o desenvolvimento regional com a preservação dos direitos e da dignidade das pessoas afetadas.

Isso não apenas preserva o tecido social e cultural da região, mas também facilita a aceitação do projeto pelas comunidades impactadas. Um cronograma claro de compensações e aplicação de uma metodologia transparente para a precificação, são passos importantes para garantir essa justiça. Além disso, ao incorporar essa visão de desenvolvimento sustentável e inclusivo, o projeto pode ser visto como um exemplo de progresso que respeite e valorize as pessoas, suas histórias e suas raízes, contribuindo para uma convivência mais harmoniosa entre desenvolvimento urbano e a proteção dos laços comunitários.

Essa abordagem no longo prazo fortalece a coesão social e evita possíveis ressentimentos e fragmentações que poderiam surgir da desapropriação mal conduzida, demonstrando que o crescimento econômico pode e deve ser compatível com a justiça social e a preservação das identidades locais.

E lembrando que no Macuco é nos ajudaram o Patrocínio. Existem vidas, não são objetos que qualquer um chega, fala vou fazer e vai desapropriar e fica por isso mesmo. Nós lutaremos até o final por pela desapropriação zero, porque há projetos que há desapropriação, é zero ou um imóvel e eu não sei porquê esses projetos não aceitam.

Então, que fique bem claro, no Macuco havidas há pessoas idosas que não querem sair dos seus, das suas casas, do local onde vive há mais de 80 anos e pedimos que seja respeitado pelo menos isso.

E mais uma vez cobrar ao deputado Paulo Alexandre, acho que ele já não está mais aqui, entre outros que nos prometeram ajuda e até agora não obtivemos nenhuma. Muito obrigado.

**02:22:22 Anselmo**

Obrigado, senhora Alcione Alves Rocha. Convida agora José Santaella Redorat Júnior. Senhor José Santaella, seja bem-vindo, a palavra sua.

## 02:22:36 José Santaella

Muito obrigado, boa noite.

Não vou ler. Só quero resumir. Depois que a gente vê uma apresentação do EIA/Rima, onde se fala novamente que seremos indenizados de forma justa, uma avaliação pelos métodos existentes, isso já está de partida errado. Nós não queremos desapropriação, nós queremos uma indenização.

Nós estamos cedendo uma área para a construção desse túnel. Esse túnel terá uma passagem subsidiada. Porque é que não somos nós também subsidiados, como uma indenização justa e adequada? E assim essa solução de cortar um binário entra para uma rua e sai por outra não é mais compatível. Nós vivemos o drama do VLT nessa cidade e que foi intenso, com uma obra ao lado da sua calçada, na sua varanda.

E ali no túnel será muito mais grave, com estacas de 70 m. Precisamos então isolar essa área. Nós queremos que o túnel seja isolado. Então essa proposta do binário não é compatível, porque cortará imóvel ou meio. Veja aí os imóveis cortados nas estações do VLT; seccionados uma desapropriação parcial de 6 m. Onde os imóveis comerciais perderam a função. Lá no Macuco será a mesma história. Queremos ela de volta, não?

Nós não vamos abrir mão de que se vem uma solução de desapropriação como necessária, que se faça isolada, que se faça dentro de um conceito e que fique tudo isolado. Ou seja, nós estamos negociando para que uma solução de consenso saia e estamos discando isto. E pelo visto, eu não consigo entender porque que o Porto não está aqui. Participamos de uma comissão durante um ano e meio se discutiu, consensualmente uma solução é a solução 5 porto zero desapropriação, ou melhor, uma privada. E aqui nós estamos em 12 anos. E quando eu vejo aqui a dona Luzia, aqui está presente, não dá, não dá para nós vivermos 12 anos de insegurança, de incertezas, de ansiedades, que as pessoas 3 pessoas morreram lá desde 2012, quando nós participamos desse processo, os negócios não fluem mais daquela área, porque é uma área marcada, marcada como gado. Ali é a área do túnel. Não se vende, não se compra, não se faz mais nada, só se compra a preço de banana. O que nós queremos é uma solução adequada, justa e se vier uma indenização, que se faça de forma correta. Então nós pensamos, porque não faça uma área isole, mas isole tudo e deixe isso concebido dentro de uma redoma de vidro. Temos aí talvez uma solução 7 em gestação. Hoje apresentou se aqui a solução número 6.

Um projeto Maduro caminha desta forma em 10 anos, sem soluções de, de acesso. Nós estamos falando do acesso Túnel Santos. Então hoje nós estamos até propondo uma solução 7, se é assim, é for necessário. Por que não com cais vem à tona a solução com cais era melhor para o acesso do VLT? E por que não a engenharia não está apta a desenvolver? Se tem a Pedra de ter fé desloca, se o túnel um pouco mais em cima do galpão da concais, engenharia existe.

Engenharia existe. E por que essa solução não nem foi aventada? Talvez depois Tamandaré veio, depois Porto, tudo aqui foi descrito. E a solução Porto era uma desapropriação. E o VLT, quando eu ouço aqui uma nova concessão, não foi o que eu ouvi é que será a mesma concessão. Então a necessidade que hoje isola se toda a área de acesso é uma solução e assim os ruídos, porque esse projeto não contempla isolamento acústico nesses acessos.

Então quem permanecer nesta área é um é ambientalmente está sacrificado e nós estamos falando aqui sobre o ponto de vista ambiental. Então, doutora Mayla, da Cetesb, atente bem ao fato, ambientalmente está este túnel condenado da forma que está. Um novo projeto é necessário e assim seja feito. Por que não então isola se tudo dentro de uma quadras e deixa nós livres, os outros líderes, que o do Hugo continuar.

Tá bom, muito obrigado. Seguimos de frente.

**02:27:46 Anselmo**

O senhor José Santaella Redorat Júnior. Continuando aqui aos nossos inscritos. Voltando aqui para as pessoas físicas, gostaria de convidar Luiz Chagas Pereira.

Depois de Luiz Chagas Pereira, só para informar, nós temos ainda Rafael Honório da Silva, Sadao Nakai e Marinésio da Silva.

Bom dia, senhor Chagas, boa tarde.

**02:28:28 Luiz Chagas**

Boa noite. Obrigado pela oportunidade. Pessoal aqui 100 anos discutindo aqui a ligação entre Santos e Guarujá. E a gente está nesse dilema, né? Desapropriação, impacto ambiental e só coisa ruim.

E muita reclamação. O que a gente pede sempre é que tenha...é caso a haja a desapropriação, é que tem um valor justo e um valor exato que a gente já calculou em outras audiências a gente já falou é que seja 16.000 o metro quadrado para cada desapropriação. E também a gente está com o valor aí, além do impacto ambiental e impacto socioeconômico, é o impacto que vai causar, como muitas pessoas falaram aqui, na parte psicológica das pessoas que vão precisar de um amparo. Então a gente está pedindo também, no nosso entendimento, é que tenha para cada desapropriação, cada pessoa que tiver no imóvel tem um valor de 100 mil reais a mais para ela poder estar cuidando dessa parte também.

E na parte ambiental a gente já falou também sobre as cavas, né? Subaquáticas que a gente é contra a as cavas subaquática por está causando muitos impactos ambientais. É uma coisa muito perigosa para o meio ambiente e para a sociedade e a gente está agradecendo. Era isso que a gente tinha que propor. Obrigado.

**02:30:08 Anselmo**

Muito obrigado ao seu Luiz Chagas Pereira. Convido agora Rafael Honório da Silva, por favor. Rafael, a palavra é sua.

**02:30:19 Rafael Honório da Silva**

Boa noite a todos.

Mudando um pouquinho de assunto, né não que menos importante, além de informar a comunicação precisa garantir um processo participativo e de engajamento com todas as partes. Mais que a licença ambiental, é preciso garantir a licença social, em que todos entendam a importância do empreendimento e trabalhem para construí-lo juntos. Tem que ser bom para o Porto, para todas as esferas do governo e principalmente para a população.

No EIA/RIMA, no item do programa de comunicação, não determina quanto a responsabilidade da execução na fase anterior ao certame da concessão. Aí a pergunta. A responsabilidade será da autoridade portuária ou da Secretaria de parcerias público privada ou da Semil? Já existem equipes e canais de comunicação específicos para a população em geral?

Qual a porcentagem prevista para a execução do programa de comunicação social em relação ao valor total do projeto? São meus questionamentos.

### **02:31:20 Anselmo**

Muito obrigado senhor Rafael. Convido agora a Sadao Nakai. Muito obrigado pela presença, por favor, seja bem-vindo.

### **02:31:30 Sadao Nakai**

Boa noite a todos. Primeiro eu gostaria de empenhar aqui a minha solidariedade e meu apoio ao movimento dos moradores do Macuco. A fala do José Santaella foi muito pertinente em função dos impactos que acabam acontecendo em grandes obras na nossa cidade. Eu venho aqui também contribuí um pouco, porque na parte urbanística eu acho que o Santaella é colocou muito bem. O movimento de moradia está colocando e reivindicando o seu pleito em relação ao projeto. Mas eu vou colocar aqui também uma informação em relação ao estudo de impacto ambiental, como foi falado aqui. Teve uma premissa anterior, 2013, e se consultou algumas autoridades, autoridade portuária, especificamente, e aí eu coloco aqui em relação a dragagem do canal, aprofundamento do canal para instalação do empreendimento.

