



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, Processo IMPACTO 195/2024 (e-ambiente 049794/2024-67), no município de Guarujá /**
4 **SP, em 10/10/2024.**

5

6 Realizou-se no dia **10 de outubro de 2024**, às 17 horas, no **Teatro Municipal Procópio Ferreira**, na
7 Avenida Dom Pedro I, 350 - Jardim Tejereba - Guarujá/SP, a Audiência Pública sobre o Estudo de
8 Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente – EIA/RIMA do empreendimento
9 **“Túnel Imerso Santos - Guarujá”**, de responsabilidade da Secretaria de Parcerias em Investimentos
10 do Estado de São Paulo, Processo IMPACTO 195/2024 (e-ambiente 049794/2024-67). Após a
11 abertura dos trabalhos e saudação inicial feita pelo Secretário-Executivo do CONSEMA **Anselmo**
12 **Guimarães de Oliveira**, este informou que ainda compunha a mesa diretora dos trabalhos a
13 representante do órgão responsável pelo licenciamento, a Diretora e conselheira do CONSEMA
14 **Mayla Matsuzaki Fukushima**, da Diretoria de Avaliação de Impacto Ambiental, da Companhia
15 Ambiental do Estado de São Paulo – Cetesb. Foi realizada a explanação das atribuições do
16 CONSEMA e das normas sobre o desenvolvimento da audiência por **Anselmo Guimarães**, com os
17 esclarecimentos pelo representante da Cetesb, **Mayla Matsuzaki Fukushima**, sobre o processo objeto
18 da Audiência Pública. Passou-se, a seguir, às exposições sobre o assunto em questão, com a fala de
19 **Raquel França Carneiro**, representante Secretaria de Parcerias em Investimentos do Estado de São
20 Paulo e em seguida por **Ana Maria Iversson**, representando a FIPE - Fundação Instituto de Pesquisas
21 Econômicas. Finalizadas as exposições, passou-se ao momento destinado às falas dos oradores
22 inscritos, fase da qual participaram **Carlos Alberto da Silva Júnior** da Associação dos Engenheiros e
23 Arquitetos de Guarujá, **Carlos Alberto de Sousa** da Sede Social da União dos Moradores da Prainha,
24 **José Manoel Ferreira Gonçalves** da Associação Guarujá Viva, **Sidney Bibiano Silva dos Santos** da
25 Associação dos Moradores e Amigos da Cachoeira da Região do Rabo do Dragão; os cidadãos e
26 cidadãs **André Luíz França**, **Anderson Maciel de Abreu**, **Cláudia França**, **André Villas Boas**, e
27 **Mauro Sczufca**; além do **Major Marcos Bonzanini**, da Polícia Militar Ambiental. Finalizadas as
28 manifestações dos integrantes do Plenário, passou-se à etapa de respostas e esclarecimentos, feitos por
29 **Raquel França Carneiro** e **Ana Maria Iversson**. Seguiram-se os comentários finais, por **Mayla**
30 **Matsuzaki Fukushima**, representante da Cetesb. Após constatar e informar que todas as etapas da
31 Audiência haviam sido regularmente cumpridas, **Anselmo Guimarães de Oliveira** agradeceu a
32 presença de todos e declarou encerrados os trabalhos da audiência. Anexo à presente ata, segue a
33 transcrição integral das falas. Eu, **Anselmo Guimarães de Oliveira**, Secretário-Executivo do
34 CONSEMA, lavrei e assino a presente 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, Processo IMPACTO 195/2024 (e-ambiente 049794/2024-67), no município de Guarujá / SP, em 10/10/2024.

Arquivo de áudio

10.10.2024 - Audiência Pública “Túnel Imerso Santos – Guarujá”.mp3

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

Transcrição

00:02:20 Anselmo

E dentro de alguns instantes a gente já vai iniciar os trabalhos, só estamos aguardando aqui OK da produção para a gente já fazer com a transmissão ao vivo.

Muito obrigado.

Muito boa tarde a todos e a todas. Então agora a gente já está também ao vivo pela internet. Gostaria de agradecer aqui na presença de todos que estão aqui conosco nesse recinto e todos que nos acompanham também pela transmissão dos trabalhos pela internet. Me chamo Anselmo Guimarães de Oliveira, sou secretário executivo do Consema e aqui em nome da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do estado de São Paulo, doutora Natália Resende, também presidente do Consema, declaro, portanto, abertos os trabalhos.

Hoje, presente audiência pública é um estudo de impacto ambiental e o respectivo relatório de impacto ao meio ambiente do empreendimento túnel imerso Santos Guarujá, que é de responsabilidade da Secretaria de Parcerias em Investimentos do estado de São Paulo.

Aqui comigo, compondo também a mesa dos trabalhos, está a diretora da diretoria de avaliação de impacto ambiental da companhia ambiental do estado de São Paulo, a Cetesb, Mayla Matsuzaki Fukushima, muito obrigado pela presença, Mayla está aqui conosco também acompanhando, vai ficar até o final dos trabalhos. Então eu gostaria aqui nesse momento, nessa saudação inicial, já falar um pouco sobre o Consema, o Consema é o principal órgão consultivo normativo e recursal do estado de São Paulo do sistema ambiental paulista, cujas atribuições estão na própria Constituição do estado de São Paulo.

O Consema ele possui como atribuições gerais é estabelecer normas relativas à avaliação, recuperação e qualidade do meio ambiente e também avaliar políticas públicas ambientais de relevante interesse para a sociedade paulista, bem como apreciar estudos de impacto ambiental e seus respectivos relatórios de impacto ao meio ambiente. Também se manifestar sobre instituição e regramento de unidades de conservação da natureza, zoneamentos, ecológicos, econômicos e também a condução de audiências públicas que versam sobre assuntos de interesse ambiental.

As audiências públicas, a legislação referente a isso está prevista na lei estadual número 9509 de 97, que rege a política estadual do meio ambiente. Também a lei estadual número 3507, de 2009, que dispõe sobre o funcionamento do Consema e também o regramento detalhado sobre os ritos para convocação e condução de audiências públicas estão na deliberação normativa Consema, nº 01/2011.

As audiências públicas têm como definição ser eventos abertos, públicos, onde são apresentados aspectos ambientais da proposta ou do projeto a todos os interessados tem como principal objetivo dirimir dúvidas e também conhecer a opinião da sociedade. Recolheram críticas e sugestões sobre processos de licenciamento ambiental, sujeitos a EIA/Rima, criação ou alteração de unidades de conservação, zoneamento ecológico, econômico e outras questões de interesse ambiental, sempre na forma exigida em lei.

O edital de convocação da presidente, audiência pública foi o primeiro publicado no diário oficial do estado pela Secretaria executiva do Consema e logo em sequência foi divulgado na mídia pela na imprensa local e regional pelos responsáveis do proponente. Eu, como secretário executivo do conselho, tem a função regimental de conduzir os trabalhos de forma neutra e garantir a fala dos interessados e interessados de modo democrático e organizado. Os registros dos trabalhos estão sendo feitos de maneira de maneira digital, em áudio e vídeo, sendo que também são feitos os registros por escrito, que vão constar do processo onde estarão constando data, hora e local e também a fala dos participantes.

Sobre o desenvolvimento dos trabalhos, o conserva definiu a divisão da audiência pública em 3 partes, sendo que a primeira parte terá lugar a apresentação dos estudos, na segunda participação dos interessados e na sequência, as respostas e comentários.

As inscrições para o uso da palavra se encerrarão às 18:10, ou seja, elas estão abertas desde às 16:00 e vão até 60 minutos após a abertura dos trabalhos. As falas serão feitas do intervalo do tempo e de acordo com a ordem de inscrição, conforme o segmento de representação que nós falaremos logo a seguir. Então, com relação à primeira parte, a apresentação do estudo será feita primeiro uma exposição pelos responsáveis, pelos empreendedores, pelos proponentes, onde terá um tempo de fala de 15 minutos para apresentação da proposta, da localização e na sequência será a exposição pelos responsáveis da equipe técnica, responsável pelo estudo ambiental, pelo estudo técnico. Então, para isso, tem um tempo um pouquinho maior, que são de 30 minutos, para fazer a exposição técnica.

A segunda parte é a parte obviamente mais importante da audiência pública, que é a participação do plenário, que são todos aqueles que estão aqui presentes, é devidamente inscritos nas inscrições. A gente pede que solicita que seja feito junto à mesa receptora dos trabalhos para organizar nas listas apropriadas. Então nós chamaremos primeiro os representantes do Ministério público que estiverem aqui inscritos. Cada um terá 5 minutos de fala.

Depois, representantes de entidades da sociedade civil organizada, cada um por 5 minutos. Na sequência, pessoas físicas, ou seja, os cidadãos cidadãs que não estão necessariamente aqui representando alguma entidade ou órgão. Cada um terá 3 minutos na sequência. É o segmento dos representantes de órgãos, entidades públicos, membros de conselhos municipais de meio ambiente, parlamentares e se encerra com a fala dos representantes do poder executivo. Cada um desses respectivos segmentos, cada um por 5 minutos.

A seguir e a terceira parte da audiência pública, que são as respostas e comentários. Então, novamente nós vamos convidar os representantes do proponente, que terá até 15 minutos para fazer suas considerações, e também os representantes da equipe responsável pela elaboração do estudo técnico, que terá também iguais 15 minutos para fazer suas respostas, comentários, enfim, aquilo que puder já nesse momento da audiência pública ser esclarecido aqui diante daquilo que foi apontado.

Caso houvesse conselheiros do Consema estivesse conosco com o pão da mesa, esses deveriam, entre dividiriam entre si, o tempo de 10 minutos para fazer seus comentários seguidos os comentários finais dos representantes da Cetesb aqui conosco.

A partir do término da audiência, caso o caso os interessados tenham, queiram fazer o uso de protocolar documentação por escrito, nós solicitamos que o façam por meio desse e-mail que está aqui na tela que

é o consema@sp.gov.br isso num prazo de 5 dias úteis para que nós possamos compilar e encaminhar para a Cetesb para compor o processo de licenciamento.

Feitas então, essas introduções antes de.... Mas eu só gostaria de cumprimentar aqui o superintendente de meio ambiente do Porto de Santos, é o Ricardo de Souza. Muito obrigado aqui pela presença. Gostaria também aqui de cumprimentar o diretor do centro técnico regional de Santos de fiscalização e biodiversidade, João Tiago Honras Simelli, que também é conselheiro do Consema está aqui conosco. Muito obrigado pela participação.

Ação, queria cumprimentar aqui também e registrar a presença que está nos acompanhando a distância. Pela sua assessoria, informou que estaria acompanhando a distância o deputado federal delegado Bruno Lima, também do Ministério dos Portos e Aeroportos estão acompanhando Fábio Lavor Teixeira e Larissa Carolina Amorim dos Santos.

Muito obrigado a todos e todas pela participação e também a todos que estão aqui presentes e online nos acompanhando. Dito isso, gostaria de passar a palavra então para a diretora de avaliação de impacto ambiental da Cetesb, Mayla Matsuzaki Fukushima, para as suas considerações iniciais. Seja bem-vinda, Mayla.

00:11:16 Mayla Matsuzaki Fukushima

Obrigado, Anselmo. Boa noite a todos, bem vindos à audiência pública do túnel imerso Santos Guarujá. É só para situar um pouquinho em que fase que a gente está do licenciamento. É, a gente está na fase de licenciamento ambiental prévio do projeto.

É essa é a primeira fase do licenciamento. É a fase considerada a mais importante. É. E a audiência pública é uma das etapas é do da fase de licenciamento prévio, em que são colhidas as contribuições, sugestões da população como um todo.

E é as quais subsidiam análise técnica da equipe multidisciplinar da Cetesb. Colhidas essas contribuições de hoje, de ontem e também as contribuições que podem ser encaminhadas via Consema para a Cetesb, por e-mail ou por outros canais de comunicação. A Cetesb junta todas as informações para subsídio da análise da fase de licenciamento prévio do empreendimento.

00:12:41 Anselmo

Muito obrigado, Mayla. Nós vamos acompanhar, ela vai acompanhar conosco aqui até o término. Também tem a equipe técnica dos departamentos responsáveis também estão aqui conosco tomando nota de tudo e acompanhando. Então nós vamos passar agora a primeira fase, a primeira parte da audiência pública, que são as exposições sobre o empreendimento. Para isso, inicialmente gostaria de convidar para vir até aqui a tribuna senhora Raquel França Carneiro, ela que representa hoje aqui a Secretaria de Parcerias em Investimentos do estado de São Paulo. Raquel, seja bem-vinda. Muito obrigado pela participação.

