



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

1 **Ata da Audiência Pública sobre o EIA/RIMA do empreendimento "Trem**
2 **Intercidades (TIC) Eixo Norte e Segregação Noroeste (SNO) do Transporte**
3 **Ferroviário de Cargas**, de responsabilidade da Companhia Paulista de Trens
4 Metropolitanos – CPTM, Processo IMPACTO 273/2023 (e-ambiente
5 CETESB.073682/2023-98)

6
7 Realizou-se no dia 06 de fevereiro de 2024, às 17 horas, no **TEATRO BENTO**
8 **QUIRINO**, Rua Luzitana, 1505 – Centro - **CAMPINAS/SP**, a Audiência Pública sobre o
9 Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio Ambiente – EIA/RIMA do
10 empreendimento **"Trem Intercidades (TIC) Eixo Norte e Segregação Noroeste**
11 **(SNO) do Transporte Ferroviário de Cargas**, de responsabilidade da Companhia
12 Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, processo eambiente CETESB.073682/2023-
13 98, em formato híbrido, presencial e por vídeo conferência. Após a abertura dos
14 trabalhos e saudação inicial feita pela Secretária-Executiva do CONSEMA, **Glória**
15 **Roberta Paff**, esta informou que ainda compunha a mesa diretora dos trabalhos a
16 representante do órgão responsável pelo licenciamento, **Rodrigo Passos Cohen**, da
17 Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – Cetesb. Foi realizada a explanação das
18 atribuições do CONSEMA e das normas sobre o desenvolvimento da audiência, pela
19 Secretária-Executiva do CONSEMA, com os esclarecimentos pelo representante da
20 Cetesb, **Rodrigo Passos Cohen**, sobre o processo objeto da Audiência Pública.
21 Convidou o **Sr. Rogerio Menezes**, conselheiro do CONSEMA, representante ANAMA
22 para fazer a saudação inicial. Passou-se, a seguir, às exposições sobre o assunto em
23 questão. O **Sr. Marlon Rocha**, da JGP Consultoria, passou a palavra para o **Sr.**
24 **Ricardo Uchoa**, da MRS Logística SA, seguido por **Augusto Almudin**, representante da
25 Secretaria de Parcerias e Investimentos do Estado, responsável pelo projeto do TIC Eixo
26 Norte. Dando continuidade o **Sr. Marlon Rocha**, da JGP Consultoria, efetuou a
27 apresentação do projeto e do estudo técnico em discussão. Finalizadas as exposições,
28 passou-se ao momento destinado às falas dos oradores inscritos, fase na qual se
29 pronunciaram, **Sérgio Feijão Filho**, representante da Associação de Preservação das
30 Tradições Ferroviárias; **Ariovaldo Bonini Baptista**, diretor vice-presidente do Sindicato
31 das Ferroviárias Paulista de Campinas Representando a sociedade civil organizada se
32 pronunciaram, **Sônia Aparecida dos Reis**, membro da Associação Comunidade Vira-
33 Lata; **Bonfilho Alves Ferreira**, advogado e membro do Instituto de Pesquisa em
34 Ecologia Humana; **Weber Cunha**, membro da Associação Ferroviária de Altinópolis;
35 **Nelson Camargo**, presidente do Instituto de ferrovias e preservação do patrimônio
36 cultural; **Paulo Rodrigues**, jornalista do jornal cultura. Passou-se para o segmento dos
37 cidadãos e cidadãs, **Marçal Antônio Nascimento**, **Carlos Eduardo Nascimento**,
38 **Elias Alves Bezerra**, **Juliano Costa dos Santos**, **João Henrique Castro Conceição**,
39 **Eduardo de Jesus Souza**, **Gabriel Prates**. No segmento dos representantes de
40 órgãos públicos, **Robson Novais da Silva**, diretor da escola EMEF estação Jaraguá;
41 **Renato de Sá Dias**, assistente diretor de escola. No segmento reservado para os
42 parlamentares, **Agnaldo Vidal dos Santos**, vereador de Francisco Morato, **Dirceu**
43 **Dalben**, Deputado Estadual. O inteiro teor transcrito das falas e registros segue anexo
44 à presente Ata. Encerrada a participação dos representantes do plenário, passou-se à
45 etapa das respostas e comentários, iniciando com o **Augusto Almudin**, representante
46 da Secretaria de Parcerias e Investimentos do Estado, responsável pelo projeto do TIC
47 Eixo Norte, seguido por **Ricardo Uchoa**, empreendedor e gerente segregação da MRS
48 Logística SA e **Marlon Rogério Rocha**, geógrafo e coordenador técnico do estudo de
49 impacto ambiental. E por fim, as considerações finais feitas por **Camilo Fragoso**



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE MEIO AMBIENTE, INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

50 **Giorgi**, representante da Cetesb. Após constatar e informar que todas as etapas da
51 Audiência haviam sido regularmente cumpridas, a Secretária-Executiva **Glória Roberta**
52 **Paff** reiterou que todo e qualquer interessado teria ainda o prazo regimental de 05
53 (cinco) dias úteis, para enviar contribuições ou sugestões que tenham por finalidade o
54 aperfeiçoamento do projeto, para o e-mail consema@sp.gov.br. Por fim, agradeceu a
55 presença de todos e declarou encerrados os trabalhos da presente audiência. Anexo à
56 presente ata, segue a transcrição integral das falas. Eu, **Debora M. Martins Fontes**,
57 do Núcleo de Documentação e Consulta da Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e
58 assino a presente ata.

Audiência Pública - Trem Intercidades (TIC) e Segregação do Transporte de Cargas (SNO) - São Paulo a Campinas – 06/02/2024

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Muito boa tarde a todos, desejo a todos uma excelente tarde. Sou Roberta Paff, sou secretária executiva do CONSEMA. Estou aqui também representando em nome da Secretária de Estado Natália Resende, Secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo. Quero saudar todos os presentes e também dizer que estamos no momento da audiência iniciando os trabalhos. É um momento em que todos aqui poderão transpor as suas manifestações, sendo aqui um espaço democrático, respeitoso e organizado.

Passamos então, ao cumprimento aqui do EIA/RIMA, sendo que essa audiência pública versa, só um instantinho, versa sobre o estudo de impacto ambiental e relatório de impacto de meio ambiente e a EIA/RIMA do Empreendimento Trem Intercidades Eixo Norte e Segregação Noroeste do Transporte Ferroviário de cargas, de responsabilidade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

A mesa está composta, as autoridades presentes, cumprimento a senhora Valquíria Sonatti, assessora do vice-prefeito de Campinas, o vereador Célio Santos, vereador da Câmara Municipal de Campinas, também conosco o vereador Carlinhos Camelô, vereador de Campinas, também o vereador Enoque Moura e Rodrigo Garcia, do Ministério Público. Vamos agora, presente, a presença da mesa diretora Rodrigo, compondo a mesa conosco, também peço pra participar, **Rogério Menezes**, representante e conselheiro do CONSEMA da ANAMA.

Boa tarde, na sequência vamos apresentar, aqui, sobre a audiência pública, composição do CONSEMA. O CONSEMA é um órgão consultivo, normativo e recursal do sistema ambiental paulista, conforme Constituição do Estado de São Paulo em seu artigo 193 (cento e noventa e três). As atribuições do CONSEMA visam estabelecer normas relativas à avaliação, recuperação e qualidade do meio ambiente, avaliar políticas públicas ambientais de relevante interesse, apreciar a EIA/RIMA e manifestar-se sobre a instituição de UCS, zoneamentos e planos de manejo e conduzir as audiências públicas. A presente audiência pública, está amparada por meio de normas legais, sendo ela, a Lei Estadual 9509 (nove mil quinhentos e nove) de 1997 (mil novecentos e noventa e sete), que fala sobre a política estadual do meio ambiente.

A Lei Estadual nº 13.507 (treze mil quinhentos e sete), de 2009 (dois mil e nove), que dispõe sobre o funcionamento do conselho. A deliberação normativa CONSEMA 01/2011 (um de dois mil e onze) que rege para convocação e realização das audiências públicas. A definição e o objetivo da audiência pública: É um evento aberto, público, onde são apresentados os aspectos ambientais da

proposta/projeto a todos, dirimir dúvidas e conhecer a opinião da sociedade, recolhendo críticas e sugestões sobre o licenciamento ambiental, o EIA/RIMA, criação ou alterações de UCs, zoneamento ecológico/econômico e outras questões de interesse ambiental. O edital de convocação no Diário Oficial do Estado de São Paulo e a divulgação na mídia foi feita pelo empreendedor.

A função do secretário executivo do CONSEMA, possui a função regimental de conduzir os trabalhos de forma neutra e imparcial, garantindo a fala dos interessados de modo democrático e organizado, os registros dos trabalhos são realizados mediante registros digitais, por áudio e vídeo, registros por escrito contendo data, hora, local e a fala dos participantes.

O desenvolvimento dos trabalhos que teremos aqui hoje, define que o CONSEMA tem 3 (três) partes: a 1ª (primeira) apresentação dos estudos, a 2ª (segunda) participação dos interessados e a 3ª (terceira), respostas e comentários. As inscrições do uso da palavra se encerram 60 (sessenta) minutos após o início, as falas no intervalo de tempo e na hora de inscrição, conforme segmento de representação, vedada a publicidade de manifestações. A 1ª (primeira) parte: Compõe a apresentação do estudo, a exposição sobre a proposta pelo representante do empreendedor terá o tempo de 15 (quinze minutos), a exposição pela equipe responsável pelo estudo técnico será de 30 (trinta) minutos.

A 2ª (segunda) parte: Será a participação do plenário, sendo pela ordem representantes do Ministério Público 5 (cinco minutos), entidades da sociedade civil 5 (cinco minutos), pessoas físicas, cidadãos e cidadãs 3 (três minutos), representantes de órgãos ou entidades públicos 5 (cinco minutos), membros de conselhos de meio ambiente 5 (cinco minutos), parlamentares 5 (cinco minutos) e representantes do poder executivo 5 (cinco minutos).

Na 3ª (terceira) parte, versa sobre as respostas e comentários, em que o empreendedor terá mais 15 (quinze) minutos para manifestação, bem como a equipe responsável pela elaboração do estudo técnico mais 15 (quinze) minutos. Os conselhos, os conselheiros do CONSEMA, que compõem a mesa, terá 10 (dez) minutos, comentários da CETESB. Outras considerações por escritos poderão ser enviadas em até 5 (cinco) dias após a presente audiência pública, enviada para o site CONSEMA@SP.GOV.BR

Passar a palavra pro Rodrigo Passos Cohen, gerente do departamento de licenciamento com avaliação de impacto ambiental, representando a CETESB. Boa tarde, Rodrigo.

- Rodrigo Passos Cohen, gerente e representando a CETESB:

Boa tarde. Valeu, boa tarde a todos, boa tarde Roberta, boa tarde conselheiro Rogério. Boa tarde a todos presentes.

O licenciamento do empreendimento hoje aqui apresentado está na primeira fase ainda do licenciamento, quando se atestada, a viabilidade ambiental do empreendimento. O EIA/RIMA tá em análise na CETESB, por uma equipe multidisciplinar, a equipe técnica após concluir a análise do EIA/RIMA e suas complementações, vai emitir um parecer técnico que, caso conclua pela viabilidade ambiental, empreendimento esse parecer emitido pela equipe técnica da CETESB vai pro CONSEMA, onde será apreciada ainda pelos seus conselheiros que decidirão pela viabilidade ambiental do empreendimento ou não. Uma vez o CONSEMA aprovando o parecer da CETESB a licença ambiental prévia é emitida para o empreendimento. É, a gente ainda tá na primeira fase. É, portanto a audiência, hoje sendo realizada aqui, a primeira delas, é muito importante para a nossa análise porque ela ajuda, ela complementa o EIA/RIMA com as contribuições da sociedade civil. É importante ressaltar que, uma vez emitida a licença prévia, o empreendimento passará por uma fase mais simples, a fase de licenciamento de instalação. A audiência pública de hoje é crucial para nossa análise, complementando as contribuições EIA/RIMA com as contribuições da sociedade civil, o que é muito considerado pela nossa equipe técnica. Uma vez também é importante ressaltar que uma vez emitida a licença prévia para iniciar as obras, deverá passar por uma outra fase mais simples que é a fase de licenciamento de instalação. Então, acho que por hora é só, tô aqui a disposição da mesa, obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Boa tarde, na sequência agora o conselheiro do CONSEMA, representante da ANAMA, Rogério Menezes.

- Rogerio Menezes, conselheiro do CONSEMA, representante ANAMA:

Muito boa tarde a todos e a todas, breves palavras breves até porque eu tô com dificuldade com a voz. Queria cumprimentar, primeiramente, os membros da mesa, pedindo licença para fazê-lo e homenagear por tantos serviços prestados, através do Anselmo, nosso secretário executivo. Inúmeras vezes, acompanhamos as reuniões do CONSEMA, e lá está Anselmo, firme, mesmo com a mudança de secretaria, permanecendo firme com sua dedicação. Quantas vezes a gente já assistiu as reuniões do CONSEMA e o Anselmo lá firme, muda a secretaria e tal, mas o Anselmo permanece lá liderando o CONSEMA. Então, cumprimentar o representante também do Estado, cumprimentar os senhores secretários municipais aqui presentes, Marcelo Colodini, a nossa secretária Carol Baracá, todos aqui presentes, senhores vereadores, já mencionados pelo protocolo, senhoras e senhores. É uma satisfação poder participar de um momento tão importante na fase inicial do licenciamento ambiental de uma obra tão esperada com tanto impacto socioeconômico previsto para toda essa região, não é? E na linha de um desenvolvimento com sustentabilidade, sempre se fala de trem, estamos falando de retirar carga das costas dos caminhões, estamos falando de um transporte de passageiros de

qualidade, pois está interligado, não é? A linha Rubi, que todos já utilizam, as linhas da região metropolitana que cada um de nós sempre faz uso, seja dos trens metropolitanos, seja do metrô, né? Então, poder integrar essa rede vai favorecer muito a qualidade de vida e o desenvolvimento da nossa região.

Mas ao mesmo tempo, a gente tem que fazê-lo com qualidade de análise ambiental, com a preocupação dos impactos colocados e expostos no EIA/RIMA, e isso com certeza será feito com a qualidade que tem o licenciamento ambiental do órgão estadual, que é referência nacional em licenciamento. E a gente têm certeza que, com celeridade, mas também preocupado com as compensações, as obrigações de fazer, isso será um sucesso porque vai aliar o desenvolvimento econômico e a inclusão social, a melhoria da qualidade de vida com a proteção e recuperação do meio ambiente, que é o que todos nós queremos, né Anselmo?