Momento, então nós temos hoje um licenciamento de operação que autoriza de 13 a 15 m de aprofundamento. Nós vamos é fazer a operação do túnel com 18 m. Então, dentro da interferência difusa que possa ter, eu não vi nenhuma análise do impacto e nenhuma interferência, nenhuma mitigação. E o que eu alerto também o Consema.

Os relatórios ambientais obrigatórios na licença de operação da autoridade portuária, pelo menos não estão sendo transparentes ou não estão sendo realizados.

Até 2017 fizeram, quando eles conseguiram a licença de operação. Então é importante que se consulte o Consema, consulte o Ibama ou quem esteja fiscalizando os relatórios ambientais, porque há é nitidamente uma interferência no último relatório de 2017.

É aponta uma interferência e a municipalidade até tá tendo um custo muito alto, no transbordo de Areia do canal 12 e 3 para a Ponta da Praia, a um custo que o município está custeando. As interferências também na drenagem das águas do canal 1 e 2.

O fato darias ter sido removida para o canal 1 e 2 impede o acesso da maré a esses canais. Então, essas interferências, elas acabam sendo parte de um relatório e de um controle ambiental que não

está sendo feito, pelo menos não está no site hoje da autoridade portuária, que é importante que esses elementos sejam analisados nesse momento. No estúdio de ambiental, muito obrigado.

### **02:34:13 Anselmo**

Obrigado senhor Sadai Nakai. Na sequência, nós teremos Marinésio da Silva. Após o senhor Marinésio, nós vamos passar os representantes de órgãos públicos, onde nós convidaremos senhora Ana Luisa Duarte. Marinésio, seja bem-vindo, obrigado, a palavra é sua.

### **02:34:33 Marinésio**

Obrigado senhor. Boa noite a todas e a todos. Quero cumprimentar a mesa e as autoridades presente a nossa vereadora Débora Camilo e o deputado federal Alexandre Barbosa, que eu acho que não se encontra mais.

Bom, senhoras e senhores. Esta associação de moradores do Macuco realizou algumas várias reuniões, inclusive na casa na residência da professora Angélica.

E uma dessas reuniões, lembro me muito bem que eu estive presente e o deputado Paulo Alexandre também. E na fala dele, ele colocou em dúvida a realização dessa obra. Ele perguntou, quantas obras desse tipo o Brasil já construiu? Aí ele mesmo respondeu, nenhuma. Ou seja, nós não temos tradição de fazer túnel submerso. Creio que nenhuma empresa de construtora do Brasil está habilitado a fazer essa obra. Acho que vai ser contratada a empresa de fora aí do exterior, não sei. Bom, mas o que eu queria me reportar mesmo era a associação.

Olhe, como sugestão negociar o metro quadrado de residência. Eu acho que não é um bom negócio. Porque você negocia hoje a um preço aqui e talvez você não consiga comprar com o mesmo valor ali.

E é indenização, remoção, indenização zero. Era uma falácia. Não tem como se transformar se executar uma obra dessa magnitude, transformando as 2 extremidades em 2 canteiros de obras, canteiros gigantes, não ter que indenizar, remover, demolir alguns imóvel.

Então o correto seria a empresa construtora, o estado, o município, sei lá, a união comprar um imóvel de igual tamanho para cada um que fosse indenizado no mesmo bairro ou em bairro mais nobre. E mais a valores de hoje para compensar a sua remoção, esse dano moral pela remoção que cada imóvel residencial que fosse demolido, que fosse desapropriado, além da troca da permuta de um outro imóvel, recebesse 50 mil reais, a dinheiro de hoje.

Valor de hoje, 9/10/2024, valor de hoje. Recebesse por essa remoção, por esse incômodo, por esse dano, 50 mil reais de indenização. E para o para o imóvel comercial? Também há valores de hoje, recebesse um outro imóvel, um outro bairro ou no mesmo bairro, recebesse a título de indenização para compensar a perda do seu comércio, a sua remoção 100 mil reais de indenização e o valor da troca, isso é o valor de hoje.

Se há associação aceitar, eu acho que seria um negócio melhor do que negociar o metro quadrado de cada imóvel, porque uma obra dessa magnitude não tem como evitar a desapropriação para montar se o canteiro de obra que deve ser gigante, eu não sei como vai fazer as quem, quem são

as empresas, construtora, porque nós não temos essa tradição de obra de tudo submerso. Muito obrigado.

**02:38:17 Anselmo**

Muito obrigado, senhor Marinésio da Silva. Obrigado pela participação. Agora a gente passa para o segmento de representantes de órgãos públicos.

Para isso, gostaria de convidar a senhora Ana Luiza Duarte, ela que no ato está representando a deputada federal Rosana Valle. Seja bem-vinda, senhora Ana Luiza, por favor. Para esse bloco são 5 minutos.

