



**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 Intercidades**  
2 **(TIC) Eixo Norte e Segregação Noroeste (SNO) do Transporte Ferroviário de Cargas,**  
3 de responsabilidade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos–CPTM, Processo IMPACTO  
4 273/2023(e-ambiente CETESB.073682/2023-98)

5  
6 Realizou-se no dia 08 de fevereiro de 2024, às 17 horas, na **ESCOLA ESTADUAL DOUTOR**  
7 **ANTENOR SOARES GANDRA**, Rua Barão de Jundiaí, 53 – Centro – **JUNDIAÍ/SP**, a  
8 Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o Relatório de Impacto ao Meio  
9 Ambiente – EIA/RIMA do empreendimento "**Trem Intercidades (TIC) Eixo Norte e**  
10 **Segregação Noroeste (SNO) do Transporte Ferroviário de Cargas**, de  
11 responsabilidade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, processo  
12 eambiente CETESB.073682/2023-98, em formato híbrido, presencial e por vídeo  
13 conferência. Após a abertura dos trabalhos e saudação inicial feita pela Secretária-Executiva  
14 do CONSEMA, **Glória Roberta Paff**, esta informou que ainda compunha a mesa diretora  
15 dos trabalhos a representante do órgão responsável pelo licenciamento, **Ticiane Viana**, da  
16 Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – Cetesb. Foi realizada a explanação das  
17 atribuições do CONSEMA e das normas sobre o desenvolvimento da audiência, pela  
18 Secretária-Executiva do CONSEMA, com os esclarecimentos pelo representante da Cetesb,  
19 **Ticiane Viana**, sobre o processo objeto da Audiência Pública. Passou-se, a seguir, às  
20 exposições sobre o assunto em questão. O **Sr. Marlon Rocha**, da JGP Consultoria, passou  
21 a palavra para o **Sr. Ricardo Uchoa**, da MRS Logística SA, seguido por **Augusto Almudin**,  
22 representante da Secretaria de Parcerias e Investimentos do Estado, responsável pelo  
23 projeto do TIC Eixo Norte. Dando continuidade o **Sr. Marlon Rocha**, da JGP Consultoria,  
24 efetuou a apresentação do projeto e do estudo técnico em discussão. Finalizadas as  
25 exposições, passou-se ao momento destinado às falas dos oradores inscritos, fase na qual  
26 se pronunciaram, **Rodrigo Sanchez Garcia**, representante do Ministério Público do Estado  
27 de São Paulo, seguido pelo **Sr. Amaury Oliveira da Rocha**, membro do Conselho Técnico  
28 da Frente Nacional de Profissionais Liberais, **Sinésio Scarabello Filho**, gestor de  
29 planejamento urbano e meio ambiente da Prefeitura de Jundiaí, **Cléber Henrique de**  
30 **Souza**, da Unidade Popular, **Elaine de Oliveira Silva**, diretora fundiária da prefeitura  
31 municipal de Franco da Rocha, **Marcelo Ítalo dos Santos**, do Movimento da Luta de  
32 Classes, **Daniel Raimundo da Silva**, do movimento da luta dos Bairros, Vilas e Favelas  
33 Nacional. Passou-se para o segmento dos cidadãos e cidadãs, **Reginaldo Soares Santos**,  
34 **Mateus Hircado**, **Rodrigo Oliveira de Souza**, **Juliana Oliveira de Paula**, **Cícera**  
35 **Santos Souza e Nádia Carla Gonçalves**. **Sr. Caio Guilherme Barbosa**, da Secretaria de  
36 Habitação de Franco da Rocha e o **Sr. Jaderson Spina**, secretário municipal de  
37 planejamento da cidade de Vinhedo, no segmento dos representantes dos órgãos e  
38 entidades públicas. No segmento reservado aos conselhos, Sr. **Diego Moreno**, do Conselho  
39 Estadual da Juventude. No segmento dos parlamentares, **Sr. Luiz Vieira**, vereador do  
40 município de Vinhedo. **Sr. Estanislau Steck**, prefeito de Louveira, no segmento  
41 representantes do poder executivo. O inteiro teor transcrito das falas e registros segue  
42 anexo à presente Ata. Encerrada a participação dos representantes do plenário, passou-se  
43 à etapa das respostas e comentários, iniciando com o **Augusto Almudin**, representante da  
44 Secretaria de Parcerias e Investimentos do Estado, responsável pelo projeto do TIC Eixo  
45 Norte, seguido por **Ricardo Uchoa**, empreendedor e gerente segregação da MRS Logística  
46 SA e **Marlon Rogério Rocha**, geógrafo e coordenador técnico do estudo de impacto  
47 ambiental. E por fim, as considerações finais feitas por **Ticiane Viana**, representante da  
48 Cetesb. Após constatar e informar que todas as etapas da Audiência haviam sido  
49 regularmente cumpridas, a Secretária-Executiva **Glória Roberta Paff** reiterou que todo e



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

50 qualquer interessado teria ainda o prazo regimental de 05 (cinco) dias úteis, para enviar  
51 contribuições ou sugestões que tenham por finalidade o aperfeiçoamento do projeto, para  
52 o e-mail [consema@sp.gov.br](mailto:consema@sp.gov.br). Por fim, agradeceu a presença de todos e declarou encerrados  
53 os trabalhos da presente audiência. Anexo à presente ata, segue a transcrição integral das  
54 falas. Eu, **Debora M. Martins Fontes**, do Núcleo de Documentação e Consulta da  
55 Secretaria Executiva do CONSEMA, lavrei e assino a presente ata.

## **TREM INTERCIDADES (TIC) E SEGREGAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS (SNO) - SÃO PAULO A CAMPINAS – 08/02/2024**

**Anselmo Guimarães, secretário executivo do CONSEMA**

Boa tarde a todos e a todas. Boa tarde. Estão garantidos os lugares tanto aqui dentro da sala, também aqui em frente, a participação de todos e todas está devidamente garantida. Pedimos que tomem então assento, pois, daqui a instantes, a Secretaria Executiva do CONSEMA fazer a abertura dos trabalhos. Muito obrigado pela presença; sejam bem-vindos. Então, pedimos novamente, podem tomar assento aqui nessas cadeiras ou nos bancos garantidos para todo mundo. Muito obrigado, né? Pode falar agora. Isso aí. Boa sorte.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Muito boa tarde a todos. Dando início aos trabalhos, desejo a todos uma excelente reunião. Continuando, eu sou Roberta Paff, secretária executiva do conselho, Conselho Estadual do Meio Ambiente. Em nome da presidência do conselho, a senhora secretária de Meio Ambiente e Infraestrutura e Logística do estado de São Paulo, senhora Natália Rezende, e de todos os conselheiros, em meu nome próprio, dou as boas-vindas aos presentes.

O objetivo da presente audiência versa sobre o EIA/RIMA, que é sobre o estudo de impacto ambiental e seu respectivo relatório do empreendimento Trem Intercidades, Eixo Norte e Segregação Noroeste do transporte ferroviário de cargas e de responsabilidade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, CPTM. A presente audiência pública constitui oportunidade de democrático diálogo entre a sociedade e o órgão ambiental com o objetivo de informar, dirimir dúvidas e conhecer a opinião pública, recolhendo críticas e sugestões a respeito da proposta.

Na sequência, vou fazer a apresentação da mesa diretora que se encontra aqui conosco: a representante da CETESB, a senhora Ticiane Viana, que é gerente do setor de licenciamento de empreendimentos rodoviários da CETESB. Aqui comigo também, Anselmo Guimarães, a quem passo a palavra.

**Anselmo Guimarães, secretário executivo do CONSEMA**

Muito boa tarde, agradeço aqui pela preferência de todos e todas, muito obrigado Roberta, hoje ela que está aqui na condução dos trabalhos. Gostaria de registrar a importância desse momento em que a gente vai poder debater, conhecer melhor, recolher opiniões e críticas sobre os aspectos ambientais dessa proposta que está sendo aqui colocada. Então, é uma etapa muito importante do rito do licenciamento ambiental, essa etapa onde a gente pode conhecer a opinião pública; então desejo a todos um ótimo trabalho.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Agora vamos passar para os slides, que é a apresentação do rito ordinário do CONSEMA, no qual está a normativa 01/2011 (zero um, de dois mil e onze).

A composição da mesa: secretário executivo do CONSEMA, representante da CETESB e até dois conselheiros do CONSEMA. É um órgão consultivo, normativo e recursal do sistema ambiental paulista, conforme a Constituição do estado de São Paulo, artigo 193. Atribuições do CONSEMA: estabelecer normas relativas à avaliação e recuperação do meio ambiente, avaliar políticas públicas ambientais de relevância e interesse público, apreciar EIA/RIMA e manifestar-se sobre instituições de zoneamento e planos de manejo, inclusive conduzir a atual audiência pública. As audiências públicas compõem-se pela legislação do Estado, pelo número 9.509 de 1997, que trata sobre a política estadual do meio ambiente. A Lei estadual número 13.507 de 2009 dispõe sobre o funcionamento do CONSEMA, assim como a deliberação normativa do CONSEMA com o número 1 de 2011 sobre as regras de convocação e realização das audiências públicas.

A definição e o objetivo da presente audiência pública é um evento aberto, público, onde são apresentados aspectos ambientais da proposta Projeto a todos, no momento oportuno, servindo para dirimir dúvidas e conhecer a opinião da sociedade, recolhendo críticas e sugestões sobre licenciamento ambiental EIA/RIMA, criação ou alteração de unidade de conservação. O edital de convocação é o meio pelo qual dá publicidade no Diário Oficial do Estado e a divulgação na mídia pelo empreendedor.

O secretário executivo do CONSEMA ou seu representante possui a função regimental de conduzir os trabalhos de forma neutra e imparcial. Garantir a fala dos interessados de modo democrático e organizado. Os registros de trabalho são realizados através de plataformas digitais, de áudio e vídeo, registro por escrito, data, hora, local e fala dos participantes.

O desenvolvimento dos trabalhos de perto de nós. O desenvolvimento dos trabalhos foi definido pela normativa CONSEMA um de dois mil, um de dois mil e onze, dividido em três partes: apresentação dos estudos, participação dos interessados e respostas e comentários. As inscrições para o uso da palavra se encerram uma hora após o início desta audiência.

As falas no intervalo de tempo e na ordem de inscrição, conforme o segmento de representação, vedada a duplicidade de manifestações. A primeira parte compõe a apresentação do estudo. A exposição sobre a proposta pela representante do empreendedor que dará o tempo de quinze minutos para apresentação. A segunda exposição é pela equipe responsável pelo estudo técnico. A segunda parte versa sobre a participação do plenário, sendo pelo segmento primeiro, pelo representante do Ministério Público cinco minutos, entidades da sociedade civil cinco minutos, pessoas físicas três minutos, cidadãos e cidadãs têm tantos órgãos ou entidades públicas cinco minutos, membros de conselhos de meio ambiente cinco minutos, parlamentares cinco minutos, representantes do poder executivo cinco minutos.

A terceira parte, a terceira parte rege sobre as respostas e comentários do empreendedor com mais quinze minutos e da equipe responsável pela elaboração dos estudos técnicos quinze minutos. Se houver conselheiros do CONSEMA será dada quinze minutos para manifestação, comentários da CETESB, e na sequência finalizando, outras considerações por escrito poderão ser enviadas em até cinco dias úteis para o endereço CONSEMA@SP.GOV.BR. Na sequência vou fazer a chamada... Vou na sequência irei cumprimentar as autoridades presentes. O senhor Antônio Carlos Albino, vereador presidente de Jundiá.

Boa tarde, senhor, Almir. Na sequência, o senhor Gilson Piccioli, diretor de indústrias da prefeitura municipal de Jundiaí, muito boa tarde. Também presente conosco, senhor Augusto Pereira Filho, secretário de obras e planejamento de urbanismo responsável pela prefeitura, doutor Luiz Antônio Peres. Boa tarde, bravo, desculpem. Também conosco, senhor Frederico, gestor municipal urbanístico da Prefeitura Municipal de Várzea Paulista. Muito boa tarde. O senhor também, José Braz, assessor parlamentar e seu vereador Nelson da prefeitura cidade de Francisco Morato. Também a senhora Silvia Rocha, era Sílvia Rocha, perdão, diretora de Secretaria de Meio Ambiente da Prefeitura de Campo Paulista. Boa tarde a todos, desejo uma excelente audiência.

E na sequência para apresentar os estudos, o senhor... Está certo, eu vou apresentar aqui a Ticiane da CETESB.

### **Ticiane Viana, gerente do setor de licenciamento de empreendimentos rodoviários da CETESB**

Boa tarde, o EIA está em análise no departamento de licenciamento de com avaliação de impacto ambiental no setor de licenciamento de empreendimentos rodoviários da CETESB do qual eu faço parte. A equipe do setor é multidisciplinar formada por geógrafos, biólogos, engenheiros e geólogos. Parte da equipe está aqui conosco, parte dela está vendo audiência online. A gente está aqui hoje na primeira fase do licenciamento, onde é a fase prévia, onde a gente analisa a viabilidade ambiental do empreendimento. E a audiência é uma etapa muito importante dessa fase, a participação e a contribuição que a gente espera receber aqui é muito importante no processo de licenciamento. Essa fase do licenciamento ela finaliza com a emissão de parecer técnico da CETESB, que é submetida ao CONSEMA que em plenário ordinário aprova ou não o empreendimento. Sendo aprovado, a CETESB emite a licença prévia onde vão constar exigências para emissão da LI, que é a Licença de Instalação. As obras só vão poder ser iniciadas após a emissão da LI. Eu queria só explicar para vocês um pouquinho do rito do licenciamento agora nessa minha primeira fala. Brigada e uma boa audiência para a gente.

### **Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Na sequência, também cumprimentando as autoridades, senhor Ademir, Pedro Victor, de gestor adjunto da de obras, de infraestrutura de Jundiaí, da Prefeitura Municipal de Jundiaí. Também, Janderson Spina, secretária de planejamento ambiental do município de Vinhedo. Também o senhor Carlos Alberto Ferreira Souza diretor de obras da prefeitura municipal de Jundiaí. E também conosco apresente a presença do senhor doutor Rodrigo Sanches Garcia do Ministério Público do Estado de São Paulo. Muito boa tarde.

Dando sequência vou chamar para compor a tribuna o empreendedor Ricardo Uchôa. Não, primeiramente, perdão, para a introdução formal Marlon Rogério Rocha.

### **Marlon Rogério Rocha, geógrafo e coordenador técnico do estudo de impacto ambiental**

Boa tarde a todos, meu nome é Marlon Rocha, sou geógrafo e sou um dos coordenadores técnicos do estudo de impacto ambiental que foi elaborado pela empresa JGP. Eu vou apresentar o estudo... Mas estou aqui só pra fazer uma introdução porque diferentemente de outros casos outros processos de licenciamento no nosso caso aqui agora nós temos dois empreendimentos sendo avaliados sendo discutidos pela... com a sociedade apresentando sociedade e são dois empreendimentos que foram avaliados em um mesmo estudo de impacto ambiental.

Isso foi feito porque os dois projetos estão situados na mesma área. Né? Não há quase diferença das áreas de implantação. Boa parte deles vai ser implantada ao mesmo tempo. Ao longo de um cronograma de obras que já está de forma preliminar, mas haverá obras, né? Dos dois projetos ao mesmo tempo. E são duas empresas diferentes, né? Com duas escalas, esferas de concessão de serviços ferroviários também diferentes. Enquanto a CPTM é um serviço de passageiros sob concessão do Estado de São Paulo a MRS é uma empresa de transporte de cargas que opera a partir de uma autorização, de uma concessão do Governo Federal. Então com isso foi feito todo um trabalho e uma consulta prévia aos órgãos licenciadores, tanto ao IBAMA como a CETESB e conclusão e na viabilidade de implantação de licenciamento e discussão dos dois projetos no mesmo estudo de impacto ambiental e no mesmo processo de licenciamento.

Era isso em minutos eu volto para apresentar o estudo de impacto ambiental e passo a palavra agora aos empreendedores.

### Ricardo Uchoa, empreendedor e gerente segregações da MRF Logística SA

Na sequência o empreendedor Ricardo Uchoa gerente segregações da MRF Logística SA. Boa tarde a todos e a todas falando um pouquinho agora então da NRS Programa Segregações. Meu nome é Ricardo Uchoa eu sou o gerente geral da MRF responsável pela implantação do programa e vou falar especificamente dessa agregação noroeste, mas eu vou começar falando um pouquinho do que é a MRS, acho que a maioria das pessoas não conhece, nós somos uma operadora logística de transporte de carga, criado em mil novecentos e noventa e seis, somos uma empresa privada e nós administramos cerca de mil e seiscentos quilômetros de ferro ferrovias no Brasil, entre os estados de São Paulo, Minas e Rio de Janeiro, conectando as áreas produtoras de commodities agrícolas e minerais pros portos para exportação futura.

E desses 1600km (mil e seiscentos quilômetros) que estão sob a administração da MRS, 140km (cento e quarenta quilômetros) não são exclusivos para transporte de carga. São trilhos em que a gente compartilha a utilização com outro operador principalmente aqui em São Paulo no caso a CPTM. Melhorou? Desculpa, eh o programa Segregações Noroeste trata especificamente do trecho que vai desde Barra Funda até Jundiaí. O que se trata? Do que se trata né? Esse programa. Então nada mais é do que a criação de uma via dedicada para a ferrovia eliminando esse compartilhamento. Tá? Então quem usa o trem aqui em Jundiaí na região de São Paulo sabe que a gente compartilhando esses dois modais você tem um transtorno tanto para os usuários do transporte público quanto pra MRS o objetivo desse programa é eliminar esse gargalo e é um dos programas que como já foi mencionado pelo Marlon é com o Governo Federal e a gente já tá em vigência dele. Qual é o objetivo dele? Eu já falei, então é reeliminar essas restrições operacionais, você tem uma via dedicada para a carga e com isso você vai

ter ganhos de eficiência pra transporte de carga, mas não só pra carga, pros passageiros também.

O que vai acontecer se tirar o trem de carga da mesma linha onde operam os trens de passageiro. Você consegue colocar mais trens de passageiros, aumentando a oferta de assentos e de transporte para toda a população. Além disso, ao colocar mais trens de carga, é possível transferir parte da carga que hoje é transportada por caminhões para a ferrovia, e você têm um alívio nas estradas e benefícios para toda a população.

Mas para fazer isso, para construir uma linha dedicada para carga, vocês vão ver que a gente vai ter que fazer algumas intervenções ao longo da faixa de domínio por onde hoje passa a linha sete paralelo a linha sete. E a gente vai aproveitar esse momento, como vai construir uma via nova e vai ser feito um trabalho de engenharia, a gente já cria o espaço para a implantação futura do TIC. Então, o nosso relacionamento de projeto entre a MRS de São Paulo é apenas esse, a MRS na sua implantação ela permite, ela abre espaço para que seja implementado então o TIC do trem Intercidades.

De novo, dando ênfase a isso, qual é o cenário atual de compartilhamento das vias? A MRS só consegue usar esses trilhos em dois momentos ao longo do dia, de manhã e à noite, sempre fora dos horários de pico. Isso é um limitador de eficiência, a gente não consegue transportar tudo que a gente pode. Além disso, para o passageiro, como eu falei, fica limitado, não dá pra colocar mais trens, porque você tem uma limitação de espaço, tem comprimento máximo dos trens de carga, eles são grandes, ocupam muito espaço, são mais pesados, são mais lentos. Tudo isso traz um custo adicional para a operadora de passageiros e, como consequência, para quem paga, né? Para quem utiliza o transporte. E equipamentos de sinalização específicos, ou seja, um monte de restrições que a gente pretende eliminar com esse novo projeto.

Quais são os benefícios que a gente busca? Então, como já falado, aumentar a quantidade de transporte que o vai utilizar o setor ferroviário, ou seja, vão transportar mais carga pela ferrovia, tirando então do modal rodoviário parte disso e garantindo espaço para a implantação futura do TIC. Pra MRS é bom porque a gente consegue transportar mais carga e para a população um alívio, colocando mais trens para CPTM, mais espaço para diminuir o redway, implantação do TIC e mais segurança também porque quando você tira o trem da mesma linha onde circula o trem de carga, a chance de você ter um incidente fica menor.

Para que seja visualmente entendido a todos o que nós vamos fazer. Na parte de cima desse slide você tem hoje como é, vocês têm as duas linhas da CPTM circulando desde o centro de São Paulo até Jundiaí. Nós vamos construir essa linha em azul, tá? E olhando o mapinha abaixo. Então é o sentido São Paulo, Jundiaí. Nós construímos sempre a direita e vamos construir a direita deixando espaço para que o TIC é a faixa em amarelo seja construído na sequência. Resumidamente é esse o escopo o da Segregações. Pra fazer isso, obviamente, nós temos algumas interfaces, principalmente com as estações da linha sete da CPTM. Em algumas dessas estações, nós vamos ter que fazer algumas adaptações, porque colocar uma linha às vezes você não tem espaço, você vai ter que criar novos acessos à população porque a premissa do nosso projeto é não interromper a linha sete do uso pelos usuários da linha seta do jeito que é hoje nós vamos trabalhar sempre de maneira a evitar qualquer tipo de interrupção todos os trabalhos são focados principalmente durante a noite e finais de semana e evitando ao máximo qualquer interrupção da linha sete.

E aí, só como curiosidade, em relação à estação Jundiaí onde nós estamos, a MRS não vai precisar fazer nenhuma adaptação. Aqui vai ficar a cargo do TIC mesmo, mas isso na próxima apresentação será mencionado e, por fim, só somente para mostrar como ficaria então nós teríamos a linha sete desde o centro de São Paulo até Jundiaí com a linha de carga novas já construída e o TIC ao meio entre as duas e de Jundiaí a Campinas aí já existe hoje uma linha de que vai ser totalmente modernizada e vai ser construída outras linhas de passageiros pelo TIC e pelo TIM. Mas aí eu aproveito esse slide para passar a palavra para o Augusto para falar um pouco sobre o projeto do programa do TIC.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Muito obrigado. Por favor, a tribuna, senhor Augusto Almudin, secretário de parcerias e investimento do governo do estado de São Paulo. Muito boa tarde.

**Augusto Almudin , secretário de parcerias e investimento do governo do estado de São Paulo**

Bom, boa tarde, boa tarde a todos. Cumprimento a mesa, agradeço por poder apresentar aqui para os senhores. Em resumo, o projeto do TIC Eixo Norte. Eu sou Augusto Almudin, estou representando secretaria de parcerias e investimentos, tá? Que é responsável pelo projeto de concessão do TIC Eixo Norte norte em si contempla três serviços, serviço da linha sete, o serviço parador hoje a linha sete rubi da CPTM que vai de São Paulo, Barra Funda até Jundiaí com 57km (cinquenta e sete quilômetros) esse é um serviço já existente hoje agregando ao projeto do TIC Eixo Norte dois novos serviços, dois serviços do tipo greenfield que hoje são inexistentes.

Portanto, com a com o projeto do TIC Eixo Norte, a gente estará abrangendo novas cidades, do atual sistema de transporte metro/ferroviário Paulista, tá? Então, o primeiro é o trem intermetropolitano, o TIM é um serviço parador que vai ligar Jundiaí até Campinas, passando pela passando e parando nas cidades intermediárias, de Louveira, Valinhos Vinhedo, até chegar em Campinas, parando também aqui em Jundiaí com quarenta e quatro quilômetros e o próprio serviço expresso, essa sim é a grande novidade desse projeto, um trem de média velocidade que chega a atingir de cento e vinte a cento e quarenta quilômetros por hora, que vai ligar São Paulo a Campinas com uma parada aqui em Jundiaí eh em uma hora e quatro minutos.

Eh aqui um mapinha de cada um desses serviços então o TIC serviço expresso está mais a esquerda eh terá uma estação em Campinas outra aqui em Jundiaí e outra na Barra Funda de forma que o usuário que que use esse serviço consiga sair de Campinas e chegar na Barra Funda em uma hora e quatro minutos isso a gente acha que é muito competitivo se você comparar com os outros modais de transporte eh sobretudo ônibus, ônibus fretado e e o próprio carro eh a utilizar o sistema Anhanguera Bandeirantes.

Eh no meio o serviço da linha sete que a gente não vai alterar ao contrário a gente vai melhorar com mais investimentos, são mais de cinco bilhões de reais que a gente tá prevendo pra melhorar o serviço da linha sete, então a gente vai investir em novo sistema de sinalização, em novas reformas de estações de forma que eu ia até o intervalo entre os trens seja reduzido depois das obras feitas pra três minutos e meio, né? Na maior parte do trecho. E outro serviço esse greenfield como eu já falei TIM metropolitano que vai ligar Jundiaí até Campinas, parando nas cidades intermediárias

Aqui uma característica do projeto TIC Eixo Norte, um desenho das vias. Então, como o Ricardo que me antecedeu mencionou, a linha da MRS vai ser segregada. Entre Barra Funda e Jundiaí essa segregação que da linha será feita pela própria MRS é o projeto que ele acabou de apresentar para os senhores entre Jundiaí e Campinas será feito pela própria concessionária do TIC Eixo Norte. E além desse serviço tem a linha sete que tá ali definida numa cor vermelhinha e do lado da linha sete como o Ricardo também mencionou a gente vai construir uma nova linha, a linha amarelinha que é a linha do serviço expresso e que vai ficar para adjacente, a linha sete até Jundiaí e entre Jundiaí e Campinas ela será compartilhada com o próprio trem intermetropolitano.

Então, vão ser três dias e pra fazer esses dois serviços, tá? Nas fotos a gente tem as terminais, as estações de parada do TIC Eixo Norte, Barra Funda, Jundiaí e Campinas. Aqui rápidas e palavras sobre cada um dos serviços, então o TIC tem a extensão de cem quilômetros, terá três estações, uma velocidade média comercial de noventa e cinco quilômetros por hora e o intervalo entre trens na hora pico de quinze minutos. Então no período da manhã quem quiser sair de Campinas e chegar em São Paulo vai ter à disposição um trem a cada quinze minutos.

Eh o tempo de viagem vale a pena mencionar isso aqui em Jundiaí especificamente entre Jundiaí e Barra Funda, é de cerca de meia hora, trinta e dois minutos. Então quem quiser pegar o trem aqui em Jundiaí na Barra Funda vai demorar em média trinta, trinta e cinco minutos e pagar vinte e oito reais em média, tá? A gente estabeleceu no edital também uma tarifa média de cinquenta reais pro trecho inteiro no trecho entre Jundiaí e Barra Funda de vinte e oito e cinco com uma tarifa teto de sessenta e quatro reais. A gente acha que esse patamares tarifados são bastante competitivos com ônibus fretado que faz o mesmo o mesmo serviço e nessa região.

A linha sete e se mantém do jeito que ela é hoje com as suas dezessete estações cinquenta e sete quilômetros e de extensão total e um intervalo entre trem será reduzido depois das obras pra cerca de três minutos com a capacidade dos trens hoje já existentes na linha sete de dois mil passageiros e a tarifa pública de cinco reais.

Pro serviço do TIM o trem intermetropolitano que vai parando na cidades intermediárias entre Jundiaí e Campinas, serão cinco estações, o intervalo de trens na hora pico também será de quinze minutos, então quem quiser ir pra cidade intermediárias no horário de pico da manhã ou da tarde e vai ter que esperar no máximo quinze minutos pra pegar o TIM ou sete minutos e meio entre um serviço e outro. Entre o TIM e o TIC e o tempo de viagem de trinta e três minutos aqui a tarifa será quilométrica, ou seja, se o usuário se o passageiro andar menos, ele vai proporcionalmente menos se ele optar por exemplo por sair de Jundiaí até Louveira ou vice-versa.

Os principais números do projeto serão mais de treze bilhões e meio de reais pra implantar todo esse todo esse trecho de cem quilômetros entre São Paulo e Campinas quatrocentos e trinta quilômetros de via permanentes serão trocadas. Então, uma extensão quatro vezes maior do que três, porque a gente vai ter que fazer muito investimento na linha sete, como eu disse anteriormente. Tudo isso pra atender uma demanda estimada de mais de setecentos mil passageiros por dia e no ano de dois mil e quarenta, tá?

O Governo do Estado vai contribuir para esse projeto com oito pontos cinco por cento de aporte, o que representa um pouquinho mais da metade do tamanho dos investimentos que vão ter que ser feitos pela futura concessionária. E aqui rápidas palavras sobre o cronograma operacional dos serviços. Então uma vez assinado o contrato, passam-se

seis meses numa fase preliminar de troca de planos. Depois tem uma fase de transição que a gente estruturou muito bem pensada pra esse de doze meses em que a nova concessionária vai conviver com a CPTM operando pra depois começar a fase de projeto e a fase eh de construção propriamente dita de forma que em dois mil e vinte e nove a gente tenha a inauguração do TIM e dois mil e trinta e um terminem as obras da linha sete que seja também inaugurado o projeto do TIC. Eh aqui benefício do projeto a gente está trazendo eh quatro novos municípios que não são atendidos pra rede metro/ferroviária do estado de São Paulo. Campinas, Valinhos, Vinhedo e Louveira. Jundiaí já é atendido pela linha sete. E a gente acha que o serviço expresso é um grande agregador dessa demanda e também permite um novo polo de conectividade com o restante da malha. Então o usuário que optar por pegar o serviço expresso vai se integrar com as outras linhas do sistema, a linha três, a linha seis, a linha oito e nove, possivelmente até o TIC Sorocaba, que a gente tá em fase de estudos hoje, eh o que representa também um ganho pra população que vai usar esse serviço público trilhos como eu já disse a gente vai praticamente trocar toda a via permanente da linha sete do TIC e construir do TIC do TIM por isso que serão trocados mais de quatrocentos e trinta quilômetros eh com investimento em segurança e um novo sistema de sinalização e por fim pra não deixar de falar da sustentabilidade investir em ferrovia e reinaugurar um serviço de trens de passageiros, significa também em outras palavras tirar carro e ônibus das rodovias, o que vai melhorar eh a emissão de gás carbônico que é um dos grandes, uma das grandes preocupações também do nosso estudo de EIA/RIMA, mas acho que o Marlon vai poder explicar melhor em detalhes todos os aspectos técnicos do nosso estudo de impacto ambiental na sequência. Obrigado.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Obrigada, na sequência senhor Marlon. Enquanto isso eu cumprimento a presença do senhor prefeito Sr. Estanislau Steck, da prefeitura de Louveira. Também conosco o vereador Luiz Vieira, da Câmara de Vinhedo. Muito boa tarde. Bem, mais uma vez boa tarde.

**Marlon Rogério Rocha, geógrafo e coordenador técnico do estudo de impacto ambiental**

Relembrando, sou Marlon Rocha, sou geógrafo e represento a equipe técnica da JGP Consultoria e Participações LTDA, que é a empresa que foi contratada para desenvolver o estudo de impacto ambiental desses dois empreendimentos.

Pela configuração, pelo porte dos empreendimentos, esses dois projetos são classificados, são enquadrados como projetos de um relevante ao significativo potencial causador de impactos ambientais, e por isso a legislação brasileira exige antes de da tomada de decisão quanto a implantar ou não implantar um projeto desse, uma avaliação prévia dos impactos ambientais e é o que foi feito agora.

Nós estamos como foi falado anteriormente, nós estamos na fase inicial do planejamento desse empreendimento e do processo licenciamento ambiental estamos avaliando justamente isso, a viabilidade ambiental da implantação do projeto. A licença que nós esperamos que os empreendedores esperam alcançar no final dessa fase de

audiências públicas, de detalhamento, apresentação dos estudos e análise técnica do órgão ambiental, a CETESB é obter a licença prévia, a licença ambiental prévia não autoriza o início das obras, né? Muito pelo contrário, ela coloca condicionantes para a implantação do empreendimento, ou seja, o empreendimento se considerado viável, ele vai ser implantado de acordo com determinadas condições e essas condições serão atendidas e deve-se demonstrar o atendimento delas pra se chegar a próxima fase que é a licença de instalação, que de fato é a licença que vai autorizar o início das obras.

Logo depois da fase de obras teremos uma outra fase que é a outra licença melhor dizendo, que é a licença de operação, que é a licença verificado o cumprimento de todos os condicionantes durante a fase de implantação será autorizado a operação dos dois empreendimentos. O estudo de impacto ambiental ele é feito por uma equipe multidisciplinar e eu represento essa equipe aqui com mais de trinta profissionais de diferentes áreas do conhecimento e basicamente o estudo ele é estruturado segundo três eixos temáticos, vamos dizer assim e de abordagem de produção de conhecimento dentro do estudo que é a caracterização do empreendimento, é o detalhamento do projeto feito pelas empresas projetistas, pelos empreendedores, mas também pelo diagnóstico ambiental que é a caracterização da região em que esses empreendimentos são propostos e, por fim, a avaliação ambiental, que consiste na identificação dos impactos potenciais, os impactos que podem ocorrer com a implantação e a operação do empreendimento e também a proposição das medidas que serão pra fazer com que esses impactos se ocorrerem ocorram com a menor intensidade possível. Além de preveni-los e até mesmo compensá-los.

Sobre o empreendimento, além dos aspectos que foram colocados pra esse projeto é um aspecto central ele parece até um pouco óbvio mas é sempre importante mencionar que são as alternativas olha, se o governo, né, do estado de São Paulo, por exemplo, tem uma política pública, um projeto estruturante, como é o caso do TIC entre Campinas e São Paulo, por onde esse trem vai passar? Por onde essa nova estrutura vai passar? A opção mais lógica é a implantação ao longo de um corredor ferroviário existente já alterado meio ambiente, o impacto já ocorreu pela implantação de uma ferrovia que foi construída na segunda metade do século dezenove. E desde então passou por outras ampliações, alargamentos da plataforma, da faixa de domínio. Então nada mais lógico do que colocar essa nova essa estrutura modernizada ampliada do TIC dentro desse corredor ferroviário existente afetando basicamente a faixa de domínio que está lá delimitada já há muitos anos. Se fosse uma outra opção acabaria por provocar impactos muito significativos na flora, na fauna, no relevo, não é solos, porque vai abrir uma nova trincheira, uma nova, um novo eixo de terraplanagem, com muita movimentação de terra, especialmente numa região também caracterizada por muita cobertura vegetal, unidades de conservação e tudo mais.

Então nada mais lógico do que adotar e justificar a implantação do empreendimento de acordo com esses critérios. Dentro do estudo de impacto ambiental, feito essa caracterização nós entramos no diagnóstico ambiental que como eu disse é a caracterização da região. Preciso saber como essa área em que o empreendimento está sendo proposto e a sua região que características ela tem do ponto de vista social e do ponto de vista ambiental. Então é feito um todo um trabalho, uma caracterização de uma caracterização regional de até uma caracterização local, mais detalhada. Isso é feito segundo também as orientações de um documento, que é o Termo de Referência que é um documento emitido pela CETESB para a condução e elaboração do estudo de impacto ambiental.

Então nós temos uma área de influência mais geral, né? Uma área de estudo mais geral chamamos de AI que compreende os municípios afetados, além dos municípios, bacias hidrográficas e municípios que fazem parte da região metropolitana de Campinas, de Jundiaí e parte também da cidade de São Paulo. E temos áreas que fazemos o levantamento muito mais aprofundado, mais detalhado, com coleta de informações no local que é o levantamento da área diretamente afetada. É onde a obra vai ser efetuada, né? Vai ser implantada. E a área de influência direta que é uma área vizinha no entorno do projeto, né? Que tem uma largura aí da ordem de um quilômetro para cada lado, mas alargando a a depender do tipo de ocupação e de característica ambiental que tem.

E todos esse diagnóstico ambiental elas são estruturadas, estão apresentadas, foram avaliados pelos especialistas com áreas, nas áreas do conhecimento do meio físico que envolve as rochas, os solos, a água superficial, a água subterrânea, a qualidade da água, né qualidade do ar no meio biótico, a fauna e a flora e no meio socioeconômico as atividades econômicas, produtivas, a o perfil da ocupação e uso do solo existente ao longo do empreendimento além dos aspectos da infraestrutura e do dos aspectos do culturais e do patrimônio histórico né? No meio físico a gente tem caracterizando um pouco mais agora cada eh sucintamente cada área né? Estudada né? A gente tem no meio físico uma área com diferentes composições da geologia né? Do substrato rochoso e isso é muito importante porque envolve essa obra envolve muita movimentação de terra. Evidentemente bem menor do que se fosse um novo traçado, mas mesmo na fase de domínio é preciso alargar os cortes, os aterros existentes para fazer a implantação dos novos serviços ferroviários. Então nós temos um relevo de morros principalmente na região aqui de na ali de Caieiras, de Franco da Rocha, Francisco Morato até a região do Botujuru e o relevo menos acidentado, menos dissecado como nós chamamos a na região norte especialmente aqui próximo mais de Campinas e que é um relevo mais colinoso. Isso implica indiferentes níveis fragilidade desses solos, desses terrenos para as atividades erosivas, para o impacto da geração de processos erosivos.

Se o impacto do processo erosivo é fundamental numa obra que envolve terraplanagem porque via de regra isso acaba resultando em impactos posteriores nos recursos hídricos, os recursos hídricos são pra essa região, como pra qualquer outra, né? Inclusive temos um uso muito intensivo da água nas bacias hidrográficas que são afetadas. Né? No caso aqui principalmente da bacia por exemplo do da abrangência são duas grandes bacias né? A bacia lá do Alto Tietê a região do Botujuru de São Paulo até Francisco até Francisco Morato e depois aqui a bacia do Rio Jundiaí, Piracicaba, né? Que também tem cursos d'água atravessados, né? Foi feita uma avaliação da qualidade da água desses recursos hídricos e predomina uma qualidade de água regular ou até mesmo ruim evidenciando aí o nível de cargas poluidoras que chegam até esses corpos d'água. Né? A qualidade da água considerada boa ela está ocorrendo hoje em pontos restritos. Evidenciando aí a contaminação principalmente o lançamento de esgotos domésticos, né?

Então isso faz parte do diagnóstico e fez parte da caracterização que nós realizamos com levantamento de qualidade da água em duas épocas do ano diferente inclusive.

Revidenciando essa questão da relevância dos recursos e nós temos captações de água que para abastecimento público do lado das obras. Né? Hoje do lado da ferrovia que está em operação. É o caso de Jundiaí né? Aqui na ali no Jundiaí Mirim onde tem a represa de captação eh operada pelo DAE aqui de Jundiaí mas também temos o outro exemplo que é a represa de captação lá em Vinhedo onde é feita a captação pra abastecimento de água e a represa está do lado da ferrovia né? Onde já existe hoje uma ferrovia que inclusive com uma infraestrutura que já tem algum tempo, que não

recebe investimentos, né? E agora se propõe justamente implantar um novo serviço ferroviário mas com uma nova estrutura mais segura inclusive eh do que a existente. Esse vai ser um dos resultados finais da implantação dos empreendimentos.

Além disso, foram avaliados os níveis de ruído e vibrações que ocorrem hoje na área do entorno do empreendimento, né? Dos bairros próximos, foram avaliados o ruído noturno, o ruído durante o dia e foi verificado que na verdade a o a geração de ruído com a passagem dos trens, mas está dentro do limite os resultados indicam que estão dos limites estabelecidos pelo estado de São Paulo com ultrapassagens muito pontuais e temporárias. Além disso, entrando no meio biótico nós trabalhamos muito com isso com a com a questão da flora né? O mapeamento de toda a cobertura vegetal existente na área de influência direta e na área diretamente afetada pelo empreendimento a né? Predomina aqui o bioma da Mata Atlântica, mas temos também algumas manchas de cerrado.

Então esse trabalho basicamente ele consiste na identificação das espécies vegetais que ocorrem dentro da área de implantação do empreendimento e foram identificados aí quase duzentas espécies, né? Agora dentro dessa área que foi estudada dentro da área que está afetada, o que que existe, né? Então existe formações de floresta, formações também de serrado, mas o que ocorre, isso ocorre na região, mas o que ocorre dentro da área de implantação do empreendimento, ou seja, ali dentro daquela faixa de domínio, né? Implantada delimitada hoje e que por onde é operado o sistema, predomina uma vegetação muito modificada, né? Uma vegetação herbácea e por vezes algumas manchas de vegetação nativa, seja elas um pouco de cerrado, de espécie de cerrado ou então espécies da Mata Atlântica, mas tudo em estágio inicial e estágio ou mesmo no estágio pioneiro de não tem uma vegetação de grande porte significativa que é afetada.

E aí entrando e nós fizemos isso, fizemos uma quantificação de tudo, inclusive identificando o que está dentro e fora das áreas de permanente que é a legislação estabelece.

E no caso da fauna, um tema também muito relevante para a biodiversidade, fizemos um levantamento de diferentes grupos de fauna, também segundo a as orientações do termo de referência, né? E isso basicamente é feito com coleta de animais, né? Você tem que pegar esse animal com técnicas específicas, todas elas, todas as capturas autorizadas pela CETESB pra poder identificar de fato em detalhe a biodiversidade que ocorre na região.

Então foi feito um levantamento da em três zonas diferentes dentro do traçado com diferentes técnicas de amostragