



GOVERNO DO ESTADO SÃO PAULO
SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES

São Paulo, 07 de janeiro de 2013

OFÍCIO SLT GSA Nº 003 / 2014

Assunto: Requerimento de Informação nº 0386/2013 – Deputada Telma de Souza, solicitando informações sobre o túnel submerso entre as cidades de Santos e Guarujá.

Dra. Anadil Abujabra Amorim
Procuradora do Estado Assessora Chefe

Sobre o documento em referência, encaminho a manifestação do Desenvolvimento Rodoviário do Estado de São Paulo – DERSA, constante CE-PR nº 919 de 27/12/2013, com as informações devidas.

Aproveito para apresentar os meus protestos de elevada estima e apreço.

Atenciosamente,

Moacir Rossetti
Secretário Adjunto da
Secretaria de Logística e Transportes



GOVERNO DO ESTADO SÃO PAULO
SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES

Dersa

CE-PR 919/2013

São Paulo, 27 de dezembro de 2013

Ref.: Requerimentos nºs 386 e 387 de 2013 – Túnel Submerso.

Senhor Secretário,

Diante dos Requerimentos em referência, apresentados pela Deputada Estadual Telma de Souza em 19 de dezembro de 2013, faço as seguintes considerações aos questionamentos neles contidos:

- Com a assinatura do autorizo para a licitação referente ao túnel submerso entre as cidades de Santos e Guarujá, efetivamente, qual será o traçado do empreendimento?

Durante o processo de consulta pública iniciado em 28/08/2013 com a ação de protocolo na CETESB do EIA/RIMA do Submerso – Túnel Santos-Guarujá foram apresentados comentários, sugestões e críticas ao projeto como é de hábito ocorrer durante este procedimento o qual visa, em última análise o aprimoramento da solução proposta. O traçado das rampas de acesso ao túnel na margem direita do canal do porto, ou seja, do lado de Santos, foi o tópico que recebeu propostas de alteração em função de novos estudos de tráfego elaborados pela Prefeitura Municipal de Santos e da questão social resultante das desapropriações exigidas pelo traçado originalmente apresentado no EIA/RIMA.

Assim foi efetuado um novo projeto funcional para as rampas de acesso ao túnel do lado de Santos contemplando os requisitos estabelecidos pela Prefeitura de Santos e pela CODESP, a saber:

- direcionamento exclusivo de veículos de carga para a Avenida Portuária;
- direcionamento dos veículos de passeio para as principais vias urbanas;
- acesso de entrada e saída do túnel em pontos distintos evitando concentração de veículos em um único local.

Excelentíssimo Senhor

SAULO DE CASTRO ABREU FILHO

DD. Secretário de Logística e Transportes

São Paulo - SP

GE-01

Página 1 de 6

Desenvolvimento Rodoviário S.A.
Rua Ialá, 128 – Itaim Bibi
CEP 04542-906 – São Paulo – SP
Tel. (11) 3792-8500
<http://www.dersa.sp.gov.br>



GOVERNO DO ESTADO SÃO PAULO SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES

Dersa

O eixo principal segue ao longo da Rua José do Patrocínio entre a Avenida Portuária e a Avenida Senador Dantas.

Há três opções de acesso ao túnel para quem se dirige ao Guarujá: acesso preferencial de caminhões vindo da Av. Portuária antes da Rua Padre Anchieta e entrada pela Avenida Conselheiro Rodrigues Alves na esquina da Rua Padre Anchieta com acesso pela Avenida Senador Dantas antes de chegar à Rua José do Patrocínio. Estes dois últimos acessos são destinados, prioritariamente, a veículos de passeio oriundos da Ponta da Praia e do Centro, respectivamente.

As possibilidades de saída são duas: a prioritária para veículos de carga pela Avenida Senador Dantas em direção à Avenida Portuária, com opção em nível para seguir em direção à Ponta da Praia e por viaduto a ser implantado para acesso sem cruzamento em direção ao centro. A saída preferencial para veículos de passeio ocorre na Rua Padre Anchieta em direção à Avenida Afonso Pena.