00:13:24 Raquel França

Boa tarde a todos. É, cumprimento a mesa, a gente vai falar agora um pouco sobre o projeto que foi protocolado na Cetesb, no EIA/Rima eu vou trazer aqui um pouquinho do histórico de tudo o que já aconteceu, né? No projeto do túnel Santos Guarujá. Quais são os órgãos envolvidos e quais são os próximos, as próximas etapas do processo.

Então o túnel Santos Guarujá, a gente sabe que a história não começa aqui. Então lá em 2014 é a gente tem a Dersa preparando um projeto executivo e a proposta da contratação de uma obra pública é. Então seria um regime de contratação tradicional, em que o governo contrata uma construtora e essa construtora realiza a obra e devolve essa obra para o governo.

É esse projeto ele não foi para frente por diversos motivos. E em 2023 a gente retomou o projeto com uma nova roupagem, né? E essa roupagem seria de realizar uma parceria público privada. Na parceria público privada, o que acontece? A gente tem um projeto que ele não precisa ser um projeto exatamente aquele que o empreendedor ele vai executar.

Esse projeto, ele é otimizado pelo empreendedor. Esse empreendedor ele realiza as obras e depois ele fica um tempo fazendo a manutenção e operação da infraestrutura, né? Então, no caso do túnel, a gente viu que essa seria a melhor solução, dada a característica da obra. Por ser uma obra muito específica, a gente quer que seja um construtor que se preocupe com a qualidade da construção, né? A qualidade dos materiais e que garanta aí uma boa operação do túnel por pelo menos 25 anos.

Então o que que o que aconteceu, decidindo por uma PPP, teve a proposta do governo do estado e do governo federal. Em fevereiro desse ano, a gente assinou um acordo de cooperação, né? Então, esse acordo de cooperação, ele envolve 5 órgãos, que seria o Ministério de Portos e Aeroportos, a Antaq, o Porto de Santos, o governo do estado de São Paulo, por meio da Secretaria de Parcerias em Investimentos, e a Artesp.

Então, com essa união, é diversos órgãos tiveram suas responsabilidades apontadas. Uma delas, do estado de São Paulo, seria a obtenção da licença prévia ambiental. E por que que é tão importante a gente obter uma licença prévia? É para esse projeto em específico? Por ser uma obra inédita no Brasil e que pega uma região que a gente sabe que existem diversos, é imóveis tombados, a gente tem uma presença de mangue é muito importante que a gente passa essa segurança para o parceiro privado que a obra é possível de ser executada, né? Então, o que a gente quis foi mostrar para a Cetesb que existe uma opção, que ela é ambientalmente e socialmente adequada. Então, com a atualização do termo de referência da Cetesb, o governo do estado de São Paulo ficou responsável por esse estudo e a gente realizou um novo, um novo estudo de impacto ambiental.

Aqui, é importante trazer que esse estudo ele teve algumas alterações. É do projeto anterior, da Dersa, dadas as audiências públicas que foram realizadas as comunicações com a população, tanto de Santos como do Guarujá. E inclusive, em abril desse ano, a gente recebeu aqui, nesse mesmo teatro, a contribuição de incluir uma conexão com a Cônego Domênico Rangoni para retirada dos caminhões da cidade do Guarujá e isso já foi absorvido pelo traçado que a gente colocou no EIA/Rima.

É então assim o processo da PPP, ele segue em paralelo, né? Então a ideia da PPP é a gente construir um contrato, um edital que coloque as regras do jogo. Então assim, o que o concessionário vai ter que fazer, qual o tipo de serviço que ele tem que prestar, como que a gente vai fiscalizar esse tipo de obra, e em paralelo, a gente tem um processo da licença ambiental. Por isso as 2 audiências ocorrendo em períodos separados.

A audiência aqui é para a gente é receber essas contribuições e conseguir revisar o estudo de impacto ambiental para protocolar, se necessário, novamente na Cetesb e assim a gente demonstrar que existe uma alternativa, é viável.

O contexto eu acho que todo mundo aqui conhece todo mundo da região, todo mundo da cidade conhece muito bem. O problema que a gente tem com a travessia da balsa hoje. Ontem a gente teve um problema é específico com relação a isso e a necessidade de utilização, muitas vezes, da Cônego Domênico Rangoni, e o impacto que isso tem, não só em tempo de viagem, mas também é em congestionamento, né?

Nessa envoltória que a gente tem com os veículos pesados, veículos leves. Então, a ideia da ligação seca entre Santos e Guarujá, ela já ocorre há muito tempo, né? Então a gente sabe que é um projeto pensado há mais de 100 anos. E quando a gente é propôs uma ligação seca, a que eu digo, estado de São Paulo, a gente estudou 7 posições diferentes para essa conexão, né? Então a gente.

Olha ali no mapa as conexões A, B, C, D, E, F, G, e o que a gente chegou de conclusão nesse estudo multidisciplinar, que a melhor posição de travessia entre as 2 cidades seria na posição “E” que essa posição considerada atualmente, hoje.

Na posição “E” a gente tem a conexão do bairro do Macuco, em Santos, com o Vicente de Carvalho, no Guarujá.

Ele atende melhor tanto a parte mais ao sul do mapa, que seria essa demanda voltada a passageiros de veículos leves, ciclistas e pedestres, mas como também a demanda mais voltada ao norte do mapa, ali nas regiões A e B que tratam de veículos comerciais.

Decidindo o ponto de transposição do estuário de Santos, o próximo passo foi decidir qual seria a solução de engenharia aplicada para aquele ponto.

Se seria uma travessia por ponte ou uma travessia por túnel. Aqui é importante falar que nesse ponto da travessia “E” a gente tem restrições devido ao aeroporto do Guarujá e a gente também tem restrições voltadas à navegação. Então a gente exige um gabarito horizontal de 220 m e uma profundidade mínima de 18 m. A gente exige também um gabarito vertical de 85 m. Então, imaginando isso, no caso de uma ponte, a gente teria uma ponte que deixasse passar 85 m embaixo, mas a gente também teria uma ponte que não podia ser muito alta pelo gabarito, é da base aérea do Guarujá. Então, o que que foi realizado?

Já que uma ponte não dá para ser construída. Além disso, uma ponte sendo alta, ela tem que entrar muito nas cidades. Então teria esse emboque da ponte em Santos e no Guarujá, mais ao meio do centros urbanos, a opção foi realizar um túnel, né? Então a gente tem 2 opções de túnel. Qual seria a mais adequada para esse tipo de projeto?

A gente túnel escavado, que eu acho que é o mais conhecido, que geralmente é utilizado no método ou que é aquele equipamento que todo mundo chama de tatuzão, que ele é escava pelo meio da Terra. E qual o problema desse método construtivo? Aqui em Santos a gente tem um solo, é que ele é uma argila mole. A gente tem segmentos aí flug lagunares que torna esse solo pouco resistente. Para eu conseguir fazer uma perfuração no solo, eu teria que ter uma distância, né, do fundo do canal muito grande para que eu conseguisse ter uma estabilidade, em torno aí, de 70 a 90 m.

Eu tendo essa distância aqui de 70 a 90 m, eu tenho uma necessidade, respeitando a rampa máxima de entrar de entrar mais nas cidades. E a gente sabe que o solo aqui, por ser um solo difícil, eu não conseguiria escavar nessas pontas. Eu teria que fazer uma vala, fazer o túnel e depois fechar essa vala. Nesses casos, qual que é a solução ideal? É de um túnel imerso. Essa tecnologia, ela é usada em diversos outros países, então ela já vem sendo aplicada a mais de 100 anos. Ela ainda não existe no Brasil, então a gente já tem esse túnel na Holanda, Dinamarca, Argentina, México e aqui seria a primeira vez que a gente vai aplicar essa tecnologia.

Vou voltar nesse slide daqui a pouco só para explicar como que funciona a tecnologia do túnel imerso. Então primeiro eu vou lá no fundo do canal e eu cavo uma trincheira, então eu deixo o espaço para esse túnel.

Depois disso, em uma doca seca, a doca seca é como se fosse uma grande piscina na ponta do estuário. Eu fabrico todas essas peças de concreto, ela é feita em concreto para moldado. Então essa peça de concreto, ela é vedada nas 2 pontas e dentro dela eu tenho piscinas.

Por essa peça ela tem uma densidade muito leve, quando eu encho a doca seca, ela flutua. Essa peça flutuando eu tenho é embarcações que puxam essa peça até o local da trincheira que eu cavei. Então, chegando em cima da trincheira, eu vou enchendo de águas piscinas que estavam dentro da peça de concreto.

Essa peça ela vai ficando mais pesada e caindo. Então, quando eu chego no fundo do canal, eu acoplo as 2 peças, não é? Então tem aqui a junção das peças. Pela pressão atmosférica eu consigo tirar as tampas que eu coloquei nos 2 lados e eu consigo vedar essa peça. Então essa vai ser a tecnologia que a gente vai utilizar no túnel Santos Guarujá.

Já o traçado que foi protocolado no EIA rima, conforme eu já adiantei ele. É uma melhoria do traçado originalmente pensado pelo governo do estado de São Paulo. Então a gente teve alterações aqui na região de Santos, que foi discutido especialmente com a população ontem, no teatro Guarany e no Guarujá, a maior mudança foi a conexão com a Cônego Domênico Rangoni, que é a SP 248055, na altura do quilômetro 2, que faria se a conexão para que eu não tivesse a distribuição de veículos pesados nos bairros.

O túnel ele vai ter 3 faixas por sentido, sendo que a faixa central ela vai ser reservada para o VLT. Então a gente vai ter a continuidade do VLT entre Santos e Guarujá. A gente tem aqui uma galeria que ela é feita para passagem de pedestres e ciclistas. Em cima da galeria de pedestres e ciclistas, a gente tem uma galeria de cabos, que seria onde vai passar os cabos da usina de Itatinga.

A PPP ela vai ter um prazo de 30 anos. Então como é que funciona. No primeiro ano, a concessionária vai é otimizar o projeto. Então, na PPP, como a gente coloca as regras do jogo, a gente tem o que pode, o que não pode fazer. E com essa possibilidade de otimização, a concessionária entrega o projeto, tira licença de instalação. Do ano 2 ao ano 5 a gente tem a realização obras para no ano 6 a gente ter início da operação do túnel. Quando o túnel começar a operar, a gente vai ter a cobrança de 6,15 por sentido, que vai ser cobrado através de pórticos de reconhecimento de veículo. Aí a gente não tem mais aquela ideia de praça de pedágio. Uma Barreira física vai ser a utilização do free flow.

Os investimentos não é são da ordem de 5,5 bilhões de reais para a operação e a manutenção 1,22 bilhões de reais. E o aporte público vai ser de 4.65 bi. Esse aporte ele vai ser feito 50% pelo governo federal e 50% pelo governo estadual. Então, a cada avanço da obra a gente tira metade da conta do estado, metade da conta do governo e paga a obra do túnel.

Após a operação, a gente tem um pagamento é pelo estado de São Paulo, de uma contraprestação pública de mais ou menos 249 milhões por ano, e ela serve para remunerar tanto essa operação quanto alguns riscos da concessão que são compartilhados.

Agora, eu vou pedir para Anselmo ir chamar a Ana, que é a nossa consultora ambiental. Ela vai passar mais detalhes do projeto e estamos à disposição para dúvidas. Obrigada.

00:26:57 Anselmo

Muito obrigado. Sobraram ainda 2 minutos. Muito obrigado pela pontualidade. Eu gostaria de convidar, então Ana Maria Iverson ,ela que a que hoje está falando pela Fipe, fundação instituto de pesquisas econômicas, foi para lá tomar posição ali só gostaria de cumprimentar aqui o comandante do terceiro batalhão ambiental, que o coronel Marcos Bonzanini. Muito obrigado pela presença. Também o vice presidente da associação dos engenheiros de Guarujá, Henrique Menim, obrigado pela presença. E também o secretário de obras do município de Guarujá, senhor Adilson Luiz de Jesus. Muito obrigado pela presença. Ana, seja bem-vinda, muito obrigado pela presença. Então 30 mais 2 minutos disposição. Obrigado

00:27:52 Ana Maria

Muito obrigada. Boa noite a todos. Eu vou falar então, resumindo o estudo de impacto ambiental atualizado que foi feito para o projeto do túnel imerso.

