

**AUDIÊNCIA PÚBLICA DA VARIANTE
SUMARÉ-HORTOLÂNDIA DO CORREDOR
METROPOLITANO VEREADOR BILÉO SOARES
(05-09-2014)**

Abertura:

Mestre de cerimônias (00:00:03 – 00:04:57): Senhoras e Senhores, muito boa tarde. A EMTU São Paulo, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos, tem a honra de recebê-los para a presente audiência da variante Sumaré-Hortolândia do Corredor Metropolitano Vereador Biléo Soares.

Aberta a qualquer pessoa ou entidade interessada com o objetivo de dar conhecimento, informar e esclarecer a opinião pública. Peço a gentileza a todos que mantenham seus celulares e aparelhos de comunicação a partir deste momento em condição silenciosa. Informamos que esta audiência está sendo integralmente gravada, em áudio e vídeo, e seu conteúdo será anexado ao projeto e também disponibilizado no site da EMTU.

Paralelo a isto informamos que esta audiência está em transmissão ao vivo pelo site da Câmara Municipal de Hortolândia no endereço (www.cmh.sp.gov.br). O Corredor Metropolitano Vereador Biléo Soares, que já está em obras em várias cidades da região metropolitana de Campinas, vai reestruturar o sistema de transporte público, priorizando o tráfego do transporte público de média capacidade, incluindo terminais de passageiros, pontos de parada cobertos, vários... E integração das linhas de ônibus intermunicipais e municipais.

Registro dos interessados: todos os interessados em participar da Audiência Pública terão acesso livre ao local do evento, devendo registrar sua presença mediante preenchimento de lista de presença disponível na entrada do auditório, com indicação de nome, cargo, instituição, e-mail e cidade que representa.

Vamos neste momento compor a mesa diretora e convidados para tomar os seus lugares. Para composição da mesa temos a honra e a satisfação de convidar o Excelentíssimo Senhor Antônio Meira, prefeito do município de Hortolândia.

Representando esta casa de leis, convidamos o vereador Gervásio.

Convidamos para composição da extensão das mesas destinadas aos vereadores, os vereadores aqui presentes: vereador Adailton Sá, vereador Valdeci de Jesus e o vereador Ananias.

E para a mesa de honra, convidamos o anfitrião desta audiência, o presidente da EMTU, Senhor Doutor Joaquim Lopes.

As autoridades podem sentar-se, por gentileza.

Uma vez composta a mesa diretora informamos que o Doutor Joaquim Lopes que fará a apresentação do projeto. A partir do início da exposição do Doutor Joaquim Lopes até o encerramento da apresentação, os participantes poderão entregar, por escrito, questões a serem respondidas pelos membros da mesa diretora ou registro de eventuais sugestões.

Se necessitarem de mais formulários, por gentileza ergam as mãos que encaminharemos. Não serão aceitas questões sem a identificação de seu autor. As questões serão lidas e respondidas

ao público por pessoa indicada pela mesa diretora. Não serão admitidas manifestações orais. As perguntas com teor semelhante serão agrupadas e respondidas de forma única. Se houver excesso de questões formuladas, tendo em vista a necessidade de se observar o horário previsto para o término da audiência, as respostas às questões não respondidas oralmente aos interessados serão encaminhadas em até vinte dias ao endereço eletrônico de e-mail indicado no formulário.

Lembrando que todas as perguntas e suas respectivas respostas serão integralmente transcritas e serão disponibilizadas no site da EMTU no endereço (www.emtu.sp.gov.br) em link específico para a audiência. O encerramento da audiência pública será efetuado pela mesa diretora ou por qualquer de seus membros às 17 horas, podendo no entanto ser antecipado se respondidas todas as questões ou não houver mais questionamentos a serem formulados.

Teremos início então aos pronunciamentos. Para sua saudação anunciamos a palavra do presidente da EMTU, Doutor Joaquim Lopes.

Joaquim Lopes (00:05:10 – 00:09:07): Boa tarde a todos e a todas, em particular aqui queria cumprimentar o prefeito Antônio Meira, nosso anfitrião hoje aqui nesse evento. Os vereadores Adailton, o Ananias, o vereador Valdeci, o vereador Gervásio. Em nome deles agradecer aqui a gentileza de ceder pra gente o espaço, não é, pra tá realizando esse evento aqui hoje. Cumprimentar aqui também o Sergio Souza, não é, em nome dele cumprimentar aqui todos os secretários aqui da cidade de Hortolândia, não é, que são os nossos parceiros aí, e contribuindo com o nosso projeto. O José Carlos Alves, secretário também de Planejamento da cidade de Sumaré, não é, é... Em nome dele também cumprimentar aí todos os secretários de Sumaré presente aí. Tem aqui também, de Valinhos, o secretário... o diretor de Transportes, representando a cidade de Valinhos, o Aparecido Serafim.

Meus amigos, hoje é um dia bastante importante. É... nessa... fazer aqui a audiência pública, apresentar pra vocês, é... algum tempo já diz tudo, de um projeto de infraestrutura bastante importante aqui para a nossa região. Hortolândia, é... nós estamos aqui na região noroeste da região metropolitana de Campinas. Dos vinte municípios que a gente tem aqui, esses sete aqui é o que tem, do ponto de vista da mobilidade, a maior expressão, não é? 75% de todos os deslocamentos entre cidades eles acontecem nesses sete municípios aqui.

Começamos lá em Santa Bárbara, Americana, Nova Odessa, Sumaré, Hortolândia, Monte Mor e Campinas, não é? Nessa região aqui já há muito tempo a gente vem discutindo e vem trabalhando a questão da mobilidade. Eu não vou me estender muito aqui. Na própria apresentação tem alguns dados e bastante indicadores que a gente vai apresentar pra vocês e de certa forma a gente vai depois aí apresentar e vocês vão poder se manifestar como disse aí o orador.

Então por hora aqui é só lhes desejar aqui as boas vindas e agradecer pela presença porque isso aqui é um momento bastante importante, que é uma exigência legal. Toda vez que você tem um empreendimento você tem que dar a conhecer a sociedade, de ouvir, recolher as contribuições antes que a gente possa prosseguir aí em outras audiências.

Depois aí, essa daqui é a audiência pública do empreendimento, não é? Tá lá na lei, toda vez que você pretende contratar alguma obra, algum serviço acima lá dos R\$ 150 milhões você tem que dar a conhecer da sociedade, do que é que se trata, como é que você tá pensando e tal. Sem prejuízo depois das outras audiências que virão, as que a gente chama aí na fase do licenciamento, que são as audiências ambientais.

Então, muito obrigado pela presença. Eu já passo aqui para o, devolvo aqui o microfone para o nosso...

Mestre de cerimônias (00:09:09 – 00:09:20): Nossos agradecimento ao Doutor Joaquim Lopes, presidente da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos. Ouviremos agora as palavras do vereador Gervásio, que falará representando a Câmara de Vereadores.

Gervásio (00:09:23 – 00:11:07): Boa tarde a todos. Eu queria cumprimentar o presidente da EMTU, o Joaquim, e queria deixar que essa casa de leis está disponível o quando precisar a audiência pública e precisar algumas reuniões de trabalho a respeito da nossa cidade e região. E queria cumprimentar o nosso prefeito Meira, em nome de Meira cumprimentar a todo o servidor público da cidade de Hortolândia.