Na margem esquerda em Vicente de Carvalho não houve alteração do traçado apresentado no EIA/RIMA para as rampas de acesso ao Submerso – Túnel Santos-Guarujá.

- Para qual licitação referente ao túnel entre Santos e Guarujá houve autorização do governador, em visita a Santos, no dia 15 de dezembro último?

O Senhor Governador do Estado de São Paulo, em visita a Santos no dia 15 de dezembro último, autorizou a publicação do edital de Pré-Qualificação para a Contratação das Obras Civis Principais de Implantação do Túnel Santos Guarujá (em lote único).

- Considerando que não há definição de traçado e nem mesmo licenciamento ambiental, o Governo do Estado baseia-se em qual amparo legal para autorizar a realização da licitação referente ao túnel submerso?

O Governo do Estado está seguindo estritamente os procedimentos legais para a autorização da Pré-Qualificação (primeira parte do processo licitatório das obras de implantação do túnel) especialmente a Lei nº 8.666/93 e suas atualizações posteriores. Por tratar-se de empreendimento com autorização para obtenção de financiamento externo (Recomendação nº 08/0102 de 28 de junho de 2013 da COFIEIX – Comissão de Financiamento Externos do Ministério do Planejamento, Orçamento e



GOVERNO DO ESTADO SÃO PAULO SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES

Dersa

Gestão autorizando a contratação de financiamento de até US\$ 506.700.000,00 junto ao BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento) o processo pode seguir o rito aprovado pelo agente financiador.

O BID, por seu lado, através da Mensagem nº CBR-4463/13 de 06/12/2013 apresentou a sua não objeção ao Projeto Básico de Engenharia e pela Mensagem nº 4465/13 de 09/12/2013 informou a não objeção ao Aviso e Edital de Pré-Qualificação para a Contratação das Obras Civas Principais de Implantação do Túnel Santos-Guarujá (em lote único), no âmbito do Projeto de Melhoria Logística e de Mobilidade Urbana entre Santos e Guarujá (BR-L1400).

Cumprе salientar que a próxima etapa do procedimento licitatório, denominada pelo BID de SDP – Solicitação de Propostas (quando as empresas pré-qualificadas na primeira fase apresentam as suas propostas financeiras) será precedida pela emissão da LP – Licença Ambiental Prévia, enquanto a assinatura da Nota de Serviço para que a empresa vencedora da licitação possa iniciar as obras e serviços será antecedida da emissão da LI – Licença Ambiental de Instalação.

- Considerando que nas audiências públicas realizadas nos dias 12 e 13 de novembro de 2013, em Santos e Guarujá, foi apresentado apenas o EIA/RIMA do traçado sobre o bairro santista do Estuário, mas, também, anunciado uma segunda opção de traçado, em trecho na Rua José do Patrocínio, porque não houve apresentação, ainda, do EIA referente a esta segunda alternativa?

Na ocasião das audiências públicas estavam sendo efetuados pela DERSA os levantamentos complementares dos impactos sócio-ambientais da nova alternativa de traçado. Os estudos foram consolidados no Relatório Complementar 1 ao Estudo de Impacto Ambiental – EIA deste empreendimento e encaminhado à CETESB através da correspondência CE-EG/DIGAM/556/13 onde foi protocolado em 22/11/2013.

- Os setores portuário e industrial, além de representações populares, manifestaram apoio à construção do túnel submerso na entrada da cidade de Santos, na confluência com a Via Anchieta, nas proximidades da Alemoa e Saboó. Qual razão impede a construção deste empreendimento no trecho citado?

GE-01

Página 3 de 6

Desenvolvimento Rodoviário S.A.
Rua Iúli, 126 – Itaim Bibi
CEP 04542-906 – São Paulo – SP
Tel. (11) 3762-6000
<http://www.dersa.sp.gov.br>



GOVERNO DO ESTADO SÃO PAULO SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES

Dersa

Em 2011 a DERSA foi contratada pela Secretaria de Estado de Logística e Transportes para desenvolver o estudo de localização e da tecnologia construtiva da ligação viária entre Santos e Guarujá. Sete alternativas locais foram estudadas e as tecnologias construtivas disponíveis foram analisadas.

