

## 103ª REP CONSEMA

**00:03:48 Naiana Lanza:** Bom dia a todos e a todas. Jonatas, subsecretário Cristiano, que está chegando aqui. Conselheiros e conselheiras, demais amigos que nos acompanham presencialmente e pela internet. Tendo sido verificado quórum, a mesa declara abertos os trabalhos da Reunião Extraordinária nº 103 do Plenário do CONSEMA, que tem pauta conhecida, distribuída no prazo regimental. Informo que a transmissão ao vivo dessa reunião pode ser acessada no YouTube da Secretaria, na “@semilsp”. Além disso, a presente plenária ocorre na sala de reuniões do CONSEMA, o Plenário Professor Paulo Nogueira Neto, e também por meio virtual, através de videoconferência. Hoje, então, passamos agora ao expediente preliminar. Hoje não teremos aprovação de ata porque não deu tempo da gente fazer em função da última reunião, que foi na semana passada. Então, a sugestão é que aqui a gente entre direto no ponto de pauta do dia, que seria a apreciação do parecer técnico sobre o Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto ao Meio Ambiente do empreendimento Implantação do Túnel Imerso Santos-Guarujá, de responsabilidade da Secretaria de Parcerias e Investimentos do Estado. Então, como será a dinâmica? Jonatas, gostaria de fazer uma fala antes da gente iniciar? Passaremos então a ter uma apresentação da Raquel, pela Artesp, e posteriormente uma apresentação da Consultoria sobre o estudo. Então, convido a senhora Raquel para fazer uso da palavra. Por favor, se puder ir à púlpito eu agradeço.

**00:06:00 Raquel França Carneiro:** Boa tarde a todos. Então aqui dá uma visão geral do projeto. Então, hoje, o túnel Imerso Santos-Guarujá é uma parceria público-privada. A gente tem um contrato de parceria público-privada, que está já publicado e republicado. Então, a gente tem os entes que estão trabalhando nesse projeto, o Governo do Estado de São Paulo, representado pela Secretaria de Parcerias e Investimentos, a Artesp, Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo, e pelo Governo Federal, a gente tem o Ministério de Portos, Antaq e o Porto de Santos. Então, aqui um histórico do Licenciamento Ambiental. Em 2014, o projeto antigo da Dersa teve uma Licença Ambiental emitida. Essa Licença se encerrou, então o Estado não pediu uma renovação dessa Licença, então a gente iniciou um novo projeto para emissão de uma Licença Prévia. Em 2023, a gente retomou esse processo junto à CETESB. Em 2024 a gente teve o protocolo do EIA e do RIMA. Em outubro de 2024, a gente realizou audiências públicas tanto em Santos quanto no Guarujá. Em outubro também a gente teve a vistoria da CETESB, e a partir dessa etapa, com as contribuições da audiência pública, foram feitas alterações no projeto. Então, aqui um pouco do contexto da região. Acredito que todo mundo conhece a região de Santos e do Guarujá. Então, hoje a travessia é realizada por meio da Rodovia Cônego Domênico Rangoni, que tem mais ou menos uns 43 quilômetros, ligando o Santos e o Guarujá. E a gente também tem a utilização de balsas do DH e catraias ligando as duas margens. Então, o projeto da travessia seca é um projeto que vem sendo discutido pelo Estado há muitos anos. Então a gente teve alternativas locais, então foram estudadas sete posições possíveis para essa implantação de uma ligação seca entre Santos e o Guarujá, que são essas alternativas aqui de A até G. Então, para cada uma das alternativas foi feito o estudo de solução de engenharia e também um estudo de mobilidade. Então, esse estudo de mobilidade elaborado pelo Estado de São Paulo, por volta de 2011 até 2015, teve muita discussão com relação ao atendimento das demandas das viagens atuais e futuras. Então, foi escolhido o ponto de travessia o ponto E, que atende tanto as viagens de veículos mais leves, pedestres e ciclistas localizados aqui na Ponta da Praia, como também um pouco do tráfego de veículos pesados que se situa mais ao norte do canal. Escolhendo-se o ponto de travessia, a próxima discussão foi qual a solução de engenharia

para esse ponto. Então, o que a gente tinha de possibilidades? Poderia ser um túnel ou poderia ser uma ponte. Então, nesse ponto, a gente tem uma restrição da Base Aérea de Santos, que fica ali no Guarujá. Então, para a gente ter uma ponte que permitisse que os navios passassem por baixo, mas mesmo assim ela respeitasse o limite do aeroporto, seria muito difícil. Então, essa estrutura da ponte foi eliminada como uma solução de engenharia. E quando a gente fala da eliminação da ponte e a solução do túnel, a gente tem duas opções de construção de túnel: ele pode ser escavado ou ele pode ser um túnel imerso. Então, a solução do túnel escavado é aquela solução que a gente está mais acostumado, que é usada em metrô, por exemplo, que você tem, por exemplo, um tatuzão furando a terra. E por que essa solução em Santos não foi a melhor? O solo em Santos é um solo muito pobre em termos de resistência. Então a gente vê pelos prédios em Santos, que até se mexem ali, então assim, é um solo mole, numa profundidade de mais ou menos uns 50, 60 metros. Então, para essa solução, a gente não teria uma estabilidade geotécnica suficiente para que eu conseguisse fazer essa perfuração, e nas pontas aqui eu teria que fazer uma solução de vala e depois fechá-lo. Então, o túnel tem que ser muito mais profundo e com um impacto muito maior nas cidades em termos de inclusão dessa infraestrutura na mancha urbana. A outra solução é um túnel imerso, então, o túnel imerso é muito bom para áreas que a gente tem um solo pobre, porque quando você faz uma estrutura de concreto e você vai mergulhar esse túnel para colocar no leito do canal, a água gera uma pressão hidrostática, então ela ajuda a aliviar o peso desse concreto num solo de resistência pobre. Então, essa solução do túnel imerso é usada no mundo há quase 100 anos, então a gente tem túneis imersos, de estrutura metálica, de estrutura de concreto. Por exemplo, na Holanda, eles têm mais de 40 túneis imersos. A Argentina tem um túnel imerso. Então, é uma solução muito nova para o Brasil, mas que os outros países já utilizam bastante. E essa foi a alternativa de traçado proposta no EIA. Então, quando a gente protocolou o EIA, essa era a alternativa de traçado, depois a gente mostra aqui com mais zoom como estava na região de Santos e como estava na região do Guarujá. A grande mudança para o projeto da Dersa seria essa conexão com a Cônego, então, seria essa conexão aqui em amarelo. Isso porque o projeto da Dersa, ele se conectava no Guarujá, aqui, então ele tinha uma alcinha que se conectava nas últimas ruas ali do Guarujá. E o que isso causava? Isso causava uma distribuição dos veículos pesados nas ruas da cidade. Então, a prefeitura do Guarujá fez um pedido para que fosse estudada essa solução, para que não passasse esse fluxo de veículos pesados pela cidade, então foi pensada nessa interligação. A gente também, respondendo a diversos questionamentos da CETESB, a gente fez um estudo um pouquinho mais aprofundado de solução tecnológica, da localização desse traçado. E aqui uma das mudanças que a gente teve da consulta para a versão que a gente publicou por último para a CETESB, foi a alteração do traçado na área de Santos. Então a gente estudou diversos traçados que foram surgindo entre 2015 até 2023, então foram surgindo alguns traçados. A gente estudou todos eles e verificou impossibilidades técnicas de execução desses traçados. Então, o que foi proposto seria essa alternativa aqui, que a gente utilizaria um binário para tentar reduzir o número de desapropriações. Após a realização das audiências públicas, o que foi realizado no projeto foi essa alteração para um projeto que utiliza uma super quadra. Então, o que foi pensado aqui seria principalmente a gente isolar o canteiro de obras, então não ter uma interferência grande com as edificações que ficam ali no entorno, até porque a gente sabe que em Santos a maioria das edificações não tem fundações profundas que garantam uma estabilidade quando você está mexendo no solo do entorno. Então, essa foi uma alteração que a gente fez no projeto pós consulta pública. A configuração da seção transversal do túnel é algo que é fixado também. Então a gente tem três faixas de rolamento por sentido, sendo que a faixa interna vai ter o trilho do VLT, então isso também está no contrato da PPP. A gente tem uma

galeria central, que é essa galeria aqui no meio, que ela passa tanto pedestres quanto ciclistas. Essa galeria é uma exigência para túneis imersos, porque a gente precisa de uma rota de fuga no caso de incêndios, então ela é uma galeria pressurizada para que não entre fumaça no caso de incêndios. E, além disso, a gente tem uma porta a cada 100 metros para que, num caso de emergência, as pessoas consigam utilizar essa galeria central como rota de fuga. Além disso, aqui em cima a gente tem uma seção para dutos e cabos, então a gente vai passar ali o cabo da Usina de Itatinga por essa galeria. Aqui um detalhe, um pouco do processo construtivo. Então, como funciona a tecnologia de um túnel imerso. Então, o que acontece? No estuário de Santos vai ser cavado uma trincheira, então essa trincheira é toda estudada para ter uma estabilidade dos taludes. Depois disso, no local, que é uma doca seca, a gente tem todas as formas e a concretagem dos elementos, então a gente tem como se fossem caixas de concreto. Ela é feita com uma casca mais espessa para que lhe seja possível a sua flutuação. Então, quando a gente termina de concretar esses módulos na doca seca, a gente inunda essa doca. Então, pela densidade dos elementos, esses elementos, eles flutuam. Eu amarro barcas nos elementos que carregam eles para o local onde está a trincheira. E dentro dos elementos a gente tem piscinas. Então essas piscinas a gente joga a água, o elemento, ele vai ficando mais pesado, vai descendo e por fim, a gente coloca ali na trincheira que foi escavada. Por último, a gente coloca toda a parte de travamento lateral com uma mistura de solo própria e em cima a gente coloca mais ou menos dois metros de rachão para a proteção do túnel, no caso de âncoras ou navios que possam afundar em cima do túnel, então tudo isso é considerado no projeto. O programa de parcerias prevê uma parceria público-privada, ou seja, o Estado de São Paulo e o Governo Federal realizam um aporte de recursos. Esse aporte de recursos está estimado em 5,13 bi. Então, metade vem pelo Estado de São Paulo, metade pelo Governo Federal. As obras aqui são realizadas do ano dois ao ano cinco. Então ele tem o primeiro ano para otimização do projeto, ele já consegue começar a realizar alguns serviços. No ano seis, a gente tem o início da cobrança de pedágio, que seria por meio de pórticos com o mesmo valor da balsa. Então a balsa, que é 12,30 por um sentido, seria 6,15 em cada um dos sentidos. E, além disso, a partir do início da operação, o Estado de São Paulo realiza um pagamento de uma contraprestação pública que está estimada em 438 milhões por ano. Então, o critério para ver quem vai ser o parceiro privado que vai ganhar esse contrato de concessão vai ser o maior desconto na contraprestação pública, se zerada no aporte público. Então aqui é só um início, uma visão geral do projeto. Agora eu vou chamar a consultoria para a gente explicar um pouquinho melhor sobre o Estudo de Impacto Ambiental, a parte que a gente considerou de todo o estudo no mangue, toda a parte de vegetação. Por favor, obrigada.

**00:18:12 Naiana Lanza:** Obrigada, Raquel.

**00:18:17 Gabriel Rigoni (FIPE):** Boa tarde a todos. Sou o Gabriel, sou da empresa FIPE, representando quem elaborou os estudos ambientais. Nós vamos apresentar aqui para vocês os próximos slides. Essa é a localização geral, a Raquel já falou. Os dois municípios principais do estudo, Santos e Guarujá. O objeto do Licenciamento, como a Raquel descreveu, é o túnel imerso com a principal mudança com relação ao projeto original da Dersa, de 2014, a incorporação, principalmente na faixa destinada ao serviço do VLT. Então, na questão de melhoria do projeto com relação à mobilidade urbana, isso foi um grande passo do projeto. Os acessos urbanos, tanto em Macuco quanto em Vicente de Carvalho, complementando o projeto. A interligação, que também é a parte nova do projeto, com dois quilômetros de extensão, e os demais de difícil acesso a pedestres e ciclistas. Então, esse é o objeto, os principais elementos do projeto. No EIA, a gente caracterizou todas as áreas de influência e

foram três principais: As áreas de influência indireta, que são os municípios; Na parte biótica e no meio físico, foram as bacias hidrográficas, então os limites das bacias e sub-bacias; E também incluímos o polígono de disposição oceânica, que vai ser uma área muito importante do projeto, vai ser toda a área destinada da escavação que eu vou explicar um pouquinho mais lá na frente. A área de influência direta, então foram feitos todo o mapeamento a partir de 300 metros do limite do projeto. Então, avaliando todas essas questões no entorno principal do projeto. E a área diretamente afetada que a gente chama é a área em si da intervenção, dos acessos, do túnel. Então, cumprindo o Termo de Referência da CETESB, a gente passou por todos esses elementos que vão desde análise de terrenos, qualidade da água, qualidade do ar, ruído, vibração, patrimônio espeleológico, paleontológico, risco com áreas contaminadas. Então, tudo isso fez parte do levantamento do meio físico. A principal característica lá da região em termos de meio físico, como a Raquel falou, é a questão dos solos moles. Isso, de fato, foi um aspecto relevante, inclusive a escolha do tipo de projeto, que foi o túnel imerso em relação a outras alternativas tecnológicas. E aqui a gente quer chamar a atenção, que foi uma atualização importante desde do EIA, quando foi feito o estudo, haviam sido feitas três coletas de água e de sedimento e, posteriormente, inclusive para subsidiar o Plano de Dragagem, que é justamente conhecer de fato qual é a condição da área que vai ser escavada, foram feitos 12 pontos de amostragem, e 32 amostras coletando o sedimento para ver a situação de sedimento. E o resultado mostrou que todos eles estão abaixo dos parâmetros físico e químicos estabelecidos pela CONAMA 454, que é a legislação de referência. Então, com isso, todo o material escavado da onde vai ser assentado o túnel, ele vai poder ir então para o polígono de exposição oceânica, que é uma área que já é utilizada pela Autoridade Portuária de Santos. É uma área licenciada, já tem Licença de Operação emitida, uma área monitorada. Então essa foi a solução para o envio do material. Aqui a gente deixou até para, a título de comparação, o volume esperado dragado é por volta de 2 milhões de metros cúbicos, numa mobilização para a obra. Mas quando comparado com o volume anualmente dragado pela PS é da ordem de 4 milhões. Então, vai ser uma intervenção pontual e que tenha a destinação adequada, sem risco. Aqui, em relação ao meio biótico, acho que vale lembrar que existe um contexto de Unidades de Conservação. O projeto está localizado, na verdade, na zona de amortecimento, principalmente no Parque Estadual da Serra do Mar e o Parque Estadual Xixová-Japuí, e uma sobreposição com a APA Serra de Santo Amaro. E como faz parte do processo de Licenciamento, a Fundação Florestal foi consultada, ela avaliou o projeto, também fizemos reuniões e ela emitiu parecer favorável à continuidade do Licenciamento. Aqui, outro levantamento que eu vou falar lá na frente, principalmente da área, na parte do meio biótico, a área de vegetação. Então aqui a gente tem a solução, que foi encontrada para interligação com a Cônego Domênico. Foram feitos levantamentos e mapeamentos do uso do solo nessa região. É uma região já altamente antropizada. Tem alguns fragmentos de mangue que nós levantamos, mas a solução que foi dada foi justamente o aterro com ligação de drenagem para permitir o fluxo na área de manguezal, que a gente vai mostrar daqui a pouco. Então aqui é a caracterização da área, foi feito todo o mapeamento da região. Então, na verdade, o que você tem é por volta de 16% de vegetação nativa e o resto, de fato, já são áreas já antropizadas. E a solução, vou falar um pouco mais lá na frente, dando foco na questão do mangue. No meio socioeconômico, nós também varremos todos os requisitos de avaliação de Zoneamento Municipal, a questão da caracterização das áreas no entorno, e aqui a gente chama a atenção para dois pontos. Primeiro, a questão da ausência de bens tombados pelo IPHAN. O IPHAN foi consultado e, da mesma forma, também foi aberto um processo de Licenciamento. Já foram feitos estudos e não foi identificado nenhum vestígio arqueológico também. Então, essa etapa com o IPHAN também está em andamento. A área também tem