Então, a ANAMA está aqui hoje, eu estou aqui hoje como conselheiro do CONSEMA (Conselho Estadual de Meio Ambiente), representando a Associação Nacional dos Municípios do Meio Ambiente, mais especialmente os órgãos ambientais dos 645 municípios paulistas, que é a cadeira que foi aberta recentemente no governo passado, mas são muito recentes para que os municípios, órgãos municipais de meio ambiente, como o Dr. André Struckel, que está aqui também, possam participar. Não posso deixar de cumprimentá-lo, pois ela é diretora jurídica da Associação Nacional de Municípios (ANAMA) em âmbito nacional, representando o Marçal Cavalcanti, que é o presidente nacional da ANAMA. Estamos aqui como conselheiros para acompanhar a sessão e saudando essa descentralização, a ocorrência de mais uma audiência, levando para próximo da população, permitindo que a gente tenha aqui um bom número de transmissão, que tem aqui um bom número de pessoas para colocar suas ponderações, para encaminhar sugestões, com certeza em prol da melhoria para que o projeto seja brevemente aprovado, mas com toda a tranquilidade da sociedade paulista. Muito obrigado pela parte.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Na sequência, agora com a palavra, Anselmo Guimarães.

- Anselmo Guimarães:

Muito obrigado, Roberta. Muito obrigado, conselheiro Rogério Menezes, também o Rodrigo Passos Cunha. Hoje estou aqui apoiando o trabalho da Roberta Paff, que preside a audiência pública. Estamos aqui acompanhando os trabalhos e dando todo o suporte aqui necessário. Agradeço pela presença de todos e desejo uma ótima audiência. Muito obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Seguindo, cumprimentando as autoridades presentes, Carolina Baracat, secretária de Urbanismo de Campinas. Marcelo Coluccini, desculpe, secretário

parlamentar de Campinas, Gabriel Rapassi, diretor de cultura da Prefeitura de Campinas, e também o vereador Eduardo Magoga. Na sequência, vamos chamar para as falas o empreendedor dando a introdução Marlon Rocha, geógrafo da JGP.

- Marlon Rocha, geógrafo JGP:

Olá, boa tarde a todos. Eu vou fazer uma breve introdução da apresentação técnica do projeto de segregação, da segregação noroeste e do Tic Eixo Norte. Anselmo, Roberta, o controle por favor. Bem, primeiro, eu sou geógrafo e um dos coordenadores técnicos do estudo de impacto ambiental, e trabalho na JGP Consultoria.

Ah, o motivo da minha introdução é pela particularidade deste empreendimento. Só um minutinho, gente, algo que precisava da área técnica aqui, porque a apresentação tá no final e não está mudando. Mas é o seguinte, na verdade, esse esclarecimento se faz necessário porque, diferente do que ocorre habitualmente, estamos tratando de dois empreendimentos distintos: o trem intercidades (TIC) e o eixo norte situado entre São Paulo e Campinas, e também a segregação noroeste, que é um projeto da MRS e situada entre São Paulo e Jundiaí. São dois tipos de concessões públicas diferentes. Enquanto o projeto da MRS é uma concessão federal, regulada no âmbito federal pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), o projeto do TIC Eixo Norte é uma concessão estadual e também tem diferentes competências de licenciamento. No transporte de cargas, a competência de licenciamento é do IBAMA, e no caso do transporte de passageiros, a competência é do Estado de São Paulo.

Então, foi feita uma consulta prévia, o entendimento e uma delegação do IBAMA para a CETESB, que está conduzindo o licenciamento unificado aqui no Estado de São Paulo. Então, nós temos, de um lado, um empreendedor, que é a CPTM, representando o Governo do Estado, e a MRS com o projeto de cargas. Para efeitos de licenciamento e abertura do processo administrativo na CETESB, o empreendedor aparece como sendo a CPTM por uma questão administrativa. Não é possível colocar dois empreendedores. Dito isso, as duas empresas estão trabalhando juntas, né? Tendo em vista a implantação desses dois projetos praticamente na mesma área, né? E tendo em vista, por isso, a previsão de impactos comuns entre um e outro projeto, o licenciamento está sendo realizado de forma unificada.

Então, agora eu passo a palavra ao engenheiro Ricardo Uchoa para iniciar a apresentação do empreendimento da Segregação Noroeste. Nós temos que consertar aqui um problema técnico, desculpe, mas...

- Engenheiro Ricardo Uchoa:

Boa tarde a todos, problema técnico resolvido. Meu nome é Ricardo Uchôa, eu sou gerente geral da MRS, responsável pela implantação do programa Segregações. Vou fazer uma pequena apresentação, uma pequena introdução desse programa para facilitar o entendimento de vocês do relatório técnico que será apresentado em seguida.

E, perdão. Vamos lá. Pra quem não conhece a MRS, MRS é uma operadora logística e de transporte ferroviário que tem sob sua responsabilidade a operação de mais de 1600km (hum mil e seiscentos quilômetros) de ferrovia conectando áreas de commodities minerais e agrícolas com os principais portos da região sudeste. E nós temos uma concessão federal desde 1996 (mil novecentos e noventa e seis) e hoje, a gente tem orgulho de dizer que 15% (quinze por cento) de tudo que é exportado no Brasil por esses portos que chega por meio ferroviário é exportado pelos nossos trilhos.

Só que nem todas essas linhas elas são 100% dedicadas à operação ferroviária do transporte de cargas. 140km (cento e quarenta quilômetros) dessas vias a gente tem que compartilhar com a CPTM, isso por razões históricas, isso não é de hoje. E é esse compartilhamento, obviamente, ele traz alguns gargalos tanto para MRS quanto para CPTM. Você tem dois tipos de linhas (trecho de 12 segundos sem áudio)... dedicada para carga, paralelamente à linha sete da CPTM. Melhor, brigado. Muito obrigado. E, então essa via será construída ao lado da linha sete. E qual o objetivo? Eliminar as restrições operacionais que eu comentei com vocês, melhorando também a produtividade e ganhos de eficiência tanto para o transporte de carga quanto de passageiros. Se você tira os trens de carga do meio da operação da CPTM, você pode colocar mais nas linhas da CPTM, diminui o intervalo, transporta mais gente e do nosso lado a gente consegue transportar mais carga. Então é o projeto ganha-ganha, que a gente chama. Qual é o escopo, como eu falei, a construção de uma via paralela à linha sete da CPTM e serão feitas adequações nas estações da CPTM para permitir que a população continue usando a linha sete sem interrupções, pelo menos nos horários de pico, minimizando assim o impacto para a população. E, claro, viabilizando a implantação do trem intercidade, eu vou explicar como, já, já.

Qual é o cenário atual? Então, hoje, a MRS só pode transportar cargas nesse trecho da CPTM em duas janelas por dia, uma na parte da manhã, uma na parte da tarde. A quantidade de trens, então, para operação de cargas fica prejudicado, a gente fica com essa limitação e o passageiro também sente. Quem utiliza os trens da CPTM na cidade de São Paulo, sabe que às vezes fica esperando um trem tempo mais longo do que deveria pela passagem de um trem de carga. Além disso, existe um custo adicional de manutenção, um limite de peso e equipamentos específicos para carga, tudo isso encarece a operação tanto da MRS quanto da CPTM. O que que a gente espera de ganho tanto para MRS, CPTM e para a população? Pra CPTM o que a gente espera, diminuição de intervalos de trem, se você tira o trem de carga você pode colocar mais trens, você aumenta a disponibilidade, você melhora a segurança do sistema. Trem de carga é um trem pesado, um trem que tem uma característica diferente, que estressa a infraestrutura de trem de passageiro, quando você tira isso, você melhora essa condição operacional, você tem reduções do custo de manutenção e você cria o espaço pra implantação do TIC.

Pra MRS, obviamente, sem a sua limitação de horário, a gente consegue transportar mais carga e equilibra a matriz de transporte entre o modal rodoviário

e ferroviário. E pra população e pros municípios; estímulo à economia local devido às obras e os novos terminais que a MRS vai construir alguns terminais ao longo desse trecho. O trem de passageiros, por menor lotação, como eu já falei, e um alívio para as rodovias, uma vez que transporta carga no modal ferroviário. Então, aqui como vocês podem ver, e aqui fica mais fácil entender a interação entre o projeto da MRF do TIC. Nós vamos construir uma via de carga, que é aquela em azul ao lado das duas em vermelhas que é o que existe hoje na CPTM, deixando espaço para, no futuro, o governo de São Paulo implementar o TIC. Então a gente constrói a nossa via e deixa espaço para, sim, o Governo de São Paulo construir o TIC.

Como eu já falei, algumas intervenções nas estações da CPTM na linha sete que vai desde Barra Funda até Jundiaí. E por fim, aqui mostrando pra vocês, como ficaria então, e, o mapa da CPTM e da MRS. Então, nós teríamos uma via segregada ao lado da linha sete com espaço pro TIC. O trecho de Jundiaí a Campinas, já existe uma linha dedicada para transporte de carga que é operada pela Rumo, e serão construídas duas novas linhas pelo vencedor do leilão do TIC. E será feita a revitalização dessa linha de carga da CPTM, mas aí eu uso esse slide para passar a palavra para o Governo do Estado de São Paulo, então para explicar o projeto do TIC, deixando aqui o nosso contato, em caso de qualquer dúvida ou esclarecimento, tá bom? Muito obrigado pela atenção. Augusto, por favor. Obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Obrigada. Na sequência, o senhor Augusto Almudim, da Secretaria de Parcerias e Investimento do Governo, dá continuidade à apresentação.

- Augusto Almudim, secretário de Parcerias e Investimento:

Boa tarde a todos. E, eu sou Augusto Almudim, eu estou representando a Secretaria de Parcerias e Investimentos que é a Secretaria responsável pela concessão do projeto do TIC Eixo Norte.

Aqui o que eu quero fazer em rápidas palavras, é apenas apresentar brevemente o projeto de concessão para os senhores, tá? Então, aqui, características gerais do projeto TIC Eixo Norte, o projeto em si contempla três serviços. O próprio serviço da linha sete hoje da CPTM, a linha Rubi que liga São Paulo a Jundiaí, tem cinquenta e sete quilômetros, esse é um serviço existente para um brownfield. E dois novos serviços que vão ser uma novidade para a população e vão representar uma retomada do modal ferroviário para a população das regiões metropolitanas de Campinas, Jundiaí e São Paulo.

O TIM, que é o trem intermetropolitano, um serviço parador novo que será instaurado entre Jundiaí e Campinas com 44km (quarenta e quatro quilômetros). E o próprio serviço expresso, que é a grande novidade desse projeto, é um trem de média velocidade chegando a 120 cento e vinte, 140km (cento e quarenta quilômetros por hora) fazendo trajetos de Campinas, Jundiaí e São Paulo em

uma hora e quatro com cem quilômetros de extensão. E, e aqui, nesse slide, um mapinha para os senhores se identificarem. À esquerda, a gente tem o serviço expresso entre Campinas até Barra Funda, em São Paulo, com uma parada em Jundiaí. No meio, o serviço linha sete da CTTM, ele se mantém como é feito hoje, mas a gente está prevendo novos investimentos para melhorar a operação atual da CPTM, inclusive mediante a diminuição dos intervalos entre os trens, como eu vou falar na sequência. E à direita, o serviço parador que vai atender os municípios entre Jundiaí e Campinas.

Então, no trem intermetropolitano (TIM), o cidadão vai poder sair de Jundiaí, parar em Louveira, depois em Vinhedo, e depois em Valinhos até chegar em Campinas, tá?

Aqui está um desenho funcional do projeto do TIC Eixo Norte. A linha vermelha é a linha do serviço Linha Sete, se mantém como ela é hoje, e ao lado dela, a gente constrói uma nova linha, que é a linha do serviço expresso em amarelinho. Isso é entre Barra Funda e Jundiaí, que está ali na metade do desenho. Entre Jundiaí e Campinas, aí é um serviço totalmente greenfield novo. A concessionária, a futura nova concessionária, terá que construir duas novas vias para o serviço do TIM (Trem Intra Metropolitano) e para o TIC que vão compartilhar as vias e a própria segregação dos serviços da MRS entre Jundiaí e Campinas. Como o Ricardo, que me antecedeu, falou bem entre Jundiaí e Barra Funda, a segregação será feita pela própria MRS.

Em breves palavras sobre cada um dos serviços, o serviço expresso, como eu disse, tem cem quilômetros de extensão, três estações, um intervalo entre os trens as horas de pico que será de quinze minutos. Então, na hora de pico da manhã, se o cidadão quiser sair de Campinas e chegar na Barra Funda em uma hora e quatro, vai ter trens a cada quinze minutos, e o inverso no pico da noite. Tem uma tarifa teto estabelecida no edital de R\$64 (sessenta e quatro reais) para o trecho inteiro, mas a concessionária vai ter que cumprir uma tarifa média de cinquenta reais. Então, entre Campinas e Jundiaí, a tarifa média vai ser R\$ 21,95 (vinte e um reais e noventa e cinco centavos), e entre Jundiaí e Barra Funda, a tarifa média vai ser R\$28,05 (vinte e oito reais e cinco centavos).

Um serviço da linha sete continua como ele é hoje, entre Barra Funda e Jundiaí, com dezessete estações. A gente está prevendo muitos investimentos para essa área, são mais de cinco bilhões de reais só na linha sete, para que a gente consiga melhorar a operação e de forma a fazer com que o intervalo entre trem seja de três minutos e meio e o tempo médio de percurso seja de sessenta e um minutos, com a tarifa pública hoje vigente de R\$ 5 (cinco reais).

O serviço parador, por sua vez, que é o serviço novo também entre Jundiaí e Campinas, tem cinco novas estações, um intervalo entre trens de quinze minutos também para atender a população nessa região e uma tarifa quilométrica que totaliza R\$14 (quatorze reais) para fazer o trecho inteiro, o usuário que fizer um trecho menor paga menos, conforme ele for andando.

Os principais números do projeto: a gente está prevendo mais de treze bilhões de reais em investimento, dos quais cinco estão na linha sete, o restante entre TIM e TIC todo esse investimento vai atender uma demanda enorme em 2040 (dois mil e quarenta), mais de setecentos mil passageiros por dia serão atendidos pelos três serviços, pela linha sete, pelo TIM, pelo TIC. O Governo do Estado de São Paulo vai participar dessa conta com aporte de oito bi e meio, o que representa 63% (sessenta e três por cento) dos investimentos a serem feitos.