Queria cumprimentar o vereador Ananias, companheiro desta casa, o vereador Adailton Sá, o vereador Valdeci de Jesus e todos os companheiros e em nome do presidente da EMTU queria cumprimentar a todos os funcionários da EMTU, diretores, gerentes que estão aqui acompanhando essa audiência pública. E queria cumprimentar também secretários, diretores da cidade de Sumaré que esta aqui acompanhando também, que é uma audiência pública muito importante para as duas cidades.

Que hoje está se discutindo o corredor metropolitano da variante Sumaré-Hortolândia. Seria a ligação das duas cidades. E cumprimentar a todos os moradores que vieram aqui hoje participar. Isso é muito importante para nós da cidade de Hortolândia e essa casa de leis agradece a cada um de vocês por estar aqui hoje participando dessa audiência pública.

Presidente, eu agradeço em nome da Câmara Municipal, o trabalho que a EMTU vem fazendo pra desenvolver esse corredor metropolitano. Eu acredito que a nossa cidade vai se resolver, todos os problemas que nós temos de transporte público, inclusive o intermunicipal. Então mais uma vez deixar esse agradecimento em nome da Câmara Municipal. E uma boa tarde a todos e fiquem com Deus.

Mestre de cerimônias (00:11:10 – 00:11:20): Nossos agradecimento ao vereador Gervásio. Ouviremos agora as palavras do Excelentíssimo Senhor Antonio Meira, prefeito de Hortolândia.

Antonio Meira (00:11:24 – 00:18:08): Boa tarde a todas e a todos. Faço aqui uma saudação muito especial ao Joaquim Lopes, presidente da EMTU. Parceiro neste projeto e temos na cidade de Hortolândia, Joaquim, na sua pessoa um cidadão hortolandense por tudo o que já fez pela nossa cidade, em especial, ao corredor metropolitano, a uma parte da obra que já se iniciou aqui na cidade de Hortolândia. Também uma saudação especial ao Antônio Cesar, advogado da EMTU, e em nome do Antônio Cesar faço aqui uma saudação especial a todos os

técnicos da EMTU que nos dá a honra e o prazer da participação desta audiência pública. Também ao Édson, que é o gerente regional da EMTU. Muito obrigado, Édson, pela sua participação e uma saudação também especial ao José Carlos, secretário na cidade vizinha de Sumaré e que representa aqui a nossa querida prefeita, Cristina Carrara.

A obra do corredor metropolitano noroeste, eu tive a oportunidade de tomar conhecimento dela e poder acompanhar no início da administração do ex-prefeito Angelo Perugini, no ano de 2005, um projeto que na cabeça de muitos parecia apenas um sonho. Mas aqui na cidade de Hortolândia logo começamos a debater as reuniões com a EMTU e o Joaquim foi o grande maestro que ajudou a nos convencer da importância do corredor metropolitano, e sem titubear, o prefeito Angelo Perugini abraçou a ideia, acreditou no projeto e para a nossa felicidade e a felicidade da cidade de Hortolândia e toda a população, as obras do corredor metropolitano iniciou-se pela nossa cidade, a cidade de Hortolândia, que contemplou, principalmente, o terminal rodoviário que é importante para a nossa cidade e a Avenida Olívio Franceschini, que hoje, ao olhar o movimento que temos de veículos circulando na nossa cidade, se não tivéssemos, ainda que parcial, ainda que não esteja fazendo a função do corredor metropolitano, mas para a cidade de Hortolândia parte dessa obra, Joaquim, foi importantíssima. Talvez, se não tivéssemos a Olívio Franceschini na condição que temos hoje, nossa cidade estaria um caos no que tange a mobilidade urbana. E a mobilidade urbana na nossa cidade representa mote principal do nosso governo, que é preparar a cidade para o futuro, e um futuro que esperamos ser promissor.

À medida que nossa cidade, Hortolândia, vem crescendo, a população que aumentou nos últimos 23 anos de 90 mil para 212 que temos hoje, certamente daqui a vinte, trinta anos deveremos ter 300, 400 ou quem sabe até meio milhão de habitantes, o que se faz necessário que esta administração e as administrações públicas de toda a RMC deverão estarem preocupadas com a mobilidade urbana, porque nós não queremos transformar a nossa cidade e a nossa região numa, em cidades que vivem estressadas com congestionamentos de trânsito, e o corredor metropolitano, ao servir a cidade de Santa Bárbara, Americana, Sumaré, Nova Odessa e passando aqui por Hortolândia e pra Campinas, certamente estará favorecendo, aliviando os grandes congestionamentos que nós temos nas grandes rodovias, que devem fazer a função de rodovia e que no entanto tem feito as vezes até a função de avenidas. Então certamente o corredor metropolitano estará trazendo para toda esta região o progresso e o desenvolvimento. Quero aqui antecipar duas preocupações que temos, Joaquim, em especial na cidade de Hortolândia. Primeiro, o cruzamento em nível da Olívio Franceschini com a Avenida Emancipação. Certamente este cruzamento estará trazendo ali algumas preocupações, estará trazendo algumas dificuldades para os moradores que vão cruzar. Então eu gostaria de já me antecipar aqui e colocar uma proposta, uma vez que não foi possível, até por questões financeiras, de atender o nosso pleito inicial que era a construção do viaduto, para que este cruzamento não ocorresse em nível. Então, a nossa sugestão para que a gente possa fazer ali uma grande rotatória, para fazer com que o nosso trânsito possa fluir com mais segurança e sem nenhum prejuízo no trajeto dos usuários.

O mesmo, eu quero crer, que estaremos encontrando também esta dificuldade no cruzamento da antiga SP 101 que nós chamamos de estrada velha do presídio, ali também já tem um

grande fluxo de veículos e teremos ali um cruzamento em nível que poderá estar dificultando ali os usuários que certamente estarão fazendo o cruzamento no corredor metropolitano. Então, a sugestão da construção de duas grandes rotatórias, que aí eu creio que pelo menos para um atendimento da demanda na atualidade nós estaremos conseguindo resolver. Do mais, fico aqui com a ansiedade de conhecer o projeto e a ansiedade maior de ver o projeto em execução principalmente aqui na nossa cidade. Um grande abraço e mais uma vez agradecer ao Joaquim e toda a equipe técnica que vem expor e mais uma vez reconheço a grande parceria que o Joaquim tem demonstrado com a nossa cidade de Hortolândia. Muito obrigado e um grande abraço.

Mestre de cerimônias (00:18:13 – 00:19:53): Nossos agradecimentos ao Excelentíssimo Senhor Antonio Meira, prefeito do município de Hortolândia. Pedimos às autoridades da mesa, que por gentileza desfaçam, pois logo em seguida daremos início às explicações do Doutor Joaquim. Então a mesa, por gentileza, se desfaça nesse momento.

Gostaríamos de registrar e agradecer a presença das seguintes autoridades que se apresentaram a esse cerimonial: Doutor Antonio Cesar Squillante, advogado da EMTU. Senhor Édson Zilião, gerente regional da EMTU. Senhor Aparecido Serafim, diretor de Transportes, representando o município de Valinhos. Secretário municipal de Planejamento do município de Sumaré, senhor José Carlos Alves. A chefe de gabinete da prefeitura de Hortolândia, jornalista Juliana Tonin. A doutora Késia, representando a secretaria de Habitação neste evento. Ao senhor Vagner Salustiano, superintendente de Comunicação da prefeitura de Sumaré. Ao secretário interino de Obras da prefeitura de Hortolândia, senhor Édson Nascimento. Ao secretário interino de Planejamento Urbano da prefeitura de Hortolândia, senhor Sergio Souza. A todos e a todas, iniciamos nesse momento, com as explicações do doutor Joaquim Lopes, que fará a apresentação do projeto.

