

**AUDIÊNCIA PÚBLICA DA VARIANTE
SUMARÉ-HORTOLÂNDIA DO CORREDOR
METROPOLITANO VEREADOR BILÉO SOARES
(08-08-2014)**

Abertura:

(00:00:09 a 00:02:51) Mestre de cerimônias: peço a gentileza a todos que mantenham seus celulares e aparelhos de comunicação em condição silenciosa que é a indicação para o início dos trabalhos. Senhoras e senhores, muito bom dia. A EMTU São Paulo, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos tem a honra de recebê-los para a presente audiência pública 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. Informamos que esta audiência está sendo integralmente gravada em áudio e vídeo e o seu conteúdo será transcrito e anexado ao projeto. 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 da média capacidade, incluindo terminais de passageiros, pontos de paradas cobertos viários e integração das linhas de ônibus intermunicipais e municipais.

Todos os interessados em participar da audiência pública terão acesso livre ao local do evento, devendo registrar sua presença mediante o preenchimento de lista de presença disponível na entrada do auditório, com indicação do nome, cargo, instituição, e-mail e cidade que representa. Para compor a mesa de autoridades, eu convido a excelentíssima prefeita de Sumaré, Cristina Carrara.

(Aplausos)

Senhor Joaquim Lopes, presidente da EMTU.

(Aplausos)

Senhora Cristiane Profitti Dias, chefe de departamento de elaboração de projetos.

(Aplausos)

E o gerente jurídico Marco Túlio Bafero.

(Aplausos)

(00:03:00 a 00:03:09) Mestre de Cerimônias: para que faça uso da palavra, eu convido o senhor presidente da EMTU, Joaquim Lopes.

(00:03:20 a 00:07:18) Joaquim Lopes: Bom, muito bom dia a todos e a todas. Em particular eu queria cumprimentar a prefeita Cristina Carrara, *né*, nossa anfitriã hoje aqui nessa manhã. É... Em nome do Carlos Baritan, *né*, secretário de Serviços Públicos da prefeitura de Sumaré, cumprimentar todos os secretários presentes, *né*. É... O Édson Nascimento dos Santos, secretário de obras da prefeitura de Hortolândia, *né*. Em nome dele cumprimentar a todos os secretários *né*, da, de Hortolândia aqui presentes, a equipe da EMTU. Tem aqui eu gostaria de convidar também, se caso o senhor desejar, pra mesa, o Doutor Rodrigo Sanchez Garcia, promotor de justiça do GAEMA Campinas, que tá acompanhando esse processo. Ah, também aqui a Valéria Rossi, *né*, assessora do secretário de Estado da Cultura e vice presidente do

Condefat, né, é... Que eu gostaria de convidar pra mesa, né. E, bom, e a equipe da EMTU aqui na figura da Cristiane, do Marco Túlio Bafero, né, é... nosso gerente jurídico e a equipe toda o nosso gerente regional já mencionado aqui também o Zilião, a equipe, todos os amigos, né, é... Comerciantes, munícipes aqui de Sumaré e de Hortolândia, é hoje é um dia de muita alegria pra gente, estamos aqui com conjunto de informações pra discutir uma ligação, né, bastante importante aqui na região metropolitana de Campinas, né, o Estado de São Paulo, né, tem empreendido e isso é, já a olhos vistos, né, um trecho que tá em obra ligando hoje de Santa Bárbara do Oeste a Americana e Nova Odessa, são 24,3 quilômetros, dois terminais novos, a reforma do terminal de Nova Odessa, alguns são cinco estações de transferência, né, bastante importante pra mobilidade. Isso em continuidade a uma ação iniciada em agosto de 2006, né, com o trecho já implantado. Terminal Magalhães Teixeira, nova rodoviária, todos os acessos ali da nova rodoviária, o terminal, né, a ligação entre Campinas, Hortolândia, né, e... as melhorias do viário e, a, um viário novo aqui ligando Hortolândia a Sumaré, né. Então, precisamos avançar um pouco mais, né, nesse projeto de mobilidade que é bastante importante pra cá, pra nossa região, né. Essa intervenção toda nos sete municípios se a gente olhar ela tem aqui hoje, é, apenas 75 né, quase 75, mais de 75 por cento de toda a demanda de passageiro, né. É... a demanda por transporte público de passageiros nas ligações regionais, eles estão concentrados nessa porção aqui, né, nesses sete municípios.

(00:07:20 a 00:10:02) Joaquim Lopes: É... e nesses sete municípios, nas nossas cidades, é... Se falam e se conversam e fazem essas ligações pelas rodovias. É a rodovia Anhanguera, é a rodovia Bandeirantes, né, as SP's, as vicinais, né, é... pelo ponto de vista de transportes não é, do transporte público de passageiro, não é a forma mais adequada de se viajar boa parte do... Nos horários de pico, em pé, né, é... no, nas atividades do dia-a-dia. É... Além da ferrovia, num ramal ferroviário, né, e aí as barreiras físicas todas. "Essa" é um processo antigo, não é, que a gente discutia pelo menos regionalmente há muito tempo atrás, não é, é como fazer, como tratar, como melhorar essa situação desses deslocamentos. A boa notícia é que do ponto de vista da gestão da rede que tá aí, de certa forma os nossos indicadores vem melhorando, não é, se a gente olhar nos dados de ouvidoria do ano passado pra esse ano, mudança na operação parecia impossível, não é, principalmente aqui na cidade de Sumaré, é... mas melhorou, os nossos indicadores tem mostrado que houve melhora, não é, e esses são os dados aí do primeiro semestre de 2014 comparados com o primeiro semestre de 2013, não é. Esse é um dado concreto. Uma outra coisa que parecia impossível, distante de fazer era a regularização é... dos contratos que a gente tinha aqui, com uma... eram nove operadoras, não é, permissionárias, os advogados são, né, com contratos de natureza precária, precaríssima, não é, desde sempre operando aí, e foi feita aí a licitação dessa concessão, tem um consórcio, então, conseguimos aí avançar um pouco mais então na gestão do que tá aí, agora na regularização desses contratos, e faltava, é, e precisa fazer, pra região é muito importante, adotar a região de infraestrutura pra que a gente possa melhorar, aumentar a eficiência, melhorar a qualidade de transportes, né, pra o cidadão metropolitano aqui da região que, né, hoje com, né, é... esses ambientes todos conurbados, né, o cidadão trabalha num lugar, reside em outro, as vezes estuda num terceiro e faz uso desse serviço que é essencial para as nossas atividades do dia-a-dia. Pra cultura, as vezes para a educação, isso tudo é muito importante. E devagar a gente está conseguindo arrumar isso.

(00:10:03 a 00:10:50) Joaquim Lopes: É... Então, é... Essa manhã aqui é muito importante pra nós aqui da região, né, porque ele trata de uma, de um pedaço ou de um trecho de um empreendimento que está aqui em execução bastante importante aqui pra região. Trata agora da gente internalizar esse atendimento, aproximar de quem precisa e quem faz uso do serviço, né, são porções importantes em Sumaré, em Hortolândia, né, é... que fazem uso regular desse serviço que nós queremos agora com isso internalizar, né, tirar da rodovia, internalizar, aproximar, né, e porque a gente sabe o quanto é importante isso, né, e quanto é importante esse investimento todo.

