



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

Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Corredor Metropolitano Noroeste de Campinas-Lote 1”, de responsabilidade da Empresa Metropolitana de Transporte Urbano-EMTU, realizada na cidade de Campinas, em 16 de agosto de 2005.

Realizou-se, no dia 16 de agosto de 2005, às 17h00, no Bi-Centro de Convenções de Campinas, Rua José Paulino, 1369, Centro-Campinas-SP., a Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Corredor Metropolitano Noroeste de Campinas-Lote 1”, de responsabilidade da EMTU-Empresa Metropolitana de Transporte Urbano. Dando início aos trabalhos, o Secretário-Executivo, Germano Seara Filho, declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Prof. José Goldemberg, saudava e dava boas-vindas a todos que haviam comparecido para participar da audiência pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento “Corredor Metropolitano Noroeste de Campinas-Lote 1”, de responsabilidade da Empresa Metropolitana de Transporte Urbano-EMTU, aos representantes do Poder Executivo - Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos, Jurandir Fernandes, e os Prefeitos dos Municípios de Hortolândia e Monte-Mor, respectivamente Ângelo Augusto Perigini e Rodrigo Maia, ao Vice-Prefeito do Município de Monte Mor, Carlos Breve, e ao Secretário Municipal de Meio Ambiente e Agricultura de Sumaré, Aristo Gonçalves da Costa - e aos representantes do Poder Legislativo - Deputada Estadual Célia Leão e o Vereador do Município de Campinas, Valdir Terrazan. Declarou que tinha a missão de inicialmente compor a Mesa Diretora dos Trabalhos, chamando para dela fazerem parte os representantes da Coordenadoria de Licenciamento Ambiental e de Proteção dos Recursos Naturais, Pedro Stech, e do Consema, Carlos Cruz, eleito entre os conselheiros presentes. Depois de explicar que a audiência pública constituía um dos momentos do processo de licenciamento ambiental, aquele cujo objetivo era ouvir a sociedade e recolher subsídios sobre um projeto específico que será apresentado, contribuições essas que serão juntadas ao processo para que os técnicos dos órgãos responsáveis pelo licenciamento as analisassem e verificassem a possibilidade de incorporá-las ao projeto, o Secretário-Executivo expôs resumidamente as normas estabelecidas pela Deliberação Consema 34/01, para a condução de audiências públicas, e esclareceu que, após o término dessa audiência, quem, eventualmente, pretendesse ainda contribuir tinha o prazo de até cinco (5) dias úteis para fazê-lo, a partir da data desta audiência, e que essas contribuições seriam juntadas ao processo e analisadas pelos órgãos competentes do licenciamento ambiental. Depois de o Diretor do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental, Pedro Stech, informar em que fase do processo de licenciamento ambiental o empreendimento se encontrava e de tecer comentários sobre a importância da participação das comunidades nas audiências públicas, o Secretário-Executivo passou a palavra ao representante da Empresa Metropolitana de Transporte Urbano de São Paulo, Valdemir Santos, que informou ser a EMTU subordinada à Secretaria do Estado de Transportes Metropolitanos e responsável pelo planejamento, controle e fiscalização dos ônibus que circulavam nas Regiões Metropolitanas de São Paulo, Baixada Santista e Campinas, num total de sessenta e sete Municípios, e que a Região Metropolitana de Campinas, composta por dezenove cidades e cerca de 2,6 milhões de habitantes, transportava, via ônibus, cerca de 159 mil passageiros/dia, através de uma frota composta de 702 ônibus pertencentes a 11 empresas diferentes, além de 1 mil 730 ônibus pertencentes a 269 empresas de fretamento, e que, desse total, a EMTU respondia por 37% do mercado de ônibus da região; que o principal objetivo do projeto era priorizar o transporte coletivo na Região Metropolitana de Campinas, promovendo a estruturação do sistema de transporte coletivo regional, implementando um corredor de transporte coletivo, integrando os Municípios de Campinas,