Aqui, um rápido slide sobre o cronograma que a gente está prevendo. Então, uma vez feito o leilão – o leilão está marcado agora no final desse mês –, uma vez feito o leilão e assinado o contrato, a gente tem seis meses de fase preliminar, depois doze meses de uma fase de transição entre CPTM e nova concessionária, quando enfim começa a operação comercial da linha sete e a fase de construção propriamente dita. E a gente está prevendo que o serviço do TIM, o serviço parador entre os municípios, seja concluído em dois mil e vinte e nove e, por sua vez, o serviço expresso, junto com o fim das obras da linha sete, seja concluído em dois mil e trinta e um.

E, por fim, rápidas palavras sobre os benefícios do projeto: é uma iniciativa do Governo do Estado que pretende reativar o modal ferroviário entre as regiões metropolitanas de Campinas e São Paulo. A gente acha muito importante. Em São Paulo, a gente vai conseguir conectar quatro novos municípios que hoje não são atendidos pelo transporte de trilhos, a região metropolitana de São Paulo, Campinas, Valinhos, Vinhedo e Louveira. Em São Paulo, no terminal Barra Funda, haverá integração com muitas linhas existentes do próprio sistema metroferroviário, tanto do próprio metrô quanto da CPTM. Há segurança e novos investimentos em sinalização. Então, tudo isso vai melhorar a operação hoje da linha sete hoje e introduzir um novo serviço, o serviço expresso. Apesar de serem apenas cem quilômetros de distância entre Campinas e São Paulo, estamos prevendo revitalizar mais de quatrocentos quilômetros de trilho. Isso ocorre porque acreditamos que esse investimento é relevante para aprimorar a operação da linha sete e dos novos serviços. Agora, eu acho que vamos apresentar em detalhes os aspectos técnicos do EIA/RIMA. Obrigado a todos.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Dando sequência à apresentação, Senhor Marlon Rocha. Senhor Marlon tem o prazo restante de vinte e seis minutos e trinta e seis segundos.

- Marlon Rocha, geógrafo JGP:

Muito obrigado. Prometo agora não me confundir aqui nos botões do controle. Vamos lá. Bem, eu sou Marlon Rocha, sou geógrafo e um dos coordenadores técnicos do estudo de impacto ambiental, e represento a equipe da JGP, uma equipe multidisciplinar com mais de trinta profissionais técnicos das mais diversas áreas do conhecimento que estiveram envolvidos na elaboração desse estudo de

impacto ambiental dos dois empreendimentos; o TIC Eixo Norte e da Segregação Noroeste. Como o engenheiro Rodrigo, da Cetesb, havia colocado anteriormente, nós estamos na fase inicial do processo de licenciamento, que é a fase onde a viabilidade socioambiental do empreendimento é avaliada por meio do estudo de impacto ambiental. Isso é feito devido ao potencial do projeto em gerar impactos ambientais significativos. Como medida preventiva e política pública prevista na legislação, antes de decidir sobre a implantação de um empreendimento que pode gerar impactos ambientais e sociais significativos, realiza-se um estudo de impacto ambiental com uma equipe independente. O objetivo é avaliar se o empreendimento pode ser ou não implantado, identificar medidas efetivas para minimizar os impactos e garantir que ocorram com a menor intensidade possível.

Esse estudo é complexo e envolve um grande número de profissionais, além de levantamentos extensivos para caracterizar a região. No final, o estudo registra os impactos possíveis e as medidas necessárias para garantir que, se o empreendimento for viável, os impactos sejam reduzidos e prevenidos.

A licença prévia, que atesta a viabilidade do projeto, não autoriza o início das obras. Isso só ocorre com a licença de instalação. O estudo de impacto ambiental inclui três conjuntos de análises: informações sobre o empreendimento, o diagnóstico ambiental que caracteriza a região e a avaliação ambiental, identificando e avaliando os impactos ambientais.

Um aspecto muito importante desse projeto e de todos os empreendimentos de grande porte, é a avaliação das alternativas. Isso é feito dentro no contexto da elaboração do empreendimento, identificando a alternativa que cause o menor impacto ambiental e seja mais viável do ponto de vista técnico.

Nós temos um corredor ferroviário implantado na segunda metade do século XIX, e o empreendimento foi concebido para ser implementado ao longo desse corredor ferroviário, ou seja, prioritariamente dentro da faixa de domínio existente. Essa é a melhor alternativa nesta região, pois impactará menos; as obras ocorrerão em uma área já modificada, minimizando o impacto de desapropriação em comparação com outra alternativa, outro projeto ou um novo traçado ferroviário, que seria significativamente muito mais impactante. Portanto, a alternativa considerada no projeto é aproveitar a faixa de domínio existente e posicionar toda a estrutura ferroviária ampliada do TIC e da Segregação Noroeste.

Para isso, uma série de intervenções serão realizadas, incluindo a remoção da infraestrutura existente, a retirada dos trilhos que estão lá, a colocação de trilhos novos, o deslocamento e a colocação de trilhos de um lado e de outro, visando viabilizar, dentro desse espaço estreito, a implantação dos dois empreendimentos. Feito isso, com o empreendimento caracterizado, a equipe trabalha na composição do diagnóstico ambiental, que, na verdade, é a caracterização da região em que o empreendimento está proposto e da área que será afetada, onde as obras serão executadas.

Um aspecto inicial da elaboração desse diagnóstico, passa pela definição das áreas de estudo ou pela delimitação das áreas de influência dos empreendimentos. Então, a gente sempre com o conceito de área de estudo regional, que chamamos de área de influência indireta, englobando basicamente todos os municípios afetados, acrescidos de outros municípios também que fazem parte da região metropolitana de Campinas e da região metropolitana de Jundiaí. É essa área que circula, circunda todos esses municípios, sendo uma área ampla, suficientemente ampla para caracterizar a região e fazer uma avaliação dos impactos indiretos do empreendimento, né? E para o meio socioeconômico, essa é a área do meio socioeconômico, e para o meio físico biótico, sempre usamos um critério relacionado ao meio físico, ao meio biótico, que são as bacias hidrográficas.

Esses levantamentos da área de influência são feitos com base no que chamamos de fontes secundárias, ou seja, a consulta de estudos, prévias, de mapeamentos que já existem na região, os quais ajudarão a compor o diagnóstico ambiental. De forma mais detalhada, atuamos no segundo nível de análise, que é mais próximo do empreendimento, a chamada área de influência direta, e também na área diretamente afetada. Diferente da área de influência indireta, levantamos dados secundários aqui não, os dados são primários, sendo levantamentos de campo, né? Com a equipe em campo fazendo mapeamentos e coleta de dados. Tudo isso permite caracterizar detalhadamente a região em que o empreendimento é proposto e, com isso, ter as informações suficientes para fazer a avaliação dos impactos ambientais.

No final das contas, faremos um cruzamento das características do empreendimento, sua localização, obras e operação, com a relação disso com as características sociais e ambientais da região e da área de implantação do empreendimento. Assim, temos a área de influência direta, que envolve uma faixa de 1km (um quilômetro) para cada lado, aproximadamente, da ferrovia, e a área diretamente afetada, que está delimitada em amarelo, no centro da figura, sendo basicamente a área onde as novas estruturas serão implantadas.

Dentro do diagnóstico ambiental, avaliamos um conjunto grande de componentes ambientais e características ambientais, do meio físico que envolve as rochas, o relevo, o solo, o potencial de erosão, a qualidade da água; do meio biótico que compreende a flora e a fauna; e do meio socioeconômico, que inclui a população, as infraestruturas, a urbanização, as atividades econômicas e os aspectos culturais, o patrimônio histórico, arqueológico, etc. Iniciando pelo meio físico, a região desde São Paulo até aqui em Campinas apresenta uma característica diversa do ponto de vista do meio físico, com diferentes tipos de rocha e relevo, desde rochas mais antigas que sustentam o relevo mais amoriado a partir de Paulo, Franco da Rocha, Caieiras, Francisco Morato, até um relevo menos acidentado, mais colinoso, que ocorre principalmente na chegada entre Valinhos e Campinas, onde há predomínio de rochas areníticas. Por que estou falando isso? Porque isso é muito importante, já que a implantação de uma ferrovia ou dessas novas vias envolverá muita

movimentação de terra. A plataforma da ferrovia na terraplanagem terá que ser alargada. De um lado, do lado leste, pra comportar as vias da Segregação Noroeste, do outro lado, para comportar as vias do TIC e também da linha sete, que terão que ser remanejados para caber todos os serviços ferroviários ali. E a movimentação de terra é sempre um aspecto importante, pois ela gera erosão. Nosso clima é chuvoso, temos uma estação chuvosa muito forte, muito bem definida. Isso pode provocar erosão, assoreamento e outros impactos nos recursos hídricos, e os recursos hídricos são de absoluta relevância para o meio ambiente e para a sociedade, uma vez que abastecem muitos, inclusive alguns cursos d'água que servem como fonte de abastecimento público de alguns municípios.

Dentro desse contexto, uma avaliação aqui, um pouco, a gente tem um potencial erosivo significativo e importante que deve ser considerado ao longo da extensão do projeto, e temos os cursos d'água que também foram avaliados. A gente tem uma situação de uma certa degradação nos recursos hídricos superficiais por conta da poluição. Há muito lançamento de esgoto ainda, desde São Paulo até chegando aqui em Campinas ao longo do traçado. Muitos dos cursos d'água têm cargas poluidoras muito evidentes. Então, quando se avalia o nível de qualidade da água, e nós fizemos isso com a coleta de amostras em duas épocas do ano, em pelo menos quatorze cursos d'água, a gente chega na conclusão, com os laudos laboratoriais, de que se tem o predomínio de uma água com qualidade regular, aceitável ou mesmo ruim, evidenciando as cargas poluidoras que estão alcançando esses cursos d'água. Poucos pontos, três pontos numa segunda campanha e um ponto na primeira campanha, no primeiro levantamento, com qualidade da água boa.

Em todo caso, apesar de tudo isso, temos sim, como eu havia colocado, mananciais que são de abastecimento público, por exemplo, de Jundiaí, né? A represa lá do Jundiaí Mirim, onde a ferrovia inclusive passa próxima dessa represa, muito próximo dessa represa. A represa está abaixo das obras, o que vai exigir um controle ambiental das obras muito efetivo para reduzir os impactos ou evitar que esses impactos ocorram numa área de abastecimento. E o mesmo ocorre em Vinhedo, onde a represa é utilizada para abastecimento público da cidade de Vinhedo também, está muito próxima da ferrovia. Na ferrovia já opera nesse local, e obras serão realizadas ali. Então, pode envolver movimentação de terra, e isso deve ser bastante controlado. A sorte que temos é que nessas áreas, a movimentação de terra vai ser menor, porque o relevo é mais plano e a terraplanagem já está quase toda, vamos dizer assim, preparada. O alargamento é menos significativo, diferente do que pode ocorrer em áreas de relevo mais amorriado.

Dentro do diagnóstico ambiental, avaliamos os níveis de ruído, né? Os ruídos que os trens que hoje já passam nesse sistema geram entre Campinas e Jundiaí, onde a MRS faz a operação, né? De transporte, né? De carga. Ali não tem transporte de passageiro, mas também entre Jundiaí e São Paulo, onde há a operação conjunta, onde há o compartilhamento das vias, tanto pelo serviço de

transporte de cargas, como pelo transporte de passageiros. De modo geral, os níveis de ruído, pelo que foi avaliado, tanto durante o dia como durante a noite, estão, de modo geral, atendendo os limites estabelecidos dentro das normas praticadas aqui no estado de São Paulo e definidas pela CETESB, com ultrapassagens pontuais.

Entrando no meio biótico que é a flora e a fauna, né? Também foi feito um levantamento muito extenso buscando mapear a vegetação natural que existe dentro da área que é afetada e na região que os projetos atravessam. Isso é feito com técnicas muito específicas, com profissionais habilitados justamente para mapear e identificar a biodiversidade existente dentro da área que o empreendimento pode impactar. Isso resultou na identificação de quase duzentas espécies de vegetais, né? Associadas ao bioma Mata Atlântica, mas também ao bioma cerrado.

Nós temos cerrado também nesse trecho aqui entre a capital e Campinas. Isso foi feito com parcelas, um inventário florestal detalhado, justamente para dar subsídios para avaliar o impacto do empreendimento, das obras, sobre a cobertura vegetal. Eh, no geral, né? Considerando aí toda a quantificação que foi feita, a área diretamente afetada, quase sempre dentro da faixa de domínio, ela engloba aí 492 (quatrocentos e noventa e dois) hectares; desses, 88% (oitenta e oito por cento) são de áreas já muito modificadas. O restante, 11,5% (onze ponto cinco por cento), tem ainda alguma cobertura vegetal nativa. Não é uma cobertura predominantemente florestal, mas é uma cobertura em regeneração, né? Estamos nos estágios iniciais de sucessão ecológica, né? Aquela mata, aquela vegetação, aquele mato, né? Popularmente vivido na beira da ferrovia, que está se regenerando. Isso tudo foi mapeado e também para avaliação dos impactos ambientais, né? Então, inclusive as áreas que estão dentro e fora de preservação permanente, também um aspecto importante e que foi levantado.

Eh, dentro do diagnóstico da fauna, diferentes grupos da fauna foram avaliados seguindo o termo de referência emitido pela CETESB, que é um documento técnico que orienta o desenvolvimento dos estudos. Isso foi avaliado dentro do grupo de fauna, fauna terrestre, a fauna é aquática também, né? E com técnicas também específicas que envolvem a coleta de animais, né? Para fazer às vezes a identificação de uma espécie de um animal, você tem que coletar esse animal e muitas vezes levar até pro laboratório pra fazer uma avaliação conclusiva daquela espécie. Isso foi feito, foram feitos e obtidos uma autorização específica emitida pela CETESB foi levantado esses animais em áreas do entorno da ferrovia e fragmentos de mata ali existentes e também foi feito um levantamento da fauna acidentada, da fauna atropelada que existe dentro da ferrovia, atropelada por trens, por acidentes, o que também foi feito por pela nossa equipe com o objetivo de traçar um diagnóstico amplo da fauna e da biodiversidade na área de implantação do empreendimento. Esses levantamentos resultaram na identificação de cento e vinte e quatro espécies de aves, cinquenta e oito de mamíferos, né? Que é a mastofauna, quatorze espécies de répteis e anfíbios, cobras, lagartos, sapos e etc; e quinze espécies

de peixes. Algumas dessas alguns desses grupos possuem inclusive registros de espécies que, embora situadas numa região muito modificada do ponto de vista ambiental, ainda estão ameaçadas de extinção. Mas são, em todo caso, são todas são espécies de ampla distribuição que ocorrem em todo o estado de São Paulo, no bioma Mata Atlântica como um todo.