(00:10:51 a 00:14:46) Joaquim Lopes: Nós estamos hoje no governo do Estado, a EMTU tem hoje em execução aproximadamente 55 quilômetros, é, de corredores em execução, é o... é esse corredor aqui, o corredor Noroeste, o corredor Guarulhos, o corredor Itapevi-São Paulo, né, e todos eles começaram dessa maneira. Tem alguns outros, em gestação, BRT do alto Tietê, Perimetral Leste na zona leste de São Paulo, agora todos eles começam com um processo, né, de audiência pública. Se estuda, se levanta, houve um esforço enorme das equipes, é... da EMTU, das equipes da prefeitura, tivemos já algumas conversas com, né, a sociedade civil organizada, não é, é... que estiveram lá por exemplo a associação comercial, é, aqui de Sumaré, né, ansiosos como é natural, não é, com esse empreendimento e tal. E... todos eles começam com esse processo. Então hoje, é, nós começamos fazendo o que a gente chama aqui de audiência pública, não é. Com toda a formalidade, gravando, é... abrindo, apresentando aqui tudo o que a gente tem aqui de informação sobre esse trecho e queríamos ouvi-los, não é, é... pra avançar com esse processo e de que forma avançar com esse processo? Começamos aqui hoje eu dizia a semana passada com o presidente da associação comercial, né, o Claudio. Prefeita, tem aqui os processos que precisam ser todos observados além da audiência pública do empreendimento, não é, é... você tem ainda um processo depois, é... legal, que é o processo do licenciamento, aliás protocolado esta semana a nossa consulta prévia pra autoridade ambiental que é o CETESB, de que forma nós devemos conduzir esse processo, qual é o estudo ambiental mais adequado pra que a gente possa realizar. Será um EIA-RIMA, será um RAP, será um, né, enfim... Tem lá suas modalidades, é, diante da complexidade a autoridade ambiental, a CETESB, ela olha e examina e diz pra gente o que é que precisa ser feito, quais são os estudos que precisam ser feitos do ponto de vista ambiental, não é. Tem aqui a discussão, é, da, que a gente enxerga, da necessidade da transposição de uma área, não é, que nós soubemos tombada a partir de fevereiro do ano passado, né, que é... não, desse ano né? Foi o ano passado, que é esse complexo ferroviário aqui, tem uma discussão lá no Condefat, né, tivemos uma decisão não favorável ao projeto que a gente tava colocando. Interpusemos o recurso, não é, para o secretário de Estado da Cultura, pra que examinasse isso, não é, e vamos fazer aquilo que nos for permitido legalmente fazer. Não tem, não é, não tem segredo, hoje você tem o marco legal aí que precisa ser observado. Tem o acompanhamento do próprio MP, são vários processos, vários... processos não, inquéritos, né, inquéritos pra acompanhar a execução das obras, a proposta que nós recebemos do doutor Ivan semana passada, né, é... um ofício com cópia de um CD e tá aqui pra quem quiser conhecer, né, tudo que já se conhece, tudo que o MP levantou também de informação sobre, é, aquilo que a gente está fazendo, né.

(00:14:47 a 00:17:38) Joaquim Lopes: Está disponível no nosso site, é importante que o MP acompanhe bem de perto isso, não é, é... por que nos dá segurança inclusive pra tocar, pra empreender, né, obedecendo tudo isso aqui, todos os, né, toda a legislação que está aí. Não temos receio de nada disso aqui. Isso aqui é público, a EMTU é uma empresa pública, não é, e é importante que a sociedade conheça, né, pra que a gente possa ter segurança pra avançar. Então, é... eu queria, aqui já agradecer, não é, a cada um de vocês, dos senhores, das senhoras, que deixaram lá os seus afazeres e compareceram hoje aqui pra contribuir com esse processo nosso aqui de investir nessa região, não é, de fazer o melhor investimento aqui nessa região para uma atividade que é essencial no dia a dia dos cidadãos, né, que é o transporte regional, o transporte coletivo. Então, o nosso objetivo aqui hoje é nesse sentido, de trazer, de recolher as contribuições que os senhores têm sobre a exposição que a Cristiane vai fazer, tratando desse trecho que sai aqui de Sumaré em direção a Hortolândia, né. É... nos estamos falando aqui de uma ligação do segundo maior município da região metropolitana, com mais de 250 mil habitantes que é Sumaré, com Hortolândia, né, chegando em Campinas, né, que é o polo de atração mais forte. Só um dado pra vocês: é... eu não vi isso ontem na apresentação, mas quando se olha aqui pra esses 75 por cento das demandas, a primeira atração é Campinas, a segunda é Hortolândia, a terceira é Sumaré, a quarta é Americana. Desejos de viagem para os seus afazeres no seu dia-a-dias dado da última pesquisa, é... origem e destino atualizada agora em 2011 né? Tá aí também, dados são disponíveis e tal. Então a atratividade de viagens, né, é... então aí nessa pesquisa conduzida pela Secretaria de Transportes do Estado Metropolitanos, que é um balizador, né, pra que a gente possa trabalhar e ajustar o foco de onde se vai investir, não é, aonde nós enxergamos que é importante investir e aonde é importante melhorar essa atividade para os cidadãos. Então, o meu muito obrigado a todos vocês, não é, por essa manhã aqui que a gente vai vivenciar juntos.

(Aplausos)

(00:17:40 a 00:17:45) Mestre de cerimônias: eu passo a palavra a excelentíssima prefeita de Sumaré, Cristina Carrara;

(00:17:59 a 00:19:37) Cristina Carrara: Bom dia a todos. Eu queria cumprimentar o Joaquim, presidente da EMTU e todos, toda a sua equipe de colaboradores. O senhor Marco Túlio, que é o gerente jurídico. A Valéria, vice-presidente do Condefat. A senhora Cristiane também, chefe do departamento de elaboração de projetos, cumprimentar aqui o Rodrigo Sanchez Garcia, promotor de justiça do GAEMA Campinas. Cumprimentar o Roberto Cordenucci, presidente do Pro memória e todos os integrantes do Pro memória. O Zilião, que é o gerente regional da EMTU. O Cícero Ceará e o Joel que representam aqui o legislativo municipal, cumprimentar a todos os secretários, que me auxiliam nesse grande desafio que é administrar a cidade de Sumaré na pessoa do João Alberguini, secretário de Governo, agradecer a presença da imprensa, aqui a Página Popular e o Tribuna Liberal. Eu gostaria de deixar aqui algumas colocações, algumas falas, que eu acho pertinente e importante. Agradecer aqui a todos os presentes, engenheiros, arquitetos, comerciantes, visitantes de Hortolândia, enfim, a todos

vocês, essa bela, esse belo plenário que hoje aqui participa ativamente dessa audiência pública.

(00:19:38 a 00:27:13) Cristina Carrara: É... o município de Sumaré, todos sabem, o desafio diário que a nossa cidade enfrenta em todos, em todas as áreas. Nós temos aqui diariamente vivido grandes desafios. E a questão do corredor é um tema já antigo e eu gostaria de voltar um pouquinho ao passado pra gente relembrar um pouco como tudo isso se iniciou, eu acho que foi em 2004, 2004 é... essa questão do corredor que começou a avançar em Campinas e Hortolândia e começou-se a discussão no município de Sumaré. E tudo depende de como você conduz uma discussão. Como você discute um projeto. Você pode construir, discutir um projeto pra encontrar a solução ideal, é... aonde todos concordem e você pode discutir um projeto, é... de uma maneira mais política, de uma maneira aonde você não quer ver a solução. E me perdoem, aqui eu estou sendo muito sincera, eu acho que o poder público na ocasião tratou isso de maneira muito equivocada antes mesmo de conhecer o projeto, antes de sentar na mesa, antes de dialogar com o governo, é... Governo do Estado na construção de uma solução criou-se um impasse político e um pré-conceito que deixou a população de Sumaré muito assustada, muito preocupada, e já de pronto contra qualquer ação no município de Sumaré.

Uma coisa que poderia ter sido construída a quatro mãos, uma coisa que poderia ter sido conduzida para uma solução ideal e que nós já poderíamos ter essa solução pronta, onde Sumaré estaria sendo beneficiada, onde o poder público da ocasião poderia ter exigido do Governo do Estado várias contrapartidas, várias compensações, vários investimentos, e hoje nós, talvez, nem precisássemos estar aqui, Sumaré já estaria numa situação como está Hortolândia, como está Campinas, como já está Santa Bárbara, Americana e Nova Odessa.

Qual solução seria essa? Não sei, porque esse diálogo não foi permitido e não foi viabilizado. Infelizmente. E eu me lembro muito bem que eu fui muito prejudicada porque sequer pertencia ao poder público, sequer tinha um mandato, e fui taxada duramente como responsável por um muro de cimento que passaria pela Rebouças e dividiria a cidade. Foi muito difícil. Na ocasião eu disputava a eleição e, se por isso ou não, eu perdi por dois mil votos sem ter a oportunidade de poder, é... sem mandato, dizer ou falar alguma coisa a respeito. E eu acho que nós estamos num momento agora de recuperar a possibilidade de conversa, de diálogo, de entendimento, de construção. Pediria a todos aqui que nós pudéssemos nos desarmar de qualquer preconceito que ficou na memória, que ficou, é... guardado de que isso pode ser muito ruim pra cidade qualquer construção. Nós estamos aqui pra enquanto agentes políticos, comunidade, encontrar solução que melhor seja para o município de Sumaré.

É... quando eu estive em janeiro de 2013, nem discutindo corredor com o governador, mas representando a população de Sumaré que anseia, necessita, cobra, exige do poder público uma solução pra mobilidade. Pra transposição do bairro ao centro. Eu fui lá em janeiro de 2013, conversei pessoalmente com o governador e passei toda a ansiedade, toda a angustia que o morador vive quando ele fica preso no trânsito ao entrar e sair do município e o

governador foi muito sensível a me liberar o recurso necessário e aí como forma de viabilizar esse recurso, porque o governo do Estado não pode simplesmente vir num município e investir em uma obra municipal, ele precisa ter amparo jurídico, e aí foi que, é, o entendimento de que esse viaduto que vai transpor a linha férrea e o rio Quilombo faça parte do corredor metropolitano pra que possa ter amparo jurídico, financeiro, de viabilizar essa obra.