Participou dessa atualização do estudo, uma equipe multidisciplinar com várias especialidades e o estudo está à disposição na entrada, está na internet, vocês podem consultar e aqui eu aproveito em meia hora para sintetizar só alguns aspectos principais e nós ficamos abertos a perguntas depois.

Bom, qual é a principal justificativa para esse estudo? Oi, só um minutinho para andar o slide.

Bom. Quais são as justificativas para você fazer esse projeto?

A primeira questão e é bastante clara para quem mora aqui na baixada, e que com a expansão e o crescimento tanto de Santos como do Guarujá e das atividades portuárias, você tem o próprio canal do Porto como uma barreira física e você tem a sinergia de ambos os centros urbanos e a ambas as cidades funcionando nas 2 margens.

E a possibilidade de uma conexão, principalmente para passageiros ciclistas, ela depende da solução, atualmente cruzando por barcas o canal; então ou uma ligação rodoviária que acrescenta 40 km entre as 2 margens. Então a necessidade de você ter uma ligação seca entre as 2 margens, ela vai trazer vantagens indiscutíveis para a operacionalização do Porto. Hoje, apesar de 2 municípios, existe muita gente que trabalha de um lado ou de outro do canal e que tem que se mobilizar todos os dias.

Então é muito importante que exista uma alternativa e como foi apresentado pela Raquel, a solução do túnel imerso mostrou se tecnicamente vantajosa em relação a outras alternativas que tinham muito mais restrições.

A vantagem também é de você interligar, através do túnel, os próprios sistemas de transporte público de ambos os municípios.

Então, o que foi introduzido na ligação seca já é a previsão e um traçado, quando entre ambos os municípios, que permita a circulação e a expansão do VLT, que já chegou no Porto, em Santos, ele possa atravessar e vir aqui para Vicente de Carvalho, no Guarujá.

E é todo o tráfego regional, que hoje faz uso de rodovia ou vias internas de ambos os lados, ele ser organizado com uma possibilidade de uma interligação que atenda um o volume muito maior de veículos de passeio, veículos comerciais e principalmente passageiros e ciclistas, tá?

O EIA atual é um projeto que tem 10 anos, tem muitas contribuições da sociedade, chegou a demonstrar a sua viabilidade, então a solução de engenharia do túnel submerso, ela já demonstrou se é a melhor alternativa de engenharia.

A questão que foi levantada há 10 anos e volta a ser levantada ao longo do tempo, é, como inserir em ambas as margens, que são municípios já consolidados urbanizados, como inserir essa movimentação que vai passar a ser organizada para fazer essa travessia? Então, o desafio nessa etapa atual, foi reestudar com base inclusive nas muitas contribuições dadas ao longo desses 10 anos ao projeto e tentar avançar em uma inserção menos traumática nos 2 municípios nos acessos de chegada e de saída. Então houve essa modificação e a outra modificação importante foi incorporar na passagem do túnel, a travessia do VLT. O VLT não será construído junto com o túnel, mas ele já está projetado para ser toda a infraestrutura do túnel, recebe-lo todas as rampas e tudo o que é necessário, porque assim que o túnel esteja pronto, o serviço pode ser implantado, né?

Então isso foi uma mudança enorme. Outra mudança que a tecnologia permitiu é que a cobrança de pedágio através de portais elimina a necessidade de uma praça de pedágio grande e o represamento do tráfego. Então isso traz vantagens logísticas incríveis para permitir que essa obra possa ser ter uma PPP, possa ter um pedágio, porém tenha fluidez de tráfego e possa diminuir o espaço necessário para a sua operação futura.

Então esse é a mesma figura que a Raquel passou. Então essa faixa central, ela ficaria reservada para o VLT. E, você teria mais 2 faixas de cada em cada sentido para fazer a travessia. O objeto do licenciamento, o que é, está sendo licenciado no EIA é além da instalação do túnel, a proposta dos acessos urbanos, que é isso que essas audiências são muito importantes para colher sugestões e comentários dos moradores de ambos os municípios. E também você tem, em ambas as margens, você tem um edifício de acesso. É um edifício como uma estação de metrô que chega até a superfície, em que passageiros e ciclistas podem entrar e através de escadas rolantes, elevadores, chegarem no nível do túnel que vai estar embaixo do canal.

No estudo de impacto ambiental, na verdade, é um estudo de planejamento e gestão socioambiental, em que você, antecipadamente, antes do início de qualquer empreendimento, você define como vai ser esse empreendimento, como ele vai ser construído, qual a tecnologia.

E você tem um diagnóstico atualizado do local em que esse empreendimento vai ser inserido. Através dessa descrição do empreendimento, com o local são levantados aquilo que se são os impactos potenciais. Uma avaliação de impactos, na verdade, é um exercício de traçar cenários futuros. O que vai acontecer com esse local com a inserção dessa obra? Durante a execução da obra? Depois que o serviço já estiver pronto e operando?

Então é um exercício de imaginar, no futuro, o que aconteceria com o conhecimento do empreendimento e da região. E nesse exercício você vai estudando componente por componente, ação por ação, para tentar imaginar possíveis impactos que aconteceriam.

E o impacto não necessariamente ele é negativo, uma coisa ruim. Às vezes ele é extremamente positivo. É um benefício que está sendo trazido. Só que você tem que planejar para garantir que você otimize os benefícios e aquilo que seriam efeitos negativos, eles sejam neutralizados através de programas de mitigação de compensações e do planejamento, detalhado de todas as ações.

Quando termina esse exercício de planejamento é que existe a recomendação ou não pela viabilidade é do empreendimento, tá?

Então, basicamente, essas são fotos do que seriam as propostas. A gente trouxe uma foto aqui para ajudar a visualizar o que é que é, porque como o túnel, ele está sob o canal então ele precisa que nas margens ele tenha rampas para que os carros e veículos que estão no túnel, eles vão acendendo para chegar no nível de ambos os lados, no nível das ruas atuais.

Então é aqui que você vai ter. Por exemplo, você pode ter avenidas, você tem uma descida para o emboque do túnel em que ela está no canteiro central aqui. E você tem a avenida se o tráfego do entorno normal, ocorrendo normalmente.

Hoje, o tráfego e a ante de veículos, passageiros e bicicletas entre as 2 margens já tá na ordem de 33.000 viagens dias passageiros/dia. Isso a previsão é que até 2058 isso vai estar na ordem de 40.000.

Então é muito fluxo para não estar sendo atendido de uma maneira planejada que garanta essa travessia, independente de condições meteorológicas ou outros problemas, tá?

A estimativa é uma geração de quase 9.000 empregos, sendo que 6.000 diretos durante a construção, com uma estimativa de 4 anos de obras.

A maioria desses empregos vão ser empregos locais aqui da região. No diagnóstico, nós procuramos verificar qual é a compatibilidade dessas acessos que vão existir em ambas as margens em relação ao que já prevê os planos diretores municipais.

Então, tanto no lado de Santos como no lado do Guarujá, o que você tem é que existe uma certa compatibilidade, sim, com os usos vinculados ao tráfego e os acessos que vão ser colocados, tá? Aqui no lado do Guarujá, como foi adiantado pela Raquel, houve uma sugestão em que você buscou criar uma nova alternativa até a rodovia que não atravessasse regiões já adensadas hoje, que era a proposta de 10 anos atrás. Então a ideia é que aqui do lado do Guarujá, você tenha uma saída que vá aqui na rua Santo Amaro e outra que saia e uma nova interligação, de pouco mais de 2 km. Seria construída aqui exclusiva para esse tráfego que venha, que se dirige em relação ao canal aqui. Próximo.

Tá, isso foi no caso de Santos, a proposta que foi apresentada ontem, que é uma proposta que previa uma circulação em binário, isso foi discutido no município ontem. Surgiram algumas novas alternativas que serão devidamente estudadas. No caso do Guarujá, então, a ideia aqui, o canal nu, então você viria aqui pelo eixo da Guilherme Guinle e Mato Grosso até chegar no limite da mancha urbana aqui e você teria um dispositivo para também o acesso, se possível no eixo da rua Santo Amaro.

Está e essa seria aqui, no limite, uma nova via que faria só esse percurso aqui, uma via fechada, sem acessos, então é uma via que você entraria por um dispositivo aqui na Rangoni e chega até o ponto do bairro aqui. Próximo.

Vamos seguindo no diagnóstico. As áreas de influência estudadas para contextualizarem essa obra incluíram, não só todas as regiões urbanas de Santos e Guarujá, como também a área prevista para o depósito de material de escavação do fundo do canal a ser aprofundado.

É, nós temos então em uma área de influência direta, que é essa diretamente afetada pelo projeto.

Bom, usualmente você faz esse diagnóstico separados por meio físico, que basicamente é entender a geologia, terrenos, recursos hídricos, qualidade dos sedimentos e qualidade do ar, ruído, e vários outros aspectos. Então existe um grupo de especialistas que atualizou esses estudos. Todo o projeto insere se numa região relativamente pequena da planície, cuja característica importante é são terrenos moles, é sujeitos a baixa declividade, mas são os sujeitos a instabilidade. Então é uma obra que, quando for ser executada, exige soluções de engenharia de contenção desses terrenos para não ter o maiores problemas durante a obra.

Do ponto de vista do meio físico, também é importante uma preocupação de todos, estudar e entender a qualidade da água, a fauna aquática que existe no próprio canal e a fauna e a qualidade da água. A Cetesb, no termo de referência de atualização do estudo, pediu novas amostras que foram feitas de qualidade da água e de organismos aquáticos aqui nessa região, proposta pro túnel.

Do ponto de vista de interferência com unidades de conservação, é uma obra basicamente urbana. Porém, a se mencionar que nesse dispositivo, que é uma interligação dessa nova ligação com a Cônego Domênico, essa alça do dispositivo, ela entra numa APA de Santo Amaro que existe aqui e que também é a área envoltória do parque estadual da Serra do Mar. É uma interferência minúscula.

Mas deve ser mencionada porque esses órgãos tem que...que os gestores dessas áreas vão ter que se manifestar, tá?

Bom, do meio biótico, nós fizemos um levantamento na parte do canal, uma atualização, e você tem na região muitos outros empreendimentos e dados de estudos em relação a fauna terrestre. Tudo isso, fauna e flora terrestre foi resgatado. Você tem sim, a circulação, principalmente em áreas ainda verdes, de uma fauna bastante rica e de flora, bastante rica, mas são espécies normalmente generalistas que ocorrem aqui e que já demonstraram conviver bem com a urbanização que ocorre aqui.

A intervenção nova, que está sendo proposta, que é essa ligação viária, ela atravessa uma área que aqui você tem áreas de mangue, você tem o rio Agari que passa aqui é um rio sinuoso, você tem áreas de mangue e você tem áreas restinga em diversos estágios de sucessão.

Basicamente, para dar uma ideia, nós temos alguma coisa como área total a ser do projeto ocupada pelo projeto total, são 64 ha e essas áreas com vegetação nativa equivalem a 10 ha. A ideia é que uma construção que permita manter a permeabilidade do mangue, com sistemas de drenagem sobre o rio Agari seria uma ponte e vários sistemas que permitem que não afogue e não isole completamente essa área que ficaria do lado da mancha urbanizada.

Mas foram atualizados todos os dados socioeconômicos. Nós temos o censo do IBGE atualizado que saíram os primeiros resultados desse ano. Houve mudanças no uso do solo de ambos os lados e em ambos os municípios. Você tem novas áreas tombadas pelo patrimônio histórico municipal do lado de Santos. Então, houve uma atualização de todo esse diagnóstico socioeconômico para permitir essa área tombada em Santos. Então, esses quarteirões aqui tem um tombamento municipal que foi feito na última década. Então tudo isso foi feito. E a se ressaltar aqui do lado do Guarujá, nós temos um programa, dois programas que estão em curso que são de remoção das palafitas e de projetos de habitação popular digna para a população que ocupava essas margens aqui esquerda do canal e que vive em condições muito degradantes.

Então existe um programa do governo do estado e um programa com apoio da prefeitura municipal de você providenciar habitações dignas para toda essa população que já está em curso. Próximo, por favor.

Dos impactos agora, então esse trabalho de você, de uma maneira sistemática, levantar tudo o que seriam aspectos a se preocupar e planejar para a viabilidade dessa obra resultou que pelo menos na fase de planejamento foi indicado um impacto e nas outras fases, principalmente de implantação, que é durante a construção 34 impactos potenciais assim como durante a fase de operação, 11 impactos foram levantados.

