



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

Ata da Audiência pública sobre o EIA-RIMA do empreendimento “Implantação das Obras de Ligação Viária entre os Municípios Santos e Guarujá (Túnel Submerso)”, de responsabilidade da DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A e do DER – Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo, realizada no dia 13 de novembro, na cidade de Guarujá.

Realizou-se, no dia 13 de novembro de 2013, às 17 horas, na SOCIA – Sociedade Esportiva Itapema, Rua Agenor de Assis, 97, Guarujá/SP, a audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente - EIA/RIMA do empreendimento “**Implantação das Obras de Ligação Viária entre os Municípios Santos e Guarujá (Túnel Submerso)**”, de responsabilidade da DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A e do DER – Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (Processo 202/2012). Dando início aos trabalhos, o **Secretário de Estado do Meio Ambiente, Deputado Bruno Covas**, declarou abertos os trabalhos e saudou a presença do Secretário de Desenvolvimento Metropolitano do Governo do Estado de São Paulo, deputado Edmur Mesquita; da Senhora Maria Angélica de Araújo Cruz, Secretária Adjunta de Desenvolvimento e Assistência Social do Município de Guarujá; da Senhora Telma de Souza, Deputada Estadual; e do Senhor Luiz Carlos Rachid, Diretor Regional da CDHU. Sem mais, passou a palavra ao **Secretário-Executivo do CONSEMA, Germano Seara Filho**, para que conduzisse os trabalhos daquela reunião. Este agradeceu ao Secretário, a quem se referiu como “meu chefe querido”, e registrou que, ao longo dos vinte e dois anos em que encabeça a Secretaria-Executiva do CONSEMA, era aquela a primeira vez em que tinha a honra de ser acompanhado, em uma audiência pública, pelo próprio Presidente do Conselho. Em seu nome, saudou as demais autoridades presentes ao evento, a começar pelos representantes do Poder Executivo – nas pessoas dos Excelentíssimos Senhores Duino Verri Fernandes, Vice-Prefeito do Município de Guarujá; Edmur Mesquita, Secretário de Estado de Desenvolvimento Metropolitano; Adilson Luiz de Jesus, Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico e Portuário da Prefeitura Municipal de Guarujá; Ana Isabel Mesquita de Oliveira, Secretária de Planejamento e Gestão da Prefeitura Municipal de Guarujá; Maria Angélica de Araújo Cruz, Secretária Adjunta da Secretaria de Desenvolvimento e Assistência Social da Prefeitura Municipal de Guarujá; Eliane Ribeiro dos Santos Silva, Secretária Interina de Governo da Prefeitura Municipal de Guarujá; Fábio Serrano, Secretário-Adjunto de Planejamento Técnico da Prefeitura Municipal de Guarujá; Cândido Garcia Alonso, Chefe de Gabinete da Prefeitura Municipal de Guarujá –, do Poder Legislativo – nas pessoas do Ilustríssimo Senhor Gilberto Benzi, Vereador pelo Município de Guarujá; e da Excelentíssima Senhora Telma de Souza, Deputada Estadual –, das entidades da sociedade civil – nas pessoas dos Ilustríssimos Senhores Carlinhos da Rainha, representante da Sede Social União dos Moradores da Rainha, do Guarujá; Gentil da Silva Nunes, presidente do PSOL do Guarujá; Severino Maciel do Oliveira, representante da Paróquia Nossa Senhora das Graças-Grupo Cidadania, do Guarujá; Mário Aurélio Santos, representante da Comissão da Rainha-organização não-governamental AMO Criança Guarujá; Wagner Mendes Sá, representante do Centro Comunitário do Caruara, de Santos; Vladimir da Paixão, representante da Comissão sobre o Túnel Santos/Vicente de Carvalho - Projeto Resgatando Vidas; e Marie Murakami, representante da Central de Movimentos Populares da Baixada Santista e Litoral –, do Poder Judiciário, do Ministério Público do Estado de São Paulo, dos órgãos públicos, dos conselhos ambientais, das entidades ambientalistas, da Polícia Militar Ambiental, enfim, a todos que vieram participar da audiência pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente - EIA/RIMA do empreendimento “**Implantação das Obras de Ligação Viária entre os Municípios Santos e Guarujá (Túnel Submerso)**”, de responsabilidade da DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A e do DER – Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo (Processo n. 202/2012). Declarou que possuía a função regulamentar de conduzir as audiências públicas promovidas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente e pelo Conselho Estadual do Meio Ambiente – CONSEMA sobre empreendimentos, projetos e obras em licenciamento, planos de manejo, enfim, acerca de tudo aquilo