Para a determinação da melhor localização entre as sete opções discutidas foi efetuado um completo estudo a partir de contagens e simulações de tráfego e de levantamentos de origem/destino de todos os modais de transporte: VLT (veículo leve sobre trilhos); transporte coletivo sobre pneus, transporte de carga urbano, transporte de carga portuário, veículos de passeio locais e de turistas, motocicletas, ciclistas e pedestres.

Como resultado do estudo de atratividade de tráfego à luz de um grande conjunto de indicadores (atendimento ao tráfego urbano, atendimento à movimentação do porto, atração de tráfego de passagem para Santos, captação de demanda da balsa, redução em percursos e tempos de viagem, circulação de caminhões no eixo perimetral e acessibilidade a modos não motorizados – pedestres e ciclistas) foi indicada a localização apresentada à consulta pública.

É importante ressaltar que esta alternativa é a que atende de modo geral e abrangente à maioria das demandas por transposição do canal do porto de Santos através de uma nova ligação seca. A opção no fundo do canal (região da Alemoa e Saboó) atenderia preferencialmente o tráfego portuário enquanto que a localização na Ponta da Praia atrairia basicamente o tráfego de veículos de passeio que atualmente se utilizam das balsas para a travessia.

Considerando os tráfegos urbanos e rodoviários, inclusive dos modais não motorizados, a decisão do gestor público foi pela opção que privilegiasse o interesse coletivo e não os interesses específicos de algumas categorias. Além da drástica redução das distâncias e tempos de viagem, e, conseqüentemente da emissão de poluentes na atmosfera, esta nova ligação viária deverá reduzir o "custo Brasil" pelo qual o Porto de Santos tem responsabilidade em ponderável parcela.

- Visto que a obra custará R\$ 2,1 bilhões, qual a reserva de recursos do Governo do Estado para a implantação do projeto a ser escolhido?

O valor total estimado do empreendimento é de R\$ 2.466.900.000,00 (dois bilhões, quatrocentos e sessenta e seis



GOVERNO DO ESTADO SÃO PAULO SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES

Dersa

milhões e novecentos mil reais) que incluem cerca de R\$ 1,8 bilhões para a execução das obras e o restante destinado a desapropriações, reassentamentos, gerenciamentos do empreendimento, ambiental e social, supervisões de obras e ambiental, compensações ambientais e obras complementares.

A parcela proveniente do Tesouro do Estado, conforme estabelecido no Convênio DER nº 5664 é de R\$ 493.380.000,00 (quatrocentos e noventa e três milhões e trezentos e oitenta mil reais), contemplado no Plano Plurianual – PPA 2013/2015, CFP 26.782.1606.1970.4490.51.

- Serão feitos financiamentos para a captação de recursos para as obras do túnel submerso? De que fontes? E qual a estimativa?

Sim, o recurso destinado pelo Tesouro do Estado de São Paulo (citado na questão anterior) será complementado por financiamentos que estão sendo negociados pelo Governo, a saber:

R\$ 1.114.740.000,00 (um bilhão, cento e quatorze milhões, setecentos e quarenta mil reais) provenientes de financiamento a ser contraído pelo Estado de São Paulo junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID (equivalente a US\$ 506.700.000,00);

R\$ 858.780.000,00 (oitocentos e cinquenta e oito milhões, setecentos e quarenta mil reais) provenientes de financiamento a ser contraído pelo Estado de São Paulo junto ao BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

Permaneço à disposição de Vossa Excelência, para quaisquer esclarecimentos julgados necessários.

Atenciosamente,

LAURENCE CASAGRANDE LOURENÇO

Diretor Presidente

Pedro da Silva
Diretor de Engenharia