



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE**  
**CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA**

**Ata da Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente - EIA/RIMA do empreendimento “Corredor Metropolitano Biléo Soares - Trecho Variante Hortolândia/Sumaré”, de responsabilidade da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A - EMTU, realizada no dia 16 de maio de 2016, às 17 horas, em Hortolândia / SP.**

Realizou-se no dia 16 de maio de 2016, às 17 horas, na Câmara Municipal de Hortolândia, Rua Joseph Paul Julien Burlandy, 250, Parque Gabriel, Hortolândia/SP, a Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Corredor Metropolitano Biléo Soares - Trecho Variante Hortolândia/Sumaré”, de responsabilidade da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A - EMTU (Processo 179/2015). Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo, **Germano Seara Filho**, declarou que, em nome da Secretária de Estado do Meio Ambiente e Presidente do CONSEMA, **Patrícia Iglecias**, saudava e dava boas-vindas a todos os presentes, de modo especial ao anfitrião senhor Gervásio Batista Pozza, presidente da Câmara de Vereadores, ao senhor Ananias Barbosa, vereador de Hortolândia, ao senhor Antônio Barros, vereador de Hortolândia, ao senhor Ronaldo Alves dos Reis, secretário de obras e de planejamento urbano da prefeitura de Hortolândia, ao senhor Eudice Leite, assessor parlamentar representando os deputados Cauê Macris e Vanderlei Macris, aos empreendedores, aos consultores, aos representantes da sociedade civil, de órgãos públicos, às senhoras e aos senhores que vieram aqui nesse final de tarde participar dessa audiência pública. A audiência pública, como o próprio nome diz, é um evento aberto a qualquer interessado em que um projeto, estudo ou atividade é apresentado para que dele se formulem eventuais críticas, sugestões, contribuições e opiniões que tenham acerca da proposta feita com vistas a melhorar o próprio projeto. Expôs as regras estabelecidas pela Deliberação CONSEMA Normativa 01/2011 que dispõe sobre as normas para solicitação, convocação e realização de audiências públicas e declarou que o CONSEMA previu que elas se desdobrem em três momentos ou partes. Esclareceu que na primeira parte da audiência tem lugar à apresentação, pelo empreendedor ou seu representante, do projeto ou proposta, e, em seguida, uma exposição detalhada dos estudos ambientais elaborados pela equipe de consultoria sobre eles. Explicou que, imediatamente após, fariam uso da palavra os representantes do Ministério Público, das organizações da sociedade civil com direito cada um deles a até cinco minutos, seguidos por cidadãos que se manifestam em seu próprio nome, por representantes do CONSEMA e dos COMDEMAS, da área de influência do empreendimento, representantes do Poder Legislativo, que não podem ser representados, e em seguida, aqueles que representam o Poder Executivo. Esclareceu que tudo que aqui for dito será registrado, e no final integrará uma ata que será juntada ao processo. Além disso, informou que qualquer interessado tem 5 dias úteis para encaminhar ou protocolar na CETESB, por meio de correspondência registrada, qualquer contribuição que queira ver juntada ao processo para ser analisada. Informou que a Mesa Diretora de Trabalhos era, na ocasião, composta por ele, Secretário-Executivo do CONSEMA, e pelo **Camilo Fragoso Giorgi**, engenheiro ambiental, gerente do setor de avaliação de empreendimentos de transportes rodoviários da CETESB, a quem convidava para compor a mesa. Indagado, o representante da CETESB, disse que neste momento o empreendimento se encontra na análise de sua viabilidade ambiental para posterior, e com base nos estudos, na emissão da licença prévia. Nessa licença prévia existem condicionantes ambientais, exigências que, se atendidas, permitem a outra fase do licenciamento, que seria a licença de instalação, que por sua vez também conta com condicionantes para a próxima fase de licenciamento, a de operação. **Cristiane Profitti Dias**, arquiteta da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU, discorreu sobre o projeto, fez um breve histórico do empreendimento, sua dimensão, organização, etapas de desenvolvimento, objetivos e benefícios. Deu como exemplo as vantagens do corredor para o usuário: que terá mais segurança, tráfego e infraestrutura adequada, mais conforto porque se trata de um rodo terminal com sanitário, segurança, serviços integrados e informação, estações de embarque e desembarque cobertas e acessíveis, altura da plataforma da