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

que diz respeito ao Sistema Estadual do Meio Ambiente. Declarou ainda que a audiência pública, como indicava o próprio nome, é um evento aberto a qualquer interessado, dado que se pretende sempre democrático, e em cujo desenrolar determinada proposta ou projeto é apresentado a todos, para que dêem as opiniões, formulem indagações, apresentem suas contribuições, sugestões e críticas e tudo o que possa contribuir para melhoria dos estudos e do projeto e/ou proposta apresentada. Esclareceu também que seu papel nas audiências públicas é completamente isento, e sua função, tão somente conduzir os trabalhos de forma totalmente neutra para garantir que aqueles que tenham algo a dizer possam fazê-lo de forma democrática e organizada. Expôs resumidamente as normas estabelecidas pela **Deliberação CONSEMA Normativa 01/2011** para a condução das audiências públicas e declarou que o CONSEMA previu que elas se desdobrem em três momentos ou partes. Esclareceu que na primeira parte tem lugar a apresentação, pelo empreendedor ou seu representante, do projeto ou proposta, e, em seguida, uma exposição detalhada dos estudos ambientais elaborados sobre ele/ela. Explicou que, imediatamente após, fariam uso da palavra aqueles que representam as organizações da sociedade civil, com direito cada um deles a até cinco minutos, seguidos por cidadãos que não representam órgãos públicos ou entidades civis, mas que falam em seu próprio nome, com direito a três minutos cada um. Em seqüência, se manifestam os representantes de órgãos públicos das esferas federal, estadual e municipal; a seguir, os representantes do CONSEMA e dos COMDEMAS que se inscreverem, com direito também a cinco minutos cada um. Por fim, acrescentou, falariam os representantes do Poder Executivo, seguidos daqueles que representam o Poder Legislativo, e que o motivo pelo qual os representantes desses dois poderes falam em último lugar é que só assim poderão manifestar-se acerca das críticas, elogios e sugestões feitos pelos diferentes segmentos da sociedade que antes deles tenham se manifestado, podendo assim opinar ou oferecer esclarecimentos que eventualmente os pontos de vista expostos tenham suscitado. Reiterou que só poderia fazer uso da palavra quem se inscrevesse, e que, portanto, aquele que desejasse fazê-lo e ainda não houvesse se inscrito, o fizesse. Informou que a Mesa Diretora dos Trabalhos era presidida por ele, Secretário-Executivo, e composta ainda por até dois membros do CONSEMA – e convidou o conselheiro Marcos Couto, que se encontrava presente, a também compor a mesa –, como também de um representante da área de licenciamento ou da área responsável pela proposta que está sendo discutida – na ocasião o engenheiro civil Rodrigo Passos Cunha, gerente da Divisão de Avaliação de Empreendimentos de Transporte da CETESB, a quem igualmente convidou a tomar assento à Mesa Diretora dos Trabalhos. **Hermes da Silva**, Gerente de Relações Institucionais da DERSA, **Luiz José Preto Rodrigues**, Diretor de Engenharia do DER-Departamento de Estradas de Rodagem, apresentaram breve histórico do empreendimento, sua organização, etapas de desenvolvimento e objetivos, após o que o engenheiro civil **Ivan Carlos Maglio**, representante do consórcio PRIME/ETEL, empresa responsável pela elaboração dos estudos de impacto ambiental, apresentou uma síntese do EIA/RIMA, precisamente dos motivos da escolha da alternativa locacional, da capacidade pretendida para o empreendimento quando de sua plena operação, dos impactos que ele promoverá, principalmente nos recursos hídricos e nos meios físico, biótico e antrópico, e das medidas que serão implementadas com o objetivo de preveni-los ou mitigá-los. Passou em seguida a palavra a **Rodrigo Passos Cunha**, Gerente da Divisão de Avaliação de Empreendimentos de Transporte da CETESB, que transmitiu informações gerais acerca do procedimento licenciador. Informou que os autos do processo de licenciamento encontravam-se em análise técnica pela área competente da agência ambiental, que, ao final, emitirá parecer certificando ou não a viabilidade ambiental do empreendimento. Informou que técnicos de diferentes áreas se debruçarão, cada qual sobre aspecto específico do projeto, e que todos os órgãos públicos seriam ouvidos a respeito. Vencida a primeira parte do procedimento, com a emissão da licença prévia, tem início uma segunda etapa, que culmina com a emissão da licença de instalação. **Carlinhos da Prainha**, representante da Sede Social União dos Moradores da Prainha declarou haver apreciado as apresentações, e ressaltou a importância do aprofundamento das discussões sobre o empreendimento. Narrou haver criado, juntamente com outros moradores da região, comissão destinada a discutir a obra