Para cada impacto que tem um viés negativo, é feito o medidas, o detalhamento de medidas possíveis ou programa socioambientais que de alguma maneira possam neutralizar os efeitos negativos desse impacto e potencializar os benefícios para o público que é afetado.

O EIA contempla essa descrição. Aqui eu vou só destacar alguns principais. Então o principal é a questão, quando nas vias de acesso ao túnel, que tem que ser adaptadas e implantadas, você tem hoje usos consolidados. Que seria necessário uma relocação dessas moradias e negócios para permitir um novo uso para essas mesmas áreas. Então, o princípio básico aqui, foi revisitar o projeto para minimizar ao máximo esse tipo de interferência, que usualmente é extremamente negativa, não só porque questões de alteração de modo de vida, rompimento de laços familiares ou laços de vizinhança.

Mas é sempre um impacto a ser evitado ao máximo. Porém, ele é inevitável se você vai fazer uma obra de grande, é repercussão e que vai trazer um benefício para um público muito maior. Então, o princípio é que essas pessoas afetadas, elas têm que ter uma assistência para recuperar a qualidade de vida ou melhorar essa qualidade de vida, como no caso dessa área aqui ao longo da rua Santo Amaro, em que você tem muitas residências subnormais. Então todo esse programa que já está em curso de reassentamento nessa área é afeta as mesmas famílias que estariam sendo afetadas pela construção de um eixo viário nesse local, tá? E no caso de Santos, como já discutido, nós produzimos e muito essa interferência, mas mesmo as soluções que nós temos hoje, alguma interferência vai ser necessária, mas num nível muito menor, tá? É algo em torno de 60 casas ou um número que ainda está sendo visto como melhorar esse número, tá? Então esse é o próximo.

Outros incômodos são os incômodos durante a obra para aqueles que moram na região do entorno. Então não deve ser subestimado. Tudo isso tem que ser planejado de maneira a, sempre que possível, isolar a obra do seu entorno. E planejar para que mesmo desvios provisórios o outro tipos de

interferência sejam feitos de maneira a manter a qualidade de vida e a possibilidade de residência e negócio no entorno, tá? Isso é planejamento, é viável de ser feito.

Interferências, também durante ruído, poeira, tudo isso é levantado, é planejado, existem medidas eficazes para serem exigidas para que durante essa obra, esses cuidados sejam tomados, de maneira a ter um incômodo muito limitado para a população do entorno.

Interferências com a qualidade da água, com os recursos hídricos subterrâneos em caso de usar água do lençol, tudo isso é descrito e são descritas medidas com eficácia já demonstrada em outros projetos no Brasil, no estado de São Paulo ou no mundo. Próximo.

A mesma coisa vale para a perda de fauna, habitats de fauna, se é necessário algum tipo de supressão e todas as alterações pensadas nos recursos hídricos, tá?

Pra tudo aquilo que é o impacto ambiental existe na lei do “snuc” das unidades de conservação, uma verba que é definida pelo órgão licenciador e aplicada numa câmara técnica que existe no estado de São Paulo que um valor do empreendimento, que é calculado em função do grau de impacto, ele é destinado a unidades de conservação. Então, nesse caso, nós temos algumas unidades da zona de influência que nós sugerimos em que seja feita a aplicação dessa verba na unidade de conservação.

Durante a fase de operação também existem impactos possíveis de ocorrer que vão desde a questão de que tem que ser operado a circulação dos automóveis, dos caminhões e de pedestres, com segurança. Então tem uma série de programas voltados a segurança dos usuários, há planos de contingência para o caso de qualquer acidente ambiental que ocorra e também os impactos positivos, os benefícios que vão existir em termos de ganhos de mobilidade para a população que tem que fazer esse percurso diariamente, também são contabilizados e são descritos.

O resultado desse trabalho é feito um balanço do que são esses cenários possíveis. E nesse balanço, uma vez que todos os impactos negativos, eles possibilitem algum tipo de mitigação ou gestão futura para que eles sejam evitados ou minimizados. É considerado, assim como os benefícios que vai gerar. E o resultado final é um Balanço que é feito de maneira multidisciplinar pela equipe que diz, olha esse projeto, como está sendo proposto, ele é viável do ponto de vista socioambiental. Então a equipe que o estudou no EIA/Rima recomenda a sua aprovação, desde que exista obrigatoriedade desses programas serem aplicados e serem detalhados.

Então é o caso desse projeto, a equipe está recomendando a sua viabilidade e a Cetesb faz uma análise detalhada, pede esclarecimentos e também se manifesta, eventualmente exigindo novas medidas e novos programas para garantir que isso possa ser executado de maneira a trazer os benefícios esperados, porém sem sacrificar a população do entorno. Então é basicamente isso. Eu agradeço e fico à disposição para depois receber as contribuições. Muito obrigada.

00:57:31 Anselmo

Muito obrigado. Essa foi Ana Maria Iversson, ela aqui que o está representando em nome da Fipe. Muito obrigado Ana, pela participação.

Gostaria de declarar agora, então, que estão encerradas as inscrições para fazer uso da palavra. Já estou aqui com as listas. É conforme nós tínhamos informado, o consumo estabeleceu que o chamamento dos inscritos para fazer uso da palavra, eles se dão por segmentos. Então se inicia com representantes do Ministério público e na sequência, agora o que eu vou começar a chamar são os representantes das entidades da sociedade civil organizada. Então para isso eu vou convidar aqui já tem umas listas, eu vou informar os nomes, só mesmo pessoal saber a ordem aqui de quem está escrito para esse segmento, mas eu vou chamando um de cada vez aqui mais para saber ordem.

Estão inscritos para esse segmento, Carlos Alberto da Silva Júnior, Carlos Alberto de Sousa, José Manoel Ferreira Gonçalves, Sidney Bibiano Silva dos Santos para esse segmento, sociedade civil. Na sequência, nós teremos as pessoas físicas.

Então, representando aqui a associação dos engenheiros e arquitetos de Guarujá, senhor Carlos Alberto da Silva Júnior. Vou convidá-lo então, para que possa vir até aqui a tribuna no tópico.

É só se atentando que tem um degrauzinho para subir e aqueles que tiverem eventual questão de locomoção, de acesso, é só informar que a gente pede para nossa equipe facilitar um pouco até ver se a possibilidade de levar o microfone.

É Carlos Alberto, seja bem-vindo. Muito obrigado pela participação aqui inaugurando as falas para esse momento são 5 minutos. Seja bem-vindo a palavra é sua.

00:59:15 Carlos Alberto da Silva Júnior

Obrigado, obrigado a todos aí pela presença, pela oportunidade de estar falando. É anotei bastante coisa aqui, acho que 5 minutos vai ser pouco, mas vamos lá, vou tentar. É, na verdade, eu não estou representando diretamente a associação, é só que um associado da associação participantes de lá. Hoje nós temos aqui o presidente da associação, Arthur Ferreira e o vice presidente, então ele sim são os representantes. Eu vou fazer aqui uma fala individual.

Bom o impacto ambiental, acho que a última apresentação deixou clara, tem, mas são poucos porque está inserido praticamente totalmente em área urbana. Então é pacto de meio ambiente são menores, né? É colocar algumas externalidades negativas que eu notei. Então a questão da água, né, do meio ambiente ali, dos animais, né? É questão dos tombamentos ali, das áreas tombadas.

Questão também que eu coloco é se de alguma maneira a gente não está facilitando, né? Agora essa travessia com isso incentivando o uso de carros, se isso aí não vai ter também ter uma externalidade de aumento das emissões, né?

É outra coisa também que me preocupou bastante agora na última apresentação, questão das desapropriações. Nós vimos que Santos se mobilizou de uma maneira mais organizada, inclusive com uma associação movimento a contra as desapropriações. Eles tiveram um resultado muito positivo, reduziram muito. Aqui nós temos quase 700 desapropriações do que na minha, minha concepção é absurdo, né? Muita coisa.

Tenho aqui um morador da Prainha, é um amigo meu, a família mora lá e a gente fica realmente preocupado, para onde vai ser locada essas pessoas se a gente não teria uma outra solução, de enterrar ou a sugestão aqui, fazer uma vala a céu aberto, reconduzir essas pessoas para cima desse área enterrada. É um custo a mais, mas a gente manteria a identidade dessas pessoas, dessas pessoas nos locais que elas vivem há anos, né? E ali, só para colocar também, não são todas as residências que são subnormais, né? São residências consolidadas, residências inclusive já com um certo padrão ali de qualidade. Colocar como positivo as externalidades, a diminuição da emissão pelas Balsas, diminuição de emissão pelos caminhões. É feliz de ver que o VLT está sendo mais incorporado ou ver com mais força nessa proposta em cima desse EIA/Rima, que ele sim é de fato tem potencial para eliminar a questão das emissões, tirar carros da rua porque as pessoas vão usar muito carro para atravessar agora, porque a balsa era uma dificuldade, agora vai facilitar muito.

Sobre a conexão com a Cônego, sugiro que a gente faça um trevo, ao invés de fazer aquele modelo de conexão que vocês fizeram, faça fazer um trevo com um segmento para a área do retroporto, apesar de não ter a conexão do outro lado pra gente prever isso, porque é bem provável que ao longo da obra isso possa ser possível acontecer. E aí uma utopia minha, mais aproveitando a oportunidade de todos os

impactos que nós já vamos ter de custos de preparação de berço, doca seca, porque que a gente não aproveita isso para fazer segmentos e fazer uma segunda travessia já na área do traçado G que ali na Ademar de Barros, que o ferryboat, já vamos ter todos esses impactos. Já vou estar com o maquinário, pessoal, tudo aí do lado que custaria, né? No projeto, fazer mais alguns segmentos ali 3, 4 não sei a medida disso e resolver de vez, porque a tendência à saturação dessa primeira travessia é a grande, porque essa obra é atrasada 100 anos né? Então gostaria de colocar isso. E também ficou curioso sobre a modelagem PPP? É, vi muito aporte do estado. Estado constrói, estado mantém. É minha curiosidade é o que o privado vai entrar, né? Que que ele vai colocar e quanto que ele vai receber? Porque tá parecendo uma coisa bem interessante pro privado, né? O estado colocando muito recurso ainda, vai ter que ter um aporte, parece mensal de 250 milhões. Não sei se foi, se eu entendi errado, então me parece valores, lógico que eu não sei, não entendo tanto de projeto assim, de modelagem, mas gostaria de entender um melhor um pouco isso.

01:03:37 Anselmo

Perfeito. Muito obrigado, senhor Carlos Alberto Silva Júnior, obrigado pela participação. Convido agora Carlos Alberto de Sousa a fazer uso da palavra. Ele quer aqui, se inscreveu como...o senhor, me corrige depois. É a sociedade? É União dos moradores da Prainha. Por favor, me corrija se eu estiver errado.

01:04:06 Carlos Alberto de Sousa

Bom, boa noite, né? É corrigir assim. Sede social da união dos moradores da praia, né? Ela existe há 40 anos. E eu moro nesse bairro a 59 anos, né? Uma correção, a colega Ana, né? Né, Ana? Realmente a rua Santo Amaro, onde vai passar esse pelo desenho, e a Rua Castro Alves, onde terá uma alça. É uma rua, é uma rua consolidada, está uma rua consolidada, com toda a infraestrutura que o município pode dar, tá?

Eu acho que não foi consultado muito não, é todas as colocações bonitas que nós vimos.

Deixar bem claro que nós somos a favor do progresso, o desenvolvimento a gente sabe como está saturado toda a travessia, né? E estamos felizes porque é uma obra como foi falada, ela está atrasada há mais de 100 anos.

Mas a nossa preocupação é enorme, né? Como eu falei, eu moro há 59 anos no local, ali.

Em nenhum momento, não é nenhum momento foi chamado a comunidade. É muito triste isso. Uma questão um impacto tão grande e não foi chamado. Mas tudo bem, é isso aí, o importante é o progresso e a qualidade de vida de todos. Nós fizemos algumas colocações aqui. Não é que uma das coisas de preocupação nossa seria o direito das famílias que mora na área de risco, mangue, junto à linha férrea.

Direito a uma casa, um apartamento, custo zero. Custo zero. Esse é o nosso objetivo, tá? Custo zero, bem claro isso. Porque existe algumas coisas que o estado se comprometeu com o município há um tempo atrás e não cumpriu.

Pessoas mudaram das palafitas, desse projeto lindo, maravilhoso, que é importante, e foram o parque da Montanha, o Cantagalo, e lá estão pagando uma taxa.