Página 1 de 5



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE**  
**CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA**

parada é da mesma altura do ônibus, facilidade no embarque dos veículos e com redução no tempo de viagem com o aumento da velocidade média. **Julio Scottini**, engenheiro agrônomo, da Geoverde Engenharia Ltda., representando a equipe que elaborou o EIA/RIMA, empresa responsável pela elaboração dos estudos de impacto ambiental, apresentou uma síntese do EIA/RIMA, mais precisamente dos motivos da escolha da localização, da capacidade pretendida para o empreendimento quando de sua plena operação, dos impactos que ele promoverá, principalmente nos recursos hídricos, no patrimônio arqueológico e nos meios físico, biótico e antrópico, e das medidas de mitigação que serão implementadas com o objetivo de preveni-los ou mitigá-los. E destacou que no estudo foi exatamente o uso de caminhos não adequados que entre os dois municípios, só podendo fazê-lo pelas rodovias Anhanguera e a dos Bandeirantes. Passou-se à etapa em que o público se manifesta: **Rogério Garcia Bonil** do Movimento Rebouças Livre relatou que em 2009 foi o responsável pelo texto base sobre mobilidade urbana na segunda conferência municipal de Sumaré. Em 2004 relatou haver projeto semelhante, atravessando o Horto Florestal, até o centro da cidade que foi rejeitado pela população, naquela época. Explicou que o Movimento não é contrário ao corredor, mas sim que seja na Av. Rebouças, pois isso coloca Sumaré na contramão do mundo, pois em qualquer cidade se tenta, hoje, reduzir ou não atrair o trânsito do centro. Disse ter uma proposta melhor, apresentada em 14 de agosto, na audiência de Sumaré. No entanto, lamentou não ter constado da ata da EMTU. Dissertou sobre o risco que corre o sistema hídrico da cidade, especialmente os sistemas que o abastecem, tal como córrego Terra Preta, devido a especulação imobiliária existente, próxima a região rural. Relatou que várias empresas imobiliárias já vendem os loteamentos, em Hortolândia, já indicando uma saída para a região rural de Sumaré. Como um dos autores do projeto do Horto revelou a proposta de transformar o Horto em um parque ecológico, de fato, e caso isso ocorra, não haverá equilíbrio, se a rodovia passar pelo centro. O que se deseja é um Parque Ecológico de referência para a região metropolitana, que seja fechado, com horário para visitação. Destacou que a obra representará uma agressão ao patrimônio histórico e também para a Avenida Mancini. Portanto, não sabe por que os administradores e os técnicos só veem uma solução para Sumaré que é construir dois viadutos periféricos, de R\$ 42 milhões, no centro da cidade, por cima de um prédio tombado. Pela leitura que fez de todos os relatórios, diagnosticou os estudos da FURPAN como não verdadeiros e tendenciosos. Passou a pontuar as falhas que encontrou, como sendo: - a proposta não se encaixa no modelo de corredor, conforme as normas do ministério das cidades e é na realidade um monstro, um “Frankenstein”; - foi realizado de acordo com as conveniências políticas; - tem um trecho que é a SP-101 e faixas exclusivas somente no 28 km, não caracteriza um corredor, sendo o ônibus apenas um detalhe; é prejudicial para Hortolândia e Sumaré, pois, a finalidade do corredor, segundo a própria EMTU é aliviar o trânsito da Anhanguera e direcioná-lo para o centro das nossas cidades; - os estudos realizados pela EMTU de 2010, são defasados; sem acessibilidade para cadeirantes; não tem lugar de parada; a presença de um pórtico de ferro a cada quatro metros, que são perigosos principalmente para ciclistas. Disse que possui outra proposta que é até mais simples, inclusive com impacto ambiental menor, menos agressivo, que disse gostaria de apresentar para os técnicos, no momento que acharem mais adequado. Observou que houve uma mudança radical na população de Sumaré com a implantação do Programa Minha Casa, minha Vida, pois muitas pessoas mudaram-se das cidades e periferias para Matão, são 200 mil pessoas em Sumaré que usam a Anhanguera. Afirmou ser importante que todas as questões sejam discutidas com a população para que não perca a história. Discutiu sobre os tipos de ônibus que poderão ser utilizados no corredor, pois os tradicionais são muito ruidosos, dentre outros aspectos negativos. Reclamou pelo fato de parecer que os próprios usuários não foram consultados durante a elaboração do estudo e que o viaduto não é um bom projeto. Pelas razões apontadas, disse que é necessário rever todo o projeto. Lembrou que o CONDEPHAT ainda não aprovou o empreendimento, pois o mesmo contraria a Lei 25/37, de 1937 que proíbe a obstrução da visão do prédio tombado da forma que está sendo feita. Disse não entender o motivo pelo qual o