algumas edificações tombadas pelo Conselho CONDEPASA, ele também foi consultado e também se manifestou favorável ao empreendimento. Então, esses são os dois principais pontos. Em termos de impacto, para avaliar esse projeto e a condição dele na região de interesse, foram avaliados 46 impactos, sendo um na fase de planejamento, 34 na fase de implantação - de fato, estão concentrados na fase de implantação, e 11 na fase de operação. E as medidas mitigadoras para poder controlar e compensar os impactos foram agrupados em 17 programas, a gente vai explicar um pouquinho aqui. Então a gente focou aqui em alguns impactos principais. O primeiro deles é a questão da redução da cobertura vegetal, de fato, a interferência no mangue. Então, lá no EIA, o que a gente discutiu é que você, primeiro tem, quando faz uma intervenção numa área, primeiro é ter todo o controle, o programa de controle da supressão da vegetação, toda a parte de resgate de fauna e flora, a fim de evitar impactos na área de intervenção, tem a questão do plantio compensatório, vou explicar ali também as proporções do plantio, a compensação e também, como sugeriu a CETESB, como contribuição, manter reuniões, também com representantes da comunidade, para avaliar esses impactos no manguezal. Acho que o principal ponto aqui que ficou, ainda que nós vamos ter a interferência no mangue, essa interferência vai ser avaliada na próxima etapa do Licenciamento, principalmente sobre a viabilidade da continuidade desse fragmento e, caso isso não seja viável, tenha algum impacto identificado, toda a área será compensada. Isso é um ponto que foi uma contribuição da CETESB, isso deverá ser atendido na próxima etapa. Aqui a gente fala, como eu falei, da compensação. Isso aqui é o cálculo estimado da intervenção. Então, nós estamos aí, para atender tanto a legislação estadual quanto às legislações municipais, a gente está com fatores de compensação que vão de 2,5 a 6 vezes a área suprimida, então, é um dos fatores, o quanto de área que vai ser implantada em relação ao que vai ser suprimido. Então, fatores de 2 a 6. Então, aqui a gente traz a atenção da solução de engenharia dada para a área do mangue. Aqui, a proposta é fazer, de fato, um aterro de sobrecarga sobre a área do mangue, e instalar sistemas de drenagens e galerias que vão justamente garantir esse fluxo entre as áreas do mangue, entre os dois lados da pista. A ideia é garantir a conectividade faunística também, com a implantação de passagens de fauna, também em dois pontos, e aquilo que foi recomendado pela CETESB, que é avaliar ao longo dessa fase de estudo a viabilidade dos mangues, e se não for viável, aí fazer a compensação, então acho que isso foi a solução que fechou para minimizar os impactos nessa área. Aqui é só um detalhe de como vai ser feito. É um aterro que vai estar na área de mangue. Esse aterro se assenta, embaixo dele vão ter tubos. São um conjunto de oito tubos, que é justamente para garantir a permeabilidade da água e garantir o mangue. Aqui também, como compensação, vale lembrar o valor de referência de até 0,5% dos custos. É a lei do SNUC. Então, com o valor de referência de, por volta de 4,6 bilhões, até 0,5% disso vai ser destinado a ações de conservação nas Unidades de Conservação da área de influência. E aqui nós temos as três Unidades, que é a APA da Serra de Santo Amaro, Parque Estadual da Serra do Mar e o Parque Estadual Xixová-Japuí. Aqui há um outro impacto que nós levantamos, é a questão da desapropriação dos imóveis e o reassentamento de atividades. Aqui, o que o Eia previu, complementado pelas recomendações da CETESB, é ter um programa de desapropriação e realocação de população e atividades afetadas. E esse programa vai ter uma série de atividades e a ideia é fazer uma avaliação dos imóveis afetados, fazer a avaliação com base nas normas técnicas, com base também em normas internacionais de referência, como o padrão do Banco Mundial para reassentamento de involuntários. E ainda mais uma complementação, que é o subprograma de Gerenciamento do Impacto em Atividades Econômicas. Foi sugerido pela CETESB, no seu Parecer Técnico, para complementar o programa de desapropriação. A outra recomendação da CETESB é a implantação de plantões sociais, que são aquelas áreas avançadas, próximas a área de

intervenção, instalação de conselho socioambiental e canais de comunicação presenciais. Então, tudo isso vai ser incluído nas atividades do futuro concessionário. Então, aqui a solução das superquadras, gerando aqui 70 imóveis no levantamento e também o lado do Guarujá, que também vai ter uma intervenção em 717 pontos. E lá no Guarujá também já existem iniciativas e programas. Enfim, ali também vai ser uma área de atuação. Outro impacto aqui que a gente chamou a atenção, é a questão dos riscos, principalmente a questão do risco climático, foi outro ponto importante. A gente levantou isso aqui, lá, quando nós falamos da questão dos acidentes ambientais, alagamentos e riscos relacionados à questão climática. Então, o primeiro ponto é que o próprio Plano Básico Ambiental da fase posterior prevê o Programa de Adequação Ambiental do projeto, e esse programa é justamente para detalhar o projeto executivo e ele já contemplar ações de resiliência, ações para mitigar e se preparar para os eventos climáticos extremos que eventualmente ocorrer. Fora isso, lembrar que o contrato de concessão para essa obra, ele prevê cláusulas específicas para eventos climáticos extremos, prevê uma análise de risco no começo do projeto e uma atualização anual dessa análise de risco e planos de ação para resiliência climática. Então isso é um ponto importante. Fora isso, o EIA aborda o PGR e o PAE, o Programa de Gerenciamento de Riscos e o Plano de Ação de Emergências, então, é mais um programa para atuação nas questões emergenciais. O Programa Carbono Neutro, então, a ideia é que essa operação também seja neutralizada. Então, isso também é uma exigência do contrato de concessão, e toda a parte de comunicação social. Aqui está um resumo dos programas, dos 17 programas e todas as medidas mitigadoras previstas. E aqui é um conjunto de todas as ações que a CETESB recomendou para a próxima fase nesse slide. Então, tem desde o Programa de Relacionamento Institucional com as prefeituras, justamente sabendo que é uma obra de interferência urbana. Então, o contato com o empreendedor é importante, com as prefeituras, manter isso sempre. Monitoramento de recalques e subsidências, uma outra recomendação da CETESB, para que seja feito isso ao longo da fase de obras. A questão de interferências a áreas contaminadas. O subprograma de gestão de incômodos à população lindeira, porque justamente a obra ocorre em área urbana, então essa é uma preocupação, como eu falei. Programa de gerenciamento de tráfego e fluxo de pedestres, então, outra medida, pensando justamente na interferência ali nos bairros do entorno. Comunicação Social. Então, aqui tem uma série de novas recomendações que vão para o processo de Licenciamento, encontros técnicos para falar com os gestores das Unidades de Conservação, monitoramento de atropelamento de fauna, depois para a fase de operação. Então, essas são as recomendações da CETESB. E aqui ainda, todas as instituições que ainda serão intervenientes no processo para a fase de Licença de Instalação, na ideia de que esse processo de parceria e de ouvir para chegar no projeto, essa é a ideia também nessa fase. Então, a gente chega na conclusão com esses programas, essas medidas complementado com tudo o que a CETESB incorporou no parecer para a próxima fase, o balanço é positivo, principalmente nós estamos falando do túnel com uma contribuição para racionalizar o sistema de transporte urbano, a integração com o VLT. Então isso é uma grande melhoria do projeto. Então, o balanço foi positivo. Acho que é isso. Agradeço.

**00:34:18 Naiana Lanza:** Muito obrigada, Rafael. E passamos então agora a fala dos conselheiros. Quem gostaria de fazer uso da palavra para eu ir registrando aqui? Então temos aqui o Missaka, a doutora Tatiana, o Sanseverino e o Manara. É isso, esqueci alguém? Crepaldi. Ok, então é isso. Então, passamos a palavra primeiramente ao conselheiro Missaka.

**00:35:20 Eduardo Missaka:** Boa tarde a todos. Parabéns pela apresentação. Eu queria fazer alguns questionamentos mais como engenheiro e como curioso também, tá certo? Quando

vocês falaram das alternativas possíveis lá, vocês falaram na ponte e no túnel submerso, certo? E a outra alternativa, ou seja, da ponte vocês eliminaram por causa do raio do aeroporto lá, né? Que, na verdade, nem é um aeroporto, é uma base aérea. Não sairia mais barato você mudar a base aérea de lugar do que investir-se 7 bilhões? Então, essa é a primeira questão. A segunda é a seguinte: quando você fala na travessia, ou seja, o projeto que vocês definiram de túnel, eu só não concordo em falar assim: Olha, você tinha duas alternativas. Eu não tinha duas alternativas, porque o processo executivo, ele é definido pela geologia, primeiro. Então, lá era impossível você escavar, porque aquele solo eu conheço bem, é um colóide, aquilo ali é uma gelatina. Então, uma obra de altíssimo risco, na minha opinião. A terceira pergunta é o seguinte: o leito de assentamento da peça pré-moldada, pela foto que vocês mostraram é uma *draga hopper*. Essa draga é uma draga que opera longitudinalmente no canal, e a seção do túnel é transversal. Então eu gostaria de saber como é que vocês vão fazer a geometria desse corte?

**00:36:56 Naiana Lanza:** Conselheiro, só um segundo que o pessoal online não está ouvindo. Então vou pedir sua gentileza para a gente ajustar aqui as questões técnicas. Vocês estão ouvindo, pessoal que está online ou continua com problema no som?

**00:37:17 Carlos Sanseverino:** Os conselheiros que estão aqui acompanhando, o Ministério Público, a OAB, não dá. Tem que voltar a fala, nós não estamos ouvindo nada.

**00:37:25 Naiana Lanza:** Perfeito. Agora, tudo ajustado. Desculpa, conselheiro. Se puder repetir, por gentileza. Agradeço.

**00:37:41 Eduardo Missaka:** Tá bom. A primeira questão era um estudo de alternativas. Se falou em ponte e se falou em túnel, né? E a ponte foi eliminada por questões de interferência com o tráfego aéreo do aeroporto. E a minha pergunta é: não sairia mais barato mudar o aeroporto de lugar? Que, na verdade, nem é o aeroporto, é uma base aérea. Esse foi o meu primeiro questionamento. O segundo foi: quando se falou da escolha da metodologia executiva do túnel. Falaram em duas alternativas. Eu não concordo, até porque a metodologia é definida pela geologia lá, e aquela geologia não permite a escavação, ou seja, com o NATM, ou seja, execução através de túnel, teria que ser essa alternativa de assentamento dessas peças pré-moldadas, né? A terceira questão minha é na execução da escavação para assentamento dessas peças pré-moldadas. A foto que vocês mostraram na apresentação é uma *draga hopper*, que ela opera longitudinalmente ao canal, e essa travessia é transversal. Então eu queria saber como é que foi feito isso. E a quarta pergunta: vocês falaram em dispositivos de segurança para mitigação de riscos. Esses dispositivos levaram só em conta as questões ambientais ou operacionais também? Porque a gente não pode esquecer que toda essa obra vai estar sendo executada com o movimento do maior porto do país. Não é só navio que passa lá, tem rebocador, tem vários tipos de embarcações que estão passando lá. Então, basicamente era essa colocação que eu queria fazer, tá?

**00:39:29 Naiana Lanza:** Obrigada, conselheiro. Peço desculpas pela falha técnica aqui. Seguimos então, aqui, ainda no plenário, a doutora Tatiana.

**00:39:42 Tatiana Serra:** Obrigada. Tem um ponto crucial do Ministério Público, eu acho que é por isso que eu pedi a melhor explanação desse importante projeto para o Estado de São Paulo, e aí parabênizo já pela apresentação, porque eu acho que é um momento em que a gente pode avançar na discussão dos Licenciamentos envolvendo Eia Rima de grandes



empreendimentos, a exemplo do Túnel Santos-Guarujá. E um ponto que eu trago aqui como sendo interlocutor até dos colegas da Baixada Santista, a doutora Flávia, doutor Carlos, é a preocupação com o diagnóstico climático. Até peguei aqui o que foi exposto no slide, da avaliação existente, do ponto de vista climático, em relação ao risco de acidentes ambientais relacionados a incêndios, problemas na ventilação, alagamentos e vazamentos de produtos perigosos. Então, ao que me parece, é que há sim aqui uma preocupação com os riscos do ponto de vista da operacionalização, quando há uma série de outros, que eu trago aqui da nossa preocupação, e se isso foi considerado por ocasião do Estudo de Impacto Ambiental. Nós temos claro que essa avaliação do impacto climático ela tem fundamento não só em normas internacionais, mas tanto de legislação nacional como do Estado de São Paulo. Hoje de manhã nós tivemos reunião aqui nesse mesmo plenário do Conselho Estadual de Mudanças Climáticas. Existe um plano climático até 2050, então, sem dúvida, essa preocupação já foi incorporada pelas políticas estaduais e, nesse sentido, trago aqui algumas preocupações: a alterações microclimáticas locais com a movimentação de grandes volumes de terra, a dragagem do leito marinho pode alterar a temperatura da água, do ar, a umidade, padrões de vento. Emissões de gases de efeito estufa durante a construção e, posteriormente, na operacionalização, por força do grande volume de carros e caminhões que vão estar transitando nesse local. Impacto sobre a resiliência costeira, que a obra pode afetar a dinâmica hidrológica e sedimentar do estuário do porto de Santos, como alterações na circulação das águas podem influenciar a elevação do nível do mar e a frequência da ressaca. Houve alguma análise nesse sentido? Também em relação à dragagem. Os impactos que isso pode ocorrer, não obstante tenha sido colocado que a dragagem é menor do que é feito anualmente. Efeitos ainda sobre ecossistemas sensíveis e mudanças climáticas, locais que podem impactar a biota aquática. Áreas protegidas, a gente viu a existência de três Unidades de Conservação e ainda de uma Unidade de Conservação de Uso Sustentável, que é a APA, e a necessidade de avaliação climática no Licenciamento que inclua, portanto, um diagnóstico climático amplo. E para encerrar, eu trago aqui que o Ibama já possui uma instrução normativa que inclui, nos seus Termos de Referência de Licenciamento de Obras de Grande Impacto, justamente a necessidade dessa avaliação climática. E o Paraná também, o Estado do Paraná já inclui nas suas normativas um diagnóstico climático que permita identificar, mensurar todos os impactos que a implementação, operação e ainda desativação destes empreendimentos pode trazer ao clima. Por isso que eu entendo que essa é uma discussão que não se aplica exclusivamente a esse caso, que pode se estender a tantos outros dessa magnitude. E entendo que é importante trazer aqui para discussão do CONSEMA. Muito obrigada.