E aí começou, né, essa trajetória que faz um ano e meio de luta semanal diária que eu e a minha equipe, e eu tenho judiado do Joaquim, feito para viabilizar essa obra. Essa obra, quando nós conseguimos o recurso, a EMTU foi contratar, licitar a empresa que faria o projeto. Nós conseguimos 45 milhões inicialmente, coisa que o município não vai ter nos próximos 10, 20 anos dinheiro para fazer uma obra sozinha desse porte. Nós não temos um por cento para investimento no município de Sumaré. Segunda cidade maior na região metropolitana, em número de habitantes, cidade importante, mas que infelizmente hoje não tem um por cento do seu orçamento previsto pra esse ano, de 780 milhões, para investir em obras de infraestrutura ou qualquer que seja a obra. Nós gastamos 320 milhões no ano com a folha de pagamento. 52 por cento no limite prudencial e o sindicato está lá na frente da prefeitura com 15 funcionários pedindo aumento de salário, sendo que nós não temos capacidade, não temos recursos, estou pagando dissídio atrasado, dissídio atual, já demos 18 por cento de aumento ao funcionalismo. Então pra deixar claro o seguinte: não temos pernas próprias para fazer as grandes obras de intervenção no município. Temos que ter parcerias com o governo federal, com o governo do Estado e com a iniciativa privada. Isso é fato. Isso é realidade.

(00:27:14 a 00:32:22) Cristina Carrara: Bom, quando conseguimos o recurso, precisaríamos do projeto e de verificar aonde seria possível. E é fato que hoje o município do lado da região central não tem nenhuma outra via, nenhum outro local que consiga absorver o volume e o fluxo de veículos que é a entrada e saída da cidade possa absorver sem ser a Mancini, uma avenida larga, espaçosa e com possibilidade até de reduzir um pouquinho o canteiro. O canteiro é bem largo, antigo linhão, né, antigo linhão que abastecia a subestação, nós não temos. As demais ruas são ruas de bairro. A praça principal, então não existe hoje perspectiva nenhuma que não seja aquele local. Isso foi exaustivamente estudado, qualquer outra grande obra que possa pensar em ser externo, é simples é só alguém me apontar como é que a gente consegue recurso pra isso, porque não tem mágica. Nós temos que ter recursos, garantido com algum órgão. Seja o ente do governo do Estado ou federal pra que a gente viabilize esse empreendimento. E a população está gritando por essa obra. Aí nós nos deparamos com o primeiro entrave: fevereiro de 2013, eu consegui o recurso em dois mil e... janeiro de 2013, em fevereiro é tombado o conjunto ferroviário, é, pelo Condefat. Surgiu esse impasse. Fomos ao Condefat, defendemos a necessidade, a EMTU se propôs a revitalizar porque o município não tem dinheiro pra revitalizar aquele conjunto, não tem capacidade para revitalizar como precisa. Aquilo está perdido, aquilo está deteriorado, isso é fato. E é um marco importante da cidade, precisamos revitalizar a subestação, a estação ferroviária, a casa dos antigos moradores da Fepasa, mas nós precisamos de dinheiro, dinheiro que o município não tem, e nós acordamos com a EMTU em uma reunião. Carlinhos Nascimento até estava lá, presidente do Condefaea, a EMTU se comprometeu a revitalizar todo aquele conjunto e o município passar a fazer a gestão, com atividades culturais, parceria com o Pro memória que quer implantar um museu, enfim, fomos lá tentar sensibilizar o Condefat de que sobrepor o bem

tombado não ia destruir aquele conjunto, ao contrário, ia dar mais visibilidade, iria recuperar o que hoje está lá, e vocês sabem muito bem como está aquela situação. Iria com uma obra, é, de infraestrutura lá discutida e acordada com o Condefat rememorar a linha férrea e os antigos trens numa obra com harmonia entre o novo e o passado. Costuramos tudo isso, estive pessoalmente na reunião do Condefat, e quando percebemos que a situação estava indo para que não fossem aprovado, fizemos uma intervenção, o Joaquim me ajudou muito, com o secretário de Cultura, o Márcio, trouxemos o secretário aqui, quatro membros do Condefat que se dispuseram a vir conhecer a nossa realidade. Fomos lá no conjunto, fizemos uma ampla exposição. Ficamos animados pela, pelo comportamento dos membros, do relator que esteve aqui com a gente e ficamos esperançosos aguardando pela autorização necessária para que o viaduto sobrepusesse àquele bem tombado. E aí, quando passou o tempo e a reunião veio a rejeição pelo Condefat. Assim todos os membros do Condefat tivessem vindo aqui, ver o que sofre a população de Sumaré, talvez eles tivessem outra opinião. Porque eu vejo uma Europa, eu vejo vários países conviver com o moderno e com o passado de maneira muito tranquila sem impedir o desenvolvimento das cidades. Será que só Sumaré não consegue isso? Eu passo em São Paulo, inúmeras pontes, inúmeros viadutos, porque a cidade se desenvolve e nós queremos fazer um viaduto aqui e não conseguimos.

(00:32:34 a 00:47:57) Cristina Carrara: Aí o Condefat rejeitou, eu falei lamentável. Mesmo com o relatório do relator favorável. Eu falei Joaquim, nossa luta é grande. Continuamos porque eu não desisti. Estou mobilizando todos, e aqui tem um promotor do GAEMA que eu peço a sensibilidade, estive com o promotor Rodrigo Ivan, visitando o local, porque hoje está lá no ministério público pra que ele avalie, apelar às autoridades competentes a quem passa essa decisão, que está em jogo o futuro da cidade de Sumaré, que está em jogo a qualidade de vida das pessoas, a segurança das pessoas. É isso que está em jogo. Ninguém quer destruir um bem tombado. Ninguém quer prejudicar a subestação, ao contrário, nós usamos lá, nós estamos aos poucos dando nova vida a subestação, e queremos muito mais. Mas nós precisamos de obras de infraestrutura, que é o maior desafio de Sumaré. Sumaré é uma cidade desintegrada regionalmente por grande barreiras. Linha férrea, rio Quilombo, Anhanguera, Bandeirantes, SP Paulínia. Nós somos seis grandes regiões separadas por essas barreiras, que a única forma de aproximar esse cidadão e integrar são as obras de infraestrutura, pontes, viadutos e avenidas que nós não conseguimos fazer sozinha. Consegui uma grande parceria com a ELL e eles fizeram o projeto do viaduto da região do Picerno, que custou 500 mil reais, que nós não pagamos nada. Vamos agora resolver a ligação Hortolândia-Sumaré, a duplicação da entrada do acesso da Área Cura, perigosíssimo que está lá grandes empresas instaladas e congestionamentos grandes, o governo do Estado vai duplicar. O trecho da SP Paulínia que não é duplicado em Sumaré vai ser duplicado com acesso à região do Maria Antônia e melhor segurança pra quem vai pro Matão. Estamos construindo essas parcerias mas ficamos tristes quando o Condefat não teve a sensibilidade de autorizar, dentro de critérios, dentro de acordos estabelecidos, dentro de um projeto sério, aprovar o nosso viaduto que a gente já tem o recurso e não consegue fazer. Agora está nas mãos do Ministério Público e estamos, é, procurando sensibiliza-los da importância pra gente desta obra. E, junto nesse bojo de, de projetos, de necessidades, o que mais se discute, os maiores protestos nessas, nesse país, foi por transporte público. Grande maioria dos protestos, porque o povo usa o ônibus pra