**02:38:40 Ana Luiza Duarte (Dep. Rosana Valle)**

Boa noite. Gostaria de parabenizar ao governo do estado, através do Consema, da Semil e da Secretaria de Parcerias em Investimentos na pessoa da Raquel.

A deputada Rosana Valle é grande incentivadora do túnel desde quando o governador Tarcísio ainda era ministro de infraestrutura, porque entende que essa obra imprescindível para a mobilidade urbana da região.

Temos acompanhado todas as audiências públicas realizadas e estivemos no bairro do Macuco, ouvindo as reivindicações dos moradores.

Estivemos também recentemente reunidos com o secretário Benini, é o Santaela representando a Acom e levando sempre sugestões e traçados, visando o menor impacto e desapropriações. Portanto, a deputada segue a disposição da população do Macuco e do Guarujá. É acompanhando, cobrando os governos em defesa de melhores, as melhores soluções possíveis. Obrigada.

**02:39:46 Anselmo**

Muito obrigado. Muito obrigado, senhora Ana Luiza Duarte. Nós tínhamos mais uma última inscrição do senhor Flávio Santana, ele tinha informado que talvez fosse retirar a.

Não sei se vai quer, vai optar por fazer uso da palavra. Então perfeito. Foi embora. Ah, perfeito. OK, nós então nós esgotamos aqui a nossa lista de inscrições aqui para fazer uso da palavra e com isso, portanto, vamos passar ao terceiro bloco alguém que fez a inscrição não foi chamado?

Agora nós vamos para as respostas e comentários. Então nós vamos chamar novamente os representantes dos proponentes e também os representantes da consultoria, fazer uso da palavra.

Débora Camilo, perfeito, por favor. Ah, então nós temos uma última inscrição, senhora Débora Camilo. Por favor. E aí na sequência a gente passa. Seja bem-vindo. Palavra é sua.

**02:40:53 Vereadora Débora Camilo**

Muito obrigada. Agradeço a consideração aqui. Em nome da Alcione eu dou boa noite a todas e todos. Parabenizo a mobilização dos moradores que vem acontecendo desde 2012, o qual tenho

acompanhado durante todo esse período, eu estou vereadora aqui na cidade e tenho também acompanhado os debates dentro da Câmara e vale frisar, que as pessoas que aqui estão se manifestando não são contra o túnel, muito pelo contrário, né? Elas entendem a necessidade do túnel, mas são contra o modelo, o projeto que tem sido, né? A todo momento indicado como projeto que vai ser levado em consideração. Então isso é muito importante frisar.

É, há um questionamento que eu faço sobre essa audiência, nós estamos debatendo e a rima de um projeto que não foi apresentado anteriormente. Todas as audiências que ocorreram, né? Desde o mês de abril. Não foi este o projeto que foi apresentado, que nós tivemos debatendo? Foi o projeto da SPA, que é justamente o projeto que prevê uma única desapropriação, que é o projeto indicado pelo próprio Porto, né?

E que tem sido o defendido pela população não somente do Macuco, mas também da cidade de Santos, onde o projeto prevê, né? A tanto a questão da mobilidade urbana, também as necessidades do próprio Porto. E aí também fica um questionamento, né? Porque o projeto da SPA não está sendo projeto debatido nesse momento? A gente está falando de um projeto com impacto social praticamente zero. E um projeto que é defendido por diversos parlamentares também aqui da cidade. E aí é esse é o nosso questionamento do porque se traz um projeto de 2013. Faz, né? Toda atualização. E aí também é uma outra dúvida, a todo momento parece uma colcha de retalhos. Quando há algum questionamento, vai se acrescentando algum tema e o valor continua o mesmo, né? A questão do VLT o projeto inicial não, não previa o VLT, e agora há a previsão do VLT e o valor do projeto continua o mesmo?

Em relação à questão da indenização, é claro que a gente luta aqui pela pelo projeto, sem impacto social, é sem desapropriação, mas quando se fala em indenização, isso já foi colocado aqui por diversas pessoas, o valor de mercado, tendo em vista que a região está desde 2013, sem nenhum tipo, né? De valorização, não há nenhum tipo de alteração na infraestrutura. Então houve aí uma desvalorização de todos os imóveis. Né? A maioria dos proprietários não fizeram nenhum tipo de melhoria nos seus imóveis, tendo em vista a dúvida em relação ao projeto. Então há de se considerar caso, né? Não haja possibilidade de se rever o projeto em si para que seja utilizado do SPA, que se leve em consideração todas as perdas que esses moradores tiveram ao longo desses anos.

Sendo que o município não é, em diversos momentos declarou que o fato de não ter feito. Tipo de melhoria na região se deu por conta da obra do túnel Santos Guarujá. Então isso precisa ser levado em consideração, porque para quem não conhece a região, achar que 2.300 reais o metro quadrado é suficiente, né? Para que alguém consiga ir para outra outro canto da cidade. Nós sabemos o quão cara é a nossa cidade e quanto isso vai viabilizar a vida dessas pessoas.