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

Hortolândia, Monte Mor, Sumaré, Americana e Santa Bárbara D'Oeste e atendendo a 75% do total de passageiros da RMC; que, com a implementação do corredor, se esperava que melhorasse a acessibilidade, tivesse lugar uma integração físico-tarifária, houvesse redução dos tempos da espera e do percurso, oferta de novos serviços - expressos e semi-expressos -, aumento da eficiência operacional, redução da emissão de poluentes com a implantação de novas tecnologias, incentivo para o desenvolvimento urbano e melhoria da qualidade de vida; que o projeto consistia na construção de um corredor de transporte coletivo com extensão de 18 quilômetros, dois terminais, duas estações de transferência para integração, dezoito pares de paradas nos dois sentidos, faixas prioritárias e duas portas, à esquerda e à direita; que a demanda do lote um era de 1,7 milhões passageiros-mês e a população atendida era de aproximadamente 1,3 milhões de habitantes, com investimentos previstos da ordem de 120 milhões, 90 milhões por parte do Governo do Estado e 30 milhões provenientes da iniciativa privada. Júlio Scottini, representante da empresa Geo-verde Engenharia, responsável pela elaboração dos estudos ambientais, informou que os estudos abrangeram os meios físico, antrópico e biótico e constatando os seguintes aspectos como os mais relevantes do projeto: 1) a geologia da RMC, que possuía algumas áreas com alta suscetibilidade, como ocorrência de erosão e voçorocas, relevo inclinado e em colina, especialmente na região de Hortolândia; 2) a poluição do ar oriunda das fontes móveis, ou seja, dos veículos, e não das indústrias, como acontecia na década de 70, em virtude do controle exercido pela Cetesb, exigindo das indústrias a adoção de uma série de instrumentos de controle de poluição; 3) o volume e o tipo de tráfego, particularmente de ônibus, que se alterariam com a implantação desse empreendimento, particularmente na Av. Lix da Cunha, na SP-101, que possuía grande volume de tráfego, e em regiões como a Rua Santana, em Hortolândia, que possuía um tráfego de veículos muito pequeno; 4) a cobertura vegetal basicamente em estágio pioneiro, com raríssimos casos de fragmentos em estágio inicial, poucas formações vegetais nativas e a presença de áreas com culturas e não cultivadas; 5) a fauna local, com espécies generalistas e flexíveis, ou seja, pouco exigentes do ponto de vista ambiental; 6) a histórica falta de água na Bacia do Rio Jundiá, uma vez que a demanda superava a água disponível para oferta. 7) a sócio-economia, pois os dados do IBGE davam conta de que as taxas de crescimento populacional se diferenciavam de Município para Município, pois ocorria um crescimento migratório interno da RMC; 8) a estrutura viária urbana na região noroeste da RMC atrelada à Rodovia Anhangüera, à SP-101 e à ferrovia, levando a expansão dessa estrutura urbana; que, com relação aos impactos ambientais previstos e respectivas medidas de mitigação, os estudos apontavam para que se tivesse cuidados com os seguintes aspectos: 1) os processos de assoreamento e de erosão; 2) a qualidade das águas superficiais e os corpos d'água existentes, em virtude da carência de água na região; 3) os níveis de ruído e a qualidade do ar tanto na fase de implantação como de operação do empreendimento, uma vez que se previa aumento do tráfego em regiões atualmente tranquilas e a manutenção de um tráfego mais intenso em regiões já movimentadas 4) transtorno temporário na circulação de veículos e pedestres, especialmente na Av. Lix da Cunha; 5) redução do tempo de viagem, aumento da acessibilidade e significativa melhoria das condições operacionais do transporte metropolitano na zona noroeste da RMC; 6) indução à ocupação urbana e substituição do uso residencial pelo comercial na região das Avenidas Olívio Francischini e Emancipação e na Rua Santana, o que exigia um forte controle por parte do Poder Público municipal com objetivo de tornar isso uma oportunidade, e não um impacto negativo; 7) alteração da paisagem urbana e interferências nas áreas de edificações tombadas, como no Terminal de Campinas. Ao finalizar informou que as principais medidas de mitigação dos impactos seriam a implementação dos