trabalhar, pra estudar, na região metropolitana de Campinas, o cidadão não é mais de Sumaré ou de Campinas, ele é metropolitano, porque ele estuda em uma cidade, trabalha em outra, mora em outra, namora em outra, e ele se desloca como? Vamos continuar deslocando de carro individualmente? É o caos. Precisamos investir em transporte público, de qualidade. Vamos todos nos deslocarmos entre essas cinco importantes cidades todos pela Anhanguera. Vamos continuar nos deslocando pela Anhanguera? Com todos os investimentos que o governo do Estado está fazendo, gigantesco, vocês sabem o que que é pegar a Anhanguera no final da tarde ou de manhã? Um carro que se acidenta, o que vira? Vamos continuar só com essa alternativa ou vamos ter outras alternativas? Ou vamos construir essas alternativas? Aonde as pessoas possam ir de Santa Bárbara a Nova Odessa, Americana, Campinas, Hortolândia... Fomentar o desenvolvimento entre essas cidades, do comércio, do trabalhador, e como fazer isso? Gente, quando a cidade se desenvolve, a gente perde algumas coisas. Quando, há vinte anos atrás, eu que nasci em Sumaré, a gente parava o carro na frente de casa, a gente ia a pé, a gente tinha uma facilidade que hoje não tem, mas é a realidade do desenvolvimento. Como conciliar o progresso sem perder algumas coisas? A gente perde sim. Só que a gente tem que ganhar em outras coisas. Como conciliar isso? E acho que essa audiência aqui é pra que a gente tenha o bom senso de entender o seguinte: nós, Sumaré, não podemos ficar parados no tempo. Será que Hortolândia vai avançar, será que as outras cidades vão avançar e nós vamos ficar só com o pré-conceito? Vamos abrir a nossa discussão, o nosso coração e vamos colocar em jogo a cidade. Eu aqui represento os 270 mil habitantes, tenho essa responsabilidade, de pensar no todo. Eu não posso pensar no individual. Eu tenho que pensar na grande população e como que nós vamos interligar Sumaré e Hortolândia de maneira a preservar, né, a nossa avenida. Hoje eu gostaria de ter condições, prefeitura, de fazer uma grande revitalização na avenida da Rebouças. Eu não tenho dinheiro, o município não tem dinheiro. Nós precisamos recapear essa avenida, nós precisamos iluminar ela bonita, que a iluminação não tá boa, nós precisamos melhorar o paisagismo, nós precisamos ter mais segurança, sinalização, nós precisamos deixar ela mais bonita, é um dos cartões postais da nossa cidade. E é preciso fazer, pois tá horrível. A maior reclamação que eu recebo hoje é que o nosso pavimento está horrível, e está horrível mesmo. Mas sabe quanto custa recapear a nossa cidade inteira? Milhões, e eu estou com um projeto no Desenvolve São Paulo levantando um financiamento de 20, 30 milhões pra recuperar o nosso pavimento, por que hoje ninguém aguenta andar na nossa cidade, tá horrível.

Eu tenho feito operação tapa buraco, que é o que tá dando pra fazer, então nós precisamos melhorar o nosso pavimento. Mas a avenida Rebouças, que todos nós temos o maior carinho, ela precisa ser cuidada, como outras avenidas, agora vamos ser bem sinceros, nós aqui brasileiros, nós nunca trabalhamos com planejamento. Sabe porque a avenida Rebouças é a grande avenida de Sumaré? Porque lá atrás se definiu como linhão de energia, senão não seria. Porque que a Mancini é a grande avenida? Porque passava um linhão de energia. Cadê os nossos grandes projetos, né? Foi deixando a coisa acontecer e hoje é isso que está aí, é o fato.

Com este fato e essa realidade que existe, qual a melhor maneira da gente encontrar a solução, é brigando com a EMTU ou buscando na EMTU um parceiro para resolver nossos problemas? Vocês acham que nós temos rodoviária? Horrível a nossa rodoviária. To tentando

lá agora dar uma arrumada, pintar, deixar... aquilo não é rodoviária para uma cidade de 250, 270 mil habitantes. Temos que fazer uma rodoviária. Vamos conseguir agora, graças ao governo do Estado e a EMTU, uma linda rodoviária nova, por volta de 50, 60 milhões de reais. Eu não tenho isso no ano pra investimento.

Vamos conseguir dois terminais de transferência. Um que já está em licitação em Maria Antônia, povo que usa o ônibus diariamente de maneira precária, e um pra região da Área Cura e do Matão. Então são os terminais, é a rodoviária, é a possibilidade de construir uma solução no transporte público com qualidade. Gente, temos que fazer do limão uma limonada. Nós temos que conseguir reverter essa situação. Nós não estamos discutindo o trecho principal da Rebouças aqui hoje, isso nós vamos deixar pra um segundo momento, porque está uma insegurança muito grande e eu acredito que isso é muito pela história que a gente vivenciou. Quando a gente ainda não tem as informações, não tem nada definido, a prefeitura não autorizou nada no trecho da Mancini até Nova Odessa, o que precipitou essa angustia foi o corredor chegar na divisa de Nova Odessa. Todo mundo começou a ficar assustado. O que está se discutindo aqui é a ligação da Mancini até Hortolândia, que é necessária. Como é que a gente, é outra parceria. Temos dinheiro pra transformar o nosso horto num parque metropolitano, sonhado e esperado por todos? Não temos. Sequer temos a posse daquela área. Temos um precatório de 82 milhões, que já está sendo retido e não temos a posse do horto até hoje.

Protocoliei essa semana no patrimônio da União, solicitando à superintendência que, por favor, zere esse precatório. Nós não temos como pagar esse precatório. Muitas cidades do Brasil já receberam essas áreas do patrimônio da União, da antiga Fepasa, pra que a cidade use pra coletividade. Espero que Sumaré também consiga essa área, tenha a posse dessa área pra poder começar um projeto lá. Uma área que está sendo degradada dia a dia que a gente sequer tem a posse. E a EMTU se propõe a ajudar e recuperar aquela área, a ser parceiro naquela área, a fazer um local que preserve a mata nativa, que faça educação ambiental, que tenha uma estrutura adequada. Se nós não tivermos uma parceria nós vamos continuar aqui, reclamando nos cantos, sem saída, porque não se faz nada sem recursos.

Então eu queria pedir que nessa audiência, aos moradores da cidade, às pessoas aqui representativas, que a gente construa junto uma saída pra Sumaré, mas pensando na saída como um... pra coletividade. Pra que a gente estimule o transporte público, porque nós não paramos pra pensar que nós podemos ter um público circulando de Nova... de Santa Bárbara a Campinas, entre a nossas cidades e que isso pode ser um público consumidor, que tendo um transporte público melhor ele pode vir num barzinho em Sumaré, ele pode vir na loja de Sumaré, ele pode ir pra Nova Odessa, ele pode ir pra Hortolândia e com isso fomentar o desenvolvimento maior da nossa cidade. Agora, por favor, gente, não use mais o corredor dos Amoreiras, isso é coisa antiga, ultrapassada. Aquele cimento que existe lá é coisa do século passado. Tem coisa muito mais moderna, que convive com o moderno e com a necessidade nossa hoje, bonita, eu imagino e sonho com uma avenida Rebouças com uma iluminação bonita, conversando com o Joaquim, tirar aquele posteamento da calçada, enterrar essa fiação, alargar as calçadas, fazer um novo paisagismo aproveitando aquelas árvores bonitas que tem, fazer... continuar preservando, porque a avenida da Amizade está incorporada na

vida das pessoas, porque as pessoas caminham lá. Preservando isso. É possível isso? Se for possível tudo bem. Preservar o estacionamento até, até quando a gente consegue preservar isso? Porque eu não vejo isso na Paulista, eu não vejo isso na Faria Lima, eu não vejo isso na Moraes Sales.

As cidades quando crescem, infelizmente acontece isso. Não é porque um não quer outro quer, é o preço do desenvolvimento. Enfim, é tudo pra gente pensar, mas eu gostaria de contar com todos os agentes aqui pra que a gente construa juntos, mas assim, desprovidos de preconceitos, pensando na cidade, pensando que Sumaré atravessa uma fase difícil, de falta de recursos. Nós estamos trabalhando dia a dia pra recuperar a capacidade de gestão, a capacidade financeira da prefeitura sem aumentar impostos, melhorando a eficiência do governo. Melhorando a eficiência. Já conseguimos um grande feito no ano passado: fechar no azul. Esse ano, vocês estão vendo e aqui quem é empresário e lojista a situação econômica não está boa. Do ano passado, de julho do ano passado pra esse ano, nós perdemos sete milhões na arrecadação. Nós estamos com um cenário muito ruim econômico. Pior ainda a nossa situação de capacidade de investimento. Então eu queria pedir a colaboração de todos, e, Joaquim, sempre vai preservar, preservar aqui e vai contar o interesse da cidade. Nós sempre vamos exigir isso, mas sem perder de vista, de não perdermos a grande oportunidade que está passando a nossa frente. Poderemos ficar sem nada. Poderemos. O corredor para em Nova Odessa, para em Hortolândia e a gente fica aqui do jeito que a gente tá e vamos esperar o dia em que a cidade tiver capacidade de melhorar a sua infra sozinha. Ficamos sem o viaduto, ficamos sem a revitalização, e o dia que a gente for ter o dinheirinho a gente vai fazendo. Só o viaduto do Picerna é 12 milhões, o do Picerna. 12 milhões.