Por favor, entreguem suas questões às recepcionistas até o encerramento dessa exposição, pois em seguida a comissão se reunirá para apuração. Com vocês então, senhoras e senhores, doutor Joaquim Lopes.

Joaquim Lopes (00:19:58 – 00:36:57): Bem, vamos passar então. Eu queria, aqui apenas uma apresentação institucional da EMTU. Nesse quadro aqui, nós estamos vinculados a EMTU é uma empresa, ao lado do Metrô, Estrada de Ferro Campos do Jordão e CPTM, vinculadas a Secretaria de Transportes Metropolitanos. Secretaria de Estado e tal. Nosso papel aqui, a nossa missão é gerenciar os sistemas de média e baixa capacidade de transportes nas regiões metropolitanas. Esse gerenciar compreende: a gente faz planejamento, fiscaliza, controla e empreende também ali na questão da infraestrutura.

Esse aqui é o nosso território. Nós estamos aqui na região metropolitana de Campinas, mas a gente opera aqui, são 39 municípios aqui na grande São Paulo, mais 39 na região do Vale, mais nove aqui na região metropolitana da Baixada Santista e o nosso aqui. Então, é aqui, essa é a nossa cidade, digamos assim, são quatro regiões, 27 milhões de habitantes.

A nossa missão é promover o atendimento da demanda, estruturar e administrar o transporte de pessoas em territórios metropolitanos do Estado de São Paulo. Essa é a missão da nossa

empresa. Na apresentação hoje aqui, a gente vai, são cinco tópicos aqui, vai falar um pouco aqui do objetivo desse empreendimento desse trecho aqui. Ele se insere no investimento um pouco maior em toda a região metropolitana quando nós falamos o corredor noroeste, ou hoje Vereador Biléo Soares, o nosso objetivo aqui é aumentar o grau de confiabilidade do sistema, melhorar a regularidade do serviço, melhorar o conforto, permitir a criação de novos serviços de atendimento, como serviços expressos, semiexpressos, facilitar a integração das redes metropolitanas e municipais, essa integração ainda mesmo que física ela só se dá nos terminais, aprimorar o controle, a fiscalização da prestação de serviço e melhorar a informação e a comunicação com os clientes que usam os nossos serviços de transportes metropolitanos.

Esse conjunto de, esses são os objetivos, as ações previstas nesse plano prevê implementar a estrutura de transportes, tá certo, de passageiros, inclusive com faixas exclusivas para ônibus, adequar o viário quando necessário, implantar melhorias no sistema viário, compreende aí sinalizar, a sinalização, a comunicação. Construir terminais, estações de transferência e implantar também as vezes estações de embarque e desembarque. Reorganizar a rede de transportes, com a infraestrutura implantada é possível reorganizar essa rede de transportes, promovendo algumas racionalizações e integrando, aumentando aí a integração entre o sistema metropolitano e o sistema local.

Aqui, os municipais sempre farão o papel de alimentador e nessas viagens que transcendem aí os limites dos municípios. E é possível, com isso, implantando a infraestrutura, implantando a racionalização, é possível contemplar nesse conjunto de investimentos, valorizar o entorno dessas intervenções com criação de espaços urbanos, aumentando aí a qualidade de vida e promovendo condições de segurança, conforto e bem estar de certa forma para a população como um todo, que está recebendo o investimento.

Aqui a área de influência. Aqui são os 20 municípios aonde a gente tem aqui uma área de quase, mais de 3 mil, quase 4 mil metros quadrados, é o que compreende nosso território. Tem aqui dentro aproximadamente, habitam aqui nesses 20 municípios 3 milhões de habitantes, de paulistas. Isso representa quase 7% da população do Estado de São Paulo e nessas sete áreas, nesses 20 municípios, em particular aqui nesses três, nesses sete municípios, que tá, onde nós estamos empreendendo, a gente tem ali 70% de toda a demanda dos 20 municípios.

Então aqui a gente vai para o mapa. Isso aqui é o mapa geral da intervenção. É como a gente tem feito aqui. Então nós temos aqui, olha, tem um trecho muito grande, tá aqui em Santa Bárbara, aqui a gente tem Americana, tá certo, Nova Odessa, Sumaré, descendo aqui pra Sumaré, Hortolândia, Campinas, um pedaço aqui já de Campinas, entrando aqui em Campinas, nesse trecho todo aqui.

Aqui tem uma parte que já está pronta e a gente vai passar, é nesse mapa não é isso? Então a gente vai, eu vou pedir aqui e nós vamos passar aqui. Então, o pedaço que está pronto: aqui é o terminal metropolitano lá em Campinas, o pedaço já implantado. São ilustrações, são fotos do terminal metropolitano.

Aqui, das estações de transferência na Lix. Aqui da nossa Olívio Franceschini, aqui em Hortolândia. Aqui um trecho que está em obras, aqui já em Nova Odessa. Aqui a Avenida Ampélio Gazzeta, em Nova Odessa, que tá em obra, toda ela em obra.

Bom, as estações já de transferência sendo implantadas. Aqui a gente tá indo em direção a Sumaré, vindo em direção a Sumaré. Esse trecho foi o trecho que começou em 28 de dezembro de 2013. Aí, chegamos no limite aí com Sumaré. Aqui em Americana. Aí é um vídeo, nós desmontamos o terminal existente, vamos implantar aí um terminal novo nessa área, tá aí na fase das fundações, subindo, implantando um viário a direita e vamos avançar por sobre o viário aqui e teremos um terminal novo aqui na cidade de Americana, que vai atender o sistema metropolitano e o sistema municipal. A estação o que está lá hoje, o terminal, ele vira estação de transferência Abdo Najar.

Aí vamos aqui para Santa Bárbara do Oeste, aqui a Avenida Europa, indo Avenida São Paulo. Esse trecho aqui a gente está compactando toda a rede aérea. Era uns postes ainda de Aroeira que a gente tinha do começo do século passado, por onde passava a faixa de alta tensão, como a gente tinha aqui na Olívio, e a gente tá compactando aí para implantar a faixa de... exclusiva para o ônibus. Aí, em Santa Bárbara ainda, aqui é um viário novo. Não existia, tem muito a ver com este trecho que nós estamos discutindo aqui nessa tarde. É uma ligação da Avenida São Paulo com o centro de Santa Bárbara, cortando e implantando o viário novo.

Aqui não existia nada, era um processo de negociação também, e essa área toda foi doada. Nós atravessamos a fazenda e conectamos lá em cima, tá vendo? Com a Avenida São Paulo que a gente vê na foto lá em cima. Estamos na fazenda e a Avenida São Paulo está lá em cima, e aqui terminal, o rodo terminal de Santa Bárbara do Oeste, aonde os ônibus vão chegar aqui. Isso é uma gravação do mês passado, de julho. Já está mais avançado, aqui deve ser a rodoviária nova de Santa Barbara do Oeste.