Em relação ao número de desapropriações, e me causou um pouco de preocupação na apresentação, na segunda apresentação, quando fala em número aproximado de desapropriações, a gente está falando de estudo, né? Que foi realizado e que está trazendo um número aproximado de desapropriações. Isso ocorreu com o projeto do VLT, que iniciou com números de desapropriações e terminou com o número de desapropriações totalmente diferente, muito maior do que o previsto. Então não dá pra gente iniciar um projeto.

Apresentar um estudo com um número aproximado, sem que haja realmente o número correto de desapropriações e quais serão as pessoas atingidas durante esse projeto? E aqui citar, né? A fala que foi dita que existe engenharia para que se dê contorno a todas as necessidades, né? Que foram

aqui apresentadas, principalmente ao impacto ambiental, né? Eu acredito que as autoridades do da SPA não apresentariam um projeto sem que esse estudo tivesse sido feito e sem que todas essas questões tivessem sido levadas em consideração. Existe engenharia. O que eu penso é que falta vontade política, né? Então que vocês continuem nessa luta. Eu me coloco aqui à disposição, né? Tenho certeza que boa parte da população também estará com vocês e aqui adiante que o mandato está à disposição e nós vamos fazer os questionamentos todos pertinentes. Obrigada.

### **02:46:14 Anselmo**

Muito obrigado. Agradecemos aqui pela participação da vereadora Débora Camilo, em nome de quem cumprimentamos a todos os a todos os representantes da Câmara municipal, representantes aqui da população de Santos. Muito obrigado pela ampla participação e pertinente. Muito obrigado a todos e a todos.

Com isso, gostaria de convidar aqui novamente tanto a Raquel Carneiro quanto também na sequência, a Ana Iverson, para responder aqui os questionamentos, fazer aqui nos comentários que forem possíveis aqui nesse momento, no sentido de se esclarecer, de trazer informações, recolher sugestões. Por favor, sejam, bem-vindas. Muito obrigado, Raquel.

### **02:47:00 Raquel Franca**

Obrigada, vou ficar aqui no canto de novo. Eu anotei todos os cantos aqui pra gente ir respondendo, é um a um. Primeiro eu vou falar é do histórico do projeto.

Realmente é reconheço que teve um legado não muito positivo na comunicação do estado de São Paulo, né? Então é. Desde 2012 tiveram muitos projetos, muita especulação. Isso é causou um impacto negativo na população do bairro, que seria desapropriado.

Quando a gente começou a conversar desse projeto em 2023, que foi retomado pelo estado de São Paulo. Uma preocupação grande era o que que a gente ia passar para a população, né? Como que agora a gente vai garantir que o túnel sai de vez?

E a gente tem muitos pontos positivos que contribuem para que esse projeto saia do papel, não é? Então é a primeira vez que o governo federal e o governo estadual estão alinhados, né? Então é tudo o que foi protocolado no EIA, ele foi aprovado por 5 órgãos diferentes que foi Antaq, Artesp, Ministério de Portos, Secretaria de Parcerias em Investimentos e autoridade portuária.

Então, assim, desde 2012, a gente vê que a região sofreu bastante e surgiram diversos traçados. Traçados que trouxeram certas expectativas, traçados por outros pontos, é com outras conexões no Macuco. E para deixar tudo muito claro, quando a gente protocolou o EIA na Cetesb, a gente analisou todos esses traçados, né? Então, quando a gente fala do novo traçado, o que mais pegou em todos os traçados que foram pensados até hoje foi a questão técnica.

Então é o que a gente conversou, é o papel ele aceita muita coisa. Quando a gente começa a aprofundar, a gente vê que tem coisas que não param em pé. Então tudo isso a gente justificou no EIA para deixar a população confortável de que a gente não tem apego a nenhum traçado. Nunca a gente falou, vai ser o traçado da Dersa e ponto final. A gente queria ir no EIA para o meia com

o traçado que fosse mais aceito pela população? Que fosse tecnicamente viável? Por isso a gente conversou com todos os órgãos envolvidos.

De novo assim, o traçado que está no EIA, a gente está aqui para escutar e mudar se for necessário. Então assim, audiência pública, ela não é apenas, é algo burocrático que a gente vem apresentar algo e é aquilo que a gente vai implantar e ponto final. A gente está aqui para essa conversa, o diálogo ele não começou hoje, ele começou no começo desse ano que eu tive a oportunidade de conhecer o Macuco, eu tive a oportunidade de ver como estava a região e ele não termina hoje também. Isso daqui é só mais uma etapa que a gente tem no processo.