Então as cifras são gigantescas. Vamos ter parceria com esses órgãos ou não? Essa parceria vai se dar como? Como vamos construir esse projeto? Aqui é o grande momento de todos aqueles que querem ajudar Sumaré dar a sua contribuição, mas por favor, pensem na cidade como um todo. Muito obrigado, que Deus abençoe, um grande abraço.

(Aplausos)

(00:48:07 a 00:48:15) Mestre de cerimônias: registro a presença de Valéria Domingues, assessora da Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo.

(00:48:17 a 00:48:15) Mestre de cerimônias: dando sequência, não serão permitidos apartes ou questionamentos orais. A partir do início da exposição da senhora Cristiane Profitti Dias, 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 do 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 semelhantes 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 20 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: www.emtu.sp.gov.br em link específico para a audiência. O encerramento da audiência pública será efetuado pela mesa diretora ou por quaisquer de seus membros às 13 horas, podendo, no entanto, ser antecipada se respondidas todas as questões e/ou não houver mais questionamentos a serem formulados. Eu peço que, por gentileza, a mesa diretora ocupe o seu lugar na plateia e permaneça a senhora Cristiane Profitti Dias.

(00:50:34 a 00:51:27) Joaquim Lopes: só, eu tava cometendo aqui uma gafe. Eu não trouxe pra cá a outra ponta desse traçado que é, eu tava aguardando aqui o prefeito Meira, disse que o Getulio, da cidade de Hortolândia, da Secretaria de Obras tá representando o município de Hortolândia aqui. Nós vamos fazer uma outra audiência dessa aqui prefeito, lá em Hortolândia. É a ligação, tem um pedaço desse traçado que está dentro do município de Hortolândia. E eu queria passar aqui mais alguns minutinhos pra que eu possa dar a palavra aqui pra, é, vice-presidente do Condefat São Paulo, e é... cumprimentar o Zé Carlos, presidente do Condefaea daqui de Sumaré, também que tá aqui que é o conselho do patrimônio daqui do município de Sumaré.

(Aplausos)

(00:51:29 a 00:56:36) Valéria Rossi, vice-presidente do Condefat: Bom dia a todos. Agradeço o convite, Joaquim, pra presença aqui nessa audiência, o presidente da EMTU, a prefeita Cristina e a todos os presentes. Eu venho representando a Secretaria da Cultura, o secretário Marcelo Araújo a quem se dirige nesse momento o recurso pela negativa do conselho do Condefat. Eu vou fazer um breve resumo pra vocês do que que é o Condefat. Então ele é composto, é um conselho. Conselho de defesa do patrimônio histórico, arqueológico, artístico e turístico do Estado, que atua junto com os órgãos de preservação municipais dos vários municípios do Estado. Então ele tem... conta com 26 conselheiros e esses 26 conselheiros deliberam tanto sobre o tombamento quanto sobre as intervenções nos bens tombados e em fase anterior também é elaborado um parecer técnico, por arquitetos e historiadores que pertencem ao departamento de patrimônio histórico da Secretaria. A seguir é nomeado um conselheiro relator, como a prefeita já disse, o relato foi favorável e apresentado pro conselho, pra deliberação e voto do conselho.

Nesse caso, o que que aconteceu. A gente tem, eu ocupo a vaga de vice presidente do Condefat e eu votei favorável, então nesse dia da plenária nós contávamos com 17, nós tivemos quatro votos favoráveis e 13 contrários. 17 presentes. É... o que que aconteceu ali, nós, ele entrou com um relato favorável... o relator é o representante da Unesp, ele tem formação em Arquitetura, eu também tenho formação em Arquitetura, a presidente tem formação em História, e a representante da Secretaria da Justiça tem formação em Direito. Então como é que eu vejo essa questão: eu entendo que esse instrumento do tombamento ele é um pouco perverso, porque eu não vejo uma eficiência na proteção, acho que ela não gera um efeito de proteção. Acho que por si só, o tombamento não assegura. É preciso que ele venha com uma qualificação, com uma revitalização dessa área para que ele possa criar esse vínculo da identidade, da memória, das pessoas com esse local. Então se a gente pensar em Sumaré, o que a gente vai encontrar ali no processo que motivou esse tombamento a gente

vai encontrar que a cidade surgiu ali da estação. Então ele tem um tombamento que é arquitetônico e histórico pra estação, porque é uma construção mais sólida e um tombamento histórico para as demais residências aquilo que a gente define como perímetro tombado, pra aquelas demais residências que são até construções singelas, mas porque refletem a forma de morar a época dos trabalhadores da estação. Eu entendo que é um valor, a preservação é um valor, mas vejo uma oportunidade com esta transposição, de requalificação do local. Pra que fique claro, os técnicos entenderam que essa transposição deveria ser em calha semienterrada, o que geraria um conflito com as disposições do DNIT de inclinação para tráfego de ônibus.

O objetivo aqui do corredor é atender a mobilidade urbana e pra que a gente pudesse fazer isso, eu não posso sair numa cota lá em cima na avenida e seccionando as transversais porque, no meu entendimento, eu vou atender a questão do patrimônio e ainda, e mesmo da mobilidade com a transposição, que inicialmente seria em calha no trecho no bem tombado e em ponte sobre a ferrovia e sobre o leito do rio, porém em detrimento da, ia gerar um problema na, nas transversais da avenida. Pra mim não resolve isso. Vejo a transposição e entendo que a ponte ela não impacta, ela impacta a ambiência do bem tombado mas ela não tem, ela não prevê a destruição, não prevê a demolição de nada e podemos trabalhar com a ideia da contrapartida. A contrapartida ela traria a requalificação, porque eu acho que poucos municípios tem a clareza da importância desse, dessa memória, desse significado. Eu entendo que isso deva vir junto com uma requalificação aonde se conte inclusive a história, com painéis: aqui começou no ano tal, foi feito assim, foi feito assim, isso é a apropriação da memória a preservação, o tombamento sem a apropriação da memória eu acho que não gera efeito e isso fundamentou o meu voto.

E isto, e esse encaminhamento, eu tenho a intenção de fazer ao secretário, até como resultado dessa audiência pública, complementando com o resultado dessa audiência pública, para que possa auxiliá-lo na sua decisão. Já também tive contato com o GAEMA, com os promotores e já tenho essa, esse firme propósito e defendo essa posição, eu acho que o, a preservação é um interesse, mas ele não pode acontecer em detrimento de outro tão importante interesse, que é a mobilidade urbana. Então pra esclarecer os senhores, da minha posição e do contexto geral da situação. Muito obrigada.

(Aplausos)

(00:56:40 a 00:56:53) Joaquim Lopes: Bom, agora sim a gente vai sentar e vai aqui, vai assistir a apresentação da arquiteta Cristiane Dias, é, colocando essas informações todas aí pra gente que é o traçado.

(00:56:54 a 01:05:26) Cristiane Profitti Dias: Bom dia, então agora a parte técnica da apresentação. Eu vou ilustrar um pouco o que já foi muito bem colocado pelo doutor Joaquim, pela prefeita e pela Valéria. Vamos lá. Mostrando um pouquinho o que é a estrutura organizacional da EMTU dentro do Estado. A EMTU está vinculada a Secretaria de Transportes Metropolitanos, juntamente com três empresas: Metrô, Estrada de Ferro de Campos do Jordão e a CPTM. As atribuições da EMTU consiste no gerenciamento dos sistemas de média e baixa capacidade nas regiões metropolitanas, com planejamento, fiscalização, controle e

expansão da infraestrutura. A EMTU hoje é responsável pelo gerenciamento do transporte coletivo intermunicipal metropolitano e atende aproximadamente 27 milhões de habitantes dentro das quatro regiões metropolitanas do Estado.

A missão da EMTU é promover o atendimento a demanda, estruturar e administrar o transporte de pessoas nos territórios metropolitanos do Estado de São Paulo. Dos objetivos e ações previstas para os empreendimentos implantados pela EMTU: aumentar o grau de confiabilidade no sistema, melhorar a regularidade do serviço e o nível de conforto, permitir a criação de novos serviços de atendimento, serviços expressos e semiexpressos, que consiste nas, nas linhas que não param em todos os pontos de parada, porque as vezes não tem necessidade devido a demanda, facilitar a integração das redes metropolitana e municipais, aprimorar o controle e fiscalização da prestação de serviços e melhorar a informação e comunicação com os clientes dos serviços de transportes públicos.