**00:44:14 Naiana Lanza:** Obrigada, doutora Tatiana. Na sequência, o conselheiro Sanseverino, que está online. Por favor, conselheiro.

**00:44:22 Carlos Sanseverino:** Muito bem, boa tarde a todos. Antes de mais nada, gostaria de saber se estão me ouvindo bem. À voz da doutora Tatiana, assim como de vocês que estão no plenário, acho que os colegas que estão online podem testemunhar mesmo lá, o Ministério Público da Baixada Santista, estou vendo aqui a professora Flávia Gonçalves. Não sei se escutam bem, porque daquilo que veio do plenário, veio com alguma comunicação não muito audível, mas deu para compreender. Então, boa tarde a todos. Queria saudar a direção dos trabalhos que representam a secretária Natália, e também aos demais conselheiros. Estamos falando aqui de uma das reuniões mais importantes do ano, e certamente uma reunião histórica onde o maior Conselho Ambiental do país, o CONSEMA, debate a questão do túnel Santos-Guarujá. Sobre este tema, a Ordem dos Advogados do Brasil consultou



vários *stakeholders*, e fez reuniões prévias. Falamos com a municipalidade do Guarujá, falamos com o Ministério Público, com o próprio GAEMA da Baixada Santista e a nossa contribuição é realmente trazer aqui uma preocupação quanto à importância de nós termos. A gente não tem dúvida de que o projeto é importante para a região, nós não podemos deixar de considerar que é uma região altamente impactada pelo exaurimento logístico. É uma reunião em que há adensamentos preocupantes. Há situações de população com muita vulnerabilidade social e baixa assistência social, a incidência de favelas, até mesmo no crime organizado, e que este projeto haverá de repercutir de uma maneira geral, em toda a região. E o aeroporto, como foi mencionado ali, não é uma questão em tese, foi até alertado ali pelo doutor Cláudio, que conhece bem o Porto, que o aeroporto já é um projeto real e nós gostaríamos de nos somar aqui a doutora Tatiana e também a doutora Flávia, que há aqui uma preocupação com relação ao diagnóstico climático. Pelo que nós propomos, nós, da Ordem dos Advogados do Brasil, que haja um Comitê Técnico que possa ter, com os membros do CONSEMA, uma participação mais estreita com as pessoas que estão à frente do projeto, porque essas preocupações que foram bem expostas pela doutora Tatiana e que nós endossamos, nós queremos trazer também a questão desse eixo, dessa preocupação do exaurimento logístico, da conversa com a linha perimetral e poligonal, da interjeição com a Cônego Domênico Rangoni e, principalmente, os estudos que foram feitos sobre as rotas de fauna, porque esses acessos que têm, tanto terrestres quanto os acessos ao túnel, eles vão impactar certamente a fauna local. E aqui foi citado 16% de supressão de vegetação nativa, se puder haver no expositor uma explicação um pouco mais concreta, porque de fato, nós aqui da Ordem dos Advogados, os estudos feitos no material disponibilizado, nós realmente nos preocupamos, porque essa questão que foi levantada pelo Ministério Público sobre a qualidade, a alteração da qualidade do ar, essa preocupação com o diagnóstico climático, nós entendemos que realmente é uma preocupação real. Então, o nosso pleito é para que haja aqui a votação da criação de um comitê paritário, com membros, inclusive do Ministério Público local, do GAEMA, da OAB local e de Santos, do Guarujá, para nós ouvirmos e termos aqui eventuais contribuições permanentes. E repito, não temos dúvida da importância do projeto, mas é muito importante nós termos a consciência de que este projeto é um projeto gigante, que haverá interseção com outras preocupações e com outras alternativas logísticas locais. Vai haver uma repercussão muito grande para toda a população de Santos do Guarujá e, como já foi dito aqui pelo próprio engenheiro que nos precedeu, nós estamos falando do maior porto das Américas, não só do Brasil, mas das Américas. Então esse é o nosso registro. E após a fala de todos, nós nos reservamos a uma eventual nova intervenção ou manifestação por escrito. Muito obrigado,

**00:49:19 Naiana Lanza:** Obrigada, conselheiro. Passamos a palavra agora ao senhor Manara.

**00:49:24 Marcelo Manara:** Boa tarde a todos. Boa tarde, secretário. Gostaria de parabenizar a apresentação, as informações trazidas, em especial parabenizar essa iniciativa no governo do Estado. Uma obra que certamente é necessária, será um legado muito importante essa pujança. Mas não vou me ater aqui a questão da engenharia da obra. Não sou dessa área, mas alertar a questão da complexidade desses estudos. Aproveitar também, parabenizar a toda equipe da CETESB. Eu li atentamente o relatório da CETESB emitido. Aqui, parabenizar a Mayla, aproveitar, o Rodrigo e o Camilo que estão ali, agradecer sempre a CETESB, ao apoio que dá nas iniciativas junto aos municípios. A gente sabe da complexidade e da dificuldade. E, diante de um empreendimento desse, que tem todas as interface, eu quero destacar dois pontos: fazer coro à fala da doutora Tatiana do Ministério Público e do

Sanseverino, que alertaram essa dimensão climática dos impactos. Tivemos nessa mesma sala hoje de manhã, Rocco estava aqui também, no Conselho Estadual de Mudanças Climáticas. Estamos enaltecendo, estamos trazendo, a ANAMMA está, se colocou à disposição para divulgar o PEARC, para todas as iniciativas que o Estado tem feito, tem feito muitas iniciativas. A secretária Natália Resende leva essa mensagem com muita força, a necessidade e o aceno que o Estado de São Paulo dá, que essa questão é inexorável. A questão da resiliência, da adaptação às mudanças climáticas. Então, é preciso trazer essa dimensão para essa análise, a análise climática, o balanço climático de uma obra dessa intensidade. Então, reforço pela ANAMMA que nós gostaríamos de ver não somente esse, mas todos os estudos carregarem sempre a análise e o balanço climático dessa intervenção. E por fim, não menos importante, eu cito aqui esse desafio de incrementar o escopo analítico e crítico de uma obra, trazendo essas inovações temáticas, com a mudança climática, mas também faço aqui uma análise daquilo que a gente sempre ficou devendo para a sociedade em grandes obras. Secretário Jonas, essa manifestação da Comunidade do Macuco é muito importante. Eu já estive em outras passagens aqui, é minha terceira passagem nessa casa. Em dez anos de Ministério Público, eu tive a oportunidade de estudar muitos Eia Rimas, muitas obras de grande intensidade, e a gente verifica que em todas elas, na maioria delas, o momento de negociar a desapropriação, o momento de negociar a saída, impactar pessoas, nós não conseguimos atender de forma justa a sociedade. Então eu não conheço o bairro de Macuco, mas eu li os trabalhos trazidos aqui no relatório da CETESB. O Crepaldi me passou aqui a manifestação que essa Associação Comunitária de Macuco fez e, de forma legítima, porque o momento de negociação de saída de pessoas é um momento muito delicado, e não sei como foi feito pela empresa, mas normalmente é contratado, é subcontratado esse serviço, e aí as empresas que vão conversar com a dona Maria, com o seu Zé, elas têm uma meta a cumprir: ganhar uma assinatura naqueles meses contratados. E, nesse momento, ocorrem sérias distorções e injustiças. Esses moradores que são mais vulneráveis, que não têm condição de contratar um profissional, de contratar um advogado, são compelidos a assinar documentos, não estou fazendo aqui acusação, estou falando como que isso ocorre normalmente, repito, em mais de 50 obras que eu acompanhei ao longo dessas experiências que eu tinha. Então eu faço aqui, reforço aqui a atenção a essa solicitação da Associação Comunitária do Macuco para que tenha mais justiça e embasamento técnico, transparência no processo de negociação para que todos possam receber com dignidade a mesa de negociação para mudar a sua vida em prol de uma obra que é extremamente importante, que, como eu disse, é um legado. Parabenizo o governo do Estado por esse investimento. Obrigado.

**00:54:53 Naiana Lanza:** Obrigada, conselheiro. Passo então a palavra, agora, ao senhor Crepaldi.

**00:55:00 Ricardo Crepaldi:** Boa tarde a todos. Na pessoa do nosso subsecretário Jonas, cumprimento a todo mundo aqui e online. Bom, nossos colegas aqui já falaram bastante coisa que eu ia falar, mas isso é ótimo. A primeira questão é realmente a questão das mudanças climáticas, isso é extremamente importante. A gente está falando da cidade de Santos, que recebe todo o litoral, tem momentos de ressaca e esses problemas tem aumentado, e a gente sabe da questão das mudanças climáticas. Então, e a gente faz uma obra de 7 bilhões que tem que durar, sei lá, 100 anos, não importa. Mas então a gente tem que estar fazendo essa obra preparado para tudo isso daí, ou seja, como vão fazer se a questão das ressacas, vai aumentar as bombas ou vai ter algum anteparo no próprio mar, nesse canal. A gente não pode interromper um canal que é essencial, não só para o Estado de São Paulo, mas como

o país. E a gente tem que ter critério para isso. Ninguém se opõe a essa obra. Quem conhece a área sabe que isso, realmente, hoje, o sistema de balsa é um caos, é um caos e a gente sabe que isso é problemático. A gente já teve vários problemas de acidentes. Essa discussão é graças a intervenção do governo do Estado nessa gestão, está colocando isso em pauta, e para fazer essa obra, isso é muito importante, mas a gente tem que fazer, isso, não se nega. Temos que fazer. Agora, como fazer, esse é o ponto chave. Como fazer, como minimizar os impactos, e os impactos da própria manifestação da Associação do Macuco, que é certo. O Manara falou e é verdade. A gente que roda vários pontos, não só de São Paulo, mas do país, a negociação é um ponto complicado, um pouco complexo. Então, para a gente fazer justiça social. Então, infelizmente ocorre isso. Isso está no relatório da CETESB, muito bem feito. A Mayla está ali no fundo, escondida, mas congratular o pessoal da CETESB por, sempre, ótimos relatórios e com embasamento. Está colocado, inclusive, no relatório da CETESB isso. É uma preocupação, e tem que ser feito da maneira correta. Então assim, talvez tenham outras comunidades que não se manifestaram como o Macuco, que é normal na nossa sociedade. Nem todo mundo abre a boca, mas é importante a gente fazer uma questão de justiça social, fazer a nossa questão do nosso progresso, que é necessário para o nosso Estado, mas ao mesmo tempo fazer de uma forma justa. Então, tem que ter mais transparência para fazer dentro dessas desapropriações que são necessárias, não importa qual tipo de solução a gente coloque nesse túnel, vai ter que ter desapropriação, impossível não ter. Então isso tem que ser colocado e a gente tem que fazer isso com o menor impacto ambiental e menor impacto social. Então, ter esses pontos em mente e ter o ponto, principalmente, o ponto das mudanças climáticas, que ocorrem, cada vez estão piores, e a gente precisa fazer uma obra que dure 100, 200 anos, então a gente tem que fazer. Isso é um túnel. A gente tem os túneis, que são geridos pelas iniciativas privadas, que são em concessões, eles são bem cuidados. Isso daí me dá um pouco de tranquilidade. Os túneis públicos a gente sabe como eles são: as ventilações ficam desligadas, quebram exaustores, não se consertam. Mas dentro de uma concessão isso vai ser prioridade, a manutenção de tudo isso. Então, isso facilita a aceitação, e isso é muito importante. Um acidente dentro de um túnel, que a gente já viu, não só no Brasil, mas como fora do Brasil, acidentes dentro de túnel são caóticos, são caóticos e normalmente envolvem a perda de muitas vidas. Então isso é muito importante, a gente ter colocado em pauta, mas principalmente, minha preocupação é com a sociedade, como nesse caso, representada pela comunidade de Macuco, e também aqueles outros que não se manifestaram. A gente tem que ter nosso papel social para a gente mitigar tudo isso e ser justo, ser justo quanto a negociações que devem ser feitas, e olhar para o futuro, que aí a gente está falando das mudanças climáticas. Obrigada.

**00:59:29 Naiana Lanza:** Obrigada, conselheiro. Passamos a palavra, agora, a conselheira Fernanda Carbonelli, que está online. Na sequência, o senhor Paulo Nelson do Rego.

**00:59:42 Fernanda Carbonelli:** Boa tarde a todos. Cumprimento a todos na pessoa do secretário Jonas. Parabéns pela apresentação. Acho uma obra de extrema relevância para a Baixada Santista, sem dúvida, mas queria colocar algumas considerações por parte do Instituto de Conservação Costeira. Somos uma ONG que lutamos pela zona costeira e pela vulnerabilidade dessas comunidades costeiras. Hoje nós tivemos, pela manhã, no Conselho Estadual de Mudanças Climáticas, tendo uma rica discussão sobre a necessidade de estudos de adaptação climática e resiliência no processo de Licenciamento Ambiental do Pré-sal IV, e aí, acho que o tema é bem pertinente também a essa obra do túnel, um estudo da Climate Central destaca que parte de Santos e Guarujá estão sob o risco de inundação e, pelo avanço do mar, até 2050. Nós temos uma vulnerabilidade costeira ali em grau máximo já instituída

ali por estudos recentes e, em razão dos princípios norteadores do nosso direito ambiental brasileiro, o princípio da precaução e da prevenção, a gente entende muito necessário os avanços dos estudos de adaptação climática e resiliência nesse processo. Eu acho que essa tem sido uma crescente, apesar da gente não ter mais dúvida que a gente está vivendo num momento não de mudanças climáticas, mas de emergência climática no nosso país, mas principalmente no nosso litoral. Há dois dias atrás, Santos sofreu com a maior ressaca e teve seus canais tomados. Ninguém mais sabia o que era a rua, o que era o canal. E eu acho que isso traz um grande alerta pela necessidade de ter mais instrumentos e estudos que possam trazer uma melhor amplitude da questão da adaptação e resiliência climática para essa área, que já é uma área tão sensível e já disposta em tantos estudos. Então, apesar da necessidade premente da obra e de tudo que ela representa ali pela comunidade, a gente vê como muito necessário a realização de estudos complementares, principalmente nessa questão que, não percebi ali no estudo, uma maior amplitude nessa área. Então era essa a nossa manifestação, no sentido de contribuir com uma melhor formação para a opinião do nosso conselho. Muito obrigada.