Então é essa conversa, ela vai continuar. E é muito importante que todo mundo trouxe aqui hoje. É principalmente com relação aos valores de desapropriação, né? Então, quando a gente teve a audiência pública da PPP em abril desse ano, a gente tinha esse valor de 2.300 m<sup>2</sup>.

E conversando, visitando Macuco, a gente viu que era algo é incompatível com a vida que se espera levar após o túnel. Então a gente vê que 2.300 reais o metro quadrado pode ser de um imóvel específico, principalmente na José do Patrocínio, que sofreu bastante com esse histórico do projeto da Dersa, que passava por aquela rua. E o que que a gente fez? A gente aumentou a pesquisa na região. Então a gente tem agora diversos imóveis no entorno. O que a gente quer garantir que as pessoas que precisem ser deslocadas, elas tenham uma moradia digna, elas tenham uma compensação financeira para a realização da obra. Então a gente ainda está nesse processo, a gente já conversou com o Ministério público.

É muito importante que a gente receba esse feedback para ter tudo isso no processo, não é? Então a gente justificar os valores que estão sendo usados é uma preocupação grande aqui. Eu vou pular um pouquinho do EIA, vou falar da PPP, é como que a gente vai garantir que esses valores sejam pagos efetivamente. A gente não quer que isso parta para uma decisão judicial, que a gente tenha peritos envolvidos, que pode ser que não entendam o caso específico.

Então, a gente está pensando em diversas maneiras de incluir isso no material da PPP.

É o impacto das obras é algo muito importante que foi trazido aqui, principalmente é o Santaela falou do impacto que teve no VLT. A gente não quer que os impactos negativos do VLT eles se repitam na obra do túnel. A gente sabe que o solo aqui em Santos ele é um solo mole. Então a gente tem dificuldade principalmente em edificações antigas que não têm fundação.

Então é um risco a se correr quando eu faço uma vala, eu deixo aquilo aberto. Pode ter que tem a movimentação de solo. As casas não resistam àquilo. Então essa, essa sugestão da gente distanciar o eixo do túnel, o maior possível das casas que vão ficar no Macuco. É uma solução? É a melhor possível na minha visão, né? Então a ideia é que a gente consiga conversar com a população e apresente uma revisão do traçado pra Cetesb, né? Então a gente vê essa necessidade. Além disso, garantir que durante as obras, os caminhões não fiquem ali dentro do bairro, perturbando a população. E além disso, depois das obras, o impacto no trânsito que aquilo vai trazer, né? Então a gente um estudo de demanda, a gente tem uma micro simulação ali do trecho e a ideia é que o tráfego ele seja bem redistribuído.

A gente não quer nenhum congestionamento na área. Com relação AAPPP em si. Então, só para fechar aqui a ideia do EIA/Rima. A gente precisa provar que existe um traçado, que ele é viável. Sócio é ambientalmente. Então a gente partiu no passado, que seria a melhor opção que o grupo

de trabalho encontrou naquele momento. A gente pode revisar esse traçado e provar que existe um novo traçado que é viável sócio ambientalmente.

É com relação ao PPP? A gente não deixa fixado exatamente o projeto que tem que ser feito. Isso porque num projeto de PPP, a gente é nunca parte como se fosse uma obra pública, né? Você tem esse projeto aqui, você vai executar exatamente ele. A ideia de uma parceria público privada é a gente ter um parceiro privado que encontre otimizações naquele projeto. E por que que antes era uma obra pública e virou uma PPP? Isso é uma questão que muita gente pergunta e é muito é importante que a gente deixe claro.

É um túnel imenso, ao redor do mundo, geralmente ele é feito com PPP na grande maioria das vezes. Por quê? Ela é uma obra muito específica, ela envolve juntas, específicas. Eu não posso de maneira nenhuma ter alguma trinca no concreto que faça entrar água no túnel ou alguma junta que não seja bem executada e eu tenho infiltração. Ou os aterros, eles têm o desabamento. E quando a gente tem obra pública que vai uma construtora lá, faz a obra e devolve. Qual que é a ideia? Eu vou executar aquele projeto da maneira mais barata possível. Então, num projeto desse nível? É. A gente precisa garantir que tudo vai ser feito com qualidade. Então, quando a gente fala assim, a empresa que vai construir é a empresa que vai fazer a manutenção e operação durante os 30 anos. A gente tem alguém ali que está preocupado com a qualidade da execução da obra. Então isso é muito importante para que a gente tenha uma obra de qualidade bem executada.

É com relação ao projeto Dersa que foi utilizado como referência para precificação da PPP. É importante que a gente tenha aqui uma explicação, porque não é nossa ideia passar uma informação de que o processo não é transparente e que os valores, eles são incompatíveis. Então, o que é que a gente teve de.. o que que aconteceu? Desde 2014 a gente teve o projeto básico. Então, projeto básico. Ele não tem nenhum detalhamento.