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

e suas implicações, e que a mais recente reunião do grupo, realizada no último dia 2, na Prainha, contou com a presença de cerca de seiscentas pessoas. Lamentou entretanto que a DERSA não enviara ao evento um único representante, o que qualificou “um descaso”. Lembrou que a DERSA, através de um seu representante, havia, em resposta a questionamento formulado acerca da realocação das famílias cujas moradias eram objeto de expropriação, que não lhes assistia qualquer direito, posto que residiam em áreas invadidas. Ressalvou nada obstante que a municipalidade, por intermédio de seu vice-prefeito, havia assegurado à população local que teriam respeitados seus direitos. Fez saber da elaboração de moção de repúdio à postura assumida pela DERSA frente aos interesses da população, e sugeriu fosse o documento encaminhado à Mesa Diretora dos Trabalhos. Enfatizou que não se opunha ao empreendimento, mas sublinhou que é necessário que a concessionária se dispunha a ouvir a atender às legítimas demandas da comunidade. **Gentil da Silva Nunes**, presidente do PSOL do Guarujá, ponderou que as audiências públicas não constituem, da forma como são, instrumentos aptos a possibilitar uma adequada oitiva da população em suas proposições e reclamos. Protestou acerca das pouco democráticas condições de acesso ao EIA-RIMA, por cuja cópia teve que desembolsar R\$200,00, e questionou a metodologia utilizada pelos estudos. Destacou que a região de Vicente de Carvalho abriga 150.000 pessoas, grande parte das quais será impactada pela implantação do túnel. Questionou alguns dos números coligidos nos estudos e defendeu uma dilação dos prazos de discussão da obra, que considerou um crime contra população local. Mencionou alguns dos bairros dentre aqueles que sofrerão mais impactos – Maré, Marezinha e Aldeia –, nos quais pelo menos 9.000 famílias serão diretamente afetadas pelo empreendimento, e rogou ao Secretário Bruno Covas, com cujo avô, que qualificou uma das lideranças mais honradas e honestas que o país já viu, teve o privilégio de conviver por mais de dez anos, que não permitisse qualquer violação aos direitos da população simples, honesta e sofrida que ocupa a região. E terminou postulando uma visão mais humanizada, por parte de Governo e empreendedor, do socioambiente local. **Severino Maciel de Oliveira**, representante da Paróquia Nossa Senhora das Graças-Grupo Cidadania, do Guarujá, festejou a presença de grande número de pessoas ao evento, disse que a obra constituía um sonho antigo do povo guarujaense, mas sublinhou contudo que a situação dos mais humildes frente aos impactos que o empreendimento certamente provocará preocupava deveras a Igreja Católica. Destarte, solicitou aos representantes da empresa responsável como aos do Poder Público olhassem com carinho para as particularíssimas necessidades daquela população, alertando para o fato de que os dados a respeito constantes do projeto não refletiam a situação concreta das famílias fixadas no local. Questionou quantas audiências públicas ainda restavam por realizar, e queixou-se do exíguo tempo destinado à manifestação dos para tanto inscritos. **Marco Aurélio Santos**, representante da Comissão da Prainha-ONG Amo Criança, do Guarujá, manifestou satisfação pelo modo como se dava a participação popular naquela audiência, fato que atribuía a tratar-se o guarujense de um povo muito bem educado. A propósito, registrou seu repúdio à manifestação de Estanislau Marcka, e procedeu à leitura do fragmento inicial de carta pertinente, nos seguintes termos: “Nós, abaixo assinados, vimos, por nossas assinaturas neste documento, repudiar veementemente as palavras do senhor Estanislau Marcka, na TV Tribuna, no mês de setembro de 2013, quando, ao falar sobre o traçado do túnel Santos-Guarujá, disse: ‘As pessoas devem pegar o dinheiro de suas apropriações e voltar para sua terra de origem.’” Ponderou que, em seu entendimento, “terra de origem” era onde o indivíduo marcava o seu território, construía sua casa e constituía família – ou seja, no caso em questão, exatamente o território impactado pelo empreendimento. Declarou que não se opunha à construção do túnel, mas assinalou que o procedimento licenciador necessita ser mais transparente. Dirigindo-se aos vereadores presentes ao evento, enfatizou que a população espera muito deles, e que entretanto não poucos vereadores têm se mostrado omissos na defesa dos interesses de seus eleitores, e agradeceu à Deputada Estadual Telma de Souza por haver recebido com carinho as reivindicações populares, como também a Duíno Verri Fernandes, Vice-Prefeito do Município de Guarujá. Terminou defendendo que não se alijasse o povo das discussões e decisões, em razão delas tomadas, a respeito do projeto. **Wagner Mendes Sá**,





