



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO  
COMPANHIA PAULISTA DE PARCERIAS - CPP**

**ESTRUTURAÇÃO DE PROJETO DE PARCERIA COM A INICIATIVA  
PRIVADA PARA VIABILIZAR A CONSTRUÇÃO, OPERAÇÃO E  
MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE INTERLIGAÇÃO – TÚNEL IMERSO  
SANTOS-GUARUJÁ**

**ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA)  
TÚNEL IMERSO SANTOS - GUARUJÁ  
PRODUTO 1.2.4 - RELATÓRIO DE ESTUDOS SOCIOAMBIENTAIS  
CAPÍTULO 12  
PROCESSO IMPACTO 190/2023 (E-AMBIENTE CETESB.062918/2023-16)**

**SÃO PAULO  
JUNHO/2024**



## SUMÁRIO

12.	PROGNÓSTICO DA QUALIDADE AMBIENTAL FUTURA _____	1125
-----	---	------

## 12. PROGNÓSTICO DA QUALIDADE AMBIENTAL FUTURA

Para um prognóstico da situação ambiental futura sem e com a implantação do projeto do Túnel Imerso Santos-Guarujá na Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS) e na área de influência do empreendimento é importante ressaltar que a necessidade de uma ligação seca entre as duas margens do Porto de Santos e entre os dois municípios onde se encontram é uma demanda historicamente conhecida e que representa um sério gargalo logístico e de gestão regional e municipal. O fato de que continuem somente sendo utilizados outros modais, como travessia de veículos, pedestres e ciclistas em sistema de balsas e de veículos comerciais através de rodovias com percursos de até 40 quilômetros entre cada uma das margens representa uma enorme ineficiência que vem agravando-se nos últimos anos.

Os fatores críticos que impõem a necessidade e urgência em alterar este gargalo podem ser agrupados nos principais temas abaixo listados.

- Transporte e Circulação Viária que atenda as demandas do Porto de Santos e a movimentação de cargas que são estratégicas para a economia regional e nacional;
- Circulação e Mobilidade Urbanas entre os municípios de Santos e Guarujá, com ambas as populações residentes podendo ter acesso a uma alternativa de deslocamento mais confiável, segura e com melhores tempos de viagens e momento de transporte, e respectivos efeitos na dinamização econômica, social e ambiental dos municípios;
- Qualidade Ambiental Urbana, em que os acessos urbanos como parte da futura travessia sobre o Canal possam ser planejados de maneira a contribuir para a organização urbanística dos bairros em que se inserem, revitalizando-os e contribuindo para sua consolidação com padrão urbanístico adequado;
- Planejamento para que as Populações e Atividades Econômicas diretamente afetadas possam ter a possibilidade de reposição e usufruto de benefícios decorrentes do projeto e seus reflexos sobre a dinamização de atividades econômicas;
- Compatibilidade da nova Dinâmica Urbana com os Planos Diretores Municipais



e oportunidades de potencialização das metas de planejamento dos municípios da área de influência, consolidados nas diretrizes dos Planos Diretores Municipais e Metropolitano e Zoneamento Ecológico Econômico.

O **Quadro 12-1** resume os principais aspectos que diferenciam os cenários de qualidade socioambiental na região, em médio e longo prazo, sem e com o empreendimento em análise. Os fatores analisados levam a visualizar benefícios e oportunidades significativas de melhorias socioambientais em uma avaliação com a execução do empreendimento.

**Quadro 12-1 - Cenários Comparativos Futuros sem e com o Empreendimento**

Componente Ambiental	Cenário sem o Túnel Imerso Santos-Guarujá	Cenário com o Túnel Imerso Santos-Guarujá
Transporte e Circulação Viária que atenda as demandas do Porto de Santos	<p>Agravamento dos gargalos logísticos do Porto de Santos e piora no estrangulamento já existente da circulação de veículos comerciais que se dirigem a uma das margens do Porto. Por outro lado, as atividades de movimentação de navios e cargas no canal de Santos estão crescendo e, portanto, a operação do sistema de balsas na Ponta da Praia, passará a sofrer cada vez maiores períodos de interrupções ao longo dos próximos anos tornando cada vez maiores as filas junto às vias de acesso aos terminais da balsa na Ponta da Praia em Santos e na Av. Ademar de Barros no Guarujá. Tornar-se-á assim, cada vez mais crítica a necessidade de uma ligação seca e permanente entre os municípios de Santos e do Guarujá, em face das novas necessidades de mobilidade urbana entre estes dois municípios, com repercussão para toda a RMBS.</p>	<p>A nova ligação seca oferecerá uma alternativa de circulação de veículos comerciais e passageiros que diminuirá a dependência do sistema de balsas para o cumprimento das funções urbanas ligadas ao transporte de pessoas e ao abastecimento urbano. Principalmente, também o transporte de veículos comerciais poderá ser organizado tanto na entrada como na saída dos Terminais que atendem ao Porto, reduzindo os percursos longos rodoviários atualmente necessários.</p> <p>Deve ser mencionado que a previsão de uso do túnel imerso para linha de VLT entre Santos e Guarujá representará um reordenamento significativo para o transporte público de usuários em ambas as margens do Porto e municípios.</p> <p>Mencione-se também uma futura ampliação da mobilidade urbana e da acessibilidade pela ligação com o futuro Aeroporto Metropolitano situado junto à atual base aérea do Guarujá e próximo ao Terminal Rodoviário de Vicente de Carvalho.</p> <p>As novas ligações propiciadas pelo empreendimento deverão integrar os sistemas estruturais de transporte de ônibus municipal e metropolitano, alterando de forma positiva a acessibilidade da população.</p> <p>A possibilidade de atendimento ao fluxo de cargas intraportuário (Santos – Guarujá) reduzindo o deslocamento de caminhões de carga pelas rodovias Anchieta e Cônego Domênico Rangoni para a troca de carga entre os terminais é um benefício importante esperado.</p>
Circulação e Mobilidade Urbanas	<p>Atualmente o Canal de Santos representa uma barreira física entre o lado de Santos e do Guarujá, em um contexto de complementariedade e interdependência muito pronunciada das áreas urbanas de ambos os municípios. O intenso movimento de usuários do sistema de balsas existentes é evidência disto, porém em um modal que apresenta muitas restrições como, por exemplo, interrupções frequentes devido a condições climáticas adversas para a navegação; necessidade de transbordo para sistema de transporte público coletivo em ambos os municípios; e as restrições</p>	<p>A nova ligação seca oferecerá uma alternativa de circulação de veículos e passageiros que diminuirá a dependência do sistema de balsas para o cumprimento das funções urbanas ligadas ao transporte de pessoas e ao abastecimento urbano, e o sistema que passará a cumprir funções urbanas complementares e, inclusive, de suporte nos picos de tráfego decorrentes do turismo.</p>