O combinado pelo governador anterior, não estamos aqui é acusando o governo atual, muito pelo contrário, nós queremos ser parceiros tanto do governo estadual, municipal e já somos parceiros. E a nossa preocupação em torno disso, porque eu coloco, fazem colocações e depois não cumprem com as famílias que moram na região.

Segundo item. Direito a assumir indenização justa na área consolidada. Volto a repetir, indenização justa. As pessoas moram, eu moro há 59 anos no local. Tenho um sobrado lá e várias famílias, idem. Existe uma história de vida ali. E as pessoas não veem isso. É muito triste. Volto a repetir, somos a favor do progresso, somos a favor do túnel. Mas que olhem para a comunidade.

Terceiro item. Que não ficou bem claro. Qual o impacto em torno dessa obra? E nós não temos o impacto. Existe uma ideia? Não teve esse estudo que, pelo menos que eu saiba. Qual o impacto em torno de todo o comércio da nossa região? Esse túnel atravessa a Tiago Ferreira. Qual o impacto disso tudo?

Outro item. Será feito a urbanização em torno do bairro, na área consolidada? Porque tem existe uma área consolidada. Será feita urbanização em todo o eixo? Será feito? Não vi nada nesse desenho apresentado.

Existe projetos do município e queremos até parabenizar a administração pública, que vem, no possível, fazendo alguma coisa nesse sentido.

A interligação com a Perimetral do aeroporto e vias urbanas, qual o impacto ambiental? Isso eu vi. Eu acho que foi interessante. Foi bem explicado. Isso aí está de parabéns, eu olhei ali e li.

Essa obra terá impacto nas casas triplex construídas pelo PAC? Nós temos mais de 100 famílias que moram em uma obra, numa num conjunto habitacional dos triplex, no trecho de alta de rede de alta tensão. Muito próximo ao linhão e não vi nada sobre isso. Não vi.

01:09:20 Anselmo

Vou pedir para você concluir. Já está encerrando o tempo já.

01:09:24 Carlos Alberto

Vamos terminar nesse sentido. A minha preocupação é essa gente é entorno são existe famílias, existe uma história de vida. Volto a repetir, somos completamente a favor do túnel. Vai gerar renda, gerar progresso, gerar desenvolvimento, mas que seja olhado a parte humana da coisa aqui eu só vi números e como o colega falou, não está muito detalhado os cursos disso tudo. Obrigado.

01:09:49 Anselmo

Muito obrigado senhor Carlos Alberto de Sousa, da sede social união dos moradores da Prainha. Obrigado, obrigado aqui pela correção. Também convido agora para fazer uso da palavra senhor José Manuel Ferreira Gonçalves, da associação Guarujá vivo. E depois do senhor José Manuel, Zé Manoel será Sidney Bebiano.

Senhor José Manuel, muito obrigado pela presença. Seja bem-vindo, a palavra é sua.

01:10:23 José Manuel Ferreira Gonçalves

Eu que agradeço muito. Obrigado. Boa noite a todos. Boa noite meu primo Arthur, o arquiteto querido ali, pessoal da associação de e..... a você, a vocês, do governo do estado, enfim.. Eu primeiro, quero me solidarizar absolutamente com o que está ruim, eu só. Subir. Criança não sabe falar? Entendi.

Eu quero dar todo o apoio ao que você falou. Projeto tem que vir de baixo para cima. Nós, da engenharia, estamos acostumados a resolver questões que precisam ser feitas ouvindo a sociedade, especialmente os mais enfraquecidos no processo econômico que coloca sempre no sistema em que vivemos, o homem depois, né? Como uma espécie de mal necessário. Homem não é mal necessário.

Feita essa observação, eu quero perguntar sobre os sedimentos. Eu li o documento, ouvi. Ontem não tive em Santos, mas fiquei de longe, ouvindo vocês falarem. Aliás, falaram muito bem. Eu não vi duas coisas aqui antes de falar de sedimentos. Em relação a residências. Lá em Santos, eles disseram serão 60 casas desapropriadas, se eu não estou enganado. Aqui no Guarujá eu estava numa outra reunião discutindo o conselho estatal de mudanças climáticas e atrasei um pouco para chegar aqui, mas eu não vi nenhum número. Ou vocês falaram em 600 casas, é isso? Houve mal?

Isso é um absurdo. Isso é um total disparate. A engenharia tem soluções que são soluções mais razoáveis para resolver isso de forma a respeitar o cidadão que eu disse, como disse, concordando com o que você falou lá da comunidade.

Não me impressionante, bom dizer que bom, esse não é o projeto Dersa, esse já é um novo projeto, mas as informações precisam ser trabalhadas com mais clareza, com mais tempo para que a sociedade se apodere disso e, principalmente, as populações mais atingidas, por tudo isso, não foi feita uma audiência pública lá? Eu pergunto o primeiro, então, porque não fazer uma audiência pública junto a este povo?

Qual é a dificuldade? Qual é o medo disso? Qual o receio de ouvir que a população está pensando, mas lá na fonte, direto? Não precisa marcar aqui nesse teatro suntuoso, bacana. Vai lá no povo.

Mudando, para encerrar, porque eu não posso falar quanto tempo que eu tenho aqui para falar qual o tempo? É curto, né? Então, tem que ser curtinho sob sedimentos eu quero perguntar o seguinte, para onde vai ser levado o material de sedimentos, eles serão analisados? De que maneira serão? Eu não vi em momento nenhum o relatório análise desse sedimentos. Existe tecnologia para isso? Nós não podemos criar uma nova subaquática, que é um pesadelo, que a região vive um pesadelo se a gente não sabe fazer nem sequer com sedimento.

O que nós estamos fazendo com a engenharia? Tem solução? O mundo faz isso. A Bélgica faz o tratamento dos sedimentos. Outros países fazem e é preciso avançar, portanto, nessa direção. Mais um ponto rapidinho estima se redução de emissões de gases de efeito estufa de 18,5 toneladas, é isso? Toneladas/ano de CO2, isso sobre toneladas, é isso?

Mas não há um projeto urbano de plantio de árvores naquela região de Vicente de Carvalho. Eu quero saber porquê? Qual é a dificuldade, pelo menos sair fora? Vamos atravessar lá por um lado que não vai colidir com a avenida. Como é que chama aquela avenida importante ali, que passa em frente ao cemitério? Não é isso, não vão passar ali, é isso. Seria uma direção razoável, mas não é muito bem. Cadê uma mitigação, já que vocês gostam de falar de jeitinho bonitinho?

Como é que faz para plantar, porque não plantar milhares e milhares de árvores também com uma compensação e não só dizer que a redução do trânsito, a redução do tráfego vai reduzir emissões? Isso é importante? Sim. Eu escrevi. O meu primeiro livro foi despoluído sobre trilhos. A gente põe trem e reduz o número de caminhões.

Para encerrar. Nós somos absolutamente favoráveis. De novo, disse o companheiro ao desenvolvimento, ao progresso. Nós precisamos disso. Nós precisamos fazer isso de forma que se concilie o desenvolvimento com respeito ao ser humano e com respeito à questão ambiental. É isso que eu queria falar para vocês, o tempo é pequeno. Eu agradeço que estão de parabéns, mas vão levar muito pau nessa história de 600 desapropriações, vão levar muito cacete com isso, sabia disso.

01:15:58 Anselmo

Muito obrigado, senhor. Devidamente registrado, senhor José Manuel Ferreira Gonçalves, obrigado pela participação.

Agora convido o Sidney Bibiano Silva dos Santos, ele que está representando a associação dos moradores e amigos da cachoeira da região do rabo do dragão e na sequência nós vamos ter a manifestação das pessoas físicas. Eu já vou falar aqui os 3 primeiros inscritos mais para a preparação que a André Luíz França, Anderson Maciel de Abreu e Cláudia França.

Senhor Sidney seja bem-vindo. Obrigado pela participação. A palavra é sua. Muito obrigado.

01:16:46 Sidney Bibiano

Eu que agradeço, a oportunidade para falar. E eu posso falar aqui é, não sei se já teve alguém, né, falando a respeito das comunidades tradicionais, caixaras, ribeirinhos, pescadores, né? Posso falar o nome dos pescadores. Eu vi muita área aqui onde vai cortar o túnel né? e a passagem do túnel, regiões de mangues e manguezais. Os pescadores, eles vivem disso, né? Da natureza, que é a extração do marisco, caranguejo, crustáceos, né como um todo, para reduzir um pouco melhor de peixes, não é? E nós é, não queremos que seja que sejamos é impactados de uma forma geral, porque é um modo de vida antigo que nós temos. O meu pai, o meu avô e eu advém da pesca.

Meu avô tem um histórico de 1946 aqui nesta região do Guarujá. Nós temos também sítios aqui que produzem também, que é o caso lá da área da Marina Guarujá, que é a área rural. A gente não quer que seja mexido, impactado com essas questões toda. E que façamos um progresso, mas um progresso ecologicamente correto e equilibrado, onde todos possam viver em harmonia.

É isso, obrigado pela oportunidade.

01:18:29 Anselmo

Muito obrigado, senhor Sidney Bibiano da Silva Santos. Muito obrigado pela participação. Vamos passar agora então ao segmento a manifestação das pessoas físicas, cada um daqueles que forneciam os chamados, nós vamos convidando aqui a continuar aqui as falas do púlpito e cada um 3 minutos. Então convido inicialmente o André Luíz França, por favor. O senhor André Luiz, muito obrigado pela presença. seja bem-vindo, a palavra é sua.

01:19:00 André Luíz França

Boa noite a todos.

Eu vou falar sobre o pouco que eu vi foi o projeto Fipe 2024. Eu acabei enxergando, pelo pouco que eu entendi vários pontos que a chance disso não ir pra frente é enorme, né? Primeiro, pelo que eu entendi, a boca do túnel, ela vai sair ali onde tem uma subestação, Mato Grosso, com Guilherme Guinle, que a gente conhece como OK, meu, vou tentar falar numa linguagem que o pessoal da região, que a gente entenda ali a rua das Torres, pelo desenho, ele vai desembocar ali e vai ter uma linha de segmento que segue Guilherme Guinle até o final, passando, atravessando, passando, beirando a pista do aeroporto. Passando por trás do Jardim Progresso, da rival do caixão, até a pensa, agora, pelo que me falaram ali, vão passar caminhões ali. Seria caminhões que vem de Cubatão, de outras regiões, para passar ali. Porém, o problema gigantesco que se vê nisso é que esses caminhões vão passar a rua Guilherme Guinle ela passa do lado da 14 Bis.

Então, como que os caminhões vão passar numa região onde tem um Monte de moradia? Vai virar uma segunda rua do adubo? Tô falando uma linguagem como é que o pessoal daqui entender também? E o

segundo ponto, quando ele desemboca no mesmo lugar, ele onde eu falei, nas Torres, tem um braço pro lado direito no desenho que é a rua Santo Amaro, que foi citada aqui.

Até seguiria até o Porto. Aí fica a questão, vai virar uma outra rua do adubo ali? Porque em uma margem, tudo bem ali, ou estão dizendo que vai sair, que é a Prainha e a aldeia que estão dizendo que vai sair, mas o outro lado tem o bairro e vai virar uma nova roda adubo o que é que é a rua do adubo? É a rua onde passam Montes de caminhão e sai rachando tudo quanto é casa.

Por causa dos caminhões pesados. Então eu acho que assim é importante o túnel, a lenda do túnel, que a gente aqui conhece como lenda, né? Que eu só acredito quando tiver passando por dentro. A essa lenda do túnel é importante? É! Mas eu acho que a linha de pensamento para se estudar seria o seguinte, pensar, ligar porto a porto.

E obviamente, a população iria ser utilizar. Esse espaço também ligando o Porto a Porto, você consegue melhorar a logística dos caminhões sem passar os caminhões por dentro da cidade. Não precisar desapropriar nada lá no Macuco que a audiência de ontem já deu ruim, que o pessoal lá falou um monte.

Ligaria porto a porto. Os caminhões passavam por dentro e a população iria utilizar também essa parte do túnel. Eu acho que a linha de pensamento deve seguir nesse segmento.

Obrigado a todos.

01:21:53 Anselmo

Muito obrigado, senhor André Luiz França, pela participação.

Gostaria de convidar para fazer uso da palavra Anderson Maciel de Abreu. Seja bem-vindo, senhor Anderson. Muito obrigado pela participação. A palavras é sua.

01:22:14 Anderson Maciel de Abreu

Boa noite, boa noite a todos.