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

representante do Centro Comunitário do Caraura, de Santos, começou por parabenizar a população pela presença massiva à audiência, testemunho de seu interesse em participar ativamente de tudo quanto diz respeito ao seu próprio destino. Saudou outrossim o Secretário Bruno Covas, lembrando que fora seu avô, o Governador Mário Covas, que deu início à regularização fundiária de Caraura, lamentavelmente ainda não concluída, saudando ainda Luiz Carlos Rachid. Lembrou que, nada obstante constitua área urbana pertencente ao Município de Santos, Caruara encontra-se no perímetro de influência do empreendimento em discussão, e manifestou temor pela ocupação desordenada da região, objeto de proteção ambiental. Discorreu acerca da importância de se garantir, por um lado, que as áreas circunvizinhas ao empreendimento sejam preservadas da invasão por empresas, assim como por particulares, e, por outro lado, que as famílias alvo de decreto expropriatório sejam adequada e dignamente realocadas. Destarte, propôs sejam construídas moradias para essas pessoas em local próximo àquele que, a fórceps, tiverem que abandonar. Instigou contudo o povo do Caruara a uma atuação mais zelosa na defesa de seus legítimos interesses. Lamentou que com frequência empreendedores assumam compromissos no âmbito da compensação ambiental, geração de empregos e capacitação profissional, compromissos estes que acabam por se furtrar de cumprir, e convidou o Presidente do CONSEMA, assim como as autoridades locais, a visitar o Caruara e comprovar as precárias condições sob as quais vive aquela população. Registrou sua preocupação ainda com a natureza e dimensões dos impactos previstos pelo projeto para a área continental, que requereu fossem detalhados. À vista da legislação federal vigente, propôs à CETESB fossem tomadas medidas no sentido de se propiciar a simplificação do licenciamento ambiental das moradias de baixa renda, e apresentou escusas por manifestar-se em nome de sua cidade, Santos, na audiência destinada ao Guarujá. **Vladimir da Paixão**, representante da Comissão sobre o Túnel Santos/Vicente de Carvalho - Projeto Resgatando Vidas, relatou que a população da Prainha está indignada com a falta de informações sobre o empreendimento e temerosa pelo destino das famílias expropriadas, especialmente após as declarações de Estanislau Marcka. Agradeceu à boa disposição manifestada pela deputada estadual Telma de Souza, sempre pronta a intermediar os reclamos da população local; ao vice-prefeito do Guarujá, Duino Verri Fernandes, por haver recebido na sede da Prefeitura a comissão que representa, e por haver afiançado, quanto ao traçado da obra em debate, que tudo seria discutido e decidido com a comunidade da Prainha. Defendeu que os valores das indenizações pelas desapropriações consideradas necessárias deverá corresponder à avaliação real dos imóveis, sob pena de serem rejeitadas pelos proprietários. **Marie Murakami**, representante da Central de Movimentos Populares da Baixada Santista e Litoral, confessou estar positivamente surpresa com o grau de consciência política e da população, envolvida ativamente nas discussões sobre o empreendimento, embora questionasse até que ponto eram de fato eficazes os mecanismos possibilitadores da participação popular no licenciamento em questão. Defendeu o direito da população expropriada à moradia digna, garantida constitucionalmente, e denunciou o desinteresse do empreendedor por ouvir as demandas das famílias diretamente impactadas pela obra, buscando assim, tanto quanto possível, atender aos seus justos anseios. Declarou que devem ser garantido concretamente à população o atendimento a essas demandas, e que para tanto buscará mobilizar o Ministério Público e a Defensoria Pública do Estado. Passou-se à etapa em que se manifestam as pessoas que, sem representar nenhum órgão público ou entidades quaisquer, falam em seu próprio e exclusivo nome. **Anselmo Souza da Silva** perquiriu das autoridades municipais qual será a área destinada à realocação das famílias, questionando outrossim as baixas cifras indenizatórias, impossibilitadoras da aquisição de moradias correspondentes às que foram objeto de expropriação. **José Milton de Souza e Silva**, ex-funcionário da DERSA, conforme declarou, observou haver-lhe chamado a atenção o fato de, ao longo de toda a explanação do estudos de impacto ambiental, não se abordar em nenhum momento a perspectiva de o túnel receber tráfego pesado. Indagou se esta não seria mais uma dentre as tantas obras levadas a efeito sem os necessários estudos e que, ao final, vem a demonstrar equivocadas equivocados encaminhamentos na solução dos problemas de engenharia. Por fim, questionou sobre se a proibição