Então, vamos ficar aqui ainda. Então, a gente viu aqui tá implantado. Vimos um pedaço da Olívio que também já está implantado, e, ou melhor, tem um pedaço aqui só abrindo aqui o mapa, aqui tá a Olívio, tá certo? Em processo de contratação de obras, tá certo? São as obras complementares, tá certo? Tá abrindo lá a licitação, nós estamos no meio do processo, estava explicando ao prefeito agora a pouco, nós estamos no meio do processo de licitação ainda na fase de recursos e contra razão, quarta-feira venceu o prazo. E aqui a gente tem o prolongamento da Olívio Franceschini chegando aqui quase na divisa com Campinas. E aqui nesse lote, que tá em contratação de obra, você tem aqui o viário, você tem aqui um terminal em Sumaré, um terminal aqui em Rosolém e outras estações de transferência aí.

Muito bem, o trecho hoje em discussão ele diz respeito a essa ligação aqui, do terminal aqui de Hortolândia indo em direção a Sumaré. Aqui tá o terminal, como é que a gente avança nesse trecho aqui. Esse é o objeto da nossa discussão, que vem um zoom agora. Então tá aqui, esse trecho como é que a gente tá vendo lá, a gente viu a Avenida Rebouças na confluência da Macini, Antônio Macini, a gente aproveita saindo de Sumaré em direção o Hortolândia, aproveita aqui a Rebouças, entra aqui na área do horto e se conecta aqui no nosso terminal de Hortolândia. Por dentro, a gente vai ter alguns detalhes aqui. Detalhe: a função deste trecho, que a gente chama aqui de variante Hortolândia-Sumaré, ou Sumaré-Hortolândia, é integrar o

serviço de transporte nesses três municípios aqui, dentro do todo. Só pra, um dado pra vocês: em atração de viagens, Campinas é hoje o município com o maior número de atração de viagens. Hortolândia é o segundo município na região em atração de viagens, depois nós temos a cidade de Americana, depois Sumaré e depois Santa Bárbara do Oeste. Então nessa ligação, nessa diretriz de traçado, a gente quer com isso, internalizar o atendimento do serviço de transportes, facilitando. Hoje o cidadão que usa o serviço de transportes nessa região ele está lá na rodovia. A rodovia tem um outro papel. A rodovia não é o lugar mais adequado para fazer o deslocamento do serviço de transportes, principalmente metropolitano, entre cidades, mas com características quase que urbana em razão dos volumes.

Então a gente tem aqui, olhando só para, a grosso modo para alguns números, são quase 65 passageiros dia utilizando aqui essa, saindo daqui Sumaré, Hortolândia e Campinas. É uma opção de deslocamento, de viagem independente da rodovia Anhanguera e Bandeirantes, importante para a gente. É uma, esse traçado aqui, ele também se caracteriza, olhando para o todo, como alternativa de transposição a algumas barreiras físicas e naturais, como é o caso da ferrovia e o Ribeirão dos Quilombos, lá em Sumaré, e ele é complementar ao corredor nessa ligação de Campinas a Santa Bárbara do Oeste. E ele vai, quando implantado, propiciar, de certa forma, uma integração entre os sistemas municipal, metropolitano e o rodoviário de passageiros.

Então, 8,2 quilômetros tem esse traçado entre viário novo, adequação de viário a implantar, tá previsto aqui o rodo terminal metropolitano de Sumaré, a implantar, seis estações de embarque e desembarque, a transposição da ferrovia e do Ribeirão dos Quilombos, a implantar, e o terminal metropolitano de Hortolândia já implantado. Então, aqui olhando para o trecho, de uma, com uma outra ilustração, então a gente tem aqui, em azul, são os terminais, o de Hortolândia, o de Sumaré e aqui as estações de transferência, de embarque e desembarque ao longo do corredor.

Só pra lembrar, o corredor hoje é esses deslocamentos a gente sai aqui, tá usando a SMR 20, que é esse trecho aqui. Então isso é o que a gente tem feito hoje nos deslocamentos metropolitanos. O que a gente está considerando nesse projeto é tornar isso aqui mais retilíneo e passando por aqui. Então aqui, olhando agora trecho por trecho, nós temos o terminal implantado, de Hortolândia, tá certo? Tá previsto nesse trecho três obras de arte, são três pontes. Aqui tem um perfil dessa acessão, dessas pontes, como é que a gente tá enxergando, como é que a gente tá vendo isso aqui.

Joaquim Lopes (00:36:58 - 00:59:41): Aqui, ainda tem mais uma, olhando aqui um detalhe aqui da, no final da Rebouças desse traçado aqui, dessa obra de arte, também aqui um perfil. O que é que está previsto aqui no finalzinho aqui da Rebouças? Passeio, faixa de rolamento, uma faixa pro ônibus, o canteiro, canteiro, faixa de ônibus, a faixa de rolamento aqui com 7 metros, e aí o espaço para a ciclovia e o passeio. Aqui é o início da Rebouças olhando do outro lado, vindo em direção a Hortolândia. Aqui saindo, então olhando aqui pra, nesse, na diretriz desse traçado a gente tem lá o parque ecológico, o horto florestal, o pessoal pesquisou, levantou lá a lei 3.496, de 3 de outubro de 2000. Levantamos aqui essa matrícula, essa aqui no meio dessa área tem uma área de servidão em favou da CPFL. Nós estamos propondo usar essa área de servidão aqui da CPFL, para implantar o nosso corredor. Aqui a matrícula tá em

nome da Fepasa, a gente levantou isso aqui junto ao registro de imóveis de Sumaré e essa área aqui tem 6 milhões aqui de metros quadrados. Olhando ainda, estudando um pouco essa área do horto, nessa lei aqui a gente, essas áreas elas foram desapropriadas pelo município, aqui do Instituto de Promoção ao Menor de Sumaré, área da Associação Cultural Nipo-brasileira, APAE, Associação Sumareense de Aeromodelismo, Área do Centro de Ressocialização.

Então isso aqui tem uma discussão toda pra ser feita, elas foram desapropriadas mais ainda me parece que, não sei se ainda, se foram efetivamente paga.

Aqui, há uma discussão e uma preocupação muito grande com o horto e a EMTU, olhando mais detalhadamente para esta área que a gente tem aqui no meio, essa área do que a gente chama aqui de horto, instituída e tal, a gente vai ver que nós queremos incorporá-la ao projeto e dar pra ela mesmo a função de horto, porque hoje o que se tem ali, ali não tem nenhuma riqueza de diversidade biológica, só tem plantação de eucalipto. É só plantação de eucalipto, então não tem riqueza nenhuma, então a gente está propondo ali pra essa área, incorpora essa área e traz pro projeto, vamos construir viveiros e áreas de aprendizagem, melhorar a biodiversidade do horto através do plantio e da própria compensação ambiental do empreendimento naquela área e contribuir para a revitalização dessas áreas degradadas existentes, que ali no entorno você tem ali uma situação muito, ela tá muito degradada aquela área. É possível fazer isso através de um convênio, depois aqui com o município e secretaria de Educação e Meio Ambiente pra manter depois esse espaço aí. É possível, portanto, trabalhar nesse sentido, incorporando e dando pra ela, dedicando todo o cuidado que tem aqui a hora que se for fazer o empreendimento.

Aqui ainda, então saindo de lá, a gente tem a área do Condefat, que é onde há proposta de ampliação do futuro terminal, tem uma transposição sobre um conjunto ferroviário que está tombado, nós descobrimos isso aqui em, saiu se não me engano em fevereiro, mas deve ter essa informação aqui mais detalhada, em fevereiro do ano passado, e subindo aqui, passando por sobre essa área, Avenida José Mancini e entrando aqui na Rebouças, e aí a gente entra nessa área, vindo em direção a Hortolândia.