Analisando ontem, né, pela internet, não pude estar presente em Santos e na minha memória veio muitas coisas a relatar, né? Nessa tarde, nessa noite.

Mas para mim, sou de fora. Eu sou morador da cidade, 42 anos. Só que eu moro no extremo sul da ilha. Eu moro numa posição adversa de todos aqueles que estão morando próximo, tanto na região de Santos quanto na região do Guarujá. Então eu agora eu me coloquei na posição de cada fala dos moradores de lá e filtrei tudo aquilo que iria falar.

E o que eu quero colocar é agradecer ao Adilson, a Poliana também, que eu falei na última audiência da Antaq aqui que vocês participaram com bastante glória no projeto, na alteração. E estamos no ano que nós vamos mudar, né? Os nossos gestores e independente dos quais, dos dois que estão aí para o segundo turno. Se eu fossem eles, eu escolheria os dois para ficar na pasta. Por tudo o que nós vivemos nesses 4 ano de obras dentro da cidade do Guarujá, que é um é um marco ímpar. Eu me formei em engenheiro civil em 2018, desde 2013 na faculdade, escuto falar do projeto túnel Santos Guarujá, e com meio a isso eles se adiantaram e começaram a trabalhar. A mobilidade urbana tem muito a se fazer, tem muitos projetos ainda que estão em licitações e verbas que vão chegar. Mas eu gostaria que se eu tivesse o poder e escolher e se vocês forem eleitos e escolhidos atendam o pedido desses moradores da Prainha? Prainha eu nunca entrei. Eu não sei como é que é, só vejo por jornais e pessoas que trabalharam comigo na área do cais. Mas eu não sei, eu não convivo, eu não consigo mensurar como é viver lá. Mas eles sabem, eles têm história e eles estão lutando pela dignidade.

Santos eu trabalho há um ano e meio na prefeitura de Santos, então eu consigo entender José do Patrocínio e consigo entender as áreas adjacentes. Santos Dumont.

Mitigou bastante, eram 200, moradia caiu para 60, mas são famílias que o valor venal não paga hoje, lá na cidade de Santos. Você não encontra empreendimento residencial com a qualidade de um quintal de 300 ou 400 mil reais você não encontra. Então qual é a destinação que vai dar pra esse povo? Em contrapartida, o valor venal da população da Prainha pode ser até menor, publicamente, as pessoas falando, mas historicamente, o que que esse pessoal tem lá de lembrança? Bibiana acabou de falar que o voo dele era pescador. Eles também devem ter os familiares lá, que foram e construíram com muita garra naquele lugar, então, o que eu deixo assim? Poliana, Adilson, se ficarem, atenda às questões desse povo e aqueles que estão vendo a gente pela internet até; atenda o povo da Prainha por favor. Amém.

01:25:15 Anselmo

Muito obrigado, senhor Anderson Maciel de Abreu, obrigado pela participação. Gostaria de convidar agora Cláudia França, para fazer uso da palavra. Depois da Cláudia França, nós teremos as falas de André Villas Boas e Mauro...

Obrigado, senhora Cláudia, seja bem-vinda. A palavra é sua.

01:25:40 Cláudia França

Estamos esperando você terminar aqui, Mauro, né? Preciso falar. Pensei que você ia falar o sobrenome.

01:25:44 Anselmo

Depois eu vou me inteirar melhor aqui. Como eu pronuncia?

01:25:51 Cláudia França

Boa noite a todos e a todas. A pessoa que está vindo pela internet, eu fico feliz por estar vendo uma audiência pública nesse sentido e triste por ela não estar acontecendo perto e no horário que as pessoas que têm maior interesse possam participar. Porque não é só como José Manuel falou, está lá perto da de onde vai ser mais atingido, mas também um horário compatível, que as pessoas que trabalham, que têm que se sustentar, porque não é todo mundo que tem condição de estar livre nesse horário, de vir participar de uma audiência pública. Então é importante também.

Eu queria colocar algumas coisas assim. Sugestão, é que enquanto não é, digamos que está tudo certo, está tudo lindo, vai tudo funcionar como está ali.

A minha sugestão é uma questão antiga, que eu coloco muito tempo. Por que que a gente não amplia balsas nessa região? Então, assim, uma sugestão como uma coisa provisória, enquanto o túnel não sai, que se coloque balsas ali. Vicente de Carvalho para ajudar o transporte. E talvez seja até um teste, né? De como isso pode funcionar.

As desapropriações realmente pegam porque comparar 60 com mais de 700 é uma coisa mais clara que aqui, né? Lá em cima de Carvalho a gente não é considerado tratado muito como gente, inclusive pelas marcações das obras. Eu queria aproveitar, pedir que o secretário de obras está aqui, pedir por gentileza, que quando for fazer uma obra e que altere a rota dos ônibus, que se coloque sinalizações de alteração de ponto de ônibus e coisas simples assim. Mas fica a dica, as pessoas ficam perdidas.

Sem ter como fazer e prejudica se mais as pessoas no dia a dia. Eu tinha pergunta, que é que era em questão do pedágio? Se o pedágio ali não está colocado, se moto vai pagar pedágio ou não é. E qual

seria a altura da ponte que foi falado que a ponte seria inviável. Qual seria essa altura? Ela seria mais alta que os prédios que tem perto da área do aeroporto. Porque se eu não entendi que disse que não podia ser ponte; porque a altura da ponte tal. E tem outras questões também, como a questão do acesso, a questão do VLT, ela não é, está sendo disponibilizado, pelo que eu entendi, se eu tiver nada, após correção, que vai ser colocado uma pista disponibilizada para um futuro VLT em Guarujá. Vicente de Carvalho, né? Enquanto esse VLT não sai, essa pista vai estar sendo usada para transporte, ela vai ficar aguardando que está o VLT saia.

Eu fiquei na dúvida desse espaço, de como ele vai ser usado. E também a questão do cabeamento ali onde vai sair esse novo projeto? É uma área, como já foi falado aqui, de alta tensão, de fios de alta tensão. E a gente tem brigas ali assim, brigas na união a gente encontra cidadão atuante, cobra que essa área seja transformada em parque, porque nossa cidade não tem parques para convívio social. E volto a lembrar, ela mora gente, a gente precisa de áreas públicas para convívio social. Então, incluindo nesse projeto, o cabeamento subterrâneo desses é dessa sem fio de alta-tensão, para que toda essa área de chamada de área das torres possa sim ser utilizada com segurança pela população e com dignidade pela população. Porque que é só o que a gente quer, dignidade e respeito por quem Vicente Carvalho mora. Gente, obrigada.

01:29:10 Anselmo

Muito obrigado. Essa foi a fala de Cláudia França. Muito obrigado pela participação. Gostaria de convidar para fazer uso da palavra senhor André Villas Boas e aí sim, na sequência nós teremos a fala do senhor Mauro “Schkazuf”.

Por favor, senhor André, seja bem-vindo, a palavra é sua.

01:29:33 André Villas Boas

Boa noite. Trouxe aqui uma planta que a gente consegue baixar na internet, que é a página 1.369 do estudo de impacto ambiental, onde a gente consegue ver bem a questão do desemboque do túnel no município do Guarujá, onde acontece justamente essa variante que sai para o lado da Prainha, que faz a conexão direto com a área portuária, né?

Primeira coisa que chama atenção é que realmente é o traçado que está colocado, pelo menos até o momento. Aqui é um traçado que vai causar muitas desapropriações. É uma desapropriação em massa e eu entendo que município não pode compactuar com um tamanho movimento de remoções de uma só, de uma única vez, né? Mas também entendemos que esse projeto é um projeto, que é o até o momento que existe, né? O Fipe 2024.

E ao longo do processo, provavelmente ele vai sofrer modificações, buscando otimizar justamente esse impacto e diminuir os custos, né? Eu imagino que um seria um custo muito elevado se a gente trabalhasse com 700 e poucas remoções de uma só vez aqui no município do Guarujá. E eu acredito que existam outras alternativas possíveis que tornem isso....diminua o impacto dessa obra nessa região. E acredito que isso vai ser desenvolvido ao longo do tempo conforme o projeto for avançando.

De qualquer forma, é o que chama também muita atenção e eu reparando nas falas que houveram em Santos e ouvindo um pouco do que foi dito aqui.

É primeiro lugar primeira. Primeiro ponto é realmente a questão das remoções. Essa é a preocupação maior, obviamente, porque impacta diretamente na vida dessas pessoas. Mas um o segundo ponto que foi muito chamado atenção é a questão do VLT, que é o transporte público que vai estar implantado junto com o túnel, né? A escolha do local da travessia foi, como foi bem explicado aqui pela Raquel, é

justamente porque é um ponto, é entre todas as alternativas possíveis é um lugar onde você consegue conciliar a questão do interesse do Porto com o com o interesse dos municípios de promover uma melhor integração e de maior mobilidade entre o município e outro

É o esse trânsito intraurbano entre Santos e Guarujá, que é muito prejudicado porque a gente depende só da do equipamento da balsa, principalmente para os veículos, né? As pessoas dão outro jeito, elas têm a barquinha, tem as balsas, né, as balsas de pedestre e mas de qualquer forma, é um sistema de transporte muito precário que dificulta a integração entre essas 2 cidades.

Então, o VLT de fato implantado e incorporado ao projeto, como tá? É um ponto muito positivo, porque vai realmente integrar realmente essas 2 cidades e vai promover essa metropolização da baixada santista, que é muito dificultada pela existência desse canal e pela existência do Porto.

Essa é a primeira. Esses são os 2 pontos. Preocupação com as com as apropriações em massa e parabenizar a colocação do VLT. E complementando, é o projeto do VLT, seria interessante que ele se completasse até o aeroporto metropolitano do Guarujá, que é um outro equipamento que tá em vias de acontecer e que também tem uma função metropolitana muito importante, que seria muito interessante que ele pudesse estar integrado a esse transporte do VLT, que é o transporte público de qualidade, como a gente espera que seja.

01:33:53 Anselmo

Perfeito. Muito obrigado, senhor André Villas boas, pela participação, pelos registros. Vou convidar agora, então, o último inscrito aqui da listagem das pessoas físicas, senhor Mauro Scazufca fazer uso da palavra.

E na sequência, nós vamos passar aos representantes de órgãos públicos. Senhor Mauro, seja bem-vindo. Muito obrigado pela participação. Por favor, a palavra é sua.

01:34:21 Mauro Scazufca

Boa noite a todos presentes. Quero saudar aqui o pessoal que veio. Parabéns.

Boa noite ao empreendedor que hoje está representado pelo governo do estado. A gente sabe que é um empreendimento que é “fifty-fifty” com o governo federal, é metade federal, metade estadual. E principalmente, saudar o pessoal da Cetesb e da empresa licenciadora do instituto licenciador, né?

Quero fazer aqui uma crítica à divulgação dessa audiência. Pela baixa presença, fica claro que ela foi mal divulgada. Acho que descobriu que que tinha audiência quem é curioso, porque eu não vi uma divulgação, como costumam ser outras. A audiência, né? Quero fazer uma pergunta para o pessoal que está estruturando o projeto sobre a fase seguinte de licença de implantação.

Se o governo do estado vai ser o responsável pelo pela implementação dos programas que serão detalhados? Como será esse processo? Então, isso fica como pergunta.

E mudando um pouco o que eu pensei em vim falar aqui, eu quero realmente em solidarizar com o Carlinhos da Prainha, velhíssimo companheiro de muitas jornadas, né? E trazer o debate para essa questão de Vicente de Carvalho e da área da Prainha.

Eu vejo como resultado dessa audiência e faço esse apelo à Cetesb de que aconteça mais uma audiência lá em Vicente de Carvalho. É uma falha grave que fica clara que é grave pela média das falas que foram feitas aqui. Então eu quero deixar claro, como proposta para se constar nos anais de audiência, que seja feita mais uma audiência pública em Vicente de Carvalho. Acho que é um compromisso, é um dever do

governo para com a região que realmente vai ser, em termos de impactos diretos, a mais afetada. A exposição, ela não trouxe detalhe algum sobre a questão da interface do projeto com o Vicente de Carvalho. Essa interface com o Porto pela rua Santo Amaro, que sempre existiu nesse projeto, ela precisa ser questionada agora que vai haver uma via de ligação direta com a Domênico Rangoni, se essa interface, se essa via interna, por dentro de frente de Carvalho, é necessária ou cidade deixou de ser necessária, com essa nova via.