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

de tráfego de veículos pesados pela Rodovia Santos Dumont continuará a vigor após concluídas as obras do túnel. **Kátia Santos da Costa**, em tom irônico, agradeceu à bancada legislativa e às autoridades executivas guarujaenses pela falta de respeito e de responsabilidade que demonstraram frente à população do município, eis que se omitiram em informar as famílias cujos imóveis seriam desapropriados, entre estas ela própria, acerca da medida, e comentou ser vergonhoso que os moradores da cidade tenham que contar, nesse como em outros contextos, com a disponibilidade de uma vereadora de outro município, como de fato ocorre. **Elza Silva Pereira**, declarou que, muito embora fosse favorável ao projeto, exigia respeito das autoridades e empreendedor aos clamores da população da Prainha. **Marcelo Ricardo Lourenço** lamentou que eventos como aquela audiência pública não fossem mais frequentes, e ressaltou a importância destes debates. Chamou a atenção para o fato de que não se procedera como devido no que tange à oitiva da população da área de influência do empreendimento, à qual não fora sequer dado ensejo a opinar acerca das alternativas de traçado cogitáveis para o túnel, e denunciou que o traçado eleito pelo projeto privilegiava tão-somente o setor de transportes e as grandes indústrias, em detrimento dos moradores da região. Denunciou ainda que o consórcio estava não expropriando mas na verdade apenas removendo as famílias, cerca de mil e duzentas, uma vez que o conceito de desapropriação pressupõe uma justa indenização, *in casu* inexistente. **Robert**, morador da Prainha, defendeu a criação de uma faixa exclusiva para caminhões, e indagou se se cogitava a implantação de outra destinada às motocicletas. Propôs fosse celebrado convênio com a Viação Piracicabana, com vistas a redução dos custos do transporte intermunicipal. Perquiriu acerca da possibilidade de rompimento da estrutura submersa do túnel, provocado, por exemplo, pelo impacto de um navio, e sobre que medidas o projeto adotara para evitar-se eventos dessa natureza. Requereu ainda que os estudos relacionados à ciclovias, conforme prevista no projeto, incluíssem a instalação de um corrimão, posto que medida necessária à segurança dos pedestres, com quem os ciclistas dividirão o espaço disponível. Por fim, perguntou onde seria implantado o VLT-veículo leve sobre trilhos, uma vez que também previsto no EIA. **Oswaldo Júnior** iniciou sua fala citando suposta frase de poeta inglês: “A história se repete em farsa”, referindo-se àquela audiência pública, e enfatizou que as famílias expropriadas estavam sendo antes expulsas que simplesmente removidas. Questionou, além do custo total previsto para a obra e de sua utilidade efetiva para a população local, a pertinência e relevância do empreendimento em discussão, mormente quando, ao justificá-lo, se lança mão de argumentos que lhe atribuem falaciosamente o papel de importante facilitador da mobilidade urbana. A solução para a questão da mobilidade, arrematou, residia na implantação de uma adequada infraestrutura de transporte coletivo, sobretudo com ampliação dos *ferry-boats* e linhas de ônibus. E encerrou registrando seu repúdio ao projeto. **Anaci Bezerra dos Santos** declarou ressentir-se da falta de informações, da parte do empreendedor, especialmente com relação aos limites precisos da área que se pretende desapropriar e à destinação das famílias forçadas a abandoná-la. **Fernando Moreira** solicitou fosse concedida maior e melhor publicidade aos documentos relativos ao empreendimento, tornando-os assim mais acessíveis ao público interessado e, deste modo, permitindo-lhe, entre outros, comparecer às audiências públicas em condições de mais proficuamente participar das discussões. Observou o desinteresse dos vereadores municipais em debater o empreendimento em questão, quase todos ausentes ao evento. Propugnou por uma ampliação e aprofundamento das discussões, que possibilite ao final não restem quaisquer dúvidas sobre a obra e tudo quanto lhe diz respeito. **Jorge Matos** questionou o porquê da realização da presente audiência em local outro que não na Prainha, região mais afetada pelo empreendimento. Declarou residir há 49 anos no bairro, que ajudou a construir, questionou a utilidade do túnel e registrou seu temor no que tange à realocação das famílias, mencionando episódios emblemáticos pertinentes. **Mara Meneses**, colaboradora do Movimento Emancipacionista de Vicente de Carvalho, festejou a recente sanção de lei federal autorizando assumam o status de municípios Itapema e Vicente de Carvalho, primeiro passo para sua autonomia, e conclamou a população dos referidos bairros a militar em favor da causa emancipatória. Para tanto, finalizou, são necessárias as assinaturas de 20% do eleitorado guarujaense.