Do ponto de vista do meio socioeconômico, a infraestrutura e as atividades econômicas da população são importantes, um aspecto muito relevante que é o perfil da ocupação no entorno do projeto e dentro da área diretamente afetada. É uma região entre São Paulo e Campinas, é uma região que a gente chama de é conurbada, né? As áreas urbanas, as sedes urbanas emendaram entre si e isso foi inclusive pela própria ferrovia, né? Desde o século de... Da década de mil oitocentos e sessenta, quando a ferrovia Santos-Jundiaí foi implantada e depois a Companhia Paulista até aqui em Campinas, essas ferrovias influenciaram sobremaneira a urbanização dessa região. Então, nós temos cidades que se desenvolveram na verdade no entorno das estações, né? Fomentou as atividades econômicas, passamos pelo ciclo do café, depois o ciclo industrial, e as cidades se desenvolveram é muito também influenciadas por essas, por essa infraestrutura é que foi implantada é no passado, e o reflexo disso a gente vê hoje inclusive no perfil de ocupação do solo aqui na região.

Então, nós temos uma área muito urbanizada, atravessada por esse corredor ferroviário, áreas entre as manchas urbanas, né? De pastagens, chácaras, áreas urbanas, como nós chamamos, mas há um predomínio de áreas densamente urbanizadas, né? Ao longo do empreendimento, com diferentes perfis socioeconômicos, diferentes padrões de ocupação do solo. Muitas áreas concentradas com usos residenciais, mas também áreas industriais muito relevantes ao longo do traçado do empreendimento, entre Campinas, Valinhos e Várzea Paulista, por exemplo. Jundiaí é uma cidade com atividades industriais relevantes, que foram mapeadas, né? Do ponto de vista social, como eu havia colocado, diferentes padrões de ocupação e há áreas de ocupação irregular, né? Bairros irregulares existentes em alguns municípios ao longo do traçado. O traçado ferroviário atravessa essas áreas e as ocupações irregulares dentro da faixa de domínio. Há uma população relevante que habita áreas dentro da faixa de domínio, refletindo um problema social que nós temos no nosso país, que é a questão da moradia. Isso ocorre não só aqui nessa ferrovia, ocorre em outras ferrovias pelo Brasil, mas também até mesmo em rodovias. Então, é um aspecto que foi objeto de atenção da equipe, foi objeto de um levantamento também detalhado, buscando mapear e identificar essas áreas que serão potencialmente afetadas. A definição exata dessas áreas afetadas, elas ainda são objeto de um detalhamento do projeto, porque o nível do projeto como está agora é um projeto básico, conceitual, que serve de referência para avaliação da viabilidade do empreendimento. O projeto executivo será detalhado, tem uma atividade, um programa previsto inclusive para isso, e ele pode reduzir os impactos ambientais e sociais do empreendimento.

Do ponto de vista também do patrimônio histórico, outro aspecto importante, né? A ferrovia implantada é a partir dos anos mil oitocentos e sessenta, um conjunto

de estações é importante e foi avaliado também, mapeado, identificado os bens que são tombados dentro da área de influência do empreendimento e da área diretamente afetada. O que vai ser objeto, inclusive, de consulta aos órgãos de proteção do patrimônio. Temos também áreas protegidas, unidades de conservação, predominantemente áreas de proteção ambiental, mas também unidades de proteção integral, como parques estaduais, situados na região do empreendimento que não são afetados pelo empreendimento, mas estão próximos. Temos também uma terra indígena situada lá na zona norte de São Paulo, a terra indígena Jaraguá. Esse é um contexto geral do projeto do diagnóstico ambiental. Feito o diagnóstico ambiental, nós passamos à avaliação ambiental propriamente dita, que envolve a identificação dos impactos ambientais e dos programas, né? Então, o EIA, ele busca identificar todos os impactos potenciais que podem ocorrer, esses impactos podem ser relativos à fase de planejamento do empreendimento, à fase de obras e à fase de operação. Eles podem ser positivos ou negativos, temporários ou permanentes, reversíveis, podem ter alta ou baixa intensidade, alta ou baixa magnitude e podem ocorrer tanto no físico, no meio biótico e no socioeconômico. A função do estudo é identificar esses impactos. Isso foi feito pela equipe e foram identificados cinquenta e dois impactos potenciais, impactos que podem ocorrer com a implantação e operação do empreendimento. E estão distribuídos aí dentro do meio físico, socioeconômico e para controlar, prevenir e esses impactos, fazer com que eles não ocorram ou se eles ocorram com a menor intensidade possível, nós desenhamos um conjunto de vinte e nove programas ambientais, que são as medidas que serão executadas para a implantação do empreendimento. Aqui está uma ideia geral de onde estão concentrados esses impactos. Basicamente, aqui nós estamos vendo a configuração atual da ferrovia, do corredor ferroviário, principalmente aqui no trecho de Jundiaí a São Paulo.

Nós temos duas vias, uma terraplanagem com corte e aterro já executada, e o projeto vai alargar essa terraplanagem, vai fazer mais corte, mais aterro na lateral para comportar tanto a linha sete, que tem que ser remanejada e colocada na lateral, o TIC vai passar no meio, e do outro lado vai estar a via de carga da MRS da Segregação Noroeste. Isso é típico de obra linear, de obra de infraestrutura que envolve terraplanagem de sistemas de transporte. Então, são obras que geram impactos dentro do meio físico muito relevantes, mas temporários; são impactos muito concentrados e relacionados à questão da geração de processos erosivos, alteração da qualidade da água superficial pela matéria terrosa que pode chegar nesses cursos d'água e o assoreamento dos corpos d'água.

Em todo caso, são impactos muito previsíveis e passíveis de prevenção e controle durante a execução das obras, como por exemplo, por meio do programa de adequação do projeto que vai reduzir a intensidade da movimentação de terra, o controle ambiental das obras e a supervisão ambiental das obras que a fiscalização empreendedora tem que fazer sobre as construtoras. As construtoras são as responsáveis pelos processos executivos, caberá a elas também o controle e também os programas de monitoramento de

processos erosivos, qualidade da água, etc. Aqui estão exemplos do tipo de controle que podem ser feitos, né? Nós temos vários exemplos praticados aqui no Estado de São Paulo de controle de erosão em obras que envolvem intensa movimentação de terra. Aqui nós não estamos trabalhando com o conceito de intensa movimentação de terra, mas há movimentações de terra importantes, né? Com escavações de novos taludes e aterro, principalmente nas áreas com relevo mais acidentado.

Temos também os impactos identificados sobre a flora e sobre a fauna, são impactos na biodiversidade, são impactos também importantes, mas aqui, no nosso caso, uma vez que nós estamos justamente atravessando, né? Fazendo as obras dentro de uma área já impactada pela construção da ferrovia, do corredor ferroviário. Atual é um impacto considerando a região toda de baixa magnitude, tendo em vista o percentual quantitativo de áreas que serão afetadas. Nós estamos falando mais ou menos dentro da ADA de setenta e oito hectares dos dois lados da ferrovia com áreas de vegetação em estágios pioneiros de regeneração. Não estamos falando de florestas. Então, são áreas já modificadas pelo homem. E em todo caso, são impactos tanto a Flora quanto a Fauna são passíveis de compensação ambiental, são impactos permanentes, mas passíveis de compensação, e nós temos dois tipos de compensação que são previstos na legislação e estão inclusive descritos no estudo de impacto ambiental; um é a compensação financeira que envolve a aplicação de recursos financeiros depositados pelos empreendedores para aplicação em unidades de conservação, especialmente em unidades de conservação de proteção integral, e também a compensação pela supressão vegetal.

Aí temos os impactos da fauna que envolvem basicamente o risco de afugentamento das espécies durante a execução das obras, mas também com uma série de medidas que poderão/devem ser implantadas, executadas para reduzir a intensidade desses impactos, como por exemplo, o salvamento de animais durante as atividades de remoção da vegetação, passagens de fauna, aproveitando e adequando o sistema de drenagem para passagem desses animais.

E no meio socioeconômico, temos um conjunto amplo de impactos positivos que envolvem sobretudo o desenvolvimento econômico, geração de empregos. Estão previstos mais de dez mil empregos durante as obras, durante o pico das obras. Mas temos também impactos adversos, como a questão da afetação de propriedades privadas que deverão ser desapropriadas e a afetação de moradias, de pessoas que residem dentro da área diretamente afetada. Além disso, um impacto fundamental é o fim do compartilhamento de vias entre o transporte da MRS e da CPTM, do ponto de vista da afetação da população e da desapropriação. Nós temos dois programas muito importantes também que vão pautar a condução dos processos de desapropriação, sempre visando o acordo prévio, o entendimento entre os empreendedores e os proprietários, o pagamento do valor justo, o pagamento dessas indenizações, feito em dinheiro, dentro do valor de mercado. Não é admitido o pagamento com precatórios, coisas do tipo. Então, o pagamento é sempre feito à vista e em dinheiro. Se não

houver acordo entre as partes, aí sim se abre, dá início a uma ação desapropriatória em que o valor será definido pelo poder judiciário. Em todo caso, tudo isso será antes de começar a obra, será objeto de um cadastramento, de um levantamento fundiário para justamente cadastrar as propriedades afetadas e caracterizar o perfil socioeconômico das famílias para justamente identificar o grau de vulnerabilidade e o potencial enquadramento dessas pessoas, dessas famílias em projetos de reassentamento.

Finalizando a ideia geral desses programas, são ao todo vinte e nove programas distribuídos dentro da fase de obra e da fase de operação, envolvendo todos os impactos. Não há impacto ambiental e social identificado que não tenha um programa ou uma medida associada para prevenir e fazer com que esse impacto ocorra com a menor intensidade possível. Concluindo, na verdade, são impactos que podem ser prevenidos, mitigados, monitorados ou compensados. Esses programas serão detalhados na fase seguinte do licenciamento ambiental, quanto do requerimento da licença de instalação.

Dito isto, a avaliação é que todos os impactos identificados são típicos de obras, são áreas afetadas, e essas áreas afetadas elas basicamente são muito alteradas pela urbanização ou pela própria implantação da ferrovia. São impactos que podem ser monitorados, prevenidos, como eu havia colocado, e outros programas poderão ser também sugeridos aqui, recolhidos como sugestões da audiência pública e propostos também pela CETESB. E dito isso, a avaliação é que o empreendimento pode ser implantado, é viável do ponto de vista socioambiental. Essa é a conclusão, desculpe pelo tempo que ultrapassei, mas fico à disposição, junto com a equipe dos empreendedores, para responder às perguntas e fazer todos os esclarecimentos da população. Obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Muito obrigada, senhor Marlon. Informo agora que foram encerradas as inscrições e vamos partir agora para a segunda parte da participação do plenário. Chamo agora para a tribuna um inscrito, representante do Ministério Público, o doutor Rodrigo Sanchez Garcia. Boa tarde, doutor Rodrigo. Seja bem-vindo.

- Rodrigo Sanchez Garcia:

Boa tarde a todos, queria cumprimentar a mesa aí na pessoa do Rodrigo, representante da CETESB. E eu vou fazer breves considerações porque eu acho que os maiores detalhamentos que nós precisamos vão vir a partir do licenciamento e do projeto executivo. Eu queria chamar atenção porque o volume previsto, né? O volume previsto de transporte, ele vai aumentar pelo trem intermunicipal pelo TIM, Intercidades. Está previsto entre cinquenta e sessenta viagens diárias. Na linha sete estão previstas de cento e sessenta a duzentas viagens na parte de carga, cerca de vinte passagens de trens de carga por dia. E no TIC, de cinquenta a sessenta viagens. Hoje a linha é compartilhada, né? Então, o volume, né, está previsto passagens de trens, aproximadamente a cada quinze minutos. O que vai aumentar em muito o risco, principalmente aí, de atropelamento, sejam de pessoas, sejam de fauna. Então, esse detalhamento

vai ter que vir aí junto no estudo, no projeto executivo, mais detalhadamente para nós podermos identificar quais as passagens de fauna.

Eu queria chamar atenção também porque esse incremento de volume de pastagem, de carga, né, ele vai gerar um risco, principalmente, em dois pontos de captação, Jundiaí e Vinhedo. E é preciso, acho que a CETESB deve estabelecer como compensação para esses municípios a possibilidade de aumento do sistema de resiliência do sistema de abastecimento público, né? Esses municípios têm demandas para construção de novos reservatórios e é necessário que em caso de um risco de acidente com cargas perigosas, o município consiga ter a resiliência suficiente para que o sistema volte a operar. Então eu coloco para a CETESB como uma demanda a necessidade de avaliação de quais são as demandas existentes nos planos municipais de saneamento básico dos municípios, principalmente de Vinhedo e de Jundiaí, para estabelecer uma possível compensação no aumento do volume de água reservada para esses municípios, porque eles precisam ter uma segurança maior a partir do momento em que esse aumento de cargas vier.

Nós não conseguimos identificar pelo EIA/RIMA se vão ser suprimidos cerca de trinta e dois hectares em APPs, né? A ausência de shapes, para a gente poder manipular essas imagens impede que a gente verifique isso, mas já é uma demanda da Fundação Florestal para que essas compensações ocorram principalmente muito próximo à área de influência direta do empreendimento, né? E o quarto ponto que queria chamar atenção é que no caderno de interferências de políticas públicas não está inserido a interferência do projeto do programa Reconecta, que é um programa da região metropolitana de Campinas para conectividade de fauna e ele inclusive é um caderno do PDUI, o EIA ele toca no PDUI, mas especificamente ele não analisa, né? Então é preciso buscar com a equipe aí da Prefeitura de Campinas que tem esse material buscar os dados necessários das áreas de interferência do reconecta. Ele vai até Vinhedo, Louveira para frente, ele não está abrangido para que nós possamos fazer a sobreposição e identificar as medidas mitigatórias necessárias para esse trecho, tá?