Certo é que mostra, por exemplo, detalhe de fundação, detalhe de volume de concreto. Ele é um projeto mais conceitual, né? Então foi executado um projeto básico e a Dersa precificou esse projeto básico na época.

Esse projeto básico ele foi sendo atualizado por índices de inflação até chegar no dia de hoje. E quando chegou no ano passado, a gente falou, olha, é não só considerando a variação que teve aí de valor de concreto, valor de asfalto, que nos últimos anos deu o aumento muito grande, mas considerando que o que foi precificado não é o projeto executivo. Então, assim, por a gente ter um solo aqui de uma capacidade de suporte muito reduzida, a gente precisa de estruturas que são muito fortes.

Então, o que é que a gente fez em 2023? Vamos pegar o projeto executivo. Vamos precificar o projeto executivo.

Então foi isso que foi feito. E assim a precificação, ela utiliza tabelas oficiais de preço. Então assim, o preço do aço, preço do concreto, tudo isso tem uma tabela oficial de preços. É esse projeto referencial. E por que que a gente não faz um outro projeto, precifica um outro projeto? Porque como é uma obra é curta em extensão, eu não posso, por exemplo, fazer igual numa duplicação de uma rodovia que eu vou duplicar 50 km. Usar um custo por quilômetro, multiplicar pela extensão.

Ela é uma obra no espaço pequeno, mas ela é uma obra de grande porte. Então depende muito do detalhamento do projeto para a gente saber o orçamento. Então é por isso que a gente utiliza o projeto da Dersa com relação ao orçamentação.

É outra coisa é com relação a adequação no VLT. É, era esperado que um projeto que existisse do VLT, que existisse do turno, um planejamento de longo prazo, tivessem conversando. Mas a gente sabe que nem sempre os projetos planejados a longo prazo eles são executados e nem sempre há uma concordância em todas as frentes.

Então, quando a gente decidiu, não é não, a gente precisa manter o VLT, a gente precisa considerar esse aspecto de mobilidade urbana. O que que a gente fez? Vamos adaptar o projeto, vamos precificar esse delta mais porque a concessionária futura ela vai fazer um projeto específico para o VLT. Então na PPP eu não preciso de um projeto que seja exatamente que a concessionária vai executar. Eu preciso do nível de detalhamento que me retorne 1 quanto de dinheiro o estado teria que colocar nesse caso? O estado representado pelo estado de São Paulo e pelo governo federal.

Então é o projeto da PPP, não é um assunto que a gente está tratando aqui, mas eu estou aproveitando a oportunidade. Ele ainda não está concluído. Então a gente tem oportunidade de realizar mudanças, de melhorar, de colocar outros itens. Assim como a gente vai ter oportunidade de revisar o EIA/Rima. A ideia é que o túnel saia, mas ele não saia. É sem condicionantes, né? A gente tem assuntos que o estado não abre mão. Então a gente não abre mão de uma indenização justa. Isso vai ser garantido. A gente vai é fazer todo o esforço para prever isso no contrato e deixar amarrado de uma maneira que seja executado, né? O que a gente não quer é outra promessa que seja realizada para a população do Macuco e que fique parada por muito tempo, né? Então a gente quer melhorar o projeto nesse sentido. Ana, você tem algum ponto?

### **03:00:29 Ana Iversson**

Bom, é muitíssimo obrigado por todas as contribuições. Eu realmente, eu tenho experiência em várias audiências e eu acho que essa foi riquíssima pelo tom, pelo respeito e pela preparação do que todo mundo que falou trouxe uma mensagem clara de convicção. Então é uma excelente audiência. Eu agradeço muito e ela contribui muito.

Eu só queria fazer um esclarecimento que a Raquel já começou e que ficou claríssimo. Nós temos 2 processos correndo em paralelo aqui. Nós temos um processo do governo do estado nesse grupo consorciado com autoridades federais e com o pessoal do Porto, que é para viabilizar a solução que tem a licença prévia licenciada na Cetesb.

E a Fipe, com a sua equipe técnica, está fazendo o processo de licenciamento prévio do projeto. Então são 2 equipes em paralelo trabalhando. A equipe da Fipe que realizou essa atualização do estudo não tem só profissionais da área socioambiental. Ela contou com a assessoria engenheiros especializados, tanto na parte do portuário como toda a parte de transporte público e transporte rodoviário. Então é, na verdade, no que diz respeito ao EIA, é que está sendo deveria ser objeto desse licenciamento e dessa audiência pública, na verdade, não é o projeto Dersa 02 ou 2, ele é o projeto Fipe 2024. É esse projeto que está sendo licenciado agora pela Cetesb.