Das ações previstas: implementação de infraestrutura de transportes de passageiros na região, com a implantação de faixas exclusivas para os ônibus, adequação e melhorias para o sistema viário, incluindo sinalização e comunicação, e construção de equipamentos, como os terminais de integração e as estações de embarque e desembarque. Com, com a implantação de infraestrutura, nós temos a possibilidade de reorganizar a rede de transporte coletivo, promovendo a racionalização e a integração do sistema de transporte metropolitano e municipal. Tudo isso sempre de modo a valorizar o entorno dessas intervenções, com a criação de espaços urbanos, proporcionando mais qualidade de vida e promovendo condições de segurança e conforto e bem estar da população em geral.

Sobre a área de influência do corredor metropolitano, na região metropolitana de Campinas, composta por 20 municípios, área de três mil e setecentos, setecentos e noventa quilômetros quadrados, com aproximadamente três milhões de habitantes, o que representa sete por cento da população do Estado de São Paulo. E setenta por cento da demanda de passageiros que utilizam o transporte metropolitano, estão nesses sete municípios, constituídos por Campinas, Hortolândia, Monte Mor, Sumaré, Nova Odessa, Americana e Santa Bárbara do Oeste.

Aqui nós temos o mapa de, geral de inserção do corredor, o... a EMTU iniciou a implantação de infraestrutura na região em 2006 e o corredor Noroeste ele é, ele é uma alternativa de percurso às rodovias Anhanguera e Bandeirantes, representadas nesse traçado, nessa linha cinza mais escura, e o corredor Noroeste tem o intuito de centralizar o transporte provendo a ligação entre os municípios nesse eixo alternativo.

Então eu vou mostrar pra vocês, as fases, a gente tem parte concluída de obra, parte em obra e parte em estudo que é o nosso caso de Sumaré. Eu vou mostrar exemplos do que a gente já tem concluído, e do andamento dos empreendimentos da EMTU pra gente depois entrar no detalhamento do estudo que a gente faz pra região de Sumaré e Hortolândia. Então aqui, no início do corredor nós temos o terminal Magalhães Teixeira, em Campinas. Depois nós temos a... a estação de transferência Anhanguera, na avenida Lix da Cunha. Depois no segundo trecho em Hortolândia a Avenida Olívio Franceschini, implantada com ciclovias, segurança. Nós

temos o terminal de Hortolândia que é o ponto de partida do trecho que a gente tá estudando que é a chamada variante Hortolândia-Sumaré.

Depois mais pra cima, pulando aqui Sumaré a gente vai entrar em Nova Odessa, que é parte, nós estamos em obras, então tem um breve vídeo do trecho da Avenida Ampélio Gazzeta, que chega na... Então Ampélio Gazzeta, ela tem um canteiro central é... Onde nós vamos implantar as estações de embarque e desembarque, nós temos o viário... Aqui um trecho da obra com mais a frente o início da implantação das estações de embarque e desembarque, que é a... a mesma configuração arquitetônica do que a gente pretende para trecho Hortolândia-Sumaré, essas imagens foram feitas a semana passada, no início da semana passada... As paradas bidirecionais, que oferecem mais conforto aos usuários... Depois nós temos aqui a área do terminal de Americana, antigo terminal, é, municipal ele vai ser todo reformado pra implantação do terminal metropolitano. Essa é a área do terminal já em obras, infraestrutura sendo feita, fundações. O terminal vai ser localizado no canteiro central da Avenida Antônio Lobo e o viário, viário local dos dois lados dos terminais, do terminal. Nós temos aqui em Santa Bárbara a Avenida São Paulo, a Avenida São Paulo tem duas configurações. Uma, essa parte que é de adequação do viário existente. Nós temos o canteiro central que é faixa de domínio da CPFL. Nós estamos fazendo, juntamente com a CPFL uma obra de compactação da rede aérea pra que a gente possa aproveitar e instalar as nossas paradas de estação embarque e desembarque sem a interferência com a rede de alta tensão. Nós temos um trecho de viário que é um viário novo, a... A gente vai fazer a transposição do Ribeirão dos... Ai, tanto Ribeirão... Ribeirão dos Toledos, em Santa Bárbara do Oeste. É, que vai facilitar também. Vai dar uma melhor diretriz pra, pro corredor.

(01:05:39 a 01:13:18) Cristiane Profitti Dias: Nesse traçado nós temos duas transposições com galerias, obras de arte de galerias, de transposição dos córregos Molon e Giovanetti também, e essa é uma área, era uma área privada que foi doado o trecho pra implantação do corredor e no final nos temos o terminal de Santa Bárbara, a obra do terminal de Santa Bárbara tá um pouquinho adiantada, a mais do que dá, do terminal de Americana, a gente já pode ver a estrutura do terminal. E agora aqui o trecho que a gente estuda do terminal de Hortolândia ao futuro rodo terminal de Sumaré, um projeto nosso também, depois de muita discussão de reforma ou não do terminal de Sumaré existente a gente tem uma nova proposta para um terminal maior, na interseção da Avenida Amizade com a Avenida Soma. Então o que a gente vai, é o que a gente estuda hoje do terminal de Hortolândia o prolongamento da Avenida Olívio Franceschini até a depressão na Avenida José Mancini, a transposição da, do conjunto ferroviário tombado e da ferrovia e do Ribeirão dos Quilombos, até chegar no terminal.

Então o detalhamento físico do corredor, concepção geral do trecho. Qual a função desse trecho? Integrar os serviços de transportes entre Sumaré, Hortolândia e Campinas, internalizar o atendimento dos serviços de transportes, facilitando os deslocamentos cotidianos e o acesso às redes de saúde, educação e lazer. Opção de deslocamento viário independente das rodovias Anhanguera e Bandeirantes. Alternativas de transposição às barreiras física e natural, que seria a ferrovia e o Ribeirão dos Quilombos, que é um entrave para o município. Complementar trecho importante do corredor na ligação Campinas a Santa

Bárbara do Oeste, e propiciar a integração dos sistemas municipal, metropolitano e rodoviário de transportes.

Nos temos, na, dentro desse trecho a implantação de 8,2 quilômetros de viário, sendo que parte dele viário novo e parte adequação de viário, o rodo terminal metropolitano de Sumaré a ser implantado, seis estações de embarque e desembarque, a transposição da ferrovia e do Ribeirão dos Quilombos, e o, a ponta que é o terminal metropolitano de Hortolândia já implantado. A gente começa num detalhamento um pouco mais aprofundado, com imagens sobrepostas às imagens aéreas do Google, então do terminal metropolitano Hortolândia existente aqui em baixo, até lá em cima no que seria o terminal multimodal de Sumaré.

Saindo do terminal metropolitano de Hortolândia, a no prolongamento da Avenida Olívio Franceschini onde nós tínhamos as linhas de transmissão de energia. Então esse é um trecho de adequação do viário existente, nós temos nesse trecho três obras de arte especiais que faz a transposição de córregos, e um corte simples, o nosso estudo ainda é bem preliminar, do que seria a nós termos pra cada transposição duas obras de arte, sendo uma faixa de ônibus de 3 metros e cinquenta, sete metros para faixas de rolamento, de um lado do viário um passeio e do outro lado uma ciclovia compartilhada. Essa área, mais um verde mais claro que a gente colocou aqui, eu estou demonstrando a área do horto florestal, tá, então ela continua aqui nessa parte do traçado e eu vou falar um pouquinho pra vocês do parque ecológico do horto florestal.

A documentação que nós temos hoje é uma matrícula registrada em nome da Fepasa, de 1992 no cartório de registro de imóveis de Sumaré, com área de aproximadamente seis milhões de metros quadrados. Nessa matrícula a gente tem uma matrícula, é, vinculada, que é a matrícula 13.200 que fala da área de servidão... Passei. A área de servidão em favor da CPFL e dentro da nossa proposta é onde a gente propõe a, a transposição pelo viário dentro dessa faixa de domínio. A lei 3.496 de 3 de outubro de 2000 não, a, não veta, não veta a passagem de viário na área do horto florestal e nós temos essas áreas, a, que são provavelmente as áreas de precatório da prefeitura dentro dessa matrícula do, da Fepasa que seriam áreas destinadas a instituições, mas que a gente não tem ainda oficialmente a situação dessa, dessa área e a proposta da EMTU aqui para essas áreas em verde, que seriam as áreas remanescentes que têm interesse de, de uso pela prefeitura, a EMTU propõe, lógico em acordo com os aspectos da lei, construção de viveiros e áreas de aprendizagem, é, melhoria da biodiversidade do horto através de plantios de compensação ambiental do próprio empreendimento na área, essa área era uma antiga área da Fepasa, também de compensação ambiental, aí tem muitos eucaliptos e a proposta é que, a, nós plantemos outras tipologias de indivíduos arbóreos que possam dar uma biodiversidade pro, pra área. E contribuir para a revitalização das áreas degradadas existentes.