**01:02:46 Naiana Lanza:** Obrigada, conselheira. Por favor, o senhor Paulo Nelson.

**01:02:55 Paulo Nelson do Rego:** Boa tarde a todos. Cumprimento a todos os presentes. A nossa fala vai no sentido, primeiro, de somar a manifestação da OAB no sentido de criação de um comitê paritário de defesa do clima. Acho que a Fernanda, que me antecedeu, colocou com muita propriedade essa questão também da preocupação climática, que é uma grande preocupação de toda a sociedade civil e a gente precisa trabalhar esse tema. Acho que isso é uma condicionante a ser observada dentro do processo de Licenciamento. O segundo ponto que me chamou a atenção e que eu gostaria, eu estive vendo, ainda que não muito detalhadamente, o Eia como eu gostaria, mas eu vi uma questão que é essa área de empréstimo do produto de escavação. Essas áreas não foram, pelo menos até onde eu vi, colocadas dentro do estudo onde deverão ser destinados esses materiais e isso é de suma importância. A gente teve um estudo anterior que previa jogar esse material no mar e isso foi severamente contestado até por devolução, a questão até de contaminação do solo, que a gente tem ali no canal de Santos. Essa é uma outra preocupação que eu trago. Gostaria, se pudesse, de ser esclarecido pela equipe da Cetesb, que fez um trabalho detalhado e importante, mas eu entendo que essa é uma das questões **interessantes** (01:04:45 **ininteligível**) e relevantes a serem consideradas no parecer final. Obrigado.

**01:04:52 Naiana Lanza:** Obrigada, conselheiro. Passo a palavra agora ao subsecretário de Meio Ambiente, Jonatas Trindade, para suas considerações.

**01:05:05 Jonatas Trindade:** Boa tarde pessoal. Vou fazer algumas considerações em relação a minha percepção em relação ao projeto. Não é mero de defender, ou atacar, ou falar em relação a questão dos estudos, mas tem alguns pontos que a gente observa em relação ao que foi apresentado, porque a gente está numa discussão ainda de Licenciamento Prévio, e eu acho que um aspecto importante é o tipo de obra que está sendo proposta. Eu acho que foi bem colocado pelo Eduardo a questão da importância de entender os aspectos construtivos e, da minha leitura, também entender nessa discussão, os aspectos de, e aí que tem relação, na minha leitura, aí é uma leitura particular, da questão da resiliência e adaptação climática, muito relacionado à obra, porque é um canal que já é utilizado de forma intensa para navegação, que tem um processo de dragagem anual e já tem um processo recorrente de dragagem. Pelo volume apresentado, que foi indicado pela consultoria, o

volume é um volume dentro de um volume menor do que é dragado anualmente. Historicamente, o canal de Santos tem dragagens recorrentes, tem uma questão de disposição de sedimento também, que já foi avaliado a questão da qualidade de sedimento, que é um sedimento dragado anualmente. Então, assim, do ponto de vista, para mim, do ponto de vista que eu acho que é aspecto a ser discutido, é a resiliência da obra ou a capacidade dessa obra resistir à mudança climática. Minha leitura, doutora Tatiana, porque o projeto é um projeto que vai estar lá no leito do canal, não é um projeto que vai gerar tanto impacto na superfície, muito pelo contrário. O próprio relatório da CETESB aponta que vai ter uma redução das emissões pelo fato dessa construção. Então, aspectos relacionados à questão de emissões de carbono, de CO<sub>2</sub>, ao meu ver não é um aspecto relevante no contexto do projeto, muito pelo contrário, é relevante como ponto positivo em relação aos impactos associados. Em relação à questão da dragagem, eu também concordo, acho que tem que ter uma discussão aqui, aproveitar esse momento para a gente entender um pouquinho da tecnologia, que eu acho que é uma questão de discussão tecnológica, do tipo de draga que vai ser utilizada, vis a vis, o tipo de método de instalação dessa construção, esse é o meu ponto. Em relação à questão da sensibilidade ambiental da área, tem alguns aspectos que o parecer também aponta, em relação à questão da compensação, que eu acho que é algo importante, porque vai ter uma intervenção em mangue. Essa intervenção numa área também é antropizada. Uma parte dessa vegetação preservada, mas boa parte já impactada. Então esse aspecto é importante a ser considerado, e aí a gente verifica também que a própria legislação estadual prevê uma compensação pela supressão de vegetação de mangue, numa compensação de seis para um. Então, isso traz um ganho do ponto de vista de ganho, do ponto de vista de ambiente, que a gente sabe que a quantidade de mangue no estado é uma quantidade de área reduzida. Então, a gente precisa cuidar dos nossos mangues, e isso para mim é um aspecto bastante importante. Do ponto de vista construtivo, reforçar mais um pouco a questão de risco. Eu acho que esse cuidado, considerando a questão do canal, que é um canal que é operado constantemente, a movimentação de navios, e aí tem que entender um pouquinho como é que vai se dar. Logicamente nós estamos num momento de Licenciamento Prévio, é uma fase preliminar de planejamento. E isso também vai vir detalhado, deve vir detalhado, acho que isso tem que vir detalhado para a solicitação da Licença de Instalação, e aí eu acho que basicamente é isso. Então, da minha leitura, a questão da dimensão climática, da discussão de dimensão climática, tem muito mais a ver com a resiliência da estrutura que vai ficar no leito, e um risco associado, e um risco tem que ser avaliado, esse risco associado às mudanças climáticas, do que uma alteração relacionada à própria instalação da obra. A instalação ocorre em um determinado período. Acabado a obra, ela vai estar em operação, e pelos aspectos que estão indicados no relatório, há, na verdade, um ganho em relação a instalação do empreendimento. Então, assim, da minha leitura, do ponto de vista técnico, são esses aspectos que eu gostaria de apontar, que eu acho que tem que ser discutido nessa tarde. Como foi feita essa chamada pela relevância, sem também esquecer de falar da questão da indenização, que eu acho que é muito importante. Estava esquecendo esse ponto. Esse processo tem que ser um processo que tem que ser realmente assistido pela Defensoria Pública, que eu acho que é bastante importante para aqueles que não têm condição de pagar um advogado, com critérios objetivos. E aí tem que vir esse detalhamento também no programa. Desapropriação e indenização, de uma forma muito clara para que as pessoas entendam o que está sendo negociado, o que vai ser apresentado, qual é a fórmula de cálculo e como vão ser indenizados. Logicamente, com acompanhamento do Ministério Público também. E aí eu entendo que isso também vai vir no detalhamento para um futuro, se for entendido na lógica

de viabilidade, num futuro pedido de Licença de Instalação. Acho que esse são os aspectos que avaliam o relatório que eu gostaria de apontar. Pois não?

**01:11:02 Marcelo Manara:** Secretário, se me permite. Com relação a desapropriação, gostaria de sugerir também, como eles se apresentam como uma associação devidamente constituída, que possibilite à associação indicar um representante nessa comissão com a Defensoria, com todos esses atores, para acompanhar a lisura, transparência do processo de desapropriação. Se a associação está legalmente constituída, eu acho que é bastante legítima para acompanhar esse processo, então sugiro que também seja dada essa oportunidade.

**01:11:37 Jonatas Trindade:** Tá bom, então acho que podemos agora ir para discussão, pessoal. Não sei se vocês conseguiram anotar tudo. Eu tentei anotar o máximo. Eu vou ponto a ponto. Gostaria que fosse respondido ponto a ponto para que a gente conseguisse fazer uma discussão bastante ampla e rica nesse momento para poder fazer a avaliação final aqui do CONSEMA.

**01:11:59 Carlos Sanseverino:** Questão de ordem, secretário. Só para lembrar que a Ordem dos Advogados propôs, com o seu assento, a criação de um comitê paritário, endossando a fala do Ministério Público. Gostaria que o tema fosse objeto de votação para que nós pudéssemos acompanhar nesta fase de Licença Prévia com este comitê, onde nós poderíamos formalmente propor questões e obter respostas formais para entendimento dos nossos pares. Gostaria que isso fosse objeto de votação.

**01:12:27 Jonatas Trindade:** Ok, já estava registrado e vai ser ponto de deliberação. Já estava anotado.

**01:12:33 Carlos Sanseverino:** Ótimo, sem prejuízo dos nossos votos de elogio ao trabalho da CETESB.

**01:12:38 Jonatas Trindade:** Ótimo. Mayla, quer falar alguma coisa antes? Raquel, você anotou os pontos, Raquel? Que eu vou ponto a ponto aqui.

**01:12:51 Raquel França Carneiro:** Se eu esquecer, você me lembra de algum. O primeiro que eu acho que a gente comentou foi sobre a solução da Ponte. Então, a solução da ponte, ela tem outros impactos negativos. Então, para a gente ter uma ponte que eu permito passar navios com um vão de 85 metros, a ponte é muito alta, para eu ter uma rampa que permita subir veículos pesados, o que a gente faz em um túnel de 870 metros, eu preciso da chegada de Santos ou da chegada do Guarujá, mais dois quilômetros para cada lado. Então eu ia jogar essa ponte numa distância muito maior, com impacto maior na população, então, assim, dois quilômetros da cidade estariam embaixo de um grande viaduto e, além disso, a ponte pode ser paralisada em qualquer alteração climática que atrapalhe a operação. Então, assim, esse problema já não existe com o túnel. Então isso também foi verificado, essa solução. Com relação a solução do túnel imerso, exatamente foi isso que eu expliquei. Então assim, o túnel escavado para aquela região não tem como, não tem essa estrutura que permita essa estabilidade geológica para fazer essa escavação. Então, ali a gente teve uma das maiores campanhas de sondagem da América Latina. Então a gente tem um estudo geológico muito grande, é o primeiro estudo no Brasil que a gente tem um geológico, Baseline Report. Então a gente tem todos os parâmetros de resistência do solo, todos os ensaios que foram feitos.



Então a gente tem tudo isso previsto no contrato da parceria público-privada, para deixar bem claro para o privado qual é a previsão daquele solo, então ele tem que se preparar para aquele tipo de solo. E também falar assim, o contrato de concessão ele traz muito dos pontos que foram trazidos aqui. Então a gente teve essa preocupação para escrever um contrato de uma concessão patrocinada bem estruturada. Com relação às dragas, eu até voltei hoje da Bélgica, eu estava lá visitando um túnel muito parecido com o de Santos, é um túnel na Antuérpia, também numa região do porto, também dentro da cidade. E eles estavam realizando todo esse processo de imersão. Eles mostraram para a gente toda a parte das dragas. Então, assim, o que acontece? Eu tenho uma draga maior, que ela faz aquela trincheira, mas eu tenho uma draga pequena, porque eu tenho que ter uma diferença de até dez centímetros. Então, assim, eu não posso ter uma draga, por exemplo, da que faz dragagem comum, porque ela passa de um jeito muito grosseiro para o que eu preciso ter naquela trincheira. Então lá eles mostraram para a gente, eu posso até fornecer os vídeos aqui para o pessoal do conselho para entender esse passo a passo, quais os tipos de dragas são utilizadas. Por exemplo, o processo de imersão, como é feito com todos os tirantes. Então, quando a gente fala do impacto da operação no Porto, eu tenho um impacto reduzido no transporte dos módulos, porque eu ainda permito uma das vias do canal continuar funcionando, mas quando eu vou realizar a imersão, eu tenho tirantes que posicionam esse elemento para que ele faça essa descida bem localizada, e eu posso errar até três centímetros. Então é muito preciso, eu tenho que controlar isso. Eu posso ter um erro de até três centímetros, então tem toda a parte de macaqueamento, então, tudo isso a gente foi para lá para exatamente entender o que a gente precisa cobrar numa obra dessa, porque até hoje no Brasil a gente não teve essa experiência. E quando a gente fala de uma melhoria do contrato, essa preocupação da resiliência climática no Estado de São Paulo, a gente surgiu nos processo que a gente começou a realizar em 2023. Então, quando a gente fala dos últimos contratos de concessão de 2023 para cá, a gente teve Rota Sorocabana, que é um lote de rodovias, a Nova Raposo, Lote Paranapanema e o Túnel Santos-Guarujá. Esses quatro lotes, eles preveem uma cláusula de avaliação de mudanças climáticas, diferentes para rodovias do que para o túnel. Então, quando a gente fala de mudanças climáticas, a gente fala para estudar a evolução da precipitação. Então a gente vê mudanças de precipitação que precisam alterar. Então a gente fala do estudo hidrológico para o túnel com período de recorrência de 100 anos, mas avaliando essas mudanças climáticas. Uma das preocupações que a gente tinha era a estabilidade geológica do canal de Santos, quando a gente começou a falar desse projeto.

**01:17:53 Marcelo Manara:** Desculpa, secretário, posso só colocar uma questão das mudanças climáticas? Porque assim, no nosso entendimento, também, e isso é matéria recorrente trazida aqui, porque essa dimensão dos impactos climáticos, ok. Mas trazendo para o aspecto de matriz de decisão de obra, também em termos de inventário de emissões, o balanço de carbono, de obra, todas as nossas atividades estão com esse indexador mensurado já regulamentado, inclusive a questão do carbono tem as suas regulamentações já disponíveis. Então, essa dimensão do balanço de carbono da obra é um aspecto também que vem nesse tema maior de mudança climática, o que a gente quer ver acontecer nas obras.

**01:18:43 Raquel França Carneiro:** Sim. Quando a gente estudou a emissão de carbono, o que a gente previu? Uma redução de 18 mil toneladas por ano de emissão, por quê? O que acontece? Hoje a alternativa dele é percorrer os 44 quilômetros, e aí para caminhões isso traz uma emissão muito maior. E a balsa, a gente tem um congestionamento muito grande.