Todas as ramificações para Vicente de Carvalho, o cruzamento com a praça 14 Bis, tudo isso não foi detalhado aqui. Eu sei que existem estudos, eu sei que existe esforço da prefeitura de melhorar essa interface. Sei que ela já foi pior e que ela melhorou, mas ela não apareceu na audiência pública. Isso acho que é uma coisa grave.

Então, a minha principal colocação aqui é essa, que seja feita mais uma audiência pública em Vicente de Carvalho. Existe tempo para isso. O projeto tem um prazo de maturidade que está andando bem, mas que isso não vai fazer com que o prédio deixe de avançar e vai se dar voz a uma população. É preciso detalhar, mostrar detalhes, nem que sejam é preliminares de que plano habitacional é esse, certo?

Muitas famílias, elas podem ser deslocadas, realocadas de suas casas durante o período de obras e depois podem voltar. Podem ser reconstruídas casas nos mesmos locais onde elas moram hoje. É preciso avançar nisso, não é? É preciso ter mais informação para essa população, até para que ela receba o túnel, aplaudindo o túnel e não preocupar e criando problemas de desenvolvimento do projeto. Então, esse plano habitacional, ele precisa ter algumas se explicitar de alguma maneira. Existe o projeto lá é no parque da Montanha, que por né um acaso muito bom acabou também servindo para o para o túnel, não é? Ele não foi feito explicitamente para o túnel, mas ele acabou atendendo.

Mas a gente sabe que vai atingir outras áreas. Foi bem colocado aqui. As casas triplex terão que ser demolidas? Não temos resposta para isso. E precisamos ter. Então a forma de responder, eu deixo bem claro aqui, eu quero que se fique nos anais é realizar mais uma audiência e que nessa audiência se dê foco para a questão da interface com Vicente de Carvalho, é isso?

01:39:10 Anselmo

Muito obrigado, senhor Mauro Scazufca, pela participação.

Vamos agora, então agora ao nosso último inscrito para fazer uso da palavra. Gostaria de convidar aqui pela polícia militar ambiental, terceiro batalhão do policiamento ambiental, major Marcos Bonzanini, pra fazer uso da palavra. Major, seja bem-vindo. Muito obrigado. Novamente nos encontramos, obrigado.

01:39:42 major Marcos Bonzanini

Bom, senhores, boa noite a todos. Serei bem breve. É só uma solicitação, uma da viabilidade, da possibilidade, de incluir a polícia militar, seja a polícia militar ambiental, o próprio policiamento territorial, de ser incluso no processo de licenciamento. A justificativa é que, historicamente nós que quando há obra de grande porte, ocorre impacto na área de segurança pública e na nossa área também de fiscalização ambiental. É tiver experiência na duplicação da Tamoios. E a gente foi muito demandado. Isso é, decorre deslocamento efetivo, deslocamento de viaturas, nesse caso, até deslocamento de embarcações.

Então a gente pede essa possibilidade, construir que esse essa obra vai ser uma área de interesse público e uma área de interesse público ambiental também. Isso vai demandar acaba chovendo denúncias, né? E

acaba, potencialmente aumentando o nosso trabalho aqui e a gente tem que se desdobrar para fazer todos os atendimentos aí está, ok. Muito obrigado.

01:40:48 Anselmo

Muito obrigado major Marcos Bonzanini pela participação novamente.

Muito obrigado. Com isso, nós esgotamos aqui as listas de inscritos para fazer uso da palavra. Queria agradecer aqui pela participação de todos, pela iniciativa de poder vir aqui contribuir neste momento tão importante aqui do licenciamento ambiental. Gostaria... eu vou chamar então para fazer os comentários tanto a Raquel França Carneiro pela Secretaria de Parcerias em Investimentos, e também a Ana Maria Iverson para vir até o palco novamente, fazer os comentários enquanto ela se posiciona.

É, vou até aproveitar a oportunidade até já de fazer alguns esclarecimentos que eu creio que sejam muito importantes. É primeiro com relação ao horário da audiência pública. Não existe horário perfeito para a gente convocar uma audiência pública que a gente sabe que a gente precisa dessa mobilização, né? De todos os atores da sociedade. Eu posso dizer que na história do conselho, nesses 40 anos, eles são menos pior horário, porque se a gente faz de manhã, está no está no horário que o pessoal está trabalhando. Se a gente faz muito perto da noite, já atrapalha um pouquinho pessoal a retornar para suas residências. Então buscou se um meio termo não é ali, entre o final do expediente e também o começo da noite, né? É?

Queria registrar também a questão da participação online não é, está tendo nesse momento. Nós estamos com 30 e poucas pessoas, 31 pessoas agora. Ontem nós estávamos mais ou menos com 60 e poucas pessoas acompanhando. Hoje, 24 horas depois, nós estamos com 840 pessoas. É 840 visualizações. Então, até para a gente destacar esse alcance, não é da gente dar uma a mais ampla publicidade a todas essas ações, não é? E lembrando que mesmo aquela pessoa que acompanhar depois na internet, ainda tem 5 dias úteis para encaminhar suas contribuições. Elas vão ser consideradas no processo de licenciamento. Dito isso, vou passar então aqui a palavra, os comentários da Raquel e também da Ana, por favor.

01:43:03 Raquel França

Obrigada, Anselmo. É o primeiro ponto que eu vou trazer aqui é com relação às desapropriações, né? Que eu acho que foi o ponto mais importante tratado hoje. É importante trazer que a prefeitura do Guarujá, que representada pela Poliana é mostrou essa preocupação para a gente. E a gente propõe aqui algumas alternativas de estudo para revisão do estudo de impacto ambiental e até da documentação da parceria público privada.

Então a gente teve a proposta é que a gente escutou de agora que a gente tem a conexão com a Cônego Domênico Rangoni, se essa conexão ali com a Perimetral, ela seria necessária ou não é? Para deixar claro, aqui a gente tem é um modelo de tráfego, tanto de mesos simulação, quanto de micro simulação para análise é das interferências urbanas. E o que é que a gente vai fazer, considerando as pesquisas de origem destino de todos os veículos, a gente vai simular essa situação, não é? Então, com a conexão da Cônego e sem a conexão é ali para o Santos Brasil, qual seria o impacto é na demanda atendida pelo túnel. Além disso, é se caso se mostrasse ainda assim necessária essa conexão, a gente vai estudar traçados alternativos com o objetivo de reduzir o número de desapropriações.

Então, hoje, na documentação da PPP, a gente não exige nenhum traçado específico. Então o que que a gente está exigindo na PPP? Ou você vai embocar contomo nesse ponto aqui e você vai conectar na praça 14 Bis e isso reorganizando ali, fazendo dispositivos em desnível para que não tenha um impacto

negativo naquela região. Você vai conectar lá na Cônego. Então a gente coloca o ponto de conexão na Cônego. A gente não fala se ele vai fazer exatamente aquele traçado que a gente está planejando, então ele poderia fazer algumas variações naquela região e a gente coloca a conexão ali na Perimetral próximo do Santos Brasil. Então é aquele traçado exatamente o que foi mostrado é o que está no EIA/Rima. Então a gente vai estudar alternativas que desçam um pouco aquele traçado e utilizem a área que já está sendo regularizada, mas mesmo assim, é importante, o que que a gente vai colocar é amarrações para o privado, não é? Então a gente consegue ainda prever todo esse regramento no material da PPP.

Eu vou tratar aqui os tópicos por ordem é de apresentação. Um outro ponto trazido foi de uma nova travessia. É, não é tão simples quanto parece, já que a gente está com as dragas com todo o equipamento, a gente fazer uma nova travessia, não é? Além disso, os custos associados a isso, a gente sabe que é uma obra de grande porte. E aqui é, eu deixo claro que o custo maior não é o custo do túnel imerso em si, né? Dos pré-moldados de concreto que são colocados no fundo do canal, mas sim, toda a parte de contenção desse solo, quando a gente chega nos inbox de Santos e do Guarujá e das valas fechadas e abertas.

O próximo ponto é com relação à saturação do tráfego nas travessias. E daí eu já vou emendar com outro esclarecimento, é sobre a faixa reservada ao VLT, né? Então, o que que a gente está esperando com o VLT? A gente sabe que o VLT possui outra concessão, né? O que a gente quer? Deixar o túnel pronto para essa travessia. Então, o que vai ser feito é a inclusão dos trilhos no túnel e a consideração de todas as cargas relativas ao VLT nesse projeto, né? Então, o que que a gente coloca? O trilho do VLT ele fica embutido pelo menos 30 cm e ainda você consegue passar com veículos naquela superfície.

Então, a ideia é que, enquanto o VLT, não esteja ainda operando, o que a gente espera que seja muito próximo da inauguração do túnel, mas que essa faixa possa ser utilizada por veículos.

É, a gente tem um estudo de evolução da demanda aqui no meio urbano que ele é significativamente diferente de um do meio de rodovias, que é mais afetada aí pelo PIB, pela elasticidade dos caminhões. Aqui no meio urbano ele depende muito de como as áreas, né? Como o zoneamento da cidade ele é desenhado e como essas áreas vão se desenvolvendo.

Então foi realizado um estudo de projeção dessa demanda. É claro que o estudo de projeção, ele é sempre uma estimativa. A gente nunca consegue acertar exatamente o que que vai crescer de tráfego. Mas nesse estudo a gente tem um Horizonte muito grande de que o tráfego é suficiente. Isso porque nos estudos de nível de serviço, quando a gente estuda capacidade, a gente tem um peso muito maior para os veículos pesados, né? Então, os caminhões com mais de 4 eixos, eles entram aí com desempenho muito ruim de velocidade. Eles não conseguem trocar de faixa na mesma proporção dos veículos leves, de acelerar, desacelerar. Então, por ser um túnel que eu tenho mais de 85% do tráfego formado por veículos leves é uma capacidade mais que suficiente.

O próximo eu vou falar sobre o valor de 249 milhões. Esse valor é anual, não é? Então ele não é mensal. Então esse valor, o que que a gente é faz hoje, quando a gente está modelando a PPP, a gente primeiramente fixou o valor da tarifa, então assim, a tarifa vai ser 6,15. Se eu fosse falar assim, olha, vou fazer o projeto parar de pé só com a tarifa, ou seja, só o usuário vai pagar pelo túnel, isso seriam valores exorbitantes.

Então os governos eles estabeleceram esse limite do valor de 6,15 e todo o restante que faltasse para eu fechar o modelo econômico financeiro ele seria feito no modelo de aporte e de contraprestação. Essa contraprestação seria esse valor pago por ano a partir do sexto ano. Por que que a gente não colocou tudo em aporte, né? Por que que eu já não pago para o privado? É, se eu realizasse o pagamento de todo o investimento ali no período de obras, eu poderia ter um risco de uma empresa vim, fazer a obra, saber que já recebeu o dinheiro e desistir de operar o túnel. Então, a gente precisa ter essa divisão do quanto que a gente paga durante as obras e do quanto que a gente paga durante a operação da concessão, para

que eu tenha esse incentivo de que a empresa que construa ela vai querer manter a operação disso por todo o período da concessão.

O próximo ponto ele fala sobre a indenização justa, né? Então a gente tratou esse em Santos e a ideia é dar o mesmo tratamento para as 2 cidades. Então isso a gente já vem conversando com a Cetesb, com o Ministério público.

A gente tem regras hoje na concessão, na PPP, que ela é regras do banco mundial para deslocamento de pessoas, essas regras, elas são muito mais rígidas do que a legislação brasileira.

É então, por exemplo, quando a gente vai fazer o remanejamento de uma família que não tem a posse oficial daquele imóvel, ela é tratada como proprietário de imóvel. Então, assim, ela tem todos os direitos, é feito um acompanhamento pelo estado, é estudado aqui a questão da vulnerabilidade social.

Então é, a gente tem um anexo nesses documentos da PPP, que aqui eu recomendo para as pessoas que estão é interessadas em se aprofundar nesse assunto. Eles estão no site do Ministério de Portos. Esses documentos ele tem um anexo específico só para falar dos deslocamentos das famílias. E esse deslocamento não é no sentido de você só vai receber o dinheiro e daí você vê onde é que você vai morar, você se arruma. A gente tem um acompanhamento, a gente dá mais opções, então assim o estado vai ter determinados é edificações. Então a gente vai construir moradias nesse local, nesse local. Quem tiver interesse em ir para essas moradias têm essa opção. Então vai ser um ponto que foi de extrema preocupação e que a gente abordou de maneira diferente das últimas grandes obras observadas aqui na baixada.