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

programas de gestão ambiental, comunicação social e de apoio aos Municípios, e que se previa, como compensação ambiental obrigatória, o plantio de espécies, proposta esta que seria discutida com os órgãos municipais e com a Secretaria de Estado do Meio Ambiente. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes das entidades da sociedade civil. Eliana Ramos, representante do Projeto Geração XXI de Hortolândia, comentou que a construção do corredor causaria perdas consideráveis do solo permeável, na medida em que intensificaria os processos de erosão e causaria a contaminação do lençol freático, fenômenos estes de significativa gravidade e que teriam lugar, especialmente, no trecho de Hortolândia; que outras perdas diziam respeito ao corte de árvores e, conseqüentemente, à perda de ambientes terrestres utilizados pela fauna, motivo por que sugeria fosse realizado estudo faunístico que detalhasse tais impactos e as medidas de mitigação a serem adotadas, as quais deveriam englobar mamíferos e outros pequenos animais presentes na região; que, com relação à qualidade de vida, a construção desse corredor metropolitano possivelmente se daria nos moldes de uma grande marginal, que não considerava o direito de passagem dos pedestres e dos animais; que, em virtude da inexistência de mata nativa no Município de Hortolândia, era imprescindível fossem preservadas as poucas áreas vegetadas existentes, e que a expansão urbana natural causada com a implantação desse tipo de empreendimentos traria mais problemas para a vida da população. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes de órgãos públicos. Deslandi Torres, representante da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas-EMDEC, comentou que esteve no local do empreendimento e constatou que o projeto contemplava passagens para pedestres e animais e, também, ciclovias próximas do corredor de ônibus no trecho que cortava o Município de Hortolândia, mas que ele ainda necessitava de pequenos ajustes para que fossem contempladas todas as questões de segurança, e que, visando sua implantação, fora firmado convênio de cooperação entre o Governo do Estado e a Prefeitura de Campinas. Luciano Costalatt, representante do Secretário de Planejamento da Prefeitura do Município de Campinas, perguntou se o projeto contemplava travessias para deficientes físicos nas estações. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Executivo. Rodrigo Maia, Prefeito do Município de Monte Mor, comentou que, embora o projeto constituísse um grande avanço para a qualidade dos serviços de transporte do Município, entendia que os aspectos relacionados com a segurança e com a poluição do ar deveriam ser detalhados, de modo a garantir a melhoria da qualidade de vida da população. Passou-se à etapa em que se manifestam os representantes do Poder Legislativo. Célia Leão, Deputada Estadual, comentou que, em contato com o Secretário de Estado de Transportes, Dário Raís Lopes, tomou conhecimento de que a Rodovia SP-101 seria implantada de forma adequada e segura, que sua construção estava orçada em mais de 100 milhões de reais, e que, embora as questões ambientais fossem muito importantes, a construção desse corredor era fundamental para a RMC, cuja população - tanto pedestres como motoristas - sofria muito com relação aos gargalos, à lentidão do trânsito e ao número elevado de acidentes; que o projeto apresentado contemplava apenas parte desse corredor, pois sua extensão seria bem maior, e que o Poder Legislativo do Município de Campinas acompanharia e colaboraria com sua implantação. Aristot Gonçalves, Secretário de Meio Ambiente e Agricultura do Município de Sumaré, comentou que, na fase de execução das obras de prolongamento da Rodovia dos Bandeirantes, alguns Municípios da região sofreram significativos impactos, especialmente Hortolândia e Sumaré, e que o processo de assoreamento nesse último Município, decorrente da implantação dessa obra, levou à perda de dois terços de sua capacidade de geração de água, uma vez que foram destruídas algumas nascentes, que estes danos nunca foram compensados nem mitigados pelo empreendedor, e que o Poder Municipal, por sua vez, não tinha



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

condições de recuperá-los, e, por esse motivo, no caso desse projeto, sugeria que as compensações ambientais fossem equivalentes aos impactos gerados, de modo a que os Municípios que sofreriam maiores impactos recebessem compensações maiores, levando-se em conta as dificuldades financeiras das prefeituras. Marcos Cardoso dos Santos, representante da AgenCamp, Agência Metropolitana de Campinas, destacou a preocupação desse projeto com o meio ambiente, a qual se constituía, segundo ele, questão fundamental no processo de implantação desse corredor com amplitude regional, e não apenas local, e que a via a ser construída seria utilizada para o escoamento e a circulação de mercadorias; que a integração entre os Municípios que seriam atravessados por esse empreendimento. Valdir Terrazan, Vereador do Município de Campinas, comentou que, se aprovado esse projeto, ele constituiria um marco, na medida em que solidificaria a Região Metropolitana de Campinas, e que os impactos ambientais que sua construção causaria seriam superados e compensados; que era o momento de os Municípios envolvidos na construção desse empreendimento unirem suas forças com a do Governo Estadual, e que aproveitava a oportunidade para solicitar que esse EIA/RIMA fosse também apresentado à Câmara Municipal de Campinas para que todos os seus membros tivessem conhecimento de seu conteúdo. Ângelo Augusto Perugini, Prefeito do Município de Hortolândia, declarou que a Administração Municipal tinha grande preocupação com os recursos naturais de Hortolândia, principalmente em virtude do elevado grau de degradação decorrente do crescimento desordenado da cidade, e que esperava que o funcionamento desse corredor contribuísse para a redução desses impactos, especialmente no que dizia respeito à ocorrência de acidentes nas vias locais, além dos impactos positivos que provocaria, entre os quais contribuir para a melhoria da qualidade do transporte da região. Jurandir Fernandes, Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos, declarou que, como morador de Campinas há trinta e cinco anos e ex-Secretário Municipal de Transportes, inúmeras vezes tomara conhecimento da circulação de ônibus, com mais de cem passageiros, na Rodovia Anhangüera, em total desacordo com leis do trânsito e de segurança, o que continuava acontecendo nas Rodovias Bandeirantes e Dom Pedro I, oferecendo grande perigo aos passageiros e motoristas, e que um dos objetivos da construção desse Corredor Metropolitano era internalizar o transporte entre os Municípios da região, com a construção de avenidas que os ligavam entre si; que, com relação à preservação dos recursos ambientais, se procuraria, nessa perspectiva, minimizar os impactos, principalmente no que dizia respeito à vegetação e à flora, utilizando-se, para isso, do viário já existente, exceção feita ao Município de Sumaré, cujo corredor atravessaria a Avenida Rebouças; que, de acordo com dados da Endec de Campinas, em 1999 a cidade registrou o alarmante número de 353 mortos, ou seja, quase uma morte por dia, média esta que atualmente estava em torno de 100 mortes por ano; e que os principais cuidados com esse corredor se concentravam nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, que seriam dotados de travessias superiores, e não em nível, e cujos acessos possuiriam rampas e elevadores, de modo a facilitar a travessia dos pedestres; que seria também construído um terminal de ônibus na cidade de Campinas, numa parceria entre Estado e Prefeitura, que receberia os cidadãos de outras cidades com dignidade. Passou-se à etapa das replicas: Valdemir Santos, representante da EMTU, esclareceu que todas as solicitações colhidas durante a audiência e que diziam respeito a aspectos relacionados com a segurança, o meio ambiente e o processo de urbanização do entorno faziam parte do EIA/RIMA; que a implantação desse projeto promoveria redução da quantidade de ônibus, mas não a piora do atendimento à demanda, porque, com a reorganização do sistema viário, que será objeto de uma nova audiência pública, haverá maior oferta, menor tempo de viagem e menos tempo de espera, e que agradecia a colaboração dos técnicos dos Municípios de Campinas, Hortolândia, Monte Mor e