E isso é importante porque ele está utilizando a parte de engenharia do túnel submerso. Isso é fato, está sendo utilizado. O trabalho já feito pelo governo do estado no projeto anterior, mas toda a parte de inserção urbana é outra proposta. Então no EIA da Fipe 2024 aqui em Santos são 59 imóveis afetados não são 214.

Então é importante diferenciar, porque como as contribuições, inclusive muito concretas feitas hoje, aqui existe espaço de aprimorar. Porém, tem uma coisa muito importante, o processo de licenciamento. Ele sai com uma série de condicionantes e essas condicionantes viram lei.

Então, muito do que foi repetido aqui, de um processo de desapropriação que inclusive extrapole o que diz a lei, mas que seja uma coisa justa, transparente e apropriada para esse caso, pode estar plasmado na licença ambiental, que sai com parecer técnico. Ela é submetida ao conselho e as condicionantes elas viram lei.

Quem for o futuro executor vai ter que cumprir 100%. Então esse é um espaço para enriquecer as condições justas para a execução desse projeto que é preciosíssimo. Então a Cetesb está registrando tudo. Isso passa a ser uma condicionante que a Cetesb vai cobrar da equipe técnica e do responsável pelo empreendimento para estar detalhando tudo isso. Então esse é um espaço super importante para todo mundo e é 100% dos que falaram hoje. Todo mundo quer resolver.

Então foi muito produtiva a audiência. Então só peço que, para bem da verdade, seja o projeto Fipe 24, porque é isso que está em discussão agora, não é o projeto Dersa, é um projeto diferente. E se nós vamos estudar as contribuições e vamos ver se é possível ainda melhorar mais, tá?

### **03:05:12 Raquel França**

Só para deixar registrado aqui, Anselmo. Também é o compromisso da SPI aqui a Secretaria do Estado de realizar uma nova reunião com o pessoal do Macuco e uma reunião também com a prefeitura de Santos. É pra gente discutir o que foi trazido aqui para que a revisão que a gente faça do estudo ambiental ele contemple tudo o que foi trazido na audiência.

### **03:05:41 Anselmo**

Muito obrigado. Gostaria de convidar agora a diretora Mayla Fukushima, da Cetesb, fazer os seus comentários.

### **03:05:51 Mayla Fukushima**

É até corroborando. É o que a Raquel e a Ana Maria é, esclareceram. Agora trouxeram as respostas aos questionamentos, né? A gente com base no resultado da urgência pública, né? Nas contribuições, todas as contribuições, porque a audiência está sendo gravada, está sendo registrada. Todas essas contribuições a gente está colhendo para substituir nossa análise. E qual que é o rito agora? É, a gente pega todos esses registros, esses registros, todas essas contribuições.

Aquilo que é da questão é do licenciamento a gente costuma responder agora as questões de projeto, as questões de medidas, de programas a gente sempre encaminha todo o material da audiência pública para o empreendedor para que ele apresente as respostas formalmente. Tá então eu achei a audiência muito rica hoje de verdade, né? Vocês trouxeram contribuições muito importantes para o processo de licenciamento e sugestões também para é eventuais processos de indenização ou desapropriação, né? E isso ajuda o órgão ambiental também na condução do licenciamento, né? É porque vocês são os moradores, vocês conhecem as particularidades da área, né? E a gente está fazendo análise da melhor forma possível para mitigar os impactos ambientais

e sociais do projeto. E só lembrar como o Anselmo disse, outras contribuições, tudo o que for encaminhado por escrito para o Consema, o Consema vai encaminhar isso formalmente para a Cetesb e vai. Todo esse material é juntado ao processo administrativo de licenciamento, né? E lembrar que o processo é público e a qualquer momento pode ser solicitada vistas aos processos se vocês tiverem algum alguma dúvida ou quiserem acompanhar o processo de licenciamento, o processo é público e podem, pode ser solicitado à vista ao processo. É então, mais uma vez, queria agradecer a presença de todos e as contribuições também.

### **03:08:07 Anselmo**

Muito obrigado, Mayla. Só queremos esclarecer aqui que o processo ele não se encerra exatamente aqui é a audiência pública ela não tem um caráter, é deliberativo ou terminativo, ou ele ainda vai ser submetido quando a Cetesb emitir para esse técnico, ao Consema de novo, qual eu gostaria só de repetir aqui, então, o endereço para encaminhamento de contribuições por escrito, consema@sp.gov.br, lembrando, convidando a todos, a todas que, se quiserem, fiquem à vontade de ir amanhã de novo, estaremos no Guarujá.

No centro da cidade é no Teatro Procópio Ferreira também para fazer mais uma audiência pública também para as comunidades do Guarujá. Então, dito isso, agradeço aqui a participação de todos. Todas as etapas foram devidamente cumpridas, então, portanto, declaro encerrados os trabalhos, tenham todos uma ótima noite, bom retorno, muito obrigado pela ilustre participação, muito obrigado.