

cidades@atribuna.com.br

Cidades

Para casal, a primavera é o ano todo

A primavera começa oficialmente hoje, mas para Cleusa e Ernesto Graciotti, estação das flores é o ano todo. Eles são responsáveis por 60% dos exemplares que ornaram o Rebouças, em Santos. O cultivo é todo feito em seu apartamento, na Ponta da Praia. **A-12**

Polêmica ainda envolve o VLT

MPE contesta declarações recentes da EMTU e do Governo do Estado e afirma que ainda faltam respostas a respeito do traçado

SANDRO THADEU
DA REDAÇÃO

Está longe do fim o impasse entre a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), a Cetesb e o Ministério Público Estadual (MPE) sobre o traçado do VLT na Avenida Francisco Glicério, em Santos.

O MP contesta as afirmações do presidente da estatal, Joaquim Lopes, e do governador Geraldo Alekmin (PSDB) sobre a obra. No início deste mês, durante visita à Baixada Santista, ambos declararam que tudo estava resolvido entre as partes.

O MPE aponta que o Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA), elaborado em 2008, previa que os trens seguiriam pela antiga linha férrea em toda a sua extensão, na Francisco Glicério. Já a EMTU diz que o VLT sempre esteve projetado para operar pelo canteiro central da via, a partir do Canal 2 (veja ao lado).

Conforme a promotora de Justiça do Grupo de Atuação Especial de Defesa do Meio Ambiente (Gaema) - Núcleo Baixada Santista, Almachia Zwarg Acerbi, a ação cautelar elaborada em janeiro contra a Cetesb e a EMTU, a fim de parar as obras, ainda está na fase inicial.

O MPE obteve uma liminar em primeira instância para impedir a continuidade dos trabalhos, mas ela foi derrubada no Tribunal de Justiça. O caso ainda precisa ser apreciado pela Câmara de Direito Ambiental.

“Aguardamos uma definição, inclusive para podermos ingressar com a ação principal em razão dos questionamentos de ordem técnica, desvio de finalidade da obra, gasto de dinheiro público e improbidade administrativa”, afirma Daury de Paula Júnior, que é promotor do Meio Ambiente e Urbanismo de Santos.

Almachia entende que a mudança de trajeto é tão evidente que a própria Cetesb admite nos autos do processo que o EIA-RIMA não previa o VLT pelo centro da Avenida Francisco Glicério.

Ela destaca, porém, que não há qualquer intenção dos promotores de impor o traçado do VLT, mas a comprovação de que a alteração trará melhorias aos santistas.

“Os técnicos do Ministério Público não constataram nenhuma melhoria nos estudos apresentados pela EMTU. E verificaram que o trânsito iria



Durante o primeiro teste com o trem, o presidente da EMTU afirmou que não havia mais pendências sobre o traçado. Declaração é contestada

Cetesb

A assessoria de imprensa da Cetesb informa que não houve alteração do traçado do VLT desde o registro do EIA-RIMA. Portanto, é o mesmo contemplado na Licença Ambiental de Instalação, que permitiu o início da obra. Além disso, o órgão ambiental explica que o percurso teve o aval da Prefeitura de Santos e que a EMTU cumpriu todos os procedimentos exigidos no processo de licenciamento ambiental. Para obter a Licença de Operação, que permitirá o início das atividades do VLT, a EMTU terá de apresentar o projeto definitivo de sinalização viária devidamente aprovado por Santos e São Vicente, e comprovar o atendimento de todas as exigências adicionais formuladas durante a implantação do projeto.

piorar”, diz Almachia.

CUSTO ADICIONAL

Além do descumprimento ao licenciamento ambiental, o MPE entende que é nocivo o custo adicional de R\$ 19 milhões para alterar uma obra que trará impactos urbanísticos negativos ao Município.

Eles estranham também o fato de os trabalhos não terem



Obras começam a chegar à altura do Canal 2, o ponto polêmico. Nesse trecho, o VLT vai para o meio da via

avancado nas proximidades do Mendes Convention Center.

Na avaliação dos promotores, a realização da obra no trecho entre os canais 1 e 2, na área da antiga linha férrea, endossa o desvio de finalidade, apenas para não prejudicar o empreendimento comercial.

Para Daury, uma grave consequência disso será a diminuição de uma faixa de rolamen-

to da via entre as avenidas Ana Costa e Washington Luiz (Canal 3), o que causará problemas na fluidez do principal corredor de veículos Leste-Oeste da Cidade.

Existe ainda a suspeita de que o custo com as intervenções na Francisco Glicério possa superar os R\$ 19 milhões, devido à necessidade de realizar medições não previstas na rede de água e esgoto da Sabesp.

Outro ponto questionado pelos promotores é o fato de a Cetesb ter apontado, durante a defesa da ação judicial, que não tem competência para tratar das condições de trânsito e tráfego de veículos, nem da operação do sistema viário local.

De acordo com os promotores, o órgão ambiental possui, sim, técnicos para analisar o licenciamento e cumprir o esta-

Importante



“Se bem planejado, o VLT é uma obra importante do ponto de vista da mobilidade urbana da Baixada Santista, mas está sendo tratada de uma forma atabalhoada, infelizmente”

Daury de Paula Júnior, promotor do Meio Ambiente e Urbanismo de Santos

Não consta



“Nos autos do processo, a Cetesb admite que realmente no EIA-RIMA não consta que o VLT seguiria pelo canteiro central da avenida (Francisco Glicério), inclusive há uma confissão do órgão ambiental que o documento (EIA-RIMA) não previa essa obra”

Almachia Zwarg Acerbi, promotora do Gaema - Núcleo Baixada Santista

belecido na lei.

No caso do VLT, foi acatado só um ofício da CET-Santos, sem análise sobre os impactos de trânsito. Ainda segundo o MPE, o órgão ambiental apenas retificou a licença para incluir a exigência de estudos após a reunião com os promotores, em 2013, e somente acatou a alteração pretendida sem estudos posteriores.

Canteiro central desde projeto básico

■ O gerente de Projeto e Implantação de Sistema da EMTU e gestor da obra, Carlos Romão, afirma que o EIA-RIMA já apontava o traçado do VLT pelo canteiro central da Avenida Francisco Glicério, no trecho a partir do Canal 2.

“O próprio detalhamento do projeto básico, que foi feito antes do EIA-RIMA, já previa isso. (...) Ele é feito com impactos ambientais significantes. Se o VLT seguir pela linha do trem, ou fora dela, tanto faz na parte de engenharia”.

O gerente reforça que a estatal “nunca falou” que o VLT iria pelo canteiro central da aveni-

da nos moldes atuais, porque seria inviável - nela, há uma ciclovia de 2 metros de largura.

Romão admite que as obras na região do Mendes Convention Center devem demorar pouco mais de um mês para ter início, pois aguarda a conclusão das intervenções na ponte sobre o Canal 2. “Não adianta eu chegar lá e parar toda atividade”.

Segundo o gestor, não houve um custo adicional por conta das intervenções na avenida. Ele crê que houve um equívoco dos promotores na análise das planilhas enviadas pela estatal.

Romão explica que os valo-

res são referentes às interferências previstas no trecho, como drenagem, sinalização, paisagem urbanística, pavimentação e iluminação pública.

TRABALHOS NÃO PREVISTOS

Ele justifica, ainda, que alguns trabalhos não previstos inicialmente podem ocorrer em alguns pontos, devido à identificação de tubulações de água e esgoto, por exemplo, como ocorreu na Avenida Antônio Emmerich.

“Os remanejamentos são previstos com base em dados de concessionárias públicas cadastrados pelas prefeituras,

mas a maioria delas tem informações defasadas e apresenta diferenças grandes no que diz respeito à localização de fiações e adutoras”.

Conforme Romão, diante da necessidade de adequações por conta da tubulação de água na Francisco Glicério, a EMTU optou em melhorar o sistema de drenagem da via.

Romão acredita, ainda, que se o VLT seguisse pela antiga linha férrea, o trânsito seria prejudicado e o custo com desapropriações, muito maior, devido ao ângulo de curvatura dos trens em direção ao Centro de Santos.



No Canal 1, pontilhão já está sendo ampliado para acomodar o trem