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

Sumaré. Júlio Scottini, representante da a equipe que elaborou o EIA/RIMA, esclareceu: 1) que concordava inteiramente com a proposta de que a compensação ambiental fosse atrelada ao impacto a ser provocado em cada Município; 2) que, em decorrência da suscetibilidade erosiva da região, seriam implementadas medidas de compensação e de mitigação dos impactos; 3) que, com relação à impermeabilização do solo, ela seria similar à já existente, uma vez que seria utilizado o traçado já existente correspondente hoje a Avenida Lix da Cunha, não seria criada nova faixa de rolamento na Rodovia SP-101, e já havia sido executada a terraplenagem nas avenidas Olívio Franceschini e Emancipadores, de forma que a implantação do Corredor Metropolitano não provocaria nenhuma intervenção específica nas áreas já alteradas; 4) que, em relação à contaminação do solo em decorrência do canteiro de obras, fora identificado o potencial de impacto, que seria devidamente controlado para que fosse evitado; 5) que, no que dizia respeito à existência de fauna generalista na região, fora proposta compensação no sentido de que fossem geradas mais áreas verdes, cuja vegetação arbórea propiciasse o retorno da fauna à região, processo inicial este que deverá ser continuado pelas próximas administrações municipais. Carlos Cruz, representante do Consema, depois de saudar a presença de diversas autoridades e da comunidade e de destacar a importância das audiências públicas para a discussão democrática dos projetos, comentou: 1) que a audiência pública marcava o início do processo de consolidação das convicções daqueles que faziam parte do Consema; 2) que o Corredor Metropolitano de Campinas demonstrava a preocupação do Governador Geraldo Alckmin, que, representando pelo Secretário Jurandir Fernandes, por intermédio da EMTU, tomou a iniciativa do projeto. Eng. Pedro Stech, representante do Departamento de Avaliação de Impacto Ambiental-DAIA, esclareceu: 1) que nenhum registro havia de reclamação em relação aos danos que a construção da Rodovia Bandeirantes provocara no Município de Sumaré, e ser a SMA que deveria ser acionado para o equacionamento desse problema; 2) que a poluição difusa se relacionava diretamente com o lançamento de esgotos domésticos in natura e gerava intensa degradação dos corpos d'água; 3) que, com relação à compensação ambiental, a legislação do Sistema Nacional de Unidades de Conservação-SNUC estabelecia a obrigatoriedade da aplicação do valor mínimo 05,% do total dos recursos investidos no empreendimento e cuja aplicação era feita seguindo critérios pré-estabelecidos de acordo com decisão da Câmara de Compensação Ambiental que funcionava no âmbito da Secretaria de Estado do Meio Ambiente. O Secretário-Executivo, depois de informar que todas as etapas da audiência pública haviam sido cumpridas, esclareceu que aquele que, eventualmente, tivesse ainda qualquer contribuição a oferecer e quisesse agregá-la ao processo teria o prazo de cinco (5) dias úteis para enviá-la à Secretaria Executiva do Consema, através de correspondência registrada ou protocolando-a diretamente neste setor. Em seguida declarou que, em nome do Secretário de Estado do Meio Ambiente e Presidente do Consema, Professor José Goldemberg, agradecia a presença de todos e declarava encerrados os trabalhos. Eu, Paula Frassinete de Queiroz Siqueira, Diretora da Divisão de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do Consema, lavrei e assino a presente ata.