A gente sabe que os congestionamentos geram uma emissão muito maior. Então, assim, eu transformar uma viagem de 1 hora numa viagem de dois minutos, eu tenho esse impacto positivo para o meio ambiente. Foi isso que a gente apresentou.

**01:19:21 Marcelo Manara:** Desculpe, eu só vou falar mais uma coisa, e não vou ficar insistindo. Eu falo a dimensão-obra, dimensão-obra tem as suas emissões que deve, num cômputo de atualização e compensação, ser dimensionado da mesma forma que supressão de mata, de que impacta a fauna. É uma dimensão do impacto-obra que deve carregar o mecanismo de compensação de emissões, é isso. Eu entendo que o balanço é positivo na operação, mas no momento da obra que eu estou fazendo menção, prometo que não vou atrapalhar mais.

**01:19:53 Raquel França Carneiro:** Então a gente tem tudo isso previsto no contrato de concessão, esse estudo sobre a resiliência climática. A nossa preocupação era com quando eu faço a dragagem, como que isso pode resultar na estabilidade do talude e também nas erosões ou depósito de materiais em porções do canal. Então a gente levantou isso, conversamos com os organismos internacionais e conversamos com o Banco Mundial, com o pessoal que faz a mesma obra em outros países e o que eles falaram muito para a gente? Para a execução do túnel, você faz a dragagem, você mantém aquela dragagem para o período de imersão dos módulos e depois esse túnel é recoberto, de modo que ele fica o canal nivelado. Então, tem aquele canal no nível que ele está hoje. A grande preocupação nesses casos é quando há aprofundamento do canal. Então, assim, quando você há um aprofundamento inteiro do canal, você tem efeitos ali que até a Universidade de São Paulo já estudou isso em Santos. Então, assim como que isso gera erosões nas áreas de praia de Santos e do Guarujá, então isso tem muito maior impacto do que uma trincheira temporária e uma estabilidade depois do canal em si.

**01:21:25 Ricardo Crepaldi:** Deixa eu falar só um ponto sobre isso, aproveitar que você está aí explicando. É claro, mas a gente, além da lixiviação que você vai ter lá, natural, que você tem que dragar, mas a gente não sabe se daqui a 10, 20, 30 anos, 40 anos, qual o porte de navios que vão ter que passar por aquele canal, porque a tecnologia está aumentando. A gente não pode pegar o maior porto da América Latina e estabelecer uma data de morte. É que nem vários aeroportos que nós temos aqui no Brasil, que não podiam mais receber aquele avião, o A380, e só tem meia dúzia, então, ou seja, prever o futuro.

**01:22:04 Raquel França Carneiro:** Mas isso foi feito, porque hoje o canal de Santos está há 14,5. O túnel vai ter 21 metros livre. Então assim, a gente tem um parecer do Porto de Santos definindo qual seria a profundidade do túnel para as ampliações futuras do Porto. Então isso é uma manifestação do Porto de Santos. Sobre as desapropriações, foi uma preocupação desde o começo. Então, assim, a gente realizou reuniões com os moradores do Macuco. Existe também a preocupação com o lado do Guarujá. A gente até conversou com o GAEMA, a doutora Flávia. Qual era a grande preocupação? A preocupação era: essas pessoas vão ser realocadas? O valor a ser pago por esses imóveis têm que ser justo para que elas consigam realocar numa mesma cidade, num padrão igual ou superior do que é encontrado hoje. Então, quando a gente discutiu isso, tem um histórico de como é um projeto que é discutido há mais de dez anos, de ter essa insegurança na região e a necessidade do Estado de estabelecer qual seria a área a ser desapropriada, porque isso também era uma coisa que estava muito em aberto e trazia essa insegurança. E o segundo ponto seria garantir essa indenização justa. Então, o que a gente fez? Nesse projeto, a gente escreveu um Anexo 24,

do contrato de Parceria Público Privada, que prevê todo esse apoio durante a fase de desapropriação. Então, assim, alternativas diferentes para cada morador, a gente pode conversar sobre uma alternativa. Então, se seria uma permuta, um pagamento para essa pessoa realizar a compra de outro imóvel, eu posso ter mudanças para, por exemplo, programas no Estado de São Paulo, então assim, é aberta opções para as pessoas avaliarem. Então tudo isso é mais do que a legislação exige. Então, a gente pega aqui parâmetros do Banco Mundial para garantir. Alguns pontos que foram levantados são: para aquelas pessoas que não têm o registro do imóvel, como que isso vai ser feito? Então os parâmetros do Banco Mundial, eles tratam o morador com o registro do imóvel ou o morador sem o registro do imóvel da mesma maneira. Ou seja, ele permite que essa realocação seja feita de forma justa. Então isso tudo foi discutido, não é uma coisa que, conforme eu conversei com os moradores, acaba no momento que a gente assina o contrato. Então a ideia é que a gente continue tendo essas conversas, assim como o parecer da Cetesb propôs, então que a gente continue próximo da população para acompanhar todo esse processo e garantir que seja feita de uma maneira justa. O que a gente fez no projeto é: existe uma conta de desapropriação, então tem o dinheiro do Estado sendo colocado logo na assinatura do contrato. Então eu tenho uma conta com esse dinheiro separado, eu não fico dependendo, por exemplo, da concessionária negociar isso com o morador e tentar reduzir ao máximo na negociação, então tem esse dinheiro segregado. Então foram pontos que a gente vem discutindo desde 2023, para que o projeto seja o melhor possível para a população. Então, em resumo, é um projeto que reduz as emissões, diminui o tempo de percurso, gera empregos para a região. A gente vai trazer uma tecnologia que nunca foi utilizada no Brasil. Então, a gente vai capacitar o Brasil a aprender como é que faz esse tipo de obra e usar em outros locais. Então, o Porto de Itajaí é um porto que também já discute a implantação do túnel imerso pelas características similares. É um projeto que vem sendo discutido tanto pelo governo do Estado quanto pelo governo federal, que foi algo inédito. Então o túnel e a ponte, ele vem sendo discutido há muitos anos. Então foi a primeira vez que o Estado e o Governo Federal chegaram num consenso de qual seria a melhor solução e como isso seria feito em termos jurídicos. Então a gente tem o Tribunal de Contas da União envolvido, o Ministério, as agências reguladoras. Então acredito que essa construção foi bem conversada para que a gente chegasse no ponto de elaboração do Eia Rima para a Licença Prévia. É claro que a gente tem o próximo passo, que são as outras Licenças, a Licença de Instalação e a Licença de Operação. Jonatas, eu esqueci de algum ponto?

**01:27:27 Jonatas Trindade:** Acho que a maior parte dos pontos eu remeteria a consultoria. Eu acho que a questão das alternativas tecnológicas e locacionais você tratou, aí o Eduardo citou a questão de dispositivo de segurança na lógica ambientais e operacionais. Eu acho que poderia falar alguma coisa nessa questão de projeto, destacar algum aspecto da questão, até da **pulsão (01:27:54 ininteligível)**, que a obra parece um Lego, que você vai encaixar as peças. E aí você falou da questão do transporte das peças. E aí a questão de como se tem esse controle, tanto na questão da instalação. Eduardo, acho que é bom também falar um pouquinho da operação também, tanto da instalação como da operação do túnel.

**01:28:16 Eduardo Missaka:** E também da precisão de três centímetros, porque em uma avaliação de maré de dois metros a cada 12 horas lá, e a tolerância de dragagem normalmente são 20 centímetros, e você falar três centímetros com cabos esticados lá, e com o canal em operação, eu queria entender isso aí também, essa lógica.

**01:28:33 Raquel França Carneiro:** O que eles fazem, a gente assistiu uma operação lá, eles ficam com o módulo estacionado e eles esperam exatamente a mudança de maré que eu tenho, né? Então tenho de um vale para um pico, para que eu consiga fazer essa operação. Então a gente viu que o cronograma de execução de toda a operação é cronometrado minuto a minuto, então assim, tudo é acertado. Lá também tem fechamento do canal, então eles também têm que acertar com a autoridade portuária, tudo. Então, o que a gente teve aqui foi uma assinatura de um convênio, então a gente já tem a liberação de um fechamento de 48 horas a cada 15 dias para a realização dessa imersão. Mas todo esse período ele é cronometrado. Então, assim, tudo tem que ser numa precisão muito alta. Foi uma preocupação que a gente teve. Quando eu fui para lá, eu falei como é que a gente vai fazer isso aqui num nível tão...? E para eles, eles falam: "Nossa, é normal fazer isso para a gente. A gente está no quadragésimo túnel desse modelo e é comum realizarem isso lá", né? Então, o que está sendo construído entre a Dinamarca e a Alemanha tem 18 quilômetros, e o nosso tem 800 metros. Então, essa tecnologia já é absorvida por outros países. Então, o que a gente vê é que as empresas de lá, elas vão trazer esse conhecimento para a gente. Então os consórcios que estão sendo formados, eles exigem a contratação desse subcontratado qualificado, que essa empresa que tem essa experiência na execução do transporte e imersão das peças. Eu vou chamar o Gabriel para complementar um pouquinho sobre os outros pontos. Obrigada.

**01:30:24 Gabriel Rigoni:** Tudo bem, pessoal? Depois você só me complementa se eu não lembrar. Eu sei que houve uma dúvida com relação a supressão, e eu não sei se vocês lembram na apresentação, a gente fez uma, mostrou uma tabela, aquela tabela é uma tabela que sobrepõe o projeto ao mapeamento da vegetação. Então, tudo o que o projeto vai intervir em vegetação, ali tem um cálculo de quantificação.

**01:30:48 Jonas Trindade:** Vamos lá. Eu vou pontuar até para poder direcionar e a gente discutir. Em relação aos aspectos construtivos, como ainda estamos na fase conceitual, acho que foi esclarecido. Conselheiro Eduardo, você acha que atende, explica? Certo. Então vamos lá, o que a doutora Tatiana Serra colocou: a necessidade de um diagnóstico climático em relação à questão do risco operacional. Acho que você poderia falar de forma ampla, não só em relação à instalação em si, que eu acho que instalação não é a questão, a questão é a operação do túnel. Diga, doutora, fique à vontade.

**01:31:32 Tatiana Serra:** Secretário, o que eu entendi é que eles colocaram justamente a análise de impacto climático na operação. E meu questionamento é não só na operação, mas também na instalação.

**01:31:46 Jonas Trindade:** Tá, então vamos discutir a questão dos riscos climáticos na instalação e na operação, considerando a instalação em si e o entorno, que eu acho que tem que considerar, pelo menos, a área de influência direta na questão dessa discussão.

**01:32:03 Gabriel Rigoni:** Isso, como a Raquel comentou, vou retomar. No contrato de concessão, o que está previsto é realizar uma análise de risco climático. Então, a concessionária vai elaborar essa análise e ela tem que fazer essa avaliação anual. Então, quando ela assume, ela faz uma avaliação do projeto, inclusive aquilo que tem que ser adaptado em relação, por isso que tem o projeto, o Eia Rima ele previu um programa de adequação ambiental do projeto, que é justamente para mudanças que são necessárias para garantir a resiliência, inclusive na fase de instalação. Então, durante a fase de instalação,

you will also have the monitoring program, because you also have the risk management program and emergency response program from the construction phase, as you also have for the installation phase. So that's the idea. The idea would be to do this analysis.

**01:33:00 Tatiana Serra:** Can I interrupt you? My question is not about climate risk for the project, I understood that. And now it's clarified regarding climate risk in the implementation phase. It's the impact on the climate of the project. So, everything that will be used, concrete, emissions, that was accounted for in some way, that was what the advisor Manara put, that was accounted for as emissions and climate impacts and subject of compensation, mitigation.

**01:33:39 Gabriel Rigoni:** Within the concession contract, one of the programs that were included is the Carbon Neutral program. So, the idea is that the concessionaire do the inventories of emissions. So she will do an inventory of Scope I, which is related to her operations during the construction phase. You have Scope II, which is energy, and Scope III, which are the suppliers, etc. So, this inventory will be presented and she will present it for the construction phase and it continues during the operation phase, and based on what was issued, the concession contract provides for compensation. You have to compensate and then certify, including this neutralization. So, that's the idea. In terms of operation, that's what she commented...

**01:34:30 Marcelo Manara:** Let me just state, then, that my question, I feel heard, if it's provided in the concession contract, Scope I, II, III, that's the compensation for the project. The inventory, the monitoring and measures of carbon neutralization. Thank you.

**01:33:39 Gabriel Rigoni:** They are the three steps.

**01:34:49 Jonatas Trindade:** Here I think it's good, Doctor Tatiana, I will try to report what she put. Regarding the question of construction, it's provided then. And here is the question that she raised, regarding the question of coastal resilience, considering the sedimentological dynamics and also regarding the effects on the biota, the aquatic biota, the biota in general, I think it's worth making this explanation.

**01:35:17 Gabriel Rigoni:** Yes. In the EIA, people propose some programs, which is exactly to accompany this intervention in the channel that will be done during the excavation, dredging. So there is a program of monitoring of fauna, and here there is a component of this monitoring of fauna, aquatic and terrestrial, so there are two. So, here the aquatic question is contemplated. And there is also the question of monitoring of hydrodynamics, which was also one of the points that CETESB brought in its opinion. So there is also a monitoring and this will be done, including together with the own Port Authority of Santos, which is in the region. And there is the Program of Monitoring of Water Quality, which is another program to monitor not only the mangrove area, but also the quality of the water during the work in the channel of Santos. So, it's a continuous program from the construction phase and after the operation phase. So, these are the components that are of monitoring of quality during the works.

**01:36:29 Jonatas Trindade:** E aí a doutora Tatiana falou da questão da existência, da presença das Unidades de Conservação na região e como é que isso está considerado no contexto do estudo e da avaliação de impacto.

**01:36:42 Gabriel Rigoni:** Isso. São três Unidades de Conservação no entorno, como eu mostrei. O projeto interfere, na verdade, na Zona de Amortecimento de duas, e parcialmente em uma APA, que é uma Área de Uso Sustentável. A ideia é que vai haver um programa de compensação ambiental, que é em atendimento à Lei do SNUC, que é a compensação de até 0,5% do custo global da obra. Então, o custo global da obra hoje está em 4,6 bilhões orçado, estimado. Então, parte desse 0,5%, de todo esse 0,5% vai ser destinado a ações de conservação nessas Unidades de Conservação. Então, existe um programa, que é o Programa de Compensação Ambiental, que é justamente para trazer para discussão nos comitês, junto com as Unidades de Conservação, aonde vai ser aplicado esse valor referente ao empreendimento.

**01:37:37 Jonatas Trindade:** E aí em relação à questão dos impactos identificados em relação as UCs, acho que vale a pena relatar.