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

Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. **Telma de Souza**, deputada estadual, exortou a todos que buscassem manter a calma em meio às discussões sobre o projeto. Cumprimentou os secretários Bruno Covas e Edmur Mesquita – este último ausente à reunião, mas sempre presente às discussões sobre o túnel. Ponderou inicialmente que a falta de informação acerca do empreendimento constituía obstáculo à sua plena compreensão e, por fim, aceitação, observando a propósito que quase todas as manifestações ao longo daquela audiência não eram de puro e simples repúdio ao projeto, mas decorrentes do medo que tem origem na desinformação. Requereu, nesse diapasão, fosse ampliado o acesso aos estudos e discussões a respeito da obra, e sugeriu à Prefeitura Municipal como à DERSA a disponibilização de um contêiner naquele local. Outrossim, reivindicou fosse dilatado em mais quarenta e cinco dias o processo de licenciamento, com o fito de propiciar o aprofundamento das discussões. Comentou que, no dia anterior, a audiência sobre o mesmo empreendimento agendada para Santos quase não se realizou, em razão de decisório da Justiça local, depois derrubado por liminar, que suspendia o evento escorado no argumento de que havia lacunas nos estudos de impacto ambiental que precisam ser antes sanadas, entre as quais se destacam as seguintes: 1) o EIA-RIMA não incorpora o Estudo de Impacto de Vizinhança-EIV, legalmente exigido; 2) os pareceres favoráveis da CODESPe da Marinha – também exigências legais, igualmente não constam dos estudos; 3) falta detalhamento acerca do trajeto do túnel e suas implicações, entre outros, sobre o Cais de Outeirinhos; 4) falta estudo mais detalhado atinente à capacidade do Quadrilátero de Disposição Oceânica da CODESP, para onde é previsto sejam destinados os 564.000m² de material a ser dragado do Canal do Estuário; 5) é necessário conferir maior celeridade à regularização fundiária da região em questão junto à Superintendência de Patrimônio da União; 6) não se define os critérios de realocação e a destinação das famílias expropriadas. Requereu ao final e uma vez mais às autoridades de todas as esferas de governo seja garantida moradia às famílias que perderão seus imóveis. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. **Fábio Serrano**, Secretário Adjunto de Planejamento Técnico da Prefeitura Municipal de Guarujá, relatou que esteve presente à audiência pública em Santos, realizada no dia anterior, e que na ocasião ficou envergonhado com o comportamento da população local presente ao evento. Qualificou o comportamento de antidemocrático, e propugnou pela valorização do diálogo, conduta necessária ao melhor encaminhamento das discussões, e parabenizou a população da Prainha que, de modo exemplar, tem pautado sua participação nas audiências por um comportamento altamente ético, educado e democrático. Enquanto arquiteto da municipalidade, registrou que pretendia prosseguir na permanente busca pela melhor solução técnica para o projeto. Ponderou que a população estava por demais preocupada com a extensão dos impactos da obra e sobre quem seria ou não por eles atingido, e esclareceu que o projeto, até onde desenvolvido, não concebia esse nível de detalhamento. A seu tempo, arrematou, todas as dúvidas serão esclarecidas. Passou-se à etapa em que tem lugar as réplicas e esclarecimentos da parte do empreendedor. **Hermes da Silva**, Gerente de Relações Institucionais da DERSA, prelecionou que a DERSA é uma empresa do Governo do Estado de São Paulo com mais de quarenta e cinco anos de existência, criada com o escopo de construir rodovias. Dotada hoje de qualificado corpo técnico na área da engenharia rodoviária, possui o gabarito necessário à realização dos mais complexos estudos ambientais estratégicos. Suas obras, custeadas pelo erário estadual, caracterizam-se principalmente pelo sentido de relevância de seus impactos sociais e pelo zelo com que tratam das questões relacionadas à população atingida pelo empreendimento qual seja. Por estas razões, asseverou, a DERSA permanecia a todo o tempo receptiva às demandas da população e pronta a prestar todas as informações necessárias, com a profundidade exigida. Assumindo por um momento a defesa do engenheiro Estanislau Marcka, contra cujas declarações divulgou-se moção de repúdio, afirmou tratar-se o profissional de um técnico da mais alta capacidade, e lamentou que, ao extrair uma sua fala de um contexto em que se pronunciava de modo mais amplo, levava a crer que ele sustentasse posicionamento preconceituoso em relação à população local, o que de modo algum correspondia à realidade. Sua intenção – garantiu – não foi ofender aos moradores da região, razão