Página 2 de 5



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE**  
**CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA**

projeto foi concebido na contramão do Decreto. Afirmou não existir um projeto integral e as discussões são intensas em cada trecho. Informou que os trechos de Nova Odessa já inundaram várias vezes, pois não se levantou pontes nas baixadas. Há problema de drenagem, as calçadas dentro das regiões já consolidadas não são trabalhadas. Ratificou a vontade de se discutir ponto a ponto do projeto no âmbito do grupo Rebouças Livre, principalmente para benefício de Hortolândia. **Enoque Leal Moura**, representante da sociedade de Moradores da Vila Guedes de Hortolândia disse que a audiência pública é de grande relevância para a nossa cidade no projeto e destacou que foi amplamente divulgada nos meios de comunicação locais e institucionais do município. Parabenizou a Secretária Executiva do CONSEMA pela rápida divulgação. Informou temem que o projeto contempla a rodoviária local da cidade. Passou-se a etapa na qual se manifestam aos cidadãos e/ou cidadãs que não representam nem órgãos públicos nem entidades civis. **Edmilson Hilário Nunes** questionou se os recursos financeiros para a execução da obra já haviam sido disponibilizados, e se Estado já possui já possui os recursos suficientes, caso seja o agente financiador; como está o processo de desapropriação; qual o prazo estipulado para que a EMTU execute a obra; depois das etapas do licenciamento, quanto tempo a EMTU irá licitar a obra em si?; e como serão partilhados os R\$ 194 milhões? Entre s três trechos ou será contratada uma única empresa para fazer toda a obra? **Valderson Salomão da Silva**, morador de Hortolândia, há 25 anos, formado em geologia e geografia, disse que trabalha com planejamento urbano, no seu mestrado. Na condição de usuário do transporte público, daquilo que foi exposto pela EMTU, solicitou esclarecimentos para os seguintes pontos: primeiro, sobre a falta de indicação do trecho de ligação do lote 3, em Novo Odessa ao centro de Sumaré, pela ausência no estudo apresentado de um pequeno trecho do corredor, para ligar o lote 3, que sai de Nova Odessa, com o centro de Sumaré. Lembrou que esta questão está sendo em discussão do Movimento Rebouças Livre. Em segundo, na contramão do que foi exposto, seria melhor um corredor na Rebouças pois estaria se investindo em um corredor de ônibus no centro da cidade, que é uma tendência muito atual. Expôs sua preocupação de que não se dê prioridade à circulação de bicicletas e de pedestres. Por esse motivo, solicitou fosse esclarecido em que ponto está a ligação entre Nova Odessa e o centro de Sumaré, assunto esse não abordado. O segundo ponto, questionou sobre a existência de planos de reorganização do sistema de reorganização das linhas de ônibus e, caso existam, quais seriam os pontos principais? Expôs os principais problemas existentes nos horários de utilização e disponibilização de ônibus, nos pontos de parada dos mesmos. Como terceiro ponto, diz respeito ao interesse conjunto da EMTU e da prefeitura em mudar o terminal para o outro lado da ferrovia. Reconheceu que o terminal hoje é pequeno, mas está do lado do centro comercial de Sumaré, mas se for transferido de lugar, ficará distante da maioria dos usuários. Passou-se as tréplicas. **Cristiane Profitti Dias**, arquiteta da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU, lembrou da existência de proposta com três alternativas locais, e que a transposição da ferrovia é um ponto importante para o município, já muito discutido e com menor impacto inclusive de desapropriações e com menor interferência no bem tombado. Disse que estão sendo realizadas amplas discussões com a equipe do Condephaat, e que a proposta apresentada durante a audiência, já conta com a sugestão do órgão. Afirmou que o empreendimento foi desviado o máximo possível do bem tombado para não prejudicar a situação do conjunto, mas de forma que a população possa vivenciar, ao máximo, um espaço de importância para a cidade. De qualquer forma, afirmou que o empreendedor está aberto a conversar sobre o corredor e as alternativas que se tem. Afirmou que o empreendimento, que recebeu a denominação de terminal Rosolém, está previsto nos contratos de obras complementares, que não é do trecho da variante explicitado hoje. No entanto, não há previsão de início, em decorrência de questões ligadas às desapropriações e recursos. Esclareceu os recursos financeiros para a obra ainda não estão disponíveis, faltam as publicações do DUP e os estudos de desapropriação estão sendo concluídos. Disse que ainda não dispõe de uma previsão precisa, mas espera-se que a partir de outubro seja solicitada a secretaria de transportes metropolitanos a publicação do DUP, isso a partir