Como a lei que foi, que, é, de criação do parque ecológico considera o âmbito de atuação do município a ideia que o Estado em contrapartida a implantação do corredor, faça toda, todas essas melhorias e que depois em forma de convênio, repasse, devolva ao município, através da Secretaria de Educação, Meio Ambiente e Cultura, pra manutenção do estado, do espaço provido. Então eu tenho aqui na verdade os três artigos, da, três incisos do artigo segundo da,

da lei, que é onde a gente pode atuar, que é estimular o desenvolvimento da educação ambiental no âmbito do setor de educação através de projetos e programas a serem desenvolvidos no lócus do parque, promover programas de renovação ambiental em áreas que estejam em processo de deteriorização, com intuito de restaurar a flora original e restaurar e implementar o viveiro municipal de mudas.

(01:13:21 a 01:27:34) Cristiane Profitti Dias: E aí a gente volta pro traçado. No final da área do horto nós teríamos, é, a terceira parada de embarque e desembarque, e aí nós iniciamos o traçado na, no início da Avenida Rebouças. A seção genérica da Avenida Rebouças, que a gente estuda até o momento, é que nós tivéssemos o canteiro central, as faixas para os ônibus, sete metros de faixas de rolamento, ciclovia e passeio. Ciclovia sempre só de um lado, da via. Nós continuamos a Avenida Rebouças, com mais a quinta, a quinta estação de embarque, próximo a avenida José Mancini. A ideia é que o traçado, né, continue pela Avenida José Mancini pra transposição do conjunto ferroviário tombado pelo Condefat.

Seria uma grande obra de arte, que faria a transposição do bem da ferrovia e do Ribeirão dos, dos Quilombos até, a, depois nos teremos a ampliação da rotatória, na avenida da Amizade e, a implantação do futuro rodo terminal de Sumaré.

E aí eu vou apresentar pra vocês um pouquinho da proposta da EMTU para o conjunto da estação ferroviária de Sumaré. O município de Sumaré tem a cessão dessa edificação, que é a antiga estação, ela está sendo usada pela Secretaria da Cultura, e a nossa proposta, com a transposição dessa área, seria, então que a gente tem uma perspectiva ainda simples, do que seria essa transposição, um viaduto metálico. A ideia é que a transposição dos automóveis, ônibus e veículos comuns seja feita por um nível, e num nível abaixo nós teríamos o passeio e a ciclovia, que daria acesso direto a área do bem tombado. Esse tracejado vermelho em volta da, do conjunto ferroviário é o limite de tombamento do Condefat e do Condefaea.

Mostrando um pouquinho dos fluxos pedestres e ciclistas na área, então o que a gente propõe são as rampas de acesso que eu já comentei, de passeio e ciclovia, com bicicletário, a, acessibilidade, então correção dos jardins, dos pisos de todos os acessos em geral. Integração com a área da faculdade, que nós temos do lado direito de quem olha pra parte baixa da cidade, e ainda o mobiliário urbano, pra propiciar um desfrute e a área de descanso e contemplação da parte mais baixa da cidade. Aqui no cantinho esquerdo a gente tem um corte do que seria essa ponte, e passeio e ciclovia em baixo.

Nós temos também, a gente demonstrou esse material, é parte do material que foi entregue ao Condefat, demonstrando os fluxos de tráfego geral. Então na verdade, essa avenida que a gente tem, a Chebabi, é, ela não seria interrompida, ela já estaria um nível de tráfego suficiente embaixo da ponte, teríamos acesso então a, acesso de automóveis, e pro corredor também demonstrado. E aí, nós fomos questionados também, até pelo Ministério Público, pelo atendimento a resolução do Conama, que prevê a, prevê a contemplação de alternativas tecnológicas e de localização de projeto. E aí a gente fez uma demonstração de, do que a gente chegou a considerar nos estudos, na EMTU antes de, de defender e de definir pelo traçado, pela Avenida José Mancini. Então nós teríamos outras duas alternativas, a... possíveis, cada uma com suas vantagens e desvantagens. O traçado azul é o que a gente defende hoje,

pela José Mancini, nós teríamos a possibilidade de uma alternativa, fazendo um binário pelo centro, que é o trecho amarelo, e uma alternativa de, de complementar o eixo da Avenida da Saudade, que seria a alternativa dois, em cor de rosa. E, a alternativa um, que a gente fala que é a amarela, elas formariam um binário pela Rua Máximo Biondo e Rua Antônio de Camargo, e a alternativa dois continuação da Avenida da Saudade, nós conseguiríamos fazer também uma transposição com um ônus grande de uma quadra de desapropriação. E aí algumas vantagens e desvantagens que a gente pode elencar para essas alternativas de traçado.

Então no traçado defendido pela EMTU, que é pela Avenida José Mancini, a Avenida José Mancini é a avenida que tem a maior largura de caixa existente, que não implicaria em muitas desapropriações ou muitas modificações na área, a implantação com um número mínimo de desapropriações, revitalização da área com uso e ocupação cultural. E as desvantagens é a interferência física e visual ao conjunto da estação ferroviária tombada. A alternativa um, que é o binário, ela não atinge o conjunto tombado, mas ela, e atende o centro comercial de Sumaré, porém, pra quem utiliza o transporte público, e a maior demanda é o terminal metropolitano de Sumaré, principalmente sentido a Campinas, geraria um percurso negativo de aproximadamente quatro quilômetros nas viagens. As vias são mais estreitas, não permitem a implantação de embarque e desembarque no formato que a gente propõe pro corredor, o corredor seria a direita no viário, comprometendo as áreas de estacionamento e gerando impacto de conversões à direita nas transversais. A alternativa dois, da Avenida da Saudade, ela também não atingiria o conjunto tombado, mas o ônus que eu já comentei que é o grande número de desapropriações para implantação do novo viário.

Algumas imagens, então nesse trecho da Avenida Rebouças nós teremos operação porta à esquerda, seis unidades ao todo no, de estações de embarque e desembarque, paradas no canteiro central, faixa de desaceleração e ultrapassagens, ciclovias e para ciclos. Outras duas perspectivas, um corte, meio corte meio vista das paradas e as plantas, as paradas têm 45 metros por sentido, e aí um pouquinho do rodo terminal metropolitano de Sumaré, na Avenida Soma com a Rua da Amizade, um terreno com área de 34.290 metros quadrados, aproximadamente 1.726 metros quadrados de área edificada e 12 mil metros de área construída. A plataforma, 605 metros de plataformas de embarque e desembarque, e equipamentos com comércio, bilheterias, bicicletários, sanitários e área administrativa.

Aqui uma perspectiva do terminal, uma perspectiva vista frontal e uma vista interna do terminal. Aqui uma planta, uma implantação geral. Nós teríamos as plataformas, os fluxos de entrada e saída, a área administrativa isolada da área comercial, tá, então a proposta de, de espaço pra comércio e serviços próximos ao terminal. Vai ter uma grande área de estacionamento também nessa parte. E um plano de ciclovias e bicicletários, que faz integração com os planos municipais, então ciclovias ao longo das avenidas Olívio Franceschini em Hortolândia, a ser implantada no trecho da área remanescente da linha de transmissão Hortolândia-Sumaré, na Avenida Rebouças e na Avenida José Mancini. Para ciclos nas estações de embarque e desembarque também seriam implantados. Aqui alguns exemplos de bicicletários, em funcionamento nos corredores, diversos corredores implantados pela EMTU, e dos benefícios esperados com a implantação dessa infraestrutura que a gente tá, demonstrou. Melhoria do desempenho operacional dos ônibus, então menores tempos de

viagem, menor consumo de combustível, redução da emissão de poluentes, mais conforto e segurança para os usuários, viabilização de modos alternativos, que são as ciclovias e os bicicletários e recuperação de áreas degradadas, sendo as novas áreas verdes com tratamento paisagístico, todo o entorno e a área abrangida pela implantação do corredor, revitalização da área do bem tombado, a estação ferroviária e recuperação do parque horto florestal. E, logicamente, a melhoria da integração viária entre os dois municípios.

Algumas, do porque dessas vantagens, então a gente tem mais segurança porque tem um tráfego com infraestrutura adequada, mais conforto, um terminal com sanitários, segurança, serviços integrados e informação, estações de embarque e desembarque cobertas e facilidade no embarque dos veículos. Aí nós temos redução do tempo de viagem, com aumento da velocidade média, e aí falando em economia de tempo, nós temos as três principais ligações de operação do corredor que seria do terminal de Hortolândia ao terminal de Sumaré, hoje pelo, pelo percurso existente a gente tem uma média de viagem de 31 minutos, teríamos 21 minutos depois da implantação, economia de 10 minutos, representando 32 por cento.