Inicialmente eram essas as colocações que eu tinha e nós vamos ter que aguardar depois algumas informações do projeto executivo para uma análise detalhada, né? Tá? Muito obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Muito obrigada doutor Rodrigo, na sequência nós vamos chamar representante da entidade da sociedade civil, senhor Sérgio Feijão Filho, por favor senhor Sérgio da Associação de Preservação de Tradições Ferroviárias. Muito boa tarde, cinco minutos para sua manifestação, obrigada.

- Sérgio Feijão Filho representante da Associação de Preservação das Tradições Ferroviárias:

Senhoras e senhores, boa noite, represento nesse ato Selma Feijão diretora presidente da Associação de Preservação das Tradições Ferroviárias, o CIP. O

passageiro expresso e parador entre a capital e Campinas representa a antiga e importante aspiração. Contudo, vindo com o atraso de mais de três aproveitando o incrível potencial que a Estrada de Ferro oferece, essa associação em conjunto com a sua irmã, associação de preservação da memória ferroviária, apoia estabelecimento, considerando um destaque a importância da segregação de linhas para o movimento de cargas entre a capital e Campinas.

Em retrospecto, a linha dupla da Modelar Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi considerada padrão internacional e, desde a sua construção via singela, seu projeto cultural de duplicação foi inaugurado em mil novecentos e dezesseis. O planejamento da Paulista previa significativos melhoramentos na linha dupla, com variante entre Campinas, entre Valinhos e Campinas, além de nova diretriz entre Campinas e São Carlos, duplicada, eletrificada e dotada de bloqueio automático com velocidade máxima de 150km (cento e cinquenta quilômetros horários). Infelizmente, por conta da falta de visão governamental, empréstimos não foram autorizados para a sua execução, que já em tempos estatais foi realizado parcialmente.

O trem expresso poderia ter acontecido entre São Paulo e Campinas a pelo menos três décadas, mas a ausência de planejamento de longo prazo adiou esse cometimento sempre tão esperado, dentro do atual escopo de adaptação da linha de Jundiaí Campinas às suas novas atribuições. Ah pois é. Esta associação propõe que um trabalho de acompanhamento preservacionista e arqueológico aconteça resgatando os laços de um passado memorável. Observando-se sempre o bom senso e o interesse público.

A linha de Jundiaí Campinas possui importância histórica, representa o início do ferroviário genuinamente paulista, executado por uma companhia paulista em seu pioneirismo foi a primeira, segundo as palavras de seu fundador, o conselheiro Saldanha Marinho ser incorporada com capitais totalmente privados e nacionais subscritos em lista aberta e popular. Outro ponto a ser destacado é o aproveitamento das obras de arte do trecho que eventualmente por sofra, puxamento de curvas ou ampliação de raio. Principalmente na proteção da histórica tombada em cônica estação de Campinas. O Jaguari deve ser destinado ao serviço rápido edificando-se na continuação da linha dupla e adiante da rodoviária, nova estação dedicada ao serviço parador econômico. Obrigado pela atenção.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Obrigada senhor Sérgio. Na sequência o senhor **Arioaldo Bonini Baptista, diretor vice-presidente do Sindicato das Ferroviárias Paulista de Campinas**. Obrigada cinco minutos, sua manifestação.

- Arioaldo Bonini Bapetista:

Boa noite a todos. Para nós é uma alegria e uma honra estarmos presentes nesta audiência pública. E estamos representando a Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários. E motivo de orgulho porque estamos vendo acontecer o nosso sonho. Eu quero dizer a vocês e aqui tem gente que esteve

conosco no ano de 2012 (dois mil e doze). Sindicato, nós junto com parte da Organização Sindical e Empresarial de Campinas, lançamos a campanha CPTM Campinas, exatamente com a intenção de trazer o trem da CPTM da cidade de Jundiaí para Campinas. Atendendo Louveira, Vinhedo, Valinhos e Campinas.

Então, hoje nós vemos o nascimento, se desculpa, o sonho se tornando realidade, né? Lutamos aqui em Campinas, fizemos abaixo assinado, né? Tivemos apoio de muitos políticos vereadores, deputados e hoje nós estamos vendo acontecer. É lamentável a falta dos nossos governantes não terem objetivo no transporte ferroviário, não é melhor do que nenhum outro tipo de transporte, mas é essencial, é econômico, é seguro, é barato. Então agora nós vemos que tudo tem uma finalidade política, enfim estão dando o valor que a ferrovia merece. É um transporte, repito, rápido, seguro e barato. Tá? Então, não só nessa região, né? Se for feita uma pesquisa, como nós tivemos na CPTM e nos atenderam e fizeram pesquisa de origem e destino e ficou comprovado que o povo quer o transporte ferroviário. Né? Você pega aqui a nossa região, Campinas, Sumaré, dá nojo andar nessas estradas, não tem um Governador que enxerga isso. Será que é só a população? Por que que o Governador não se interessa? Os anteriores, esse até que enfim tá enxergando? Porque anda com batedores circulando, fechando o trânsito, assim é fácil, qualquer um anda. Então, nós ficamos felizes, nós, ferroviários, de que estão começando a dar o devido valor para o transporte ferroviário.

Então, conte conosco, todos os sindicatos ferroviários do Brasil apoiam essa iniciativa e todas as outras que forem para o desenvolvimento da ferrovia. Parabéns pelo trabalho, estamos aprendendo muito com essa audiência e torcemos para que dê tudo certo.

Obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Muito obrigado, senhor Ariovaldo. Vamos partir agora para o próximo segmento com a manifestação das pessoas físicas, a qual eu chamo a senhora Sandra de Cássia da Silva do Nascimento. Muita boa tarde, senhora Sandra, e na sequência, Cleberson Felix da Silva.

- Sandra de Cássia da Silva do Nascimento:

Boa tarde a todos, eu gostaria de perguntar para o representante onde vai ser o ponto final do embarque e desembarque do trem, que vai ser no centro, na região central. E o que será feito do trecho que liga Campinas até Rio Claro. Eu tenho essa dúvida.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

As respostas serão dadas no final. Obrigada. Muito obrigada. Na sequência, novamente chamo Cleberson Felix da Silva. Na sequência, Miriam Elizabeth Anastácio. Seguindo, senhor Maicon Douglas da Silva Gonzaga. Quando o senhor Maicon se dirige, informo que o próximo inscrito é o senhor Valmir da Silva Santos. Muito boa tarde, senhor Maicon, três minutos, por gentileza.

- Maicon Douglas da Silva Gonzaga:

Boa tarde a todos. Eu quero perguntar ao representante da empresa, TIC Eixo Norte, o que será feito das pessoas que moram na rede metropolitana onde vai ter impacto direto sobre a ferrovia. Eu sou da região metropolitana de Vinhedo e estou aqui representando vinte famílias que moram lá. E a gente quer saber o que vai acontecer com a gente. Qual vai ser o impacto direto e indireto e quanto tempo vai levar e o que vão fazer com a gente nessa região. Obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Obrigada na sequência, senhor Valmir, por gentileza, se dirige à tribuna O próximo inscrito é o senhor Gustavo Rocha da Silva. Boa tarde, senhor, Valmir.

- Valmir da Silva Santos:

Boa tarde. Meu nome é Valmir, sou da Unidade Popular. A gente tem uma questão com esse projeto que ele começa tratando sobre o trem, porém o trem fará o uso junto da Estação Cultura, a Estação Cultura é um ambiente de uso cultural aqui da cidade e os artistas e trabalhadores dessa estação que fará parte com o trem não sabem o que vai acontecer com esses que estão lá porque existe um processo desde 2021 (dois mil e vinte e um) se tenta obter uma informação e não se consegue informação e eu imagino que o consórcio do trem tem informações sobre o que vai acontecer com a estação cultura sobre como que o cidadão isso sobre o uso e ocupação de já faz uso lá na região. Lembrando que o prédio é um prédio antigo e o prédio histórico da cidade e que está em bom estado de conservação. Então a privatização até é questionável nesse sentido.

Eu tenho uma segunda questão que é a especulação imobiliária que vai rolar na cidade, o trem não em si não é o responsável pela especulação, mas é um processo que vai acontecer, porque aumenta o preço das moradias em volta da estação, dos aluguéis de quem trabalha, então tem camelô que trabalha ali perto da Estação Cultura que será afetado e que também não tem informações sobre como se dará a situação no futuro e no futuro próximo mesmo.

Também tem uma questão que se falou aqui sobre o estudo do EIA/RIMA que é sobre o atropelamento de animais. Isso já não pode mais ser aceitável. A gente já não está mais em mil novecentos e doze. Então não pode ser mais aceitável ter atropelamento de animais na ferrovia. Tem que ser pensado dentro do estudo de impacto sobre como não acontecer mais esse atropelamento de animais e também de pessoas em trechos urbanos.

Tem uma quarta questão que é falaram sobre a linha passar perto de uma represa em Vinhedo. Elas represas de Valinhos e Vinhedo hoje já sofrem muito com o assoreamento. Já é uma questão atual hoje que já está causando falta de água nessas duas cidades. Então a empresa tem que pensar muito bem sobre essa questão do assoreamento na hora de fazer a movimentação de terra, porque senão vai dar problema, vai dar conflito entre os municípios e a empresa e o consórcio.

Então, a gente tem que pensar um pouco e trabalhar em conjunto com a sociedade aqui na cidade e ter o máximo de transparência possível. É isso aí, encerro minha fala.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Muito obrigada, senhor Valmir. Por gentileza, senhor Gustavo Rocha, se dirige à tribuna. E na sequência, senhora Gisele Costa Silva. Obrigada, Gustavo.

- Gustavo Rocha:

Boa tarde a todos. Sou advogado formado na PUC de Campinas, resido na cidade de Hortolândia, aqui próximo. Eu registrei alguns pontos que são necessários, né? De serem pensados a respeito do projeto. Primeiro é que ele é de absoluta extrema necessidade para a região e para o Brasil, já que se trata da maior região do Brasil e da maior concentração de pessoas que existe no hemisfério sul do planeta, basicamente. Então, não tem tanta gente concentrada no hemisfério sul do mundo, tanto quanto na região de São Paulo e nas regiões subsequentes próximas.

Gostaria de saber quais seriam as empresas interessadas no projeto até então, porque não foi especificado até agora nessa apresentação, quais são as empresas que estão fomentando a exploração desse serviço. Eu já tinha acompanhado, há tempos atrás, que havia empresas da Espanha, da China e também da Inglaterra que estavam interessadas no projeto, mas até então na apresentação não se tem a informação de quais empresas seriam interessadas e, já que é um projeto que vai ser tocado pela iniciativa privada junto com a parceria com o poder público, eu creio que seja necessário a gente saber qual é a empresa interessada nesse projeto.

Outra questão que eu acredito que seja importante é se já existe um cronograma para que os projetos de Santos, São José dos Campos e Sorocaba sejam implementados. Estamos discutindo o projeto de Campinas, mas também há o projeto de trens para outras regiões metropolitanas dentro do nosso estado. Regiões importantíssimas, como eu reafirmo, a maior concentração de população de todo o hemisfério sul do planeta. Então, podemos dizer que é o maior gargalo que se tem de transporte praticamente no mundo.

Eu já tive a oportunidade de pegar trem entre a Inglaterra e a França, já tive oportunidade de pegar trem entre Munique e Berlim, também já peguei trem na Itália, na Espanha, e também foi entregue o trem entre Orlando e Miami nos Estados Unidos e até lá nos Estados Unidos onde a rodovia é predominante na cultura do país, houve o projeto e houve a implementação do projeto, mesmo que tardio, da ferrovia entre Miami e Orlando. Mesmo que Miami e Orlando tenham grandes rodovias que liguem uma à outra, eles viram que não é somente a rodovia que atende a sociedade.

Então, falando de Miami, Orlando, que tem muito menos gente do que São Paulo, Campinas, eles se deram conta dessa necessidade. Em toda a aglomeração urbana que se preze de uma sociedade minimamente avançada,

que se pode ter como noção, né? No mundo, existe a malha ferroviária bem estruturada; a China hoje tem projetos para conectar o país inteiro à malha ferroviária porque se dá conta de que só a malha rodoviária não é suficiente. E nem se fale, né? Como as ferrovias na Europa funcionam muito bem.

Onde existe muita gente, precisa ter mais de um modelo de transporte que atenda a população e que se converse e que se integre. Eu também acredito, só para finalizar, que a reativação das ferrovias seja uma forma de revitalizar também todos os lugares onde há passagem dessa ferrovia porque hoje muitas das estações e dos locais onde se passa a ferrovia são sucateados, foram escanteados e abandonados pelo poder público e não se pode imaginar numa sociedade civil organizada o sucateamento de tantas áreas públicas de interesse relevantíssimo para a população.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Eh, agradeço, senhor Gustavo.

- Gustavo Rocha:

Muito obrigado a todos.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Obrigada. Na sequência, senhora Gisele Costa Silva. Próximo inscrito, senhor Pedro Leonardo Berlone. Confirmando, senhora Gisele, se encontra em plenário? Senhor Pedro? Bom, vamos passar para o próximo segmento. Pedro Leonardo Berlone? Na sequência, o senhor Pedro, vai o senhor Ronald Tanimoto. Boa tarde, Pedro.

- Pedro Leonardo Berlone:

Oi, boa tarde. Eh, eu queria perguntar aqui para casa, como que a cidade de Campinas vai detalhar mais sobre a gestão dos recursos naturais e dos resíduos sólidos aqui da cidade. Dentro da região metropolitana de Campinas, a gente tem cerca de três milhões de habitantes. Eles se concentram, aliás, as grandes atividades são concentradas aqui na cidade de Campinas. Os demais municípios ao longo do transporte intermunicipal apresentaram um projeto de melhoria relacionado a habitações, transporte de acessos, melhorias no sistema de drenagem e melhorias urbanísticas.

Já o município de Campinas apenas apresentou o processo de duplicação do viaduto da avenida Ângelo Simões. A minha questão é, daqui aproximadamente sete anos o projeto tem que tá com o projeto, na verdade, tem que virar realidade, e só no último ano a gente viu o caos que foi causado pelas obras nas vias públicas aqui de Campinas, o quanto a aglomeração urbana no centro tem prejudicado todas as pessoas, eu trabalhei de Uber e era impossível chegar no centro de Campinas agora, nas vendas de final de ano. E assim, o questionamento que eu gostaria de fazer principalmente é, ao longo desses sete anos, aproximadamente, a cidade de Campinas vai concentrar todos os projetos

para adaptar a chegada do TIC. Tem alguma coisa que já está sendo vista, tem alguma correlação que a cidade de Campinas está se preparando ou simplesmente vai ser um imprevisto nos próximos sete anos. Obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Obrigada na sequência, senhor Ronald Tanimoto, por favor. Após a fala do senhor Ronald, vamos passar para o próximo segmento chamando o senhor Heloís Alves de Matos. Boa tarde, senhor, Ronald.