Então aqui olhando um pouco pra essa área, nós, numa primeira proposta lá pra, para o Conselho do Patrimônio do Estado, o Conselho já se manifestou contrário numa uma primeira votação, nós interpusemos um recurso pra essa área, pra esse estudo nosso. É que são detalhes dessa área que a gente tem lá.

Aqui era exatamente a proposição nossa pra chegarmos lá à rodoviária. Então aqui é um detalhe do viaduto em transposição, essa área aqui ferroviária, uma proposta aqui em fazer esse projeto também observando aqui uma ponte ferroviária, estilo ferroviária, da época e tal, passando aqui por sobre as casinhas, e aqui vencendo também o Ribeirão dos Quilombos, então olhando, então aqui só com os cuidados, olhando aqui tá o bem tombado, na verdade esse bem tombado é quatrocentos, ele tem uma área de extensão de 450 metros de uma área, de uma ponta a outra. Aqui a gente tá mostrando apenas o casario mas ainda aqui a estação Rebouças e tal. Então essa aqui é a proposição, sobe e passa por aqui, essa foi a proposta que nós, que não foi aprovada e que a gente está interpondo o recurso.

Aqui um detalhe dessa transposição. Aqui uma outra visão ainda pra mostrar que o cuidado, como é que se comportariam aí esses, como é que se daria esse acesso, vencendo o ribeirão e chegando na área do terminal. Aqui, isso aqui tudo integrava lá o estudo, então a ciclovia como é que vai se comportar, como é que ela vai acessar. As rampas de acesso, por exemplo, do passeio e ciclovia pra acessar essa área tombada. O acesso e integração com a área institucional, como é que ela se daria, o mobiliário urbano, então a ponte com ciclovia, ciclovia com bicicletários implantados, e aqui é uma proposta de recuperar, aqui não é restaurar, mas a gente poderia ajudar muito na revitalização desta área que hoje tá lá, é até compreensível pedir com princípio de invasão. Tem lá na audiência pública de Sumaré, fizemos lá pra conselheira do Condefat, houve lá entre os presentes, uma denúncia de uma invasão aqui nessa área aqui de uma construção de uma igreja dentro da área tombada.

Nós entendemos que isso aqui é possível recuperar e trazer num processo de revitalização também e incorporamos esse projeto ao, dentro do corredor aqui. Então aqui é só detalhe, mostrando aqui um pouco o sentido dos fluxos, como é que se comportariam o sentido das vias, tráfego, como é que se daria esse processo todo aí. Então daria *pra tá* recuperando esse, parte dessa memória aqui, é importante aqui na história da região, dentro do projeto.

Bom, aqui é o terminal. Olhando por todo vencemos então a área, olhando um pouco pro terminal, olhando um pouco pra avenida que é a Avenida Mancini.

Aqui, quando se propôs aqui a José Mancini, a pergunta que vem é em atendimento a, sempre o Ministério Público pergunta, vocês estão atendendo ao Artigo 5º da resolução do Conama? Estão estudando outras, nós estudamos outras alternativas, tá certo, pra acessar essa área, então eu tenho aqui 450 metros aqui de extensão, nós estudamos algumas outras alternativas, a amarela aqui, fazendo um binário no centro, chegando lá em Sumaré e um outro traçado olhando aqui para a Avenida da Saudade. Então aqui tem um quadro, então isso aqui é só um detalhe ampliado dessa alternativa, aqui um outro detalhe então, como é que a gente sai aqui da Rebouças pra acessar lá o terminal de Sumaré. Também aqui é uma outra proposta, que foi uma alternativa que foi examinada, e aqui a gente tem um resumo delas. Então, olha, a alternativa um, ela não atingia lá o conjunto tombado, mas ela tem um percurso negativo de quatro quilômetros por viagem, as vias são muito estreitas, não permitem a implantação de estação, o corredor a direita, teria que alocar o corredor a direita no viário, comprometeríamos áreas de estacionamento e teria um impacto nas conversões a direita. Então, isso aqui são as desvantagens dessa alternativa um, montando aquele binário no centro de Sumaré.

Na alternativa dois, na Avenida da Saudade, a gente também não atinge o conjunto tombado, mas aí a gente teria que promover ali um número muito grande de desapropriação para implantação do viário.

E, finalmente, o traçado da Avenida José Mancini, aonde tá, por isso é que nós estamos insistindo e interpusemos o recurso junto ao Condefat para examinar isso. Porque? A largura do viário é compatível com o traçado lá, é o que a gente vem usando lá na Rebouças, o número de desapropriações é mínimo e dá pra revitalizar essa área da ferrovia com uso e ocupação cultural. Essa é a contrapartida que a gente tá oferecendo pra esse traçado. A

desvantagem é a interferência física e visual no conjunto da estação ferroviária, por isso é que insisto: interpusemos o recurso porque entendemos que nessa decisão do Condefat só havia, só um interesse foi contemplado, que é o da preservação da memória em detrimento da mobilidade.

Então a interposição do recurso ao secretário Marcelo foi no sentido de que ele precisa harmonizar o conflito existente entre esses dois interesses públicos, a mobilidade e a preservação da memória, que precisam ser contemplados.

Aqui, detalhe então da Rebouças com operação, a porta esquerda vindo pra cá. As estações seguem o mesmo padrão daqueles que a gente viu aqui que estão em execução, com faixas de desaceleração e ultrapassagem, ciclovia, para ciclo. Aqui ainda o detalhe dessas estações que estão lá em implantação no trecho de cima, estação de embarque e desembarque, aqui olhando então como é que isso se daria com a implantação das estações, aqui olhando para o viário e para as estações e aqui uma perspectiva então da estação implantada. Olhamos aqui já pro... Bom, a área lá do terminal são 34 mil metros, tá aqui a área construída, uma planta aqui do terminal, como é que chega e aqui o local onde ele vai tá.

Aí é só um detalhe, também, uma ilustração, uma perspectiva do terminal, a planta baixa do terminal, as ciclovias ao longo de todo esse traçado, da Olívio Franceschini, Rebouças, por dentro, seguindo a faixa de domínio, passando pelo horto, encontrando com a Rebouças, seria implantado aqui, na verdade, aqui já tá implantado *né*. Teríamos que dar continuidade pra essa ciclovia indo lá pra Sumaré, o trecho aqui, nesse trecho aqui Hortolândia-Sumaré.

Aqui é só o detalhe *né*, os bicicletários eles estão incorporados a nossa política de favorecer aqui a cultura de modos não motorizados, então só pra mostrar pra vocês que a gente já tem bicicletário em todos os terminais, São Bernardo, Jabaquara, Hortolândia, Americana, Guarulhos, São Mateus, Santo André. Não é discurso isso.