Sobre a urbanização do eixo, é importante falar que ali hoje a gente tem a linha de transmissão. A gente vai fazer esse remanejamento da linha para dentro do túnel. A gente tem uma parte que é só galeria de cabos, que é lá em cima da galeria de pedestres. Então essa linha de transmissão, ela vai ser realocada e a ideia é que ali a gente consiga fazer como se fosse um parque vertical, né? Então o processo de construção, ele cava uma vala, né? Então tem essa vala aberta eu tenho a construção do túnel é já chegando aqui no Guarujá e eu tenho é o fechamento de alguns pontos. Nesses pontos a gente consegue fazer uma urbanização planejada, com árvores, com parques. Então é isso já está sendo planejado. E no Guarujá a gente teve uma sorte muito grande, que em Santos foi mais difícil, que é já ter esse espaço ali que parece que a linha reservou, então a gente vai conseguir fazer algo de maneira é responsável e sem afetar tanto as 2 ruas laterais. Então a gente vai ter 2 pontos só de entrada e saída do túnel, porque não é a intenção que os caminhões eles fiquem utilizando as ruas laterais.

O próximo ponto eu vou falar um pouquinho sobre os custos que foram realizados. Então assim, todos os custos da PPP, é antigamente a gente tinha um projeto básico, foi precificado esse projeto básico. A gente sabe que numa obra desse porte, dessa extensão, é as variações, por exemplo, em fundação parede, diafragma. Isso faz muita diferença nos custos.

Então, a equipe da Secretaria, a gente abriu todos os quantitativos, todos os projetos. A gente quantificou isso com base em valores de tabelas oficiais de preço. E ainda, toda vez que o estado faz uma parceria público privada, a gente tem um relatório que chama “velho formani”. Esse relatório, ele mostra que essa opção de investimento, ela é a mais benéfica para a população.

Então a gente compara isso com, por exemplo, o estado fazendo a obra ou, por exemplo, o estado contratando alguém para fazer a obra e depois o estado operando. Então, nesse relatório a gente consegue demonstrar que essa é a solução mais vantajosa para a população. É sobre a deposição dos sedimentos. Aqui é importante falar que algo que foi exigido no termo de referência da Cetesb que não foi feito em 2014, foi um estudo, se os sedimentos ali do estuário, eles têm alguma contaminação ou não, para que a gente faça destinação correta.

Então a gente tem o PDO da autoridade portuária, que é um polígono que está num convênio do governo estadual com o governo federal para utilização daquela área para a deposição desses materiais. Mas assim que sair o resultado dessa coleta que a gente vai fazer do material, se encontrado algum material com algum tipo de contaminação, a gente vai ter uma destinação específica para isso.

Sobre as comunidades tradicionais. E aqui eu gostaria de falar principalmente sobre a região do mangue. É uma região que é...uma preocupação muito grande da equipe da Cetesb. Então, desde o começo a gente vem conversando com ele sobre isso e a necessidade da gente manter o mangue, comunicando com relação à água, né? Então a gente não quer fazer uma via que isole uma parte do mangue, aquele mangue resseque e a gente sabe da importância do mangue para o controle de variação de maré e a importância para os pescadores da região. Então isso a gente está conversando de perto hoje, a gente visitou a área, a gente viu o tipo de vegetação, quais são as preocupações que a gente tem pro local. Então essa parte lá está sendo bem tratada pela Cetesb e a gente está com muita preocupação com relação a isso. É com relação ao pedágio para motos, a moto vai pagar metade do valor da tarifa de veículos, né? Então, se a tarifa é 6,15 da moto, seria a metade de 6,15. Não vou fazer a conta de cabeça agora, mas a metade de 6,15.

Sobre a licença de instalação, a licença de instalação, ela vai ser realizada pelo futuro concessionário. Então, pra PPP, gente faz a licença prévia. Por quê? Porque como uma obra que nunca foi feita no Brasil e essa tecnologia ainda não chegou aqui, né? Então a gente não tem empresas brasileiras que, por exemplo, fazem o transporte, imersão dos módulos.

Para os investidores fora do país é importante que a gente já tenha um estudo, que fale que dá para executar a obra. Então, assim, é difícil a gente atrair essas empresas especialistas para realizar esse tipo de obra se a gente não tem nenhum estudo demonstrando que aquilo é viável sócio ambientalmente.

Da minha parte é isso, eu vou pedir para Ana complementar os pontos.

01:56:59 Ana Maria

Bom. Agradecendo muito a todas as falas, porque eu acho que todas levantaram aspectos que são muito pertinentes. É o espaço de tentar resumir em 30 minutos o que está consolidado no EIA e vários meses de trabalho é um desafio. Então eu me desculpo se eu não conseguir abarcar todos os temas, você acaba fazendo uma seleção. A gente tenta trazer algum material, mas realmente em uma audiência pública é muito bom para você levantar os temas que são objeto de demanda, de mais informações e detalhamento, mas não necessariamente a gente consegue resolver todos aqui. Então essa questão da mobilidade e a questão das interferências nos usos atuais. Eu acho que as falas aqui confirmaram o que é a percepção da equipe. É exatamente o ponto central, o desafio da engenharia, da viabilidade de engenharia do túnel, ele está mais ou menos equacionado. O problema é justamente solucionar a questão da mobilidade. E essas interferências e mobilidade o resultado tem que ser um projeto que seja um benefício para todos, diretamente afetados, mas para toda a comunidade que continua.

Então, os principais interlocutores, que são o município e os representantes dessas comunidades, eles estão participando, eles têm buscado se manifestar, continuarão participando no projeto e estão levantando questões que têm que ser paulatinamente detalhadas.

Aquilo que é colocado no EIA e o resultado dessas consultas e outras consultas que chegarão à Cetesb depois que termina a audiência, porque quem não tá aqui, muitas vezes vai se manifestar no processo. Tudo isso vem para a equipe e será analisado e vai ter uma resposta e uma busca de soluções. Então, de facto, é um projeto que, como ele é de grande impacto, ele precisa de muita gente, está pensando, contribuindo e tentando equacionar.

Então, eu acredito que nós estamos no caminho correto. E essas questões da desapropriação, em momento algum se cogita algum tipo de remoção sem a garantia do direito de uma habitação, inclusive em melhores condições, existem não quis generalizar, mas existe uma quantidade muito grande de habitações sub normais que essa população precisa ter condições habitacionais melhores.

E isso tem que ser feito. E existem proprietários antigos que tem que ter a possibilidade de opções de mudança, que eles possam reproduzir as condições de vida que eles já têm, com valores justos, num processo transparente em que eles também tenham algumas opções para poder escolher.

E então, esse processo de tratar as questões de reassentamento, indenização de uma maneira muito mais humana, é uma coisa irreversível que já começou nas últimas grandes obras e que vem sendo exigido dos empreendedores em todos os processos de licenciamento ambiental.

E é necessário. Então é uma coisa que está registrada a preocupação de vocês e a mesma preocupação posso garantir da equipe também que está envolvida em tentar detalhar isso ao máximo. Eu só tenho em nome da equipe, a agradecer todas as contribuições. Elas estão anotadas. As que virão também serão consideradas e tentar ir melhorando cada vez no detalhamento do projeto cada vez mais para atender a todas as esses impactos que foram percebidos.

Eu acho que a questão do projeto em si, a Raquel já varreu todas as questões. Eu não. Eu só tenho a agradecer a participação e encerrar por enquanto aqui. Muito obrigado.

02:01:43 Anselmo

Muito obrigado, Ana. Agora vou passar aqui para Mayla Fukushima, Cetesb.

02:01:53 Mayla Fukushima

É importante é esclarecer os próximos passos, não é? Como eu falei no início, é a fase do licenciamento prévio, é a fase mais importante do de todo o processo de licenciamento. E a audiência pública é uma das etapas em que o órgão ambiental colhe todas as contribuições, sugestões e pontos de atenção para fazer um licenciamento que atenda ao máximo possível a todas as apreensões não é e preocupações da população como um todo.

É as contribuições de hoje, assim como as contribuições de ontem, estão sendo juntadas nos processos. Audiência é gravada e transcrita, né? É e toda essa documentação, assim como outras contribuições que vierem, é a ser juntadas e encaminhadas ao Consema. O Consema vai encaminhar isso para Cetesb a gente, Cetesb, vai juntar essa documentação no processo de licenciamento e vai continuar na análise.

Com essas contribuições, a Cetesb vai fazer alguns questionamentos com base nessas contribuições, né? A Cetesb vai juntar e vai fazer esses questionamentos ao empreendedor e a equipe é que elaborou EIA/Rima, né? Solicitando alguns esclarecimentos e algumas informações complementares.

Depois que o empreendedor responde a essas contribuições e outras dúvidas que surgirem durante a análise do processo de licenciamento. Se a Cetesb conclui pela viabilidade ambiental do projeto, então é emitida a licença prévia. A licença prévia então ela vai estabelecer uma série de condicionantes para todos os impactos que foram identificados, se foram discutidos no processo de licenciamento. E vai exigências é como especialmente detalhamento daquelas medidas de mitigação, medidas de compensação, que devem ser atendidas, então, nas próximas fases.

Se essas exigências, especialmente os detalhamentos dessas ações, detalhamento de projeto, forem atendidos, é para a fase de LI, da de obtenção da LI, a Cetesb então conclui a análise e é emitida então a

licença de instalação. Então, nessa fase em que estamos na fase de LP, a gente está avaliando a viabilidade ambiental do projeto.

Mas quando que começa a obra? A obra pode começar, se o empreendimento for viável, só após a obtenção da licença de instalação. Hoje, a gente está na fase de análise para obtenção de uma licença prévia, né? Depois da obra, né.. de todo o período de obra, a Cetesb vai fiscalizar a gente vai acompanhar o atendimento das exigências, fazer as inspeções. E concluída essa fase de obra e atendidas todas as exigências das fases anteriores, o licenciamento, então a Cetesb conclui a análise emitido um parecer que subsidia a emissão da licença de operação.

Mesmo na fase de operação, a Cetesb também faz inspeções, faz é, acompanha os monitoramentos que são exigidos também é nesse processo.

É, então a Cetesb faz um monitoramento e a fiscalização contínua do processo, né? Do projeto. Então, depois que emitida LO, a gente também acompanha a operação e atendimento de algumas exigências que ficaram então para a fase de operação. Como o Anselmo falou, a gente tem um prazo para encaminhamento, né? Vocês têm um prazo para encaminhamento das dúvidas, sugestões, mas eventualmente, aquilo que vier depois também a gente vai considerar sim no processo de licenciamento para subsidiar a análise da equipe.

Obrigada. E eu só tenho a agradecer também as contribuições que foram muito importantes e ricas nesses 2 dias. A equipe está aqui também para acompanhar essa discussão e muito obrigado a todos pela participação e contribuições.

02:06:08 Anselmo

Muito obrigado, Mayla, muito obrigado a todos os presentes. Só cumprindo até para a gente acrescentar que a legislação brasileira atualmente é recepcionada pela Constituição Federal, ela consagrou esse caráter participativo no processo de licenciamento com impacto ambiental na construção da viabilidade ambiental, né? Então isso é uma etapa extremamente importante, até mesmo para se colher argumentos a colher fundamentos e contribuições para a melhoria do processo, que ainda está em fase de construção de análise e de cooperação. Então é muito importante. Lembrando que o diálogo ele não termina aqui e tampouco começou aqui também, né? Já é fruto de muito tempo aqui. Então isso aí a gente sempre tem incentivado. Tem acompanhado a Secretaria de Parcerias em Investimentos pela Raquel, vendo que ela está fazendo, buscando fazer esse contato com os diversos atores. E dito isso, gostaria então, portanto, já chegando aqui no finalmente o Consema, ele possui um regramento específico, alguns requisitos mínimos para a realização da audiência pública, tanto de convocação, divulgação, e isso foi devidamente efetivado, não só para essa audiência, mas também para audiência anterior. Então isso é importante atestar.

E aqui, cumpridos devidamente, todos os ritos. Gostaria então, portanto, de agradecer a todos que estiveram aqui presentes, agradecer aqui todas as pessoas das equipes de apoio, Laura, Bianca, também o Shamash, Marcelo Souza, que está online, também o Cristiano Correia, todas as equipes que estiverem empenhadas aqui das prefeituras de Guarujá e também de Santos e a todos os munícipes aqui do Guarujá, por ter nos recepcionado aqui.

Pelos oportuno trazer esse debate aqui pro município. Então e dito isso, agradeço a todos os presentes e declaro encerrados, portanto, os trabalhos da audiência pública.

Tenham todos uma ótima noite, um bom retorno.