- Ronald Tanimoto:

Boa tarde, boa tarde a todos, cumprimento a mesa e manifesto uma satisfação de ver um auditório bem com a presença boa, as pessoas interessadas no nosso trem intercity e celebrar, principalmente, que agora temos juízo, né? Não tivemos juízo no bom sentido no passado, queríamos um trem de alta velocidade, trezentos, trezentos, quatrocentos quilômetros, aí todas as cidades queriam parar uma parada, lembrando que o trem não pega velocidade se não tiver um percurso, um limite, não nunca seria um trem de alta velocidade, caríssimos, sendo que poderíamos um trem numa velocidade média, como hoje estamos aqui discutindo, nesse sentido estamos junto e estamos de parabéns, né? Estamos querendo o mesmo para a cidade.

E, eu queria deixar uma sugestão na elaboração do EIA/RIMA. Meu nome é Ronald Tanimoto, sou arquiteto e urbanista. Uma sugestão que eu sei que na fase inicial, os colegas estão aqui na elaboração, sempre se faz uma análise muito recortada dos impactos, da vegetação, da flora. Eu gostaria que... Ainda dá tempo, né, Lopes? Se vocês tivessem um, pudessem implementar uma leitura da paisagem em todo o percurso do trecho, elegendo unidades de paisagismo mesmo. O que eu estou querendo dizer com isso? É você conseguir elencar contradições, potencialidades ao longo do percurso. Foi dito aqui numa maneira, mas é solto, eu queria que colocasse de uma forma, uma leitura paisagística arquitetônica de todo... há? Isso acho que pode dar um valor muito bom até pra futuras intervenções. E ao mesmo tempo, se possível deixar a sugestão por envolver uma área muito querida para o povo paulista, histórica, emocionalmente, para o progresso da cidade. Que fosse ele que fizesse essa proposta fosse feita uma proposta, se possível, vindo da equipe que está analisando, como forma de garantir o futuro, a qualidade de vida futura, a qualidade do que foi instalado futuramente, uma faixa de proteção ao longo de todo o percurso sob análise de um conselho de patrimônio histórico paisagismo do estado de São Paulo, tá?

Isso, acho que reforço, a gente estará sempre presente lá em todas as futuras intervenções que já serão custosas e grandiosas para o nosso estado. O que eu estou querendo dizer e também retomando aqui o primeiro ponto em elencar unidades de paisagem é tornar a minha viagem, eu, motorista de carro, largar aquele meu carro, ir para São Paulo de trem, que esse é o desafio, esse é o metrô, deixar a pessoa em casa e entrar no metrô, mas o metrô não tem passagem nenhuma, só tem um buraco, nós temos uma oportunidade única,

o

estado de São Paulo forte, trabalhar a nossa paisagem em todo o percurso, eu dentro do trem. É um desafio, obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Obrigada senhor Ronald, próximo inscrito Senhor David Luiz Bonifácio de Souza. Desculpa senhor Heloís Alves de Matos, Sindicato dos Trabalhadores, empresas Ferroviárias de São Paulo. Vamos para o próximo? Seu David Luiz do Sindicato dos Trabalhadores de Empresas Ferroviárias. Vão passar para o próximo segmento, representante, representante dos órgãos públicos, a senhora Valquíria Sonati, Gabinete do vice-prefeito. Na sequência, senhor Lucas Vinícius Malafaia, assessor da vereadora Paola Miguel. Boa tarde, senhora, Valquíria.

- Fabíola Rodrigues:

Boa tarde, na verdade eu sou a Fabíola, a Valquíria me cedeu a palavra, então aqui vou fazer uso do tempo dela.

Eh, eu tenho algumas observações pontuais e algumas observações mais gerais. Eh, começando pelas observações pontuais, eu queria destacar que na página cento e quarenta do estudo aparece em relação a Campinas, a construção de uma plataforma com passagem inferior até a estação existente. Eh, salvo engano, essa referência não constava do edital, né? Até porque há um projeto de restauro, de requalificação arquitetônica da estação, que prevê na verdade a reativação do túnel de pedestres, então não seria o caso, né? Dessa passagem e sim de um mezanino, acho importante verificar isso. E uma outra referência que me surpreendeu foi a previsão da construção de subestação de dois mil e cem metros quadrados em Campinas. Isso também não havia referência no edital, não tínhamos notícias disso.

Passando para as observações mais gerais em relação ao patrimônio, eu estou aqui com o representante da Secretaria de Cultura e do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas, dizer que no Pátio Ferroviário a gente tem quarenta e seis edificações tombadas e algumas dessas edificações tombadas, elas estão na área diretamente afetada e outras na área de influência direta do empreendimento. Então é muito importante e eu senti falta disso, eh, no estudo de impacto ambiental noticiar esse impacto da operação ferroviária, da reativação da operação ferroviária do trem de passageiros sobre o patrimônio cultural e aqui considerando tanto as edificações tombadas, esse patrimônio edificado que sofre sim os impactos de uma intensificação da operação e merece um tratamento e um cuidado pra preservação desse patrimônio que afinal de contas é justamente um patrimônio ferroviário e industrial que noticia o processo de transformação e até de conversão capital cafeeiro, pro capital industrial em Campinas e também é importantíssimo considerar o uso cultural da estação, que é um dos mais importantes, não mais icônico, né? Desses edifícios dentro do pátio ferroviário, tão considerar a sua dimensão edificada quando se considera os impactos do patrimônio e também os impactos em relação ao uso. Pensar as estratégias de compatibilização dos usos dessa operação ferroviária com os atuais usos da estação que hoje é justamente conhecida por Estação Cultura,

pelo seu uso cultural é absolutamente fundamental e nós sentimos falta dessa referência no Estudo Impacto Ambiental. Obrigada.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Senhora Fabíola, obrigada. Por gentileza, a senhora poderia só completar o seu nome para que a gente possa efetuar o registro? Fabíola Rodrigues. Obrigada. Próximo, senhor Lucas Vinicius Malafaia.

- Lucas Vinicius Malafaia, assessor da vereadora Paula Miguel:

Olá, boa tarde a todos, todas e todes, meu nome é Lucas Malafaia. Eu sou assessor da vereadora Paula Miguel, e a gente tem só algumas questões a respeito do da Estação Cultura. A própria Fabíola já fez esse levantamento, eu acredito que eu queria só uma explicação melhor na figura, eu até que é o número da figura, na figura seis ponto dois pontos nove ponto vinte e um ponto B, né? Onde explica como que vai ficar a proposta conceitual da estação de Campinas e também a outra figura, a figura seis ponto dois pontos nove ponto vinte e um ponto E. Nessa figura, inclusive, mostra que parte da Estação Cultura vai ser atingida, né? Vai ter que ser transformada. É o foi justamente o que a Val queria falar. Então a gente queria saber como que vai ter essa mudança, como que isso vai impactar a cultura em Campinas e também como que isso vai tá integrado à legislação de Campinas, né?

Os estudos de impacto de vizinhança, eu acho que eu senti um pouco de falta também de explicação a respeito do viário para daquela região, né? Nós temos vias que se estreitam e a gente sabe que a gente vai ter um fluxo de transporte muito grande ali. E parte do que eu falei foi parte do que até o nosso militante da OP falou, a Fabíola falou, mas é só pra reforçar essas questões e pra que nessas fique bem detalhado do que vai ser impactado, se o outro lado onde fica a sala dos torninhos, aonde fica a onde vai ser provavelmente a casa do hip-hop, se vai ser impactado, como vai ser impactado, se o estacionamento que vai ficar ali vai continuar ali e as pessoas vão ter acesso a ele. Então, todas essas questões são muito importantes, especialmente para a cultura de Campinas. Basicamente é isso, muito obrigado a todos.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Muito obrigada, senhor Lucas. Na sequência, passando para o próximo segmento, membros do conselho de meio ambiente, cinco minutos senhora Tereza Penteado do movimento resgate Cambuí. E na sequência chamaremos o segmento dos parlamentares. Boa tarde, senhora Tereza.

- Tereza Penteado:

Xô baixar que eu sou baixinha. Boa tarde, boa tarde. E na realidade eu estou com uma dúvida e aí eu queria saber se vocês podem responder agora, porque aí eu continuo falando ou não. Eu penso que tudo isso que o senhor Lucas falou seria o ETM feito pela cidade. E então eu queria saber se teve esse ETM porque nós estamos no CONDEMA, eu não lembro de ter passado por lá e queria saber como é que vai ser essa parte da cidade se manifestar nessas questões

ambientais que são as que vão dentro do ETM e eu estou perguntando tudo isso principalmente porque a gente já teve aqui em Campinas uma audiência do CONSEMA na época já faz um tempo da GLEBA A2 ali, em Barão Geraldo, teve uma audiência nós temos tudo isso gravado tá no nosso blogue no YouTube enfim e essa GLEBA não era cadastrada e nem tinha ETM, entendeu? E foi feito audiência pública. Então, não é uma coisa que não aconteça ou que a CETESB cumpra sempre com a obrigação. É isso, Obrigada.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Obrigada, senhora Tereza. Vamos passar para o próximo. Manifestação dos parlamentares, eu chamo o senhor Cecílio Santos, vereador da Câmara Municipal de Campinas.

- Tereza Penteado:

A resposta você pode...?

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Vou passar então para concluir aqui a resposta para a senhora Teresa, conselheiro do conselho. Só um instante, senhor.

- Rogerio Menezes, conselheiro do CONSEMA, representante ANAMA:

Sim. O ETM número 034/2023-II (zero trinta e quatro barra dois mil e vinte e três), traço dois romanos, data de exposição quatro do doze de dois mil e vinte e três, validade quatro do doze de dois mil e vinte e cinco. Obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Vamos prosseguir, por favor senhor, senhor Célio Santos por gentileza se dirija a tribuna para dar seguimento as manifestações. Muito obrigada senhor Célio Santos.

- Cecílio Santos:

Cecílio, é Cecílio. Boa tarde, boa noite, né? A todos, cumprimentar...

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Por gentileza eu peço respeito ao próximo inscrito que se encontra na tribuna, assim como todos manifestaram o respeito em sua fala. Obrigada.

- Cecílio Santos:

Boa noite a todos. Secretário Rogério, os representantes da Cetesb, senhoras e senhores. Quero dizer que este projeto ele é extremamente importante para a região metropolitana de Campinas, independente das iniciativas, mas é importante o esforço conjunto das três esferas de governo para que de fato esse projeto se concretize.

As minhas considerações em relação ao número de famílias afetadas, né? Se tem esse detalhamento e se não tem, é possível disponibilizar de modo que a gente possa entender em toda a faixa, não é? As famílias que serão afetadas.

Outra questão é em relação à drenagem, nós temos ao longo do percurso da ferrovia, passagem de água que é extremamente significativa e gera um grande problema no município de Campinas se isso está detalhado e será considerado um estudo de impacto ambiental.

Uma outra questão também é sobre a transposição da passagem de pedestre. E tanto inferior quanto passagem superior que é extremamente necessária uma vez que Campinas ela é cortada por rodovias, por ferrovias e que em muitas situações acaba segregando os bairros. Isto não é bom, creio que o desenvolvimento é necessário, mas que integre estas famílias, a população que está ali no entorno. Digo por que eu sofro com a Rodovia dos Bandeirantes, eu moro na região do Campo Grande e é uma reivindicação antigüíssima que infelizmente nós estamos segregados, não temos acesso àquela rodovia, né? E então se isso é possível, está considerado também fazer o detalhamento. Embora o traçado da ferrovia determinado, mas nós temos algumas considerações, por exemplo, aquele eixo que chega de Sumaré, Hortolândia, Americana, ali no trevo da Bosch, havia uma concentração enorme de veículos, é possível pensar algo que possa dar uma atenção a este fluxo.

Outra questão é sobre o patrimônio histórico como já foi mencionado aqui. Nós temos um carinho muito grande e a população de Campinas e das cidades vizinhas usam a Estação Cultura de Campinas, então a gente quer de fato que tenha um detalhamento e uma discussão aprofundada sobre isso com a cidade, é sem dúvida. Eu observei só para terminar que a o trem intercidades ele usa a faixa central da malha ferroviária. Não se seria mais interessante que ele usasse a faixa da direita e da esquerda, visando que o trem de carga não sofra interferências, enfim, eu não sei se eu entendi muito bem como é que é a operação, né, nesse caso. Obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Obrigada senhor Cecílio, na sequência o vereador Carlinhos Camelô. Na sequência, senhor Enoque Leal Moura, vereador. Boa tarde.

- Carlinhos Camelô:

Boa tarde, Roberta, boa tarde a todos, na pessoa do Marcelo da Rumo quero agradecer todos aqui presentes Hortolândia, né? Hortolândia ela vive dois momentos da ferrovia, a ferrovia que às vezes nos atrapalha só que a ferrovia chegou primeiro, né? E a ferrovia que traz o desenvolvimento.

Eu queria deixar duas sugestões aqui, que no projeto seja inserido às famílias que moram em áreas de prevenção próximo à ferrovia para que elas sejam inseridas no programa habitacional do estado. Igual nós fizemos em Hortolândia, ali no Santiago, no Conceição, nós removemos as famílias que estavam ali próximo da linha férrea, o Estado fez a sua, o seu conjunto habitacional e nós

resolvemos o problema crucial que foi o urbanismo e o habitacional. Então eu queria deixar essa sugestão importante.

Outra intervenção que eu achei muito interessante é quanto ao paisagismo. Está correto lá o Ronald. Quando você pega o trem que é muito importante e você melhora ali próximo da área de prevenção, o paisagismo igual foi feito em Hortolândia, ali no Santiago com o São Judas entrada com a Célia e com a Rua nós tínhamos um problema de famílias que moravam próximo da linha, as famílias foram removidas, a empresa autorizou fazer o paisagismo e hoje é uma praça bonita, que vai ser iluminada. Então, queria deixar essa sugestão, agradecer a todos pelo carinho e dizer a todos, invista em Hortolândia, esperamos por vocês lá.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Por favor, na sequência, senhor Enoque Leal. Vereador, senhor Enoque Leal se encontra? Dando seguimento ao inscrito a senhora Silene Maciel, deputada estadual do estado de São Paulo. Corrigindo é co-deputada. Muito boa tarde.