E aqui a gente espera com a implantação dessa infraestrutura toda: melhorar o desempenho operacional do serviço por ônibus e com isso reduzir tempo de viagem, diminuir aqui o consumo de combustível e com isso reduzir a emissão de poluentes, agregar conforto e segurança para os usuários e viabilizar aí também modos alternativos como as ciclovias, bicicletários, recuperar áreas que estão degradadas, implantar novas áreas verdes, com tratamento paisagístico, revitalizar essa área do bem tombado, recuperar parte do horto e melhorar a integração viária entre esses dois municípios importantes da nossa região entre Hortolândia e Sumaré, cuja conversa hoje se dá somente pelas rodovias ou pela SMR. É a única forma que a gente tem de acesso, nós temos aqui uma escassez muito grande de viário. A segurança, as vantagens com infraestrutura adequada. Conforto com terminais, com tudo que os terminais trazem de importante, não é só infraestrutura, é a segurança, são os serviços, informação. Redução no tempo de viagem, quando você tem um traçado mais retilíneo você consegue melhorar a velocidade comercial do projeto.

Essa aqui é só um dado em tempos de viagem, Terminal Hortolândia – Terminal Sumaré, olhando essa ligação a gente tem hoje 31 minutos, dá pra ter uma economia de 10 minutos aí, o que dá 32% de ganho de tempo de viagem. Sumaré-Campinas, via aqui Hortolândia também,

tem uma economia de 13% do centro de Hortolândia ao centro de Sumaré dá pra gente hoje estar levando usando lá a SMR ou usando a... Tá levando 56 minutos, dá, isso aqui é transporte coletivo, dá pra ter mais um ganho de 32% aí de ganho no tempo de viagem.

O que é que está previsto então nesse empreendimento? Quatro quilômetros e meio de viário novo e faixa exclusiva entre o terminal de Hortolândia até a Avenida Rebouças, esse é viário novo, não existe esse viário, mais 2,2 de faixa exclusiva junto ao canteiro central em viário existente, com pavimento rígido nas estações de parada, mais um quilômetro e meio de adequação da rotatória e desemboque da obra de arte e disposição lá na transposição do ribeirão dos Quilombos, as obras de arte especiais aqui são a transposição do córrego da Terra Preta, transposição do córrego Sem Nome, é esse aqui mesmo, é córrego Sem Nome, transposição do ribeirão Hortolândia e transposição da ferrovia e ribeirão dos Quilombos.

Terminais: um novo terminal, um terminal metropolitano em Sumaré, estações de embarque e desembarque e 7,8 quilômetros de pista de ciclovia. Esse aqui, só pra recordar, isso aqui então, os equipamentos implantados, a gente sempre mostra isso, é importante mostrar o antes e o depois, que toda vez que você fala do novo acaba suscitando uma expectativa, uma certa apreensão, então para quem não se lembra disso aqui era a Avenida Lix da Cunha, antes da implantação da faixa de ônibus. Os ônibus paravam aqui e não tínhamos nenhum tratamento e nenhum acesso para isso aqui. É o problema que a gente enfrenta aqui hoje na cidade, as cidades vão crescendo e na ausência de sistema viário as rodovias que tem na região acabam virando avenidas, e as avenidas, as rodovias, elas têm uma outra função, que são promover as viagens de média e longa distância. Não é o lugar mais adequado para esses deslocamentos cotidianos que acontecem.

Então, aqui é com a nova, com a implantação, como é que ficou. Então note que aqui você tinha, as pessoas desciam pra cá que... Hoje essa travessia não se dá mais em nível, você acessa aqui da rua em cima, você desce aqui no canteiro central, sem nenhum risco de atropelamento, de acidente, e toma o ônibus que tá indo para o centro, ou está vindo aqui para Hortolândia, num sentido ou no outro, e esse equipamento acaba atendendo o serviço rodoviário, o serviço municipal, o serviço metropolitano e também o serviço de fretamento, aqui que é bastante forte na nossa região.

Aqui um outro exemplo, que o prefeito disse né? Nós tínhamos aqui o linhão desenergizado na Olívio Franceschini, nós só tínhamos um trecho da rua, tinha um outro pedaço que eles tinham concessões que não estavam prontas, e aqui com a implantação da nova Olívio Franceschini. Então, nota aqui, a gente observa grandes vazios e aqui com a implantação, olhando para cá, olha, você tem um processo novo aqui na cidade. O terminal está aqui, o linhão que estava aqui nós, foram removidos, ele estava desenergizado, implantamos o canteiro, a faixa e nós estamos tratando desse trecho pra lá, como é que a gente continua ainda em direção a Sumaré. O lado de cá tá resolvido, está contratado. Então como é que a gente complementa agora indo lá pra Sumaré, como é que a gente continua aqui a avenida?

Aqui eram os terminais, era a situação de embarque e desembarque. Não sei se aqui entre vocês chegaram a presenciar essa situação aqui alguns anos atrás, e depois com o terminal implantado. Então o acesso diferente. Enfim, essa é. Enfim, agora aqui a gente dá os 5 minutos

para recolher aí as perguntas, quem quer fazer a pergunta por escrito, pode fazer as perguntas por escrito, aí tem uma comissão de técnicos da EMTU que vai sentar, vai responder, a gente sai para um cafezinho de 15 minutos e depois volta aqui para ouvir as perguntas e as respostas, tá ok?

Muito obrigado pela atenção.

Mestre de cerimônias (01:00:46 – 01:01:58): Atenção pessoal, última chamada. Pessoal que encontra-se no café, por gentileza retorne aos seus lugares para que possamos reiniciar os trabalhos, com as respostas às perguntas que foram feitas.

Mestre de cerimônias (01:01:47 – 01:01:58): Senhoras e senhores, retornamos então com a recomposição da mesa diretora. Na mesa, doutor Joaquim Lopes, presidente da EMTU, acompanhado do doutor Cesar Squillante, que é advogado da EMTU. Passo então aos senhores a condução das atividades e as respostas às perguntas então.

Perguntas e Respostas:

Joaquim Lopes (01:02:22 – 01:08:38): Tem um conjunto aqui de perguntas, que é do outro trecho que está em formatação, que é o trecho de obras complementares. Parque Peron. Então essas, porque houve alteração em relação ao Parque Peron? Quanto tempo é a previsão do início das desapropriações? Quem pergunta é o João.

Então, olha, esse trecho aí não faz parte dessa audiência aqui, mas nós podemos depois abrir uma discussão com vocês aqui para dar todos os esclarecimentos para os moradores do Parque Peron.

Tem uma outra aqui do Parque Peron: qual o cronograma das obras com relação ao Parque Peron?

Então, esse trecho não faz parte do objeto dessa audiência pública.

E também aqui tem um outro também do trecho do presídio de Campinas, também relativo ao Parque Peron. Com relação ao Parque Peron, é isso. Nós podemos marcar uma outra reunião e tratar apartado, porque não faz parte do objeto dessa discussão aqui hoje, mas a gente tá disposto a dar todas as informações e dar detalhes disso aqui. Esse lote, então o lote de obras complementares que tá em contratação de obra.

Então tem aqui, toda obra, assina aqui o órgão ou empresa o Cléber Watanabe, é isso? Cléber. Se o corredor visa o coletivo, por que passar pelo horto, onde não tem passageiros, e deixa de passar pela via de acesso a SMR 20, onde contempla alguns bairros?

Então a primeira informação, Cléber, os itinerários atuais eles não serão desatendidos. Segundo: a ligação entre Hortolândia e Sumaré através do corredor de ônibus vem com uma faixa dedicada ao tráfego geral, beneficiarão ao transporte coletivo em viagens mais rápidas. É nesse trecho, quando você implanta o corredor, ele vai ficar mais retilíneo, nós vamos melhorar a velocidade comercial e isso significa redução no tempo de viagem. Não é?