**01:37:45 Gabriel Rigoni:** Isso, os impactos, na verdade, o empreendimento, como eu disse, está na Zona de Amortecimento. Então, o que a gente vê justamente por fazer parte da área do mangue e a própria área do canal, eles são parte integrante dessa Zona de Amortecimento, então todos os impactos foram avaliados. A questão da interferência no canal de drenagem, a interferência nos mangues, a compensação, a interferência na fauna. Então, o que foi da Zona de Amortecimento, isso foi caracterizado e é praticamente a própria área de interferência pelo projeto. Então, todo aquele conjunto de 34, que foram da fase de implantação, é o que foi avaliado.

**01:38:31 Mayla Fukushima:** Boa tarde. Primeiro queria agradecer até os elogios ao trabalho da CETESB. Boa parte da equipe está aqui. Queria até que eles se levantassem um pouquinho para vocês conhecerem a equipe da CETESB que conduziu o processo de Licenciamento. Então, a gente trabalha com a equipe multidisciplinar. Então, essa é toda a equipe da CETESB que conduziu o processo, a gente tem outros especialistas que também contribuíram com essa análise, então tem o pessoal de qualidade de água, ecossistemas aquáticos, a gente tem a equipe de riscos, de emergência, a parte de emissões. Então todos os aspectos dessa obra, tanto na fase de implantação quanto de operação, foram tratados por essa equipe multidisciplinar da CETESB. Então, só queria complementar, acho que o Jonatas já falou bastante coisa, o pessoal da consultoria, a Raquel também fez uma ótima explicação, como sempre, mas só lembrar algumas questões. A gente aqui está discutindo a viabilidade ambiental de um projeto, então tem algumas questões de detalhamento, até detalhamento do projeto de engenharia, que eles vão ser estudados e melhor detalhados para a próxima fase do licenciamento, que é com base no projeto básico que foi apresentado, que foi estudado em detalhe, inclusive. Foi feito um estudo ambiental, considerando todos os aspectos. E com base nessas exigências, então vai ser feito o detalhamento tanto do Plano Básico Ambiental, que vai definir as medidas e detalhamento dos programas ambientais a nível executivo, com base também no detalhamento do projeto de engenharia, que vai considerar todas as preocupações e questões levantadas aqui no Plenário e também estabelecidas no processo de Licenciamento. Só lembrando que todos os órgãos e intervenientes foram consultados e aprovaram o projeto. Em relação às Unidades de Conservação, a Fundação emitiu a autorização para a gente continuar o Licenciamento,

senão a gente não poderia continuar com o Licenciamento. A equipe da Fundação fez exigências técnicas para as próximas fases do licenciamento, tanto para a fase de LI quanto para a fase de LO. Então, a Fundação Florestal, que é a gestora das Unidades, também vai acompanhar o projeto na sua integralidade, de forma integral. E lembrando outra questão, a gente exigiu também, além dos detalhamentos, das medidas de monitoramento de meio físico, biótico, socioeconômico, destacar que a gente exigiu a instalação de um conselho socioambiental. Qual o objetivo desse Conselho Socioambiental? Que está dentro de um programa de comunicação social do empreendimento como um todo, então, vai fazer parte desse conselho que a gente tinha solicitado, na verdade, dentro do primeiro licenciamento, isso já tinha sido exigido exatamente pelas intervenções urbanas, os impactos nos meios físico, biótico, socioeconômico. Foi exigido a instalação de um Conselho Socioambiental, com participação de representantes da sociedade civil, do interessado e das prefeituras. Então eles vão fazer o levantamento dos *stakeholders* da região e vão estabelecer esse conselho socioambiental durante toda a obra. Então, só para destacar que a gente tem essa preocupação, o plenário levanta essa preocupação dessa comissão, mas só para destacar que no Licenciamento já está exigindo esse conselho socioambiental, que vai discutir todos os aspectos, detalhamento e medidas ambientais da obra. A gente também, em relação a parte de flora e fauna, a gente também ficou preocupado. A gente foi fazer algumas inspeções na região e a gente, discutindo com o pessoal da engenharia do projeto, com a Consultoria Ambiental, então se discutiu a melhor forma de mitigar os impactos, principalmente na área de mangue. Então, na fase de detalhamento do projeto, a gente exigiu esse programa de adequação ambiental, que também vai considerar uma possibilidade agora, em nível de detalhe do projeto de engenharia, mitigar ainda mais esses impactos. Porque hoje a gente tem um traçado, o projeto básico e se espera que, com o aprofundamento de alguns estudos, até de engenharia, sondagens, o projeto consiga mitigar ainda mais os impactos. Então a gente discutiu isso na fase de LP, tentou minimizar o máximo que deu, considerando os dados de engenharia que você tem hoje, mas agora para as próximas fases, o Licenciamento então, a gente solicitou um esforço maior do time de engenharia para mitigar ainda mais os impactos que estão sendo previstos. Então, a gente tem algumas estimativas de supressão, aqui no processo intervém essa APP. Se espera que o projeto de engenharia otimizado consiga minimizar ainda mais essas intervenções. E só a última questão, nas audiências públicas foram levantadas muitas preocupações e as considerações levantadas foram encaminhadas para o empreendedor para esclarecimento e a equipe técnica da CETESB considerou todas as preocupações e as respostas às preocupações na análise de viabilidade ambiental. Então, eu acho que era isso. Acho que é o principal.

**01:44:30 Jonatas Trindade:** Obrigado, Mayla. Então, continuando a discussão do que foi apresentado pelos conselheiros, eu gostaria que vocês destacassem um pouco, que eu acho que faltou um pouquinho na apresentação, para falar um pouquinho da questão da população vulnerável, daqueles que vão ser impactados pelo projeto de uma forma direta. O que o diagnóstico identificou e o que está sendo previsto, além da questão da indenização ou outras ações que têm relacionadas, que foram identificadas, e propostas pela consultoria no estudo ambiental.

**01:45:03 Raquel França Carneiro:** Então, o que a gente fez foi um estudo para a área de Santos e para a área do Guarujá. Então a gente tem características diferentes na área de Santos e na área do Guarujá. Com a população do Macuco, a gente teve uma proximidade muito boa. Então a gente realizou algumas visitas lá para entender as preocupações. Então foi até uma das discussões na consulta pública que a gente realizou em outubro do ano



passado. E isso ajudou a gente a escrever melhor o contrato de concessão, que uma grande preocupação seria como que a gente garante indenizações justas e um processo respeitoso dentro do contrato, porque não adianta a gente falar que vai ser de um jeito e não estar nada no papel, garantindo para essa população que isso vai ser feito. Então a gente pensou nesses textos, a gente escreveu em conjunto com a PGE para que isso ficasse bem amarrado, então a gente está seguindo as recomendações do Banco Mundial, conforme eu disse. Então, é outro padrão que a gente considera muito além da legislação. Isso foi utilizado em outros projetos do Estado de São Paulo e é o que a gente adota agora, como é o nível de qualidade exigido. O que a gente conversou e até foi um dos pontos que, conversando com o pessoal de outros países, foi o que eles realizaram nesse tipo de obra, foi ter um escritório lá na região do Estado de São Paulo, junto com a prefeitura, junto com o empreendedor, para que isso seja feito de uma maneira mais próxima à população. Então acho que vem muito de encontro com o que a CETESB colocou no parecer deles. E a ideia é exatamente essa, a gente dar opções diferentes para as pessoas e também ter essa proximidade de conduzir o processo ao mesmo tempo, além daquilo que eu expliquei da parte financeira, que a gente mudou isso na republicação do projeto, para que desse uma garantia melhor com relação ao pagamento das desapropriações.

**01:47:08 Jonatas Trindade:** E aí, agora, em relação a questão de fauna e flora também, que foi destacado pelo conselheiro Sanseverino, eu gostaria que você explicasse um pouquinho, principalmente em relação aos impactos, que ele citou a questão do impacto sobre a fauna, como atropelamento na saída do canal do túnel e coisas relacionadas que possam caracterizar ou que foram caracterizadas no estudo. Em relação à questão da supressão de vegetação, também o que está previsto do ponto de vista de programa ambiental.

**01:47:41 Gabriel Rigoni:** Aquela apresentação, naquele momento da apresentação, o que a gente mostrou foi uma tabela que quantifica as intervenções do projeto em relação a vegetação. Então aquilo é exatamente a área diretamente afetada pelo projeto sobreposto com a vegetação existente no local. Então, o que nós fizemos foi levantar cada tipo de vegetação e, para cada tipologia de vegetação, foi prevista uma compensação atendendo a legislação vigente. Então, se é mangue, nós temos uma proporção para cada 1 hectare seis vezes essa compensação. O mesmo, então isso varia, como mostrei, varia entre 2,5 a 6, então você tem sempre uma proporção maior entre o que é suprimido e o que é compensado. Isso, você tem um programa, que é o programa de compensação ambiental, destinado à reposição florestal, então é garantir que a reposição seja na mesma bacia hidrográfica, então respeitar toda a questão da legislação para a questão da compensação. Em relação à fauna, só lembrando também a recomendação da CETESB, que você avalia a condição do mangue e, no caso do mangue apresentar algum impacto durante essa fase de detalhamento, toda a área do mangue também será compensada, esse é um outro ponto de atenção. Com relação à fauna, durante a obra você tem o programa de afugentamento e resgate de fauna. Então, antes de qualquer intervenção, você tem uma equipe que faz uma varredura em toda a área e sai coletando essa fauna e realocando para evitar qualquer tipo de impacto. Então isso é para a fase de durante as obras, então ter um programa específico para isso. Para a fase de operação, você tem dois programas, que é o programa de monitoramento do atropelamento, então você tem equipes que vão ficar direto na rodovia, verificando a condição e identificando se tem atropelamentos ou não, e também tem o monitoramento da eficácia das passagens de fauna. Lembrando que uma das medidas mitigadoras que o projeto incorporou é a implantação de passagens subterrâneas pelo aterro que vai ser implantado, principalmente no ponto do acesso ao Cônego Domênico Rangoni. Então, todas essas passagens contam



com câmeras, com procedimentos, que é justamente para verificar se a fauna está conseguindo ultrapassar e se não, na melhoria contínua, fazer algum tipo de ajuste. Então, são essas as duas medidas.

**01:50:33 Jonatas Trindade:** Em relação à questão da alteração da qualidade do ar, só para a gente reforçar e entender também como é que vocês chegaram a essa conclusão da redução das emissões, quais são as características? Por que vai haver essa redução do que a gente está discutindo aqui?

**01:50:49 Gabriel Rigoni:** A redução é justamente pela integração que o túnel vai permitir com o VLT. Então, como a Raquel comentou, hoje o tráfego é todo feito por caminhões, ou mesmo é feito por balsas, e aí o fato de ter justamente o congestionamento, você tem lá os motores ligados, então isso contribui para alteração da qualidade do ar. Com o túnel você vai ter uma redução para dois minutos a travessia que hoje é feita em 40 ou mais tempo. Então, você vai ter uma diminuição das emissões. E fora isso, você vai ter o ganho que a gente chegou em cerca de 18,5 mil toneladas por ano de CO<sub>2</sub>, que vão deixar de ser emitidos, porque você também tem integração com o VLT, que o VLT também vai contribuir para diminuir o uso de ônibus, enfim, tem toda essa questão da redução. Então o projeto tem esses dois componentes.

**01:51:51 Marcelo Manara:** Secretário, se me permite fazer mais uma intervenção, queria cumprimentar a secretária Natália Resende. E, secretário, em respeito até a presença aqui dos moradores, que são diretamente interessados, obviamente, gostaria de solicitar a abertura para que eles pudessem se manifestar cinco minutos. O senhor José Sant'Anna, que é da Associação dos Macucos, aproveitar inclusive a presença da secretária, que nós percorremos um pouco esse assunto, mas para que eles possam se manifestar também com relação aos seus questionamentos, por favor. Eu estou solicitando isso em parceria com o Crepaldi, uma solicitação nossa.

**01:52:49 José Sant'Anna (Associação dos Macucos):** Boa tarde, obrigado pela oportunidade. O que nós representamos aqui é uma comunidade que está aqui. Quero retratar aqui, em nome da senhora Luzia, uma moradora há 90 anos do bairro, que está aqui presente. A dificuldade é em se tratar das vidas, das famílias que ali residem. A solução de consenso negociada, engenheira Raquel, essa última é uma solução consensual, mas construída. Por quê? Porque antigamente havia uma solução de cortar os imóveis ao meio. Essa era a solução inapropriada, visto que essas valas de acesso vão permitir um tráfego de 24 horas com um elevado nível de ruídos, sem isolamento acústico no projeto. Então foi negociado uma área. Essa área posta aqui, o que nos assusta muito é a colocação pela FIPE de que serão avaliadas segundo normas. Nós temos lá imóveis antigos, que já estão degradados, porque esse túnel, desde 2012, é uma área conhecida como a área do túnel. Não se investe, os negócios não prosperam, não se vende. Então, todos esses pontos nós queremos só trazer à tona para uma discussão que nós estamos cedendo uma área que vai virar cinza, e aquilo tem um potencial econômico e lucro futuro do empreendedor, que é isto que está em pauta aqui. Nós não podemos jogar à luz de normas que, segundo a NBR XPTO, para avaliação desses imóveis. Esses imóveis antigos que têm trincas, têm uma dificuldade, uma falha na pintura, eles não podem passar por esse processo. Ponto dois: Isso não pode ser um processo de gentrificação, que é a expulsão de uma comunidade mais simples, como nós, que estamos aqui, como seus negócios, suas moradias. Porque Santos, uma característica insular, bem peculiar, é uma cidade que tem um custo de vida adicional, com

uma evolução de preços fora do comum. Isso é o Índice Zap de Imóveis, correto? Então nós queremos que seja avaliado o entorno, foi colocado dessa forma. E aí, lendo todos esses documentos, nós temos um teto de 550 milhões. Descobrimos, isso pelas audiências públicas, que estavam avaliados em 2.390 reais o metro quadrado. Hoje se fala em 8 ou 10 mil reais. Então, o direito à moradia, nós não estamos negociando financeiramente, nós estamos negociando um ponto de vista econômico, uma moradia por uma moradia, um negócio por um negócio. É isso que está em pauta. E o que nós queremos é uma área que está sendo cedida em consenso, não muito fácil para muitas pessoas aceitarem essa condição, que seu lar foi lá construído e que nós queremos que isso seja transportado de uma maneira bem séria, digna, justa, ética e moral. Esse é o nosso ponto, eu agradeço. Desculpe se eu avancei o tempo. Obrigado.

**01:56:09 Jonatas Trindade:** Obrigado, senhor José. Muito boa a intervenção. Então, continuando, depois a gente volta aos demais pontos, mas só para a gente... Manara, eu acredito que os pontos que você levantou já foram respondidos.