Na ligação Sumaré-Campinas, hoje nós fazemos em 62 minutos, a previsão é que se faça em 54, com economia de oito minutos, representando 13 por cento de economia. E a ligação Hortolândia-Sumaré, hoje nós fazemos em 56 minutos, com a implantação dessa infraestrutura faríamos em 38 minutos com economia de 18 minutos, representando 32 por cento. Aí algum detalhamento sobre o empreendimento, e a infraestrutura prevista. A, dos 8,2 quilômetros que eu comentei de viário, então aqui a gente tem o detalhe: 4,5 quilômetros de viário novo e faixas exclusivas a serem implantadas. 2,2 quilômetros de readequação de viário existente. E 1,5 quilômetro de adequação de rotatória do desemboque da obra de arte da transposição do Ribeirão dos Quilombos, que seria, que seriam um projeto de reforma nas rotatórias ali da Avenida da Saudade.

Quatro obras de arte, transposição dos córregos da... Que eu mostrei na apresentação: córrego da Terra Preta, córrego Sem Nome, córrego do Ribeirão Hortolândia, e o nome dele é córrego Sem Nome mesmo, na, no estudo do DAI e do DAE e a transposição da ferrovia do Ribeirão dos Quilombos.

Os dois terminais, então o novo terminal, rodo terminal metropolitano de Sumaré. Eu não comentei, mas nós chamamos de rodo terminal porque ele vai abrigar duas linhas rodoviárias, 15 linhas municipais e as linhas metropolitanas. As estações de embarque e desembarque junto ao canteiro central são seis, e 7,8 quilômetros de pistas de ciclovias. E aqui nós temos exemplos de equipamentos implantados pela EMTU, e a gente tem, particularmente eu gosto muito dessas imagens porque a gente pode ver a situação que as pessoas utilizavam o transporte antes da implantação de toda a infraestrutura e depois então a gente tem aqui o próximo da Avenida Lix da Cunha, as pessoas pegavam o ônibus nas rodovias, sem iluminação, sem segurança, sujeitos a assalto e hoje eles têm passarela, têm segurança, é outro, outra perspectiva.

Aqui a Avenida Olívio Franceschini antes da implantação da faixa do corredor, e depois da implantação também a gente segue sempre a... O eixo da, do linhão, e aqui a situação de

embarque e desembarque antes da implantação do terminal de Campinas, que também tem uma boa diferença. É isso o previsto para a apresentação, o detalhamento. É esse. Obrigada.

(Aplausos)

(01:27:42 a 01:28:31) Joaquim Lopes: Bom, era essa a apresentação, esse é o objeto nosso, como eu estava dizendo ali, é, daqui 20 ou 30 dias é o prazo, eu preciso publicar em Diário Oficial, uma outra audiência pública igual a essa em Hortolândia, não é, que tem uma parte que vocês viram, é desta ligação que nós estamos tratando agora, não é, então esse é o nosso objetivo aqui hoje, tratar dessa ligação, dessa ligação como é que Sumaré conversa com Hortolândia, não é. Bom, é, nós vamos distribuir agora os formulários pra perguntas, não é, é... todo mundo que quiser se manifestar por escrito pode fazê-lo.

(Aplausos)

(01:28:32 a 00:28:45) Mestre de cerimônias: Eu peço que por gentileza as perguntas sejam entregues para as recepcionistas que estão recebendo no auditório. Elas estão passando e recebendo as perguntas. Por gentileza.

(Aplausos)

(01:28:46 a 01:29:41) Joaquim Lopes: Vamos retomar aí, vamos sentando agora, pra gente entrar aqui na, na leitura das questões colocadas. Quantas são? Todo mundo a postos, nós recebemos oito, recebemos oito questões por escrito, a equipe ali respondeu essas questões e a gente vai ver então aqui a pergunta e as respostas aí produzidas pela equipe técnica. Tá certo?

(01:29:47 a 01:31:18) Mestre de cerimônias: Primeira pergunta sobre o terminal rodoviário, feita pelo Gian Franco Neto, consultor. A pergunta: Foi feita consulta aos moradores das adjacências sobre a interferência no modo de vida e impacto em seus imóveis, em relação a área de implantação do terminal de Sumaré? E aí: Serão desenvolvidos estudos de impacto de vizinhança contemplando essa demanda para consideração no desenvolvimento dos projetos e aprovações pelo município. Pela legislação municipal nós temos que fazer um estudo de impacto de vizinhança, isso será feito.

A, sobre o prazo de conclusão previsto. Émerson Matias, da CCR AutoBAN: Qual o prazo previsto para a conclusão deste corredor na variante Sumaré e também em todo o corredor? Então, pro trecho a variante Hortolândia, podemos estimar que o início da obra do trecho se inicie no primeiro semestre de 2015, com cronograma de execução a ser definido pelo projeto, que é muito preliminar ainda. E para o trecho Santa Bárbara-Nova Odessa, que está em obras, ele deve finalizar em dezembro de 2014.

(01:31:19 a 01:32:01) Joaquim Lopes: Complementando essa resposta aqui, é... ainda o início, veja, início da obra, isso em cronograma normal, né, desenvolvendo os projetos, fazendo os estudos ambientais, não é, providenciando os recursos necessários pra isso aqui que a gente não tem, vamos deixar claro, não tem uma estimativa, ainda nem de, né, não tem um orçamento de custo, tá certo, é, se prevê que é possível começar em 2015.

(01:32:04 a 01:36:05) Mestre de cerimônias: Do promotor Rodrigo Garcia, do GAEMA. Do GAEMA de Campinas, é... alternativa de uso do viário existente: No traçado do horto, por que não ampliar o acesso já existente a estrada municipal, que é a SMR20 ao invés de abrir um novo viário que irá seccionar o horto? E aí nós temos uma outra pergunta que é muito semelhante, que é pedindo para que seja mantido o traçado original, do César Martins, da, de Assentamento. É... a situação existente ela é sinuosa e não linear, desta forma o acesso pelas vias existentes no horto, que são as, que seria a travessia pelo horto, é, visou evitar a necessidade de desapropriações e ao mesmo tempo permitir novos acessos a área do parque ecológico, aproximando a população do horto e a utilização da estrutura de revitalização proposta, ou seja, é uma proposta que é ideal para o traçado do corredor e ainda encontra proposta de revitalização da área e fazer com que a população utilize a área que hoje não é utilizada.

Ah, uma pergunta, Máximo da Silva, Máximo Automóveis, na verdade ele faz uma sugestão de que, não passar pela Avenida Rebouças, e aí essa sugestão será considerada na definição da implantação do trecho final do corredor vereador Biléo Soares, que são os trechos de 2,6 quilômetros que a gente ainda não estuda, e dependendo de sua viabilidade operacional, a gente considera a sugestão.

Sobre o trajeto, Rodrigo, lojista, é... Por que não usar a Avenida Julia Bufarah que precisa de atualização e tem espaço para ampliação? A Avenida Julia Bufarah não permite a ligação proposta entre Hortolândia e Sumaré, pois fica fora da área de atendimento. Justamente que na mesma proposta ela sai do eixo que a gente propõe para o corredor.

Maria Renovato, desculpa se não for exatamente. Assentamento três. Acesso de moradores assentamento três. Como fica a entrada e saída das famílias e para os ônibus nesse local que abriga 50 famílias de produtores rurais? Estão previstos retornos e acessos às localidades citadas, e outras ao longo do futuro trecho variante. Então, no projeto do corredor a gente prevê retornos e acessos pra todo mundo.

De Luís Sinésio da Silva, do assentamento também. Trevo e ponto de ônibus, o assunto. Pergunta um: No acesso ao assentamento três, na verdade é, como fica no futuro as linhas 653, 656 e 668 e outras que hoje passam pela Teodor Cundiev, Cundiev né? E Avenida Joaquim Gomes, no centro? Então aqui, no assentamento em questão está projetada uma parada de embarque e desembarque. Os atendimentos citados, apesar de racionalizados, serão mantidos quanto aos seus itinerários, não ocorrendo desatendimento da demanda atual. Então, mesmo que mude o número da linha, a área será atendida, ou pela linha municipal, ou pelas linhas racionalizadas da EMTU.

(01:36:08 a 01:36:30) Joaquim Lopes: Então, essas foram as perguntas formais, que nós recebemos, tá aí as respostas, é, elas serão pensadas aí a esse processo da audiência pública, né, e não havendo mais nenhuma pergunta formal a ser respondida, eu dou por encerrada essa audiência. Muito obrigado a todos.

(Aplausos)