- Silene Maciel:

Boa noite. Saudações a todas e todos, saúdo a mesa em nome da Roberta e de todos que estão a mesa presentes e se apresentaram aqui. Sou Sirlene Maciel, co-deputada da bancada feminista do PSOL na ALESP, e nosso mandato tem muita preocupação, né? Com o que está nesse projeto. Primeiramente, gostaria de dizer que acreditamos que a construção da malha ferroviária é importante para o país. No entanto, temos uma preocupação que vou citar em três pontos que achamos fundamentais e que experiências passadas nos levam a crer que as coisas precisam, né, ser modificadas.

Primeiro, o impacto ambiental, ah, vivemos num momento de aquecimento global e também num país que não respeita o patrimônio histórico, né? Sabemos que vivemos num país onde muito do patrimônio histórico foi deteriorado e é fundamental ter um acompanhamento arqueológico, um acompanhamento ambiental de todo o projeto.

A segunda questão é o problema econômico. As famílias que vivem na região, né? Muitas delas estão ali a vida toda, construíram sua vida. E estamos muito preocupadas, por quê? Porque hoje o governador Tarcísio anunciou um contingenciamento de verbas, o orçamento de todas as secretarias, inclusive da Secretaria de Meio Ambiente, foi reduzido em vinte e dois por cento e sessenta e cinco por cento na verba da habitação. É um contingenciamento. Então, é preocupante para as famílias da área, né? Jogá-las em lugares mais distantes, sem moradia. Precisamos ter uma preocupação humana.

Por último, a questão do próprio transporte em si, a questão da concessão, tá? A CPTM é um patrimônio do estado de São Paulo, e esse patrimônio vem sendo deteriorado. Temos muita preocupação com isso porque já foi privatizada a linha oito e nove. Eu sou de São Paulo, e não precisa ser de São Paulo para saber, é só ligar a televisão que todos a linha privatizada pela concessionária hoje Via

Mobilidade (Linha-9 Esmeralda) que é chamada popularmente de via imobilidade, assim que as pessoas em São Paulo chamam. Por quê? Porque pega fogo, o trem descarrila, que está acontecendo em São Paulo? É o tempo todo, né? Há um projeto de privatização e eu quero dizer o seguinte: o que é direito não pode ser privado, o transporte é um direito. Se temos malha ferroviária e ela vai fazer carregamento, ela vai carregar pessoas, ela tem que ser pública, tem que ser pública e de qualidade. Porque se tem um empresário que quer ganhar dinheiro com o transporte, ele não vai fazer manutenção, é o que vem acontecendo hoje na linha oito e nove. E aí, preocupada com os leilões que já estão marcados para o metrô em São Paulo, os leilões da CPTM e um projeto que já nasce com uma proposta de concessão privada. Nós vamos levar isso para a Assembleia Legislativa de São Paulo, né? Para que o conjunto dos deputados possam, né, isso dentro dessa perspectiva de que a privatização não é boa para a população. O transporte deve ser público, deve ser público com trabalhadores qualificados, que prestam, é concurso público para que possam oferecer um atendimento pleno. Porque os empresários, infelizmente, o que fazem? Querem reduzir custos para lucrar, só que eles estão lucrando num serviço que não tem concorrência, não tem concorrência nenhuma. Então, o que eles vão fazer? Eles vão reduzir o quadro de funcionários, e aí vamos ter problemas de manutenção. Imagina isso num projeto amplo como esse que vai ligar várias cidades, um projeto de privatização, com uma pessoa que vai lucrar com o transporte da população da região de Campinas. Então, temos muita preocupação, colocamos esses encaminhamentos aqui, né? Que somos favoráveis, com essas questões e esse adendo que estou colocando aqui do problema do contingenciamento, que achamos que o governador Tarcísio tem que descongelar o que ele fez hoje, congelamento do orçamento, inclusive congelando vinte e nove por cento da verba do transporte também.

Então, vocês imaginam o dinheiro que vai ter para investir nesse projeto, né? Estamos numa campanha, via Assembleia Legislativa, para que o governador Tarcísio descongele já o orçamento e dê todo o valor pleno às secretarias. Vamos acompanhar e fiscalizar esse projeto hoje aqui do trem Intercidades. Obrigada.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Obrigada, senhora Sirlene. Na sequência, Lorivaldo Messias Oliveira, da frente parlamentar Campinas e Região. A manifestação do senhor Lorival é a última, e na sequência, iremos passar para a terceira parte da audiência pública com as respostas e comentários do empreendedor e consultoria. Obrigado. Boa tarde, senhor, Lorivaldo.

- Lorivaldo Messias Oliveira:

Boa noite. Quero aqui saudar os integrantes da mesa em nome do Rodrigo, promotor Rodrigo Sanches, cumprimentar todas as demais autoridades e, em nome do Ariovaldo, cumprimentar todos os sindicalistas que estão presentes, e alguns que eu vi que se apresentaram deram o nome e não se apresentaram. Eu não sou vereador e estive dezesseis anos vereador na cidade de Valinhos. Fui coordenador da frente parlamentar em defesa do transporte ferroviário de

Campinas a Jundiaí, fizemos uma frente, né? Essa frente foi fundada em dois mil e doze no teatro da Câmara Municipal de Campinas, e nós ficamos aí doze anos batalhando, os ex-governadores infelizmente dando murro em ponta de faca.

Vi vários pronunciamentos, várias colocações aqui, que eram argumentadas por algumas pessoas, eu não sei quem é a empresa, quem são as empresas. Quero cumprimentar meu amigo Marcelo da Rumo, que para mim é uma empresa íntegra que faz todo esse trabalho nesse circuito aí. Acredito que as empresas que irão tomar conta da questão do meio ambiente, de tudo que foi levantado aqui, devem ter grande responsabilidade, capacidade para fazer com que esse projeto seja realizado.

Ficamos dez anos fazendo esse trabalho nosso, vereadores de toda cidade de Jundiaí, Louveira, Valinhos, Campinas, Vinhedo, deputados e a população. Realizamos audiências públicas e abaixo-assinados em todas as cidades. E nunca conseguimos realizar o nosso sonho, como eu disse, o Ariovaldo, e agora é um orgulho estar aqui hoje, depois dessa nossa grande luta. Damos a luz no fim do túnel, né? Seja de longe, mais seis anos, sete anos, doze anos. Ela não aconteceu, né, Marcelo? E Marcelo sabe do que eu estou dizendo aqui. Nós tivemos uma luta árdua para poder realizar.

Eu espero que tudo que foi colocado aqui, que as empresas tenham a capacidade de superar qualquer problema e atender à necessidade da população da região de Campinas. Vocês podem não ter conhecimento, mas há oito, dez anos atrás, já era este número, mais de seiscentos ônibus saíam fretados, tá? Um não só em Campinas, mas em toda região, para poder trabalhar em São Paulo. Muitos trabalhadores trabalham em Jundiaí e todo esse circuito aqui, e infelizmente não tem um transporte adequado para poder se locomover e atender à necessidade da nossa região.

Defendemos um transporte econômico, né? Não poluente, é rápido, e temos que pensar na população, que não dá para ficar esperando o tempo todo sem que isso venha a acontecer. Então, eu quero aqui dizer para vocês, tenho um orgulho muito grande, estou aqui, participei de cinco, seis audiências, realizamos com os sindicatos, vou participar de todas elas. Em todas, tem a minha convicção de que esse projeto, ao longo de cinco, seis anos... Ah, mas dois mil e vinte e nove é longe para quem não está aqui sentado esperando, vai cair de paraquedas, é longe. Para nós, não é longe, e nós vamos continuar para que a região metropolitana de Campinas tenha um transporte adequado com a sua população.

Obrigado, um abraço a todos e sucesso a quem está na linha de frente para a implantação desse projeto. Obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Muito obrigada, senhor Lourival. Passamos agora à fase de respostas e comentários, chamando os empreendedores, senhor Augusto Almudim, Ricardo Uchôa e o consultor Marlon Rocha.

- Augusto Almudim, secretário de Parcerias e Investimento:

Boa noite a todos, eu vou começar respondendo às perguntas relativas ao projeto do TIC, tá? Aí, na sequência, o Ricardo e o Marlon vão complementar, respectivamente, com a parte da MRS e com esclarecimentos técnicos sobre o próprio EIA/RIMA, tá bom? Bom, queria agradecer ao representante do Ministério Público, eu acho que o Marlon vai explicar os detalhes técnicos do EIA/Rima, mas certamente nas próximas fases do projeto, sobretudo no projeto executivo, a gente tem que dar conta dos desafios falados pelo Ministério Público, tá?

Queria agradecer também as contribuições das associações, a Associação dos Trabalhadores Ferroviários. Sobre a pergunta da senhora Sandra Nascimento, o ponto final da estação em Campinas é na própria estação Campinas desativada que será reativada no centro da cidade. Sobre Campinas, Rio Claro, uma primeira fase desse empreendimento é a ligação Campinas-Jundiaí-São Paulo. Uma vez que esse empreendimento esteja pronto, a gente pode pensar em eventuais expansões futuras do TIC Eixo Norte mais para o interior do estado, mas a gente precisava começar de algum lugar.

Sobre a pergunta do senhor Maicon Gonzaga sobre reassentamento de famílias em Vinhedo, será obrigação da futura concessionária cadastrar todas as famílias a serem impactadas pela obra e pelo TIC Eixo Norte. Ao longo da execução do projeto, ela tem a obrigação de cadastrar, reassentar, indenizar e realocar essas famílias. O Marlon depois pode explicar detalhadamente como é feito esse procedimento, né?

Tiveram várias perguntas sobre a Estação Cultura, que vou sintetizar numa resposta só. A estação hoje é conhecida por atividades culturais realizadas onde eram feitas as atividades ferroviárias lá atrás. O nosso propósito é que a Estação Campinas seja restaurada e utilizada novamente para a função para a qual ela foi inicialmente concebida, ou seja, para operação ferroviária. É claro que as atividades culturais que lá existem são importantes e o estado já contemplou, em um convênio com o município, as remediações necessárias. Inclusive, será obrigação da concessionária construir em local a ser fornecido pela Prefeitura de Campinas para que essas atividades eventualmente sejam realocadas para esse local. Mas a nossa intenção é que a estação seja restaurada de acordo com as licenças ambientais a serem expedidas pelos órgãos competentes para que ela volte a fazer a operação ferroviária, pois achamos que é um serviço público indispensável.

Sobre atropelamento de animais, acredito que o Marlon também vai poder complementar minha fala, mas o EIA/RIMA projetos de engenharia preveem as passagens de fauna necessárias para que a gente minimize esses impactos. E quanto ao atropelamento de animais, o Marlon poderá fornecer esclarecimentos adicionais.

Há uma pergunta do senhor Gustavo, salvo engano, ele é estudante, e perguntou sobre as empresas interessadas no projeto. A lei estabelece que o processo de

concessão está com a licitação aberta, então qualquer informação sobre isso seria mera conjectura da parte do Estado, e aqui também não é o foro adequado para discutir questões afetas à concessão do serviço. Sobre o cronograma para outros projetos, ele mencionou o TIC Santos, TIC São José dos Campos e TIC Sorocaba. Desses três, estamos com estudos contratados para o TIC Sorocaba; os outros dois têm estudos preliminares neste momento. E o senhor Ronald fez uma sugestão de leitura paisagística para todo o percurso. No entanto, acredito que o Marlon pode complementar sobre isso. As leituras paisagísticas serão contempladas no próprio projeto executivo a ser feito pela futura concessionária. E aí, tem várias questões relacionadas à própria Prefeitura de Campinas, envolvendo a mobilidade urbana do município.

Sobre todas essas relações interfederativas, ou seja, entre o estado e o município, é importante destacar que o estado celebrou um convênio com o município. Nesse convênio, contemplamos todas as preocupações iniciais do município de Campinas que são possíveis de serem afiançadas nessa etapa. Então, na etapa de anteprojeto, que é o elemento com o qual a gente faz a licitação, todas as considerações do município de Campinas foram atendidas. Claro que isso pode evoluir ao longo da elaboração dos projetos e do próprio empreendimento.

E quanto às drenagens em Campinas, o projeto executivo da futura concessionária vai prever exatamente as obras necessárias para drenagem. E o senhor Enoque, talvez uma questão sobre reassentamentos, acho que o Marlon pode explicar o processo de reassentamento. Todas as famílias a serem impactadas serão cadastradas pela futura concessionária. Como eu disse, na fase de projeto, elas vão ser melhor identificadas, finalmente identificadas, e as famílias serão indenizadas ou realocadas, com todos os direitos assegurados nos termos da lei.

E há uma série de considerações da senhora co-deputada estadual sobre impacto ambiental. Todos os impactos ambientais estão previstos no EIA/RIMA, CETESB, CONSEMA e irão avaliar e expedir as licenças ambientais necessárias nos termos da lei. Todas as remediações e mitigações necessárias já estão previstas no projeto. As famílias da região, como eu disse, o reassentamento também já está contemplado. E a questão da privatização ou concessão é uma polêmica, mas esse aqui não é o foro adequado para discutir. Se esse aqui é o foro adequado para discutir os impactos ambientais do projeto, essa questão de concessão e privatização será discutida ao longo da fase de concessão e das próprias audiências públicas precedentes.

No entanto, a gente estava em fase de esclarecimento aberta do TIC Eixo Norte, então eventuais dúvidas sobre o processo de concessão têm um foro adequado para serem feitas e é no âmbito do edital que está aberto a fazer esclarecimentos. Vai até o final dessa semana, se eu não me engano, está previsto lá no edital, e as dúvidas podem ser encaminhadas para o e-mail também previsto no edital: pppticeixonorte@sp.gov.br, tá bom? Obrigado. Fico à disposição caso haja posteriores esclarecimentos.

- Ricardo Uchôa:

Boa noite, viu? Do meu lado aqui, eu anotei dois pontos para serem respondidos. O primeiro sobre a proteção aos mananciais, isso é um assunto recorrente. É claro que nós vamos sim levar isso em consideração na execução do projeto executivo. Neste momento, a MRS já tem um plano de proteção aos mananciais em todo o resto da linha. Quando a gente tem o transporte de produtos perigosos, a gente tem uma frota diferenciada com maquinistas preparados para atuar em caso de qualquer acidente, com equipamento embarcado para atuar imediatamente caso tenha algum tipo de intercorrência. Mas volto a dizer, isso além disso vai ser considerado um projeto de proteções para esses pontos de captação de água. Quanto à proteção à fauna, permitindo a travessia, da mesma forma, a MRS já tem um programa de prevenção sobre atropelamentos. Isso inclusive é um condicionante do IBAMA para a manutenção da nossa licença de operação. Então, é claro que a gente vai considerar isso sim nesse programa das segregações. Temos que lembrar que o trecho, principalmente de Jundiá a Campinas, é um trecho que não recebeu muito investimento ao longo dos anos, mas que agora vai ser totalmente revitalizado e essas travessias serão sim consideradas e elaboradas conforme a legislação vigente. Não sei se o Marlon quer complementar alguma coisa.

- Marlon Rocha, geógrafo JGP:

Sim, bem, foram muitas perguntas e considerações. Então, eu vou, na verdade, abordar algumas que coincidem, né? Tem uma pessoa e outra que abordaram o mesmo tema, embora com aspectos um pouco diferentes. Vou tentar contemplar todos, e a questão do atropelamento de fauna e de pedestres foi destacada. Alguém falou que é inconcebível o atropelamento de pedestres numa ferrovia. De fato, está correto. Isso não pode ocorrer de forma alguma. E para isso, o projeto prevê, inclusive, a implantação de passarelas, de adequações nas estações, muitas delas serão reconfiguradas e adaptadas aos aspectos de acessibilidade. Muitas delas servirão, inclusive, para a travessia de pedestres, em locais onde hoje não é possível. Então, o número de pontos de travessia de pedestre vai ser melhorado, vai ser ampliado e as travessias dos cruzamentos vão ocorrer de forma muito mais segura do que a situação que a gente verifica hoje.

Outro aspecto é que a faixa de domínio será vedada, né, isso vai impedir que haja cruzamentos irregulares dentro da via. Não haverá também passagens em nível; todas as passagens, cruzamentos com sistema viário local ocorrerão em desnível, com implantação de viadutos ou passagens subterrâneas. Então, é um conjunto de aspectos que vai evitar, vai acabar com esse problema de eventual risco para pedestres, porque vai haver um ordenamento das passagens e travessias ao longo da ferrovia. E do ponto de vista da fauna, a vedação da faixa de domínio, né? E para impedir justamente esse afluo de animais dentro da ferrovia e a implantação também de passagem de fauna.

Nesse aspecto, há um detalhe importante. Essa ferrovia tem uma condição de drenagem muito antiga. Então, há uma série de dispositivos de drenagem, bueiros e galerias que estão subdimensionados. Muitos deles provocam, às vezes, enchentes dentro da cidade. Toda essa drenagem, conforme previsto inclusive no edital do TIC, ela vai ser reconfigurada, ampliada para atender aos critérios de suficiência hidráulica mais modernos, praticados inclusive no estudo de São Paulo. Isso vai favorecer, por exemplo, a passagem subterrânea de animais em alguns trechos da ferrovia. É uma atividade, uma intervenção prevista dentro do projeto do TIC Eixo Norte. Então, isso vai viabilizar.

Além disso, foram identificados previamente alguns pontos mais atrativos, mais significativos para a passagem de fauna. Isso vai incluir, evidentemente, uma série de adequações nesses dispositivos além do tamanho dessas drenagens para facilitar o fluxo de fauna. Eu estive inclusive fazendo um pouco desse levantamento da fauna atropelada. É muito animal doméstico envolvido inclusive nesses eventos de atropelamento, é comum encontrar carcaças de animais domésticos ou muitas vezes o lançamento de um animal que foi morto, um animal doméstico foi morto e foi lançado dentro da via. Mas em todo caso, assim, há pontos em que é evidente que esse problema, esse impacto vai ser reduzido com a implantação do empreendimento. Outra coisa relacionada, em algumas falas, é a questão do patrimônio histórico.

O projeto também trabalhou isso com muito cuidado, né? Foi feito um levantamento já na elaboração do projeto do TIC, também do projeto da Segregação, no sentido de mapear os bens tombados, né? Tanto no âmbito federal, estadual, municipal. Então, foi feita uma consulta ao IPHAN, o IPHAN respondeu à questão, sobre arqueologia, exigiu e recomendou um acompanhamento arqueológico durante as obras, tendo em vista o potencial de ocorrência de sítios arqueológicos sobre o patrimônio tombado, a um único bem tombado pelo Iphan dentro da área do projeto, que é o conjunto da Companhia Paulista em Jundiaí, lá em Jundiaí. Isso também foi apresentado no projeto, em razão desse bem tombado ao Iphan e também no CONDEFAT, né? Com todos os bens históricos tombados apresentados e uma caracterização do tipo de intervenção prevista no projeto, neste momento, para esses bens tombados, tanto pelo CONDEFAT, mas também há patrimônios tombados pelo município.

Aqui em Campinas, por exemplo, a gente pode citar a própria região ali da estação, a própria área da estação, mas também outros bens próximos da Ponte Preta, por exemplo. O projeto estudou, avaliou e se adequou à localização desses bens no sentido de não interferir, de manter esses bens na sua utilização e, em muitos casos, até retomar o uso ferroviário, né? Hoje é o caso da própria estação Campinas, mas também temos patrimônio em Vinhedo, onde não é possível utilizar a mesma estação; uma nova estação será construída, mas também retomando a operação em Valinhos, em Louveira, em pelo menos parte daquelas edificações; vai ser retomado o uso ferroviário, mantendo evidentemente a integridade dos edifícios, mas garantindo também toda a questão da acessibilidade.

A representante da prefeitura mencionou sobre o impacto da Estação Cultura. A gente pode responder com mais detalhes. Mas é importante também, resgatando inclusive o que o Augusto falou sobre o túnel, etc. São intervenções previstas já no projeto. E esse projeto também ele espelha muito os entendimentos que foram feitos entre o governo do estado de São Paulo com as prefeituras por meio dos convênios.

O promotor Rodrigo mencionou a questão dos acidentes e o Ricardo mencionou. Só queria acrescentar que a condição, na nossa avaliação, é que a condição com o empreendimento da Segregação Noroeste implantada uma nova via dedicada ao transporte de cargas, inclusive separado do transporte ferroviário de passageiros, uma situação mais segura para todos, para os usuários do sistema, para o transporte de cargas, para a comunidade do entorno do que a situação verificada atualmente. E naquele trecho particularmente ali de Jundiaí e Vinhedo, uma nova via moderna, com novos trilhos, toda uma nova estrutura, sistemas de sinalização será implantado o que, no balanço geral, também deve promover, a nosso ver, uma situação mais segura. Independentemente disso, as obras exigirão um controle absoluto ali, principalmente da questão da movimentação de terra e durante a operação essa prática que nos casos de transporte de cargas perigosas deve ser implementada, já é implementada pela MRS nos trechos em que ela opera.

Sobre a questão dos reassentamentos das comunidades que são afetadas, é um aspecto central do projeto. Eu tentei ressaltar isso dentro da apresentação; tem dois especialmente muito voltados para isso, que é um programa que trata da questão da aquisição de propriedades e das indenizações às propriedades privadas, né? Que serão afetadas total ou parcialmente pela implantação do empreendimento e para isso vai exigir tanto o cadastro, mas também o primeiro procedimento, né? Após a publicação do decreto de utilidade pública e esses dois projetos são empreendimentos, projetos de utilidade pública. Então, a lei autoriza a intervenção na propriedade privada nesses casos. Então, é sempre feito a negociação, a tentativa do acordo amigável para viabilizar justamente o andamento e o cumprimento do cronograma de obras e o pagamento justo para essas pessoas. Não havendo esse entendimento, vai para justiça, abre-se uma ação de desapropriação e o judiciário vai definir o valor justo com base em perícias, etc. Então, a ideia é que ninguém fique no prejuízo, que todas as os imóveis impactados sejam indenizados ou adquiridos com o valor justo, o valor de mercado, etc., como eu também mencionei.

A população vulnerável que está dentro da faixa de domínio ou fora dela, nos locais em que há necessidade de obras fora da faixa de domínio, também será totalmente atendida pelos programas previstos dentro dos propósitos, do EIA-RIMA e que vão para o licenciamento. Não há hipótese de que família fique desassistida, sem moradia por conta do empreendimento desse porte, com as empresas que estão envolvidas. Então, para isso, é feito um programa de cadastramento dessa população, cadastramento físico, mas também é um cadastramento social, justamente para verificar as condições sociais e materiais dessas famílias e, com isso, planejar as ações.

Muitas famílias têm momentos de vida diferentes; tem famílias que não pretendem morar naquele local, pretendem ser transferidas e ir embora para seu local de origem. Há situações das mais diversas que ocorrem, né? Outras têm interesse absoluto, por exemplo, em fazer parte e integrar um programa de reassentamento de moradias, que as empresas, os empreendedores, terão que desenvolver. Isso é obrigação deles, com recursos próprios, mas que podem ser feitos, e o ideal é que seja feito em parceria com o poder público, por exemplo, para evitar impactos adversos, como o deslocamento das pessoas para locais mais distantes ou locais que não sejam adequados ao seu momento de vida, ao local de trabalho, etc.

Sabemos que é um problema grande, pois também há uma grande indisponibilidade de terrenos para fazer habitações novas para essas famílias nos locais em que elas moram, né? Então, as prefeituras muitas vezes têm o terreno, têm o terreno mais próximo e, com o empreendedor, o acordo será feito. Cada família deve ter um tratamento individual porque cada uma, como eu disse, tem um momento de vida diferente e uma condição socioeconômica distinta. O programa está aí e deve ser feito de acordo com as melhores práticas sociais adotadas em projetos de infraestrutura, inclusive muitos deles aqui no estado de São Paulo, tá?

Ah, deixe-me ver aqui mais alguma coisa. Os impactos de assoreamento dos recursos hídricos também são um aspecto relevante, como eu coloquei na minha apresentação, caso de Vinhedo e de Jundiaí, é a questão do controle ambiental, da prevenção total ao impacto do assoreamento, para que não haja afetação nos recursos hídricos dessas duas represas. Na hipótese de ocorrer assoreamento, isso será também monitorado, o procedimento é ir lá e recuperar a área impactada, à medida que vai assoreando, de tempos em tempos a construtora tem que fazer uma limpeza e a remoção desses sedimentos, mas por meio do programa de supervisão ambiental das obras, os empreendedores vão fiscalizar, as construtoras também terão uma série de obrigações previstas em contrato para a implementação e execução dos programas ambientais e de medidas de controle do impacto ambiental.

Eu acho que eu contemplei tudo; algumas questões eu acho que são mais direcionadas à Prefeitura, a questão dos resíduos, por exemplo, da gestão de resíduos e proteção dos recursos naturais dentro do município. Mas o fato é que o empreendimento ferroviário como esse tem um aspecto relevante do ponto de vista da sustentabilidade porque, de fato, comparado com outro modal de transporte que predomina no nosso país, na nossa sociedade, que é o modo rodoviário, o modal ferroviário é muito mais eficiente, mais barato e gerador de impactos ambientais muito menos significativos, por exemplo, que o transporte por caminhões. Isso inclui tanto a questão de emissões de gases de efeito estufa, a qualidade do ar e outros temas também. O risco de acidentes e de contaminação do meio ambiente.

Outro detalhe aqui que eu estou me esquecendo é a questão que o promotor também mencionou. Eu não sei, mas na plataforma e ambiente, quando

encaminhamos o estudo para a CETESB, é feito lá um upload de todos os arquivos georreferenciados do projeto que foram conduzidos para o estudo. Eu não sei se está disponível para baixar, a gente pode verificar, mas, se for necessário, podemos fornecer ao Ministério Público os arquivos ou qualquer outro interessado. Acho que é isso. Eu agradeço a presença de todos, foi um prazer estar aqui. A importância do momento é muito grande e retorno a palavra para Roberta. Muito obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Obrigada, Marlon. Obrigado aos demais que apresentaram. Na sequência, eu passo para as considerações do conselheiro do CONSEMA, o senhor Rogério Menezes da ANAMA.

- Rogério Menezes, conselheiro do CONSEMA, representante ANAMA:

Bom, eu queria pedir que a mesa levasse aos nossos cumprimentos à secretária Natália Rezende, presidente do CONSEMA, por mais essa audiência, pela qualidade da audiência. Gostaríamos de explicar aqui que, em Campinas, os conselheiros do CONDEMA, eles têm senhas, doutor Rodrigo, que não havia complementado na minha fala inicial, tem senhas individuais de acesso a todos os processos, inclusive os processos que levam à emissão dos exames técnicos municipais. Então, se houver alguma dificuldade com a senha da conselheira Tereza Penteado, não sei se ela está aqui ainda, pode procurar a coordenadoria de suporte aos conselhos para verificar se há algum problema com a senha dela. O processo foi tramitado junto a esse conselho, à sua câmara técnica de licenciamento ambiental. Portanto, claro, foram seguidos à risca os procedimentos e prazos para fazer essa consulta ao CONDEMA previsto na legislação municipal, decreto e lei municipal de licenciamento ambiental. No mais, gostaria de dizer que a gente continua acompanhando as demais audiências como conselheiro do CONSEMA e ver que, com certeza, no projeto executivo, as dúvidas levantadas aqui com toda serenidade serão atendidas, verificadas, como foi colocado pelo Ministério Público e pelos outros atores que fizeram bom proveito, na minha opinião, dessa audiência pública. Muito obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Obrigada, Rogério Menezes. Na sequência, comentários da CETESB, Rodrigo Cunha, por gentileza.

- Rodrigo Cunha:

Gostaria de agradecer a todos pelas contribuições, acho que todas elas enriquecem muito a nossa análise, né? E convidá-los também a acessar o site da CETESB onde o EIA/RIMA está disponível. Acho que a Roberta vai colocar aí, tá o e-mail do CONSEMA né? Que ainda há cinco dias úteis para a gente receber essas contribuições. Então, assim, para quem não quis falar ou ainda não teve a oportunidade, tempo, para consultar lá o site, baixar o EIA e independente... Colocar para gente essas dúvidas, essas contribuições que elas

vão ser consideradas na nossa análise. Agradecer muito a participação e vamos em frente. Obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do CONSEMA:

Obrigada, Rodrigo. Por fim, agradeço a presença de todos. Anselmo Guimarães, Rodrigo. E dou por encerrada a presente audiência pública, agradecendo a presença, a paciência e colaboração de todos. Obrigada.