**01:56:26 Marcelo Manara:** Sim. Quero agradecer, inclusive a contribuição da Mayla, que me esclareceu muito essas questões todas trazidas aqui, a comissão, tudo. Estou muito satisfeito com a questão do carbono, que são as duas colocações, eu saio satisfeito daqui.

**01:56:37 Jonatas Trindade:** A questão do Crepaldi, tem um ponto dos aspectos que você colocou, que você gostaria de destacar? Porque tem a questão da operação do Canal do Porto, e você também colocou a questão da justiça social na negociação.

**01:56:51 Ricardo Crepaldi:** Sim, a mesma questão não só da associação, que ela é — (01:56:55 ininteligível), mas a gente vai passar por outros aspectos, outra população que não se manifestou. Então, assim, uma associação tem mais força, sempre, mas a gente tem pessoas, então as pessoas também tem que ser levadas em consideração, não importa em qual momento dessa obra.

**01:57:11 Mayla Fukushima:** Posso só aproveitar para esclarecer esse ponto? A CETESB também se preocupa com a população, não só com os proprietários, mas com a população, que também não é proprietária. Então, a gente tem programas de desapropriação e a gente também tem programas de reassentamento da população mais vulnerável. Então, para a próxima fase, ali. Então, nessa fase, foi feita uma estimativa, porque é uma fase de Licença Prévia. Na fase de instalação, ele vai ter que fazer os cadastros, todos os cadastros socioeconômicos da população que vai ser afetada pelo projeto com base no projeto detalhado de engenharia. Daí ele vai a campo fazer os trabalhos, tanto do lado Santos quanto do lado do Guarujá. E, além disso, ainda tem um programa voltado para as atividades econômicas que serão impactadas pelo empreendimento.

**01:58:06 Ricardo Crepaldi:** Obrigado, Mayla. É isso mesmo. Mas o outro ponto que é um dos mais importantes, também das mudanças climáticas. O que a gente tem que colocar é que realmente Santos está sofrendo com isso já hoje, ou seja, se tudo realmente está dentro da operação, daqui a pouco a gente tem uma elevação do nível do mar, ressacas mais fortes, se isso não vai afetar o próprio canal, que é esse túnel que nós vamos fazer. E eu já falei isso, já foi verificado, a questão do Calado do Canal, que se mantém para poder a gente não perder daqui a um tempo a protuberância do nosso Porto de Santos como o maior porto do

nosso país, que é muito importante não só para o país, mas também para Estado de São Paulo, para a receita que ele tem. Obrigado.

**01:58:51 Jonatas Trindade:** Ótimo, Crepaldi: Vocês querem falar um pouquinho da questão ainda do canal, operação? Porque eu sei que a cota de operação lá é 16. Está 14, mas o que é homologado para operar é 16 metros.

**01:59:06 Raquel França Carneiro:** Isso, 14,5. A gente teve diversas discussões com a Autoridade Portuária, porque o que acontece? Nesse tipo de túnel, quanto mais você abaixa a posição dele, o custo é exponencial. Você está mexendo em solo mole nas pontas, então mexe bastante. A gente tinha conversado de subir o túnel para uma cota de 18, que o Estado de São Paulo propôs essa mudança no projeto e, junto com o Governo Federal, a gente chegou a conclusão que era melhor deixar ele na cota de 21, e daí a gente tem lá todos os navios que teriam que ser respeitados, então, assim, o túnel está numa cota que não há previsão ainda do Porto de Santos chegar a esse calado, então eu tenho 21 livres, ou seja, eu tenho ainda mais dois metros de rachão para daí ter o túnel, então o túnel estaria a menos 23.

**02:00:00 Ricardo Crepaldi:** Só para entender o porque que eu falei tudo isso: é que, na verdade, a gente não tem operação hoje, mas o maior navio do mundo ele tinha o Calado de 29, então assim, hoje ele já foi descontinuado, mas é para a gente se preparar para o futuro, não para agora, resolver o problema agora, a gente tem que olhar o futuro sempre. A gente sempre foi o Estado que olhou para frente, então isso é importante. Obrigado

**02:00:22 Jonatas Trindade:** É, 29 eu acho muito. Santos, para operar um de 29, eu não acredito que a gente, nem no futuro, vai ter. Minha leitura pessoal, porque realmente é muito para o canal. Imagina, ter que dragar para chegar a 29 a operação?

**02:00:40 Ricardo Crepaldi:** Os porta aviões, hoje, que são uns gigantes, o Calado é 18.

**02:00:44 Jonatas Trindade:** É, mas eles nunca atracam dentro...

**02:00:46 Ricardo Crepaldi:** Ah, sim. Eu sei, mas eu é um comparativo, ou seja, não que a gente queira um porta aviões aqui dentro, não dá essa ideia que vai que alguém pega essa ideia. Mas digo assim, o Calado é de 18, então são navios de 350 metros. Então, só para colocar, imagina a gente criar, que nem o Canal de Suez, que o maior navio do mundo de containers ficou entalado lá com problemas técnicos. Ou seja, a gente tem que sempre pensar no futuro. Só isso. Com certeza.

**02:01:17 Jonatas Trindade:** Com certeza. Continuando, em relação aos pontos que foram colocados pelos conselheiros, eu acho que já foi falado bastante em relação à questão da vulnerabilidade, das comunidades e a questão da justa indenização. E aí, a conselheira Fernanda colocou a questão das ressacas, e aí eu gostaria que fosse falado um pouquinho da questão da análise de risco, o que foi considerado, como foi considerado isso no estudo ambiental e o que isso vai ser, ou que isso vai ser trabalhado no âmbito do Licenciamento de Instalação.

**02:01:53 Gabriel Rigoni:** A questão das mudanças futuras, a ideia é que a análise de risco vai ter aquela avaliação de cenários. Então, hoje você tem os cenários, tanto o conservador

quanto os cenários moderados. Então, o projeto tem que prever essas duas análises, então esse estudo que vai ser feito, que é um estudo inicial, e depois um estudo que é atualizado anualmente, ele vai justamente verificar essas alterações ao longo do tempo. Então, tanto para um cenário que seja pessimista quanto um cenário moderado, então aí eventuais medidas de resiliência, elas daí vão ser incorporadas no programa de adequação ambiental do projeto. E aí alguma ação para mitigar ou para resiliência.

**02:02:41 Jonatas Trindade:** Aí, pegando um pouquinho também do que foi falado pelo conselheiro Paulo do Rego, quanto a questão da deposição do material, que foi apresentado, mas eu acho que vale a pena ressaltar.

**02:02:52 Gabriel Rigoni:** Sim. Todo o material da escavação, ele foi primeiro analisado na fase agora do estudo, então foram analisados 12 pontos ao longo de toda a área que será escavado. Foram 32 amostras, essas amostras foram analisadas, e a situação é que elas não apresentam contaminantes. Então elas podem ir para o polígono de disposição oceânica, que é um bota fora ao mar, que é hoje já operado pela Autoridade Portuária de Santos, então é uma área preparada para receber esse material. Existe, inclusive, uma norma do próprio Porto de Santos para poder dispor esse material, então o empreendedor vai seguir essa norma, então tem toda uma questão. Ela já é uma área licenciada, tem os controles ambientais, então é isso. Então, de fato, o material vai para esse bota fora no mar.

**02:03:50 Mayla Fukushima:** Só citar uma questão: A APS que faz a gestão - A APS é a Autoridade Portuária de Santos, que faz a gestão e acompanha o Polígono de Disposição Oceânica, o PDO, para onde esse material da escavação vai, que é o sedimento do canal. Então, considerando a qualidade do canal que foi diagnosticada nessa fase, a APS, Autoridade Produtora de Santos, se manifestou positivamente em relação às possibilidades por lá, por conta da qualidade. De qualquer forma, são exigidos monitoramentos contínuos, tanto pela APS quanto pelo licenciamento.

**02:04:33 Jonatas Trindade:** Aí, só retornando a um ponto, que foi o ponto colocado pelo conselheiro Sanseverino, em relação à questão do pleito do comitê paritário, se o que foi posto pela conselheira Mayla atende ao que foi indicado pelo Senhor.

**02:04:50 Carlos Sanseverino:** Agradeço a consulta. Me dirijo novamente informando, na nossa opinião, como exposto pela doutora Tatiana na conversa que nós, a Ordem dos Advogados, tivemos nos últimos dias com Gaema Baixada Santista, a doutora Flávia, com o Procurador de Justiça, doutor José Carlos de Freitas, a nossa sugestão é a votação de um Comitê de Avaliação de Impacto, com a participação dos conselheiros que tiverem disponibilidade para participar. Este permanente monitoramento, essa colaboração, certamente dará uma musculatura a toda a equipe da CETESB, que já faz um trabalho de excelência, permitindo aos representantes da sociedade civil que pari passu possam ir acompanhando e, eventualmente, se o caso, oferecer contribuições. E me parece, pelo que eu ouvi, que o conselheiro Paulo Nelson do Rego, que também representa a bancada ambientalista, teria endossado também essa sugestão da OAB, assim como o do Ministério Público.

**02:06:00 Tatiana Serra:** Senhor secretário, eu não participei dessa reunião, eu não endossei essa proposta. A doutora Flávia também não me repassou, muito embora ela não seja contrária. Bom, depois eu falo porque está na pauta isso. O ponto que a gente traz aqui é que

essa é uma oportunidade, aproveito os dois secretários aqui presentes, de regulamentar esta questão, porque a Mayla coloca muito bem, e colocaram muito bem aqui, por exemplo, da aplicação de até 0,5%, em razão de impactos em Unidades de Conservação. E isso está regulamentado na Lei do Snuc, mas não é sobre isso que a gente questiona, é sobre eventuais impactos climáticos por força desta intervenção, e isso não tem uma regulamentação, pelo menos aqui no Estado de São Paulo. Também a supressão de vegetação de mangue e outros tipos de vegetação, existe uma compensação regulamentada. Mas o quanto isso influencia no clima daquela região? Então, esse era o ponto que foi colocado. Foi falado que o programa Carbono Zero e as medidas de resiliência por força do contrato de concessão trariam isso. Não sei se também traz em relação ao impacto na vegetação, nas Unidades de Conservação, se trazer é exatamente esse meu ponto de questionamento. E aí há uma oportunidade para que se avance nesta regulamentação, de modo que existam parâmetros. A gente vai analisar depois do programa, solicitar esse programa, me parece que isso tudo está contemplado lá na concessão, que não fazia parte do Eia. Obrigada.

**02:07:59 Natália Resende:** Fazer uma contribuição também, na linha da doutora Tatiana, só para a gente... Bom, primeiro boa tarde. Acho que, como a Mayla bem colocou aqui, pelo que eu também já acompanhei nas outras apresentações do pessoal da SPI também, do empreendedor, tem várias mitigações e formas de endereçamento, tanto na parte do licenciamento, no contrato de concessão, em relação a esse empreendimento específico, que eu acho que a gente pode aproveitar até a oportunidade também, porque uma das ações e sub ações que a gente colocou no PEARC é estudar um pouco melhor isso. Então eu acho que vale, e aí fica aquele convite também que eu tinha te falado para a gente ver a questão de resiliência hídrica, para também a gente tratar disso, ou no Comitê, ou no Conselho de Mudanças Climáticas, nosso, para daí a gente fazer algo até com o estudo, aproveitando que a Marina está aqui também, para a gente levar isso, e aí junto com vocês. Até fica um convite mesmo para a gente estudar, ver com mais profundidade, fazendo esse link com o PEARC que a gente está desenvolvendo. Acho que é até melhor, porque a gente olha de uma forma macro. Claro, aqui, sem prejuízo do que já está desenvolvido aqui no âmbito do projeto específico. Mas daí eu acho que vale a gente levar, se você concordar, para a gente ter essa discussão mais até estruturada e de uma forma geral, olhando o Estado de São Paulo, suas particularidades no nosso Comitê e no Conselho também. Tá, Marina? Já aproveitando aqui a sua presença.

**02:09:38 Jonatas Trindade:** E aí, só para reforçar, Natália, o que o conselheiro Sanseverino está colocando, é a sugestão de se criar um comitê paritário para avaliação da relação da obra com a questão de mudanças climáticas. Nós temos, no Estado de São Paulo, um Conselho e um Comitê de Mudanças Climáticas, e aí entender, nesse contexto, se o Conselho e o Comitê poderiam acompanhar, de certa forma, a questão da construção desse túnel, que poderia ser uma alternativa, mas o que o conselheiro pediu é que fosse votado aqui no CONSEMA a proposta de criação desse desse Comitê. E, na lógica do regimento, seria uma Comissão Temática.

**02:10:27 Natália Resende:** Só também tentar fazer uma contribuição aqui, até no quesito de eficiência e da gente sempre ter articulações entre políticas públicas, representantes nessa governança multinível que a gente sempre tenta, que é necessário quando a gente fala de um empreendimento e do impacto socioambiental que a gente sabe que tem, acho que já tem uma Comissão criada, que já foi muito discutida. Então a gente não pode desconsiderar isso,

tem já um nível de governança, o que eu acho que a gente poderia até combinar, considerando que a gente criou esse Conselho de Mudanças Climáticas em linha com a PEMC, uma lei já do Estado de São Paulo, tem representantes, inclusive, da Baixada no nosso Conselho, tem sociedade civil, academias. A gente poderia também fazer alguma espécie de articulação entre esse, que está proposto, e o nosso, que já está criado para a gente sempre também ter, no que a gente acompanha de Zona Costeira do PEARC, uma atualização, a gente acorda, combina direitinho no âmbito do Conselho de Mudanças Climáticas, a articulação com o Comitê que já está previsto, porque aí a gente otimiza os nossos blocos de governança sem a necessidade de criar outros para também não ter ineficiências e custos de transação a mais. Sem prejuízo, conselheiro, de sempre ter o convite para participações. Enfim, para a gente sempre agregar da melhor forma. Mas aí fica aqui a minha, sendo votado, fica aqui a minha sugestão enquanto presidência do CONSEMA, para a gente fazer essa articulação entre locus, o que já está proposto, o nosso, que está em andamento, tivemos uma reunião hoje, inclusive para a gente sempre levar a cabo políticas públicas estruturadas, articuladas de forma harmônica também com a sociedade.