Componente Ambiental	Cenário sem o Túnel Imerso Santos-Guarujá	Cenário com o Túnel Imerso Santos-Guarujá
	<p>impostas à navegação decorrentes do crescimento da movimentação dos navios no Porto.</p> <p>O aumento de filas e o tempo de viagem cada vez maior são uma tendência inevitável na ausência de investimentos em outros modais mais adequados.</p>	
<p>Planejamento para as Populações e Atividades Econômicas se beneficiem do empreendimento</p>	<p>As áreas em que o empreendimento se insere têm ocupação consolidada, histórica, em que o crescimento das atividades portuárias ao longo de décadas ocorreu nem sempre de maneira planejada e ordenada. O resultado do lado de Santos são bairros de usos mistos lindeiros à zona portuária em que convivem atividades residenciais com intenso tráfego decorrente de atividades econômicas, levando a uma potencial perda de qualidade urbana. Investimentos públicos em preservação de bens históricos ou de edifícios significativos têm sido feitos, porém intervenções maiores, estruturantes não têm ocorrido.</p> <p>No bairro de Vicente de Carvalho, no lado do Guarujá, houve uma ocupação de população de baixa renda em moradias irregulares nas proximidades das áreas portuárias.</p>	<p>As intervenções urbanas decorrentes da ligação seca proposta oferecem uma oportunidade para, com a correta execução, melhorar as questões habitacionais, através de programas organizados de construção de moradias dignas nos mesmos bairros, com melhor qualidade urbana.</p> <p>Da mesma forma, o planejamento das soluções de circulação de veículos comerciais e de passeio, aliada à implantação de melhoria no transporte público também trará benefícios para residentes e atividades econômicas da AID.</p>
<p>Compatibilidade da nova Dinâmica Urbana</p>	<p>Guarujá persistirá isolada em termos viários dos municípios da RMBS e aumentará gradativamente seus problemas de inserção socioeconômica na região metropolitana e, conseqüentemente, dos serviços metropolitanos sediados em Santos. Isto ocorrerá devido às incertezas e dificuldades de mobilidade pela falta de previsibilidade no acesso a Santos pelo sistema de balsas e devido ao longo caminho de acesso pela alternativa rodoviária (Rodovias Cônego Domênico Rangoni e Via Anchieta).</p> <p>Os serviços de transportes intermunicipais permanecerão isolados com aumento dos custos e tempos de transporte para os trabalhadores.</p> <p>Dificuldades crescentes nos intercâmbios no setor de serviços portuários pelas dificuldades de mobilidade e acessibilidade entre as margens do Porto de Santos.</p>	<p>Aumento gradual da integração das funções metropolitanas: transportes e sistema viário, refletindo-se na integração do transporte coletivo.</p> <p>Guarujá e Santos terão potencializadas suas funções complementares como alternativas turísticas, portuárias, residenciais e de comércio e serviço. São Vicente, Cubatão, Santos e Guarujá terão ampliadas suas acessibilidades e fluxos de intercâmbio econômico e social.</p> <p>As principais vias urbanas de Santos e do Guarujá serão conectadas permanentemente pelas alças de acesso ao túnel nesses dois municípios. Em Santos as vias principais av. Siqueira Campos, Afonso Pena, Alm. Cochrane e Mario Covas, que captam e distribuem fluxos de toda a cidade se articulam ao túnel.</p> <p>No Guarujá, os eixos principais da av. Santos Dumont e avenida perimetral portuária serão articulados ao túnel. Adicionalmente, o plano futuro desta municipalidade, de implantar viário de acesso ao aeroporto metropolitano e à SPA-</p>



Componente Ambiental	Cenário sem o Túnel Imerso Santos-Guarujá	Cenário com o Túnel Imerso Santos-Guarujá
		<p>248/055 também se articula, pela nova avenida a ser implantada na faixa de servidão da linha de alta tensão, com o túnel.</p> <p>Guarujá consolidará sua função portuária pela facilidade de conexão entre os terminais situados nas duas margens do canal portuário.</p> <p>Oportunidade de requalificação das margens do canal portuário e dos Bairros do Macuco em Santos e de Vicente de Carvalho no Guarujá, pela maior sinergia e articulação entre os novos investimentos: Túnel Imerso Santos Guarujá, VLT, e aumento da capacidade de fluxo no Canal Portuário.</p> <p>Aumento dos espaços reurbanizados e melhoria da paisagem na área de influência dos acessos à nova ligação.</p>