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

pela qual, em nome da DERSA e todo seu corpo técnico, vinha naquele momento pedir desculpas se soou ofensiva sua declaração. Em resposta às declarações e indagações até aquele momento formuladas, esclareceu que a DERSA mantém dois programas importantíssimos com relação às famílias – primeiro, o que trata da desapropriação, por intermédio de gerência de gestão específica, responsável pelo diálogo com os proprietários dos imóveis comerciais e industriais que serão desapropriados. Esses imóveis – completou – receberão cadastro e, uma vez cadastrados, serão avaliados, momento a partir do qual tem início as negociações. O reassentamento seguirá os parâmetros de programa social mantido pela DERSA. Sublinhou que algumas dessas e outras medidas pertinentes somente poderão ser tomadas após concedida a licença prévia ao empreendimento. A contagem de moradias será procedida com o auxílio das aerofotos coligidas pelo site Google e por fotos de satélites, e todas as famílias, sem exceção, serão entrevistadas, com vistas a uma melhor e mais precisa avaliação da realidade social em que vivem. Considerado ambientalmente viável o empreendimento, conforme reforçou, além do cadastramento das famílias inicia-se um processo de discussão mais amplo e ao mesmo tempo mais estreito com as comunidades locais, que perseguirá sempre mitigar ao máximo senão evitar os impactos decorrentes da obra. Lamentou profundamente não se encontrasse nenhuma alternativa locacional que lograsse evitar por completo o expediente expropriatório, ressaltando que cada remoção seria cuidadosamente discutida com as famílias. Noticiou que a tecnologia de que lança mão o projeto é inédita no país, razão pela qual os estudos contam com a colaboração de assessoria técnica internacional especializada. Assegurou à deputada Telma que mantém diálogo permanente com SPU, Marinha e CODESP, e colocou à sua disposição os documentos resultantes das reuniões com referidos órgãos realizadas. Ressaltou a importância da participação das municipalidades, tanto o Executivo quanto o Legislativo municipais, envolvidas no âmbito do processo de licenciamento, e festejou que 86% da população somada de Santos e Guarujá sejam favoráveis à implantação do túnel, há décadas discutido nos dois municípios. Informou que o túnel, conforme projetado, está apto a receber qualquer modalidade de tráfego – além dos automóveis, os VLTs, caminhões, ônibus e conceberá ainda uma ciclofaixa. Pontuou que o túnel não atrairá grande tráfego, mas apenas aquele que já faz uso regular das balsas, hoje congestionadas. Lembrou que o EIA está disponível digitalmente nos sites da DERSA e da Secretaria de Estado do Meio Ambiente, e que se encontra em operação um posto para atendimento a dúvidas na Avenida Santos Dummont, 650. Outrossim, relatou que equipes de comunicação social percorrem regularmente bairros de Santos e Guarujá, e que, além das visitas casa a casa, é desejo da DERSA estabelecer um calendário de reuniões, com o fito de tornar melhor conhecido o projeto. **Estanislau Marcka**, em complementação às informações técnicas transmitidas pelo gerente da DERSA, que o projeto é concebido para comportar três faixas em cada sentido e mais uma galeria que, por razões vinculadas à segurança e adequada ventilação, prevê-se tenha seis metros de largura. Enfatizou que o túnel é totalmente compatível com a circulação do VLTs, condição que se assegurou por intermédio de conversas com técnicos da EMTU, que forneceram subsídios às configurações ideais do projeto. Destacou que a capacidade viária do projeto em plena operação era de trinta mil veículos, e que no horário de pico circularão cerca de três mil veículos por hora, em cada uma das duas faixas do túnel, posto que os VLTs ocuparão com exclusividade a terceira faixa. Prevê-se para a obra uma vida útil de cem anos, acrescentou. No que tange à circulação de motocicletas, que não contam com faixa exclusiva e, portanto, terão que trafegar juntamente com os demais veículos, destacou a importância de uma condução responsável, em obediência ao Código Brasileiro de Trânsito, que determina aos motociclistas circularem do mesmo modo que os outros veículos, ou seja, nas faixas e não entre as faixas, como via de regra acontece. Informou que, por razões de segurança, a consultoria internacional contratada recomendou se evitasse o tráfego de caminhões transportando combustíveis pelo túnel. Pediu desculpas pela infeliz declaração feita à TV Tribuna, que qualificou involuntária, assinalando que a tensão gerada pelo episódio deveu-se ao fato de a entrevista haver sido editada antes de ir ao ar, retirando sua manifestação do contexto original e comprometendo assim uma adequada compreensão