Página 3 de 5



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE**  
**CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA**

de outubro. Explicou que, demora ainda cerca de 90 dias para que seja publicado pela casa civil. Afirmou que os recursos a serem disponibilizados foram estimados em R\$ 194 milhões e que, estes serão confirmados e validados com a finalização do projeto executivo. No entanto, alertou ser esse um valor estimativo, sujeito a alterações futuras. Passou a esclarecer os questionamentos restantes. Afirmou que o trecho de 3,2 km da avenida Rebouças, é o mais polêmico, pois o município de Sumaré, nunca admitiu fossem alteradas as condições da Avenida Rebouças. Afirmou ser esta uma ligação importante, e que na pior das hipóteses, de não se chegar a um acordo, continuará sem infraestrutura para a população que usa o transporte público efetivamente. Isso se dá, por que não será disponibilizado um ponto de parada adequado, sendo que, ainda não foi definido um acordo sobre esses 3,2 km com a prefeitura de Sumaré. Sobre a reorganização do sistema, disse acreditar que está previsto na concessão do sistema, que incorporará todas as últimas modificações de infraestrutura que já deve estar sendo estudado. Afirmou que Joaquim Lopes, que tem mais propriedade para discutir o assunto, prestará os esclarecimentos. Sobre a mudança do terminal Sumaré, afirmou que estão previstas estações de embarque e desembarque de forma que os usuários não precisarão desembarcar do outro lado do terminal Sumaré e vir a pé para a região de cima porque será possível ser feita por uma integração no próprio terminal de ônibus. Destacou que o usuário, terá um acesso a área do conjunto ferroviário, localizada no meio desse viaduto. **Joaquim Lopes**, presidente da EMTU esclareceu que na infraestrutura proposta, no início da parada da estação de transferência Emancipação, estão previstas que as sete linhas do sistema municipal em Hortolândia, serão alteradas para poderem alimentar o sistema. Explicou que, atualmente, estão disponíveis quatro linhas metropolitanas que fazem essas ligações. Uma delas será suprimida, pois passará a ser atendida, ao se incrementar a frota do sistema municipal. Disse que a frota do sistema municipal de Hortolândia conta com 29 carros, mas passará a ter 36 veículos. Haverá um reforço das frotas da estação Pinheiros, Sumaré e Nova Odessa o qual passou a explicar com detalhe, lembrando que está sendo preparado um material para divulgação dessas alterações, bastante detalhado. Sobre a ligação Sumaré-Hortolândia, que possui o fluxo mais volumoso, detalhou os principais problemas encontrados no mesmo, tais como a falta de um centro organizado que junte o serviço metropolitano com o serviço municipal. Discorreu sobre a falta de infraestrutura existente, afirmou que não é possível introduzir um ônibus de maior altura. Disse que o novo traçado permitira uma redução de tempo de trajeto. Afirmou que a cidade não será toda desapropriada para que se possa implantar faixas. Expôs os ajustes que serão introduzidos, tais como, recapeamento e sinalização horizontal, vertical e semaforica, de forma a melhor privilegiar o fluxo do transporte coletivo. Explicou o quanto essa solução irá beneficiar o fluxo da SP-101. Explicou que a ideia não é trazer a rodovia para dentro da cidade e sim o transporte coletivo. Detalhou as mudanças no fluxo que o novo projeto propiciará. Sobre a bilhetagem, informou que houve uma reunião importante, sobre um contrato de concessão para o qual já foi assumido um consórcio, por meio de licitação. Esclareceu que ainda existem nove empresas prestando serviços, cada uma com um tipo de cartão de bilhetes. Afirmou que, a partir de julho, a região terá um único cartão, o que facilitará a integração e o desconto da tarifa. **Julio Scottini**, engenheiro agrônomo, da Geoverde Engenharia Ltda. disse gostaria de esclarecer que não existe nenhum projeto em que se tenha 100% de ganho. Então sempre haverá uma ampla discussão do que é melhor para uma cidade, para um determinado espaço, que é a parte do estudo de impacto ambiental, obra do próprio planejamento. Outra situação muito importante, ressaltou, que a EMTU nunca insistiu em uma conclusão única. Disse que o projeto conta com mais de trinta técnicos. Disse que não é possível afirmar que não haverá nenhum impacto, mas apontou sobre a necessidade de mudança, pois a região de influência está crescendo. É a nossa visão, assim como a Cetesb vai ter a visão dela, vai aceitar algumas coisas que nós colocamos, talvez não vá aceitar outras, até que se chegue a um denominador comum que é a melhor solução para a região. **Camilo Fragoso Giorgi**, engenheiro ambiental, gerente do setor de avaliação de empreendimentos de transportes rodoviários da CETESB, disse que neste momento o empreendimento se encontra na



**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO**  
**SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE**  
**CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA**

análise de sua viabilidade ambiental para posterior, e com base nos estudos, na emissão da licença prévia. Nessa licença prévia existem condicionantes ambientais, exigências que, se atendidas, permitem a outra fase do licenciamento, que seria a licença de instalação, que por sua vez também conta com condicionantes para a próxima fase de licenciamento, a de operação. **Germano Serra Filho**, Secretário-Executivo do CONSEMA, em nome da Secretária de Estado do Meio Ambiente, Patrícia Iglecias, agradeceu a presença de todos, após o que declarou encerrados os trabalhos desta reunião. Eu, **José Mário Nogueira dos Santos**, lotado no Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.