**02:12:26 Carlos Sanseverino:** Pela ordem, senhora secretária, peço licença para fazer uso da palavra, e respondo não só, com muito respeito, a esta secretária de Estado, como também a todos os conselheiros, a motivação da nossa sugestão desse Comitê de Avaliação de Impacto, também se deu não só a partir da interlocução da Ordem dos Advogados do Brasil, conversando com os *stakeholders* locais, como também com a nossa interlocução com a própria Autoridade Portuária de Santos. E nós tivemos acesso a um documento que foi encaminhado sobre as considerações do Eia Rima, assim se manifestou a Autoridade Portuária. “Apesar do esforço técnico, o estudo apresenta lacunas na qualificação e quantificação da significação dos impactos ambientais, adotando classificações genéricas como baixo, médio e alto, sem critérios objetivos”. Isso contraria a metodologia consolidada, como a de Sanches, de 2003, que recomenda considerar a severidade e frequência, o envolvimento das partes interessadas. Caminha o documento da Autoridade Portuária dizendo que, embora o Eia tenha sido submetido a audiências públicas em Santos e no Guarujá, e esteja parcialmente alinhado em parecer técnico do órgão ambiental, a participação social deve ser fortalecida e tornar-se contínua. Cita-se, por oportuno, atentar que o Anexo 23, apesar de ter estrutura minuciosa, não contempla mecanismos que garantam de forma efetiva a participação ativa e contínua da sociedade civil organizada no processo de solução de controvérsias. Neste sentido, a autoridade propõe e entende ser imprescindível a criação de um Comitê Regional Permanente de Monitoramento dos Impactos Ambientais, com a participação ativa da sociedade civil organizada. Nós estamos endossando esta recomendação da Autoridade Portuária de Santos que, como eu disse, embora respeite muito a participação aqui da doutora Tatiana, eu entendi mais cedo, em conversas também com membros do Ministério Público, que eles estavam em tese alinhados, mas aqui não falarei por eles. Estou dizendo como Ordem dos Advogados do Brasil, e sucinto a participação dos demais conselheiros na votação. Portanto, aqui reitero a proposta vinda da própria Autoridade Portuária, da criação desse Comitê Regional, com a participação ativa e contínua da sociedade civil. Não obstante, entenda que existem outros elementos de coordenação, como dito pela senhora secretária, mas entendo aqui que é importante que isso tenha sim o eixo de participação dos conselheiros deste conselho, que é o maior conselho ambiental do país.

**02:15:36 Natália Resende:** Obrigada, conselheiro. A gente agradece sua participação, lembrando que a gente tem tido sempre muita articulação com o Ministério dos Portos, com a Secretaria de Portos, na linha de andarmos articulados. E a gente sempre tem essa



preocupação de governança, de sustentabilidade. Isso é uma diretriz muito forte aqui, que a gente também tem discutido com o próprio Ministério. E foi nessa linha que nós fizemos um acordo de cooperação, um convênio também. Então a gente agradece a sua participação. Acho que a gente pode colocar para... Quer dar uma palavra antes, Crepaldi, que a gente põe para votação.

**02:16:14 Ricardo Crepaldi:** Antes da votação, para a gente só entender, Mayla, você pode explicar o que estava previsto, esse conselho estava previsto dentro do parecer da Cetesb? Para ficar mais claro para todo mundo.

**02:16:24 Mayla Fukushima:** Sim, a ideia desse conselho, Ricardo, é exatamente para atender esse objetivo. A participação dos *stakeholders* do local, inclusive a APS também vai participar certamente desse conselho. Junto com os outros *stakeholders*, sociedade civil, exatamente para poder acompanhar a obra. Não é a primeira vez que a gente pede esse conselho, em outros projetos estruturantes e de impacto ambiental, principalmente em áreas urbanas, a gente também tem essa preocupação, a gente entende que é importante ter esse acompanhamento tanto dos órgãos públicos, porque é uma obra na região. Então, a prefeitura tem que saber *pari passu* o que está acontecendo, a APS vai participar, porque vai intervir no Porto. Inclusive ela pediu para se manifestar durante o processo de licenciamento nas próximas fases, e ela vai ser ouvida, isso entrou como exigência também. Então, esse conselho tem o mesmo objetivo de discutir isso com a sociedade, a sociedade poder acompanhar o desenvolvimento da obra, eventuais problemas que podem ocorrer durante a obra, exatamente para poder mitigar os impactos durante a obra e depois na fase de operação.

**02:17:46 Ricardo Crepaldi:** Obrigado, Mayla. Secretária, secretário, acho que tem que tomar cuidado que a gente está... estou entendendo redundância. Então acho que, se já tem esse conselho criado, porque isso também vai impactar na aprovação ou não do relatório, da própria CETESB. Porque se o próprio relatório já prevê esse conselho, então a gente já está atendendo uma necessidade da participação popular dentro dos âmbitos legais.

**02:18:17 Carlos Sanseverino:** Pela ordem, senhora secretária, só lembrando que a sugestão da Autoridade Portuária é da criação de um Comitê Regional. Eles estão entendendo que deve haver uma participação ativa da sociedade civil organizada, envolvendo a universidade, atores da região metropolitana da Baixada Santista. Então, não sei se nós estamos falando a mesma coisa. E se não for, pode ser ou um eixo de ampliação do que já existe, ou mesmo a criação deste comitê, que foi proposto pela Ordem dos Advogados, como um comitê que seja, e que também contemple os atores regionais. Aliás, tema que eu quero registrar a participação do doutor Cláudio Alberto Eidelchtein, preside também a Comissão do Porto da Ordem dos Advogados do Brasil, que acompanha a reunião a nosso convite, e que também é uma autoridade que trabalha no Porto há mais de 30 anos.

**02:19:09 Natália Resende:** Perfeito. Obrigada, conselheiro.

**02:19:13 Marcelo Manara:** Posso só complementar, secretária, a fala do Crepaldi, porque eu quero lembrar também que, embora todos os esforços e a previsão que a Mayla já colocou desse Comitê, que eu vejo também uma sombra com a proposta, com todo respeito a proposta trazida pelo Sanseverino, a OAB, mas lembrar também que os Conselhos Municipais de Santos, Conselho Municipal de **Guarulhos (02:19:36 ininteligível)**, a Agência



Metropolitana tem responsabilidades de acompanhamento, de participação. Então, existem já, não só os fóruns criados pela obrigação colocada pela CETESB, mas também os fóruns naturais que os municípios já têm de forma paritária, representantes, inclusive com a sociedade civil, para exercer esse acompanhamento e com o conhecimento local. Então, realmente eu vejo sombras que a gente precisa lapidar melhor para que a gente não esteja criando comitê em cima de comitê e com redundância de atribuição.

**02:20:11 Natália Resende:** Perfeito, conselheiro, Obrigada pela participação e também aqui, da minha parte eu corroboro, acho que a gente tem que evitar redundâncias. Acredito que já foi muito debatido no âmbito das consultas e acrescentar, além do que vocês muito bem falaram, o nosso Conselho de Mudanças Climáticas, que também tem a participação da Baixada. Então a gente, além desse comitê que está previsto, que já foi muito discutido, a gente também tem o nosso conselho, que sim, queremos também acompanhar e ter as atualizações. A gente pode até levar também na nossa próxima reunião, vamos colocar para a gente falar isso. De qualquer forma, como foi pedido a votação, vamos colocar em votação, certo? A necessidade de criação de outro comitê, outro locus. E aí, Naiana, você que é a condutora.

**02:21:06 Carlos Sanseverino:** Senhora secretária, pela ordem, só para ficar claro, né? Então, a proposta da OAB é: “No Esteio do documento enviado pela Autoridade Portuária de Santos, dirigida à Secretaria, endossada pela Ordem dos Advogados do Brasil enquanto representante da sociedade civil, considerando atentar que o Anexo 23 do edital, apesar de ter estrutura minuciosa, não contempla mecanismos que garantam de forma efetiva a participação ativa e contínua da sociedade civil, considerando que este Comitê proposto, regional, permanente, de monitoramento dos impactos ambientais poderia ter elementos claros da participação ativa da sociedade civil organizada, envolvendo atores da região metropolitana da Baixada Santista, assegurando a gestão compartilhada e transparente dos 46 impactos identificados nas fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento. O nosso pleito, obviamente, pretendemos que seja colocado em votação e ficamos à disposição para colaborar sempre no debate, agradecendo a todos e, mais do que isso, cumprimentando a equipe da CETESB que, como sempre, fez um trabalho de excelência”.

**02:22:37 Natália Resende:** Obrigada, conselheiro. Lembrando que o Comitê de Bacias Hidrográficas também foi ouvido e considerações também incorporadas. Enfim, também, além de toda a sua participação e controle social feita. Naiana, vamos passar à votação?

**02:22:55 Naiana Lanza:** Vamos, então vamos lá a votação. Eu vou resumir as falas do conselheiro Sanseverino aqui em relação à criação de um Comitê de Avaliação de Impacto Regional, que reflete tudo isso que o conselheiro aqui colocou para a gente nesse momento. Então eu gostaria, primeiro, de ver quem é a favor da criação desse comitê aqui no conselho, esse Comitê de Avaliação e Monitoramento. Quem é a favor? Então, temos aqui no plenário, ninguém a favor, e online temos três. Levantou a mão sem estar aqui. Beleza, então três a favor. Abstenções? Doutora Tatiana, uma abstenção. Então foi, por unanimidade, a gente considera que o plenário deliberou então, pela não necessidade de criação dessa comissão temática.

**02:24:03 Carlos Sanseverino:** Ok, Muito bem. É só uma questão de ordem, eu solicito que seja dado ciência a todos os conselheiros do ofício que foi enviado ao senhor Rafael Benini, em 10 de julho de 2025, dirigido ao Secretário de Parcerias e Investimento do Governo do

Estado de São Paulo, com cópia ao excelentíssimo senhor Sílvio Costa Filho, Ministro de Portos e Aeroporto, e também ao senhor Alexandre de Ávila, onde o assunto é a republicação do edital da Concorrência Internacional, solicitando portanto, que, inobstante tenha sido nesse momento refutado, num primeiro momento, a criação desse comitê temático, que o tema seja objeto de uma eventual nova avaliação, se necessário, após o conhecimento integral deste ofício que foi enviado pelo Porto de Santos ao secretário. Se houver necessidade, então a própria Ordem dos Advogados poderá chegar a fazer a todo o CONSEMA, caso eventualmente esse documento não esteja disponível no eixo da Secretaria.

**02:25:02 Natália Resende:** Perfeito. Muito obrigada, conselheiro.

**02:25:07 Paulo do Rego:** Só uma pequena manifestação. Em função do não acolhimento da criação do conselho, e tendo o conselho já criado, eu gostaria de saber se há possibilidade de inclusão e especificação de quem são os representantes da sociedade civil que deverão participar desse conselho já criado no âmbito do licenciamento, para que a gente não fique numa situação, que é a OAB, tem a sociedade civil, através dos ambientalistas, e que possamos ter realmente uma participação ativa. Até porque a razão de não ser votado para não haver sobreposição, mas as reivindicações são para lá de legítimas. Então, se a gente pudesse pelo menos ter uma menção, nesse sentido, de participação da sociedade civil através da OAB, e dos ambientalistas, especificamente.

**02:26:09 Mayla Fukushima:** Conselheiro, Paulo, só para esclarecer essa exigência do estabelecimento, criação e instalação de um conselho socioambiental com a participação da sociedade civil, ele já consta da exigência número IV, do Parecer Técnico. Então, isso já vai ser criado. Então não é que ele existe, mas é uma exigência do licenciamento a criação e instalação desse conselho socioambiental, que tem objetivo exatamente da participação da sociedade civil, senão não teria sentido criar esse Conselho Socioambiental.

**02:26:47 Paulo do Rego:** Sim, eu entendi perfeitamente, Mayla. Estou colaborando diretamente e fortalecendo esse conselho que foi criado, no sentido de que existam parâmetros já definidos de quem serão os participantes, de alguma forma, que a CETESB, junto com o CONSEMA, possam estar estabelecendo estes critérios, só isso.

**02:27:12 Naiana Lanza:** Ok, conselheiro, registrado a sua sugestão. Muito obrigado. Então entendo que podemos seguir então para a aprovação do parecer técnico da CETESB. Então vamos lá. Quem se manifesta contrário à aprovação do Parecer Técnico da CETESB em relação ao empreendimento do Túnel Santos-Guarujá? Alguém contrário? Não. Abstenção? Sim, uma.

**02:27:44 Carlos Sanseverino:** A OAB quer se abster.

**02:27:47 Naiana Lanza:** Ok, duas abstenções. Então, agora que se manifestem aqueles a favor da aprovação do parecer técnico da CETESB. Por favor, peço que todo mundo levante a mão. Então foi aprovado o parecer, muito bem, muito bom pessoal.

**02:28:20 Natália Resende:** O pessoal, será que levantou a mão agora ou não? Levantou para poder votar. Eu queria só fazer algumas breves considerações, e muito na linha de parabenizar aqui o trabalho da CETESB. Vocês orgulham o Sistema Ambiental do Estado de São Paulo pelo trabalho muito técnico, de muita qualidade, que nos dá a segurança jurídica,

previsibilidade, uma tecnicidade que é muito importante para a gente avançar, avançar com uma preocupação com as pessoas. E agradeço a participação de todos que vieram aqui hoje, com a preocupação ambiental, olhando sempre, com muito cuidado, todos os aspectos, analisando, conversando, dialogando. Isso é muito importante e a gente fica muito feliz de ter uma equipe com tamanha qualidade como a de vocês, e aqui representado hoje pela equipe que você mostrou, que você nominou, Mayla, e, no seu nome, agradecer todo o trabalho extremamente competente, sério, técnico, que vocês vêm desempenhando. Da mesma forma, Raquel, queria também, aqui no seu nome, parabenizar todo o pessoal da SPI, da CPP, da Artesp, e também dizer da felicidade da gente ter técnicos muito sérios, competentes e que querem fazer um desenvolvimento sustentável, também com a preocupação social, com as pessoas, sempre de forma dialogada, transparente. Você é um exemplo disso. A gente fica muito feliz de tê-la lá e, de uma forma geral, aqui também conosco, claro, cada qual com o seu papel, a gente sempre vai fazer essa observância aqui para poder, acho que é importante a gente fazer esse destaque, gente, porque administração pública demanda muito trabalho, dedicação, esmero, porque a gente está cuidando de um interesse público e que a gente se dedica muito, e que tem pessoas por detrás disso, então reconhecer as pessoas é muito importante, é muito valoroso. E a gente fica muito satisfeito de ter técnicos muito profissionais aqui no estado de São Paulo. O Estado de São Paulo é o que é por causa das pessoas que estão por trás desses projetos. Parabéns! Muito obrigada, gente.

**02:31:01 Ricardo Crepaldi:** Uma pergunta, secretária: A moção que a gente fez sobre o Licenciamento Ambiental foi para frente?

**02:31:07 Natália Resende:** Foi. Eu assinei já faz tempo, é que eu tinha que assinar o ofício.

**02:31:15 Naiana Lanza:** A gente enviou para vocês hoje, no período da manhã foi enviado por todos os conselheiros e conselheiras. Acho que tudo da gente.

**02:31:22 Natália Resende:** Eu assinei tudo. Obrigada pela vinda aqui hoje, um ótimo fim de semana para todos. A gente está à disposição. Muito obrigada!