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

do que fora dito. Asseverou a respeito que jamais foi intenção da DERSA provocar “terror” em meio às comunidades impactadas pelo empreendimento. A respeito, assinalou que a empresa faz uso de dois distintos procedimentos expropriatórios – de um lado a desapropriação, instituto aplicado nos casos em que existe legítimo título de propriedade ou a posse consolidada, casos em que, além de uma avaliação do valor de mercado do imóvel a indenizar, estende-se, se devido, a indenização à aferição de eventuais lucros cessantes; e, de outro lado, a remoção, procedimento cabível nas ocupações irregulares, conduzido sempre, assinalou, com seriedade e justiça. Evita-se a todo o custo a judicialização das demandas expropriatórias. Alertou a propósito sobre o perigo decorrente da conduta pouco idônea de determinadas imobiliárias, que, incutindo medo nos moradores dos se exigirá abandonem suas casas, arrematam seus imóveis a preço vil, para depois revendê-los à DERSA por valores até cerca de vinte vezes superiores àqueles pagos. Opinou que o processo de licenciamento, ainda em sua fase de concepção, gera incontáveis expectativas, que tendem a se dissipar na sua etapa executiva, quando então o projeto assume sua feição definitiva. Informou também, ainda sobre a questão das desapropriações, que apenas após a publicação do decreto que declara determinada área de utilidade pública é que os proprietários por ele abraçados terão por certo o alcance da expropriação que autoriza. Sobre a dinâmica indenizatória, declarou que o preço real do imóvel, conforme apurado, é pago à vista – outrossim, se questionado esse valor judicialmente, o expropriado recebe apenas 80% do total, restando os remanescentes 20% como matéria da discussão judicial. Em seguida, relatou sua experiência acerca da problemática expropriatória em outros empreendimentos de que tomou parte. E desculpou-se uma vez mais pelo mal-entendido relatado. **Hermes da Silva** detalhou as razões, mormente de ordem técnica, do descarte das demais alternativas de traçado propostas, ressaltando que a opção eleita, do ponto de vista socioambiental, a menos impactante. **Ivan Carlos Malho**, por sua vez, descreveu a estrutura alcance do EIA – que abarca não apenas os aspectos socioambientais do empreendimento, mas procede a uma profunda análise do meio ambiente físico e biótico, que incluiu o estudo dos levantamentos fotográficos das prefeituras envolvidas, fotos de satélites e dados do IBGE. Assegurou que a faixa disponível para veículos pesados dará plena conta da demanda atual, que inexistirá risco ao túnel de danos provocados pelo tráfego de navios, que o estudo de impacto de vizinhança foi realizado em profundidade e detalhamento, e que considerou entre outros, nesse momento, ruído, vibração, poluição do ar e capacidade de drenagem, e, num segundo momento, levará também em conta os níveis de contaminação do solo. Informou que a questão relacionada à interferência do empreendimento sobre o Cais de Outerinhos está sendo discutida, e que grosso modo constitui apenas um ajuste entre duas obras em curso simultâneo de implementação. Apresentou números acerca da dragagem prevista; informou que a maior parte das certidões de uso e ocupação do solo eram favoráveis ao traçado escolhido; que diversas dentre as proposições exurgentes ao longo do processo de discussão da obra poderão ser agregadas, na qualidade de condicionantes, à licença ambiental futuramente emitida; que o traçado eleito busca fundamentalmente atender à população fronteiriça em seu deslocamento diário. Após agradecer à comunidade participante do evento pelo espírito democrático que, a todo o tempo, norteou essa participação, e depois de constatar e informar que todas as etapas desta haviam sido cumpridas, o **Secretário Executivo do CONSEMA** esclareceu que todo e qualquer interessado teria o prazo de cinco (5) dias úteis, contados da data desta audiência, para enviar contribuições ou sugestões que tenham por finalidade o aperfeiçoamento do projeto, e acrescentou que tais contribuições deveriam ser encaminhadas à Diretoria de Avaliação de Impacto Ambiental da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB. Agradeceu, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, Deputado Estadual Bruno Covas, a presença de todos e declarou encerrados os trabalhos da audiência pública. Eu, **Gerson Cotrim Filiberto**, Executivo Público lotado no Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.