O Cléber pergunta ainda, uma outra segunda pergunta: em Sumaré, no trecho da Mancini-Rebouças existem seis escolas, do infantil ao técnico, com passagem de uma via expressa. Como será tratada a segurança das crianças ao entrarem e saírem das escolas?

O corredor, Cléber, será dotado de sinalização, travessia dedicada com informação, tudo isso foi incorporado no projeto. Tem lá todos esses, você tem que fazer todos esses estudos de impacto de vizinhança, como é que você trata isso, então isso está tudo no projeto.

A Julieta Maria de Frutas. Avaliação, forma e tempo de desocupação. Como é realizada a avaliação das residências, o valor que há de ser pago, e como o valor de mercado ou valor venal? Após a negociação, qual é o prazo para a desocupação do imóvel?

Os imóveis, Julieta, são avaliados pelo valor de mercado. E pra desocupação, a desocupação será previamente após esgotados todos os trâmites judiciais. Então, até detalhando ainda mais, quando você termina o projeto e definiu que você vai passar naquele trecho e que você precisa daquele imóvel que pertence a um ou outro particular, isso é instruído todo um estudo que vai dar origem a um decreto de utilidade pública. Para que esse decreto saia, de utilidade pública saia publicado constando a relação dos imóveis, é feito toda uma, todo um estudo sobre aqueles imóveis, depois é feita uma pesquisa de valoração. Não é uma pesquisa, são, pra levantar o valor, é de mercado do imóvel. Feito tudo isso aqui, quando sai da empresa, ele começa a tramitar, ele passa por 14 instâncias dentro do Governo, olhando se a pesquisa foi feita, se o valor está correto, se o tamanho do imóvel é aquele e tal, quer dizer, se cerca de todos os cuidados antes de sair publicado o decreto. Quando sai publicado o decreto, é com esse decreto, e aí com o valor correspondente, que se dá entrada no judiciário pedindo a emissão de posse daquele imóvel para implantar o projeto. Aí o juiz vai olhar este processo, vai conferir esses dados, todos que estão lá embasando esse estudo, que deram origem àquele decreto, vai designar perito para confirmar se os números que o Estado ofereceu estão corretos ou não, antes de decidir. Aí saiu você pode depositar, a gente já deposita em juízo e aí antes de sair esse laudo todo. Então tem todo um rito, mas a indenização é sempre pelo valor de mercado.

Joaquim Lopes (01:08:40 – 01:26:35): Então tem aqui também, olha, o Felipe Barbosa também a pergunta era a mesma pergunta *né*: Como e quando serão indenizados os proprietários que sofreram, que por acaso sofreram indenização. Quais os critérios? Já está incluso no projeto?

Ainda não, nós estamos fechando isso tudo, mas a mesma resposta que eu dei para a dona Julieta vale para cá.

O Mauro José da Cunha, rodoviária em Hortolândia: local, pesquisa e localização. Ele está fazendo uma sugestão da rodoviária. Nesse traçado que a gente viu, nós não falamos em rodoviária aqui em Hortolândia. Nós falamos do terminal e utilizando ali o terminal municipal de Hortolândia existente.

A Dalva pergunta: qual é a data prevista para publicação do edital para execução da obra? Será na modalidade concorrência, valor estimado do orçamento?

Dalva, em vista da atual fase dos projetos, estudos preliminares, não há no momento data para a publicação do edital. As obras serão contratadas sempre através de concorrência pública. Não foram, ainda não temos sequer um valor. Nós estamos fazendo os projetos, estamos desenvolvendo os projetos. Só para recordar, nós protocolamos aqui agora, mês passado, junto à Cetesb que é o órgão licenciador ambiental, a solicitação de orientação do estudo ambiental a ser produzido. Se vai ser um RAP, se vai ser um EIA-RIMA, se vai ser um... Um estudo mais... Quem vai definir isso pra gente é a Cetesb, que é a autoridade ambiental. Então, logo eu não tenho porque, ainda nessa fase da produção dos estudos ambientais, das audiências públicas ambientais, que podem, é projeto pode sofrer adequação e que pode impor custos a obra.

Corredor da rodovia SP 101. Quem pergunta é a Maria Claudete Gonçalves. Hoje tem sido constantes os congestionamentos por lentidões ao longo da rodovia SP 101, parte do corredor que tem, é, parte do corredor, o que tem gerado atraso no transporte metropolitano como também aos usuários em geral da rodovia. Já existe alguma proposta por parte da concessionária para solução deste problema?

O trecho da rodovia SP 101, no questionamento, não faz parte do escopo desta audiência pública. Estão previstas intervenções da EMTU nas proximidades do trevo na avenida, ao final da Avenida Emancipação e a construção de alça de acesso no limite do município de Campinas, quilômetro 5, a concessionária Rodovias do Tietê tem previsto em contrato de concessão a construção do novo trevo. Isso está no contrato de concessão da concessionária Rodovias do Tietê.

O Rogério Bruno, é Rogério isso? Rogério Bruno. Quantas linhas de ônibus e quantos passageiros circularão entre Sumaré e Hortolândia? Esse número justifica um corredor?

Atualmente de Sumaré a Hortolândia, para o terminal Magalhães Teixeira, tem 35 linhas. São 80 mil passageiros/dia, o que justifica a implantação do corredor. O trecho da variante é parte integrante do corredor Biléo Soares. Vou te dar mais um detalhe: quando eu falo aqui dos 80 mil cidadãos que saem de Sumaré com destino a Campinas, quando eu olho só da Bandeirantes, da Anhanguera, vindo aqui só na área central de Sumaré, onde você tem lá o ribeirão dos Quilombos, você tem a ferrovia, até a Rebouças ali, dali saem 16 mil cidadãos que vêm aqui em direção a Hortolândia todos os dias. Mais sete mil saem daqui procurando daquele mesmo, dessa mesma região, não to contando os bairros depois da Anhanguera não, aqui no centro de Sumaré, dali ainda sai sete mil, aproximadamente sete mil cidadãos de Sumaré com destino àquele eixo da Dom Pedro: Unicamp, os shoppings e mais sete mil dessa mesma região procurando lá Nova Odessa, Americana, essa região de cima. Então são aí, daquele, dessa região central, é aproximadamente 30 mil passageiros. Não to falando do Sumareense que está lá do outro lado da rodovia não, que tem um carregamento pesado. Então eu acredito que é um número bastante expressivo de cidadãos demandando por transporte e que eu acho que tem que ter transporte. Merece um corredor.

Ainda o Rogério Bonil. É Rogério Bonil, isso. Variante do corredor metropolitano: Condefat rejeitou a passagem do corredor pela subestação em Sumaré. Os usuários da Avenida José Mancini, em sua maioria, também rejeitam. Por que a insistência da EMTU?

Eu vou lembrar que nós mostramos aqui, atendendo a resolução do Conama, alternativas porque a Mancini e as alternativas estudadas. Não sei se vocês se recordam, está aqui na apresentação, eu mostraria de novo, mas uma das alternativas teria que implantar um binário no centro da cidade de Sumaré, e acresceria toda vez que alguém saísse, um cidadão a gente daria pra ele, ele teria que rodar quatro quilômetros a mais todos os dias para acessar a área, por viagem. Coloque e incorpore isso ao custo da operação no dia a dia pra ver pra quanto é que isso representa depois ao final da passagem, no preço da passagem, por dia.

A segunda alternativa é ali pela Avenida Saudade, nós estudamos também, tem uma quadra de desapropriação, uma quadra. Logo, o bom senso me mandou que eu interpusesse, tão logo tivemos a notícia do Condefat, que em razão desses números todos que a gente estudou, levantou, que a gente interpusesse recurso junto ao Condefat dizendo que, discutindo, querendo rediscutir aquela decisão tomada. E interpus o recurso. Está lá, o pessoal vai examinar isso aqui. Então, não sei se fica claro. Quer dizer, eu não quero crescer quatro quilômetros de viagem. Por que é que eu estou insistindo então na Mancini? Porque eu não quero crescer quatro minutos, quatro quilômetros de viagem, cada viagem. Quatro quilômetros todos os dias para cada deslocamento. São oito no final do dia para quem vai e para quem volta, quase 10 quilômetros a mais passeando dentro de um ônibus. Imagine cansado, final do dia e tal. E a outra eu também estou achando um despropósito é interpor, ou desapropriar um quarteirão lá na diretriz da Avenida Saudade em Sumaré porque não pode passar sobre aquela área. Bom, então é essa a argumentação que nós estamos interpondo junto ao conselho.

Tem uma outra ainda, variante corredor também do Bonil. Os ambientalistas e a população de Sumaré não querem agressão ao horto. Qual é a opção da EMTU?

Desde claro, a EMTU também é contra qualquer tipo de agressão ao meio ambiente e é por isso que nós estamos aqui propondo a implantação de um corredor, por que ele tem e vai trazer ganhos ambientais muito fortes. Mas, expusemos aqui, ao nosso ver, o que é que daríamos para neste projeto estar incorporando e recuperando a área do horto, revitalizando uma área que, de patrimônio histórico que está abandonada, por que aquilo não é do município, não está, não pertence ao município. O município está solicitando a guarda daquela área, então só para registrar isso. A gente também é contra qualquer agressão ao meio ambiente e a gente propôs um plano de melhorias no horto, sem agressão, que a gente entende que ali é uma área bastante importante, um equipamento importante não só para o Sumareense, mas pra toda a região. Os estudos ambientais vão ser desenvolvidos, vamos considerar o horto nesses estudos, a sua revitalização, um projeto de reflorestamento para ampliar a biodiversidade e a criação de um centro de educação ambiental. Isso está num plano e essa é a nossa proposta para aquela área, que não é isso hoje. Hoje é uma área degradada.

O corredor entre Hortolândia e Sumaré já existe e foi executado pela EMTU. Por que a variante? Seria para aliviar a Anhanguera e o trânsito de Hortolândia e Sumaré?

Não. O corredor tem um objetivo, que é priorizar o transporte de passageiro, público de passageiro entre cidades. E atualmente está utilizando a rodovia Anhanguera, usa parte do eixo da rodovia Anhanguera, em compartilhamento com outros modos de transportes como,

por exemplo, os veículos de carga pesada e perigosa que estão na rodovia trazendo risco. Trazendo risco para o cidadão que só precisa acessar o trabalho, só precisa procurar a escola. Então não é para aliviar a Anhanguera, isso aqui é para preservar e para melhorar a situação de deslocamento do cidadão que usa o transporte coletivo por ônibus. Entendemos que ao implantar o corredor a gente vai internalizar esse atendimento, vai aproximar a nossa rede de serviços da população que mais precisa, que tem no ônibus o seu modo de deslocamento e de maneira mais rápida, mais tranquila e mais segura do que é hoje.

Por último. Não, tem mais ainda?

Tem aqui: a ampla maioria dos moradores e usuários não querem o corredor passando na Avenida Rebouças e já apresentaram uma opção a EMTU por meio da... Perto da área da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Sumaré. Porque não estudar esse apoio alternativo?

Olha, eu queria receber a proposta. Da última audiência pública havida lá na cidade de Sumaré, nós fizemos uma discussão depois e o pessoal ficou de encaminhar a proposta. Então eu já vou deixar claro pra vocês aqui formalizado hoje na audiência que, até o presente momento, a EMTU não recebeu nenhum estudo formalmente da Associação dos Engenheiros de Sumaré. Eu quero ter acesso, eu quero incorporar o processo. Nós queremos examinar toda aquela, todos aqueles dados e aquelas informações que a associação colocou lá no dia, mas nós não recebemos, então tá a informação aqui, não recebemos nenhum estudo formal da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Sumaré e se a gente receber, nós vamos estudar, vamos colocar números nela e dar, responder formalmente.

Quais, aqui do Felipe Barbosa, quais os bairros da cidade de Hortolândia sofrerão desapropriação. Quando ocorrerá efetivamente essa desapropriação?

Olha, no trecho dessa apresentação, os locais que sofrerão desapropriação são glebas privadas que estão em fase de loteamento. Não há data para desapropriação tendo em vista a atual fase do projeto.

A Julieta Maria de Freitas, ela pergunta: a ligação de Hortolândia com Campinas. Ela quer saber sobre a divisa de Hortolândia e Campinas. Minha casa foi medida, fotografada e feita avaliação duas vezes, esse papel, vai sair do papel quando?

Então, essa aqui são aquelas famílias do Parque Perón, eu imagino, que estão ansiosas por uma, eu vou juntar essas, vou propor a prefeitura, para que a gente faça uma reunião, nós, a EMTU e a prefeitura de Hortolândia para levar esse conjunto de informações para os moradores lá do Parque Perón, que estão ansiosos por notícias para entender. Mas esse aqui, dona Julieta, é lá do Parque Perón, divisa não é? Chácara Nova Boa Vista. Então, nós vamos, então ele não é objeto hoje aqui desse trecho que nós estamos discutindo. Esse trecho está em contratação de obra, mas eu vou incorporar aqui, o pessoal da Chácara Boa Vista, junto, e a gente faz essa discussão com o, né, mostra, apresenta o projeto, esclarece as dúvidas todas que vocês têm.

Aqui eu tenho o Valdemir Rodrigues, perguntando como vai ficar a desapropriação também da Nova Boa Vista, ao lado do clube. Henricari, cruzamento da estrada velha Campinas e a Monte Mor.

Então está nesse conjunto, esse trecho dessa pergunta não faz parte do objeto dessa audiência. Então aqui nós vamos discutir. De qualquer maneira, é aquilo que eu estava dizendo pra vocês aqui em uma outra pergunta. Quando há desapropriação, quando é possível se fazer a desapropriação, ela é sempre feita com estado, com base no valor de mercado.

Então são essas as perguntas que nós tivemos aqui nesse, na apresentação de hoje. São uma, duas, três, quatro, cinco, seis, sete, oito, nove, dez, onze, doze, treze. Treze perguntas que têm a ver com o objeto da apresentação, e uma, duas, três, quatro, cinco perguntas relativos ao trecho que está em contratação de obras. Então são essas as perguntas, então eu agradeço demais a presença de vocês aqui, importante os amigos, o pessoal da EMTU, os funcionários, os servidores daqui de Hortolândia, de Sumaré, por essa tarde aqui, trazendo as suas perguntas, as suas contribuições para esse trecho que está em discussão.

Muito obrigado a todos.

Encerramento:

Mestre de cerimônias (01:26:37 – 01:26:44): Em nome da EMTU nós agradecemos a todos pela presença e tenham todos uma ótima tarde. Até a próxima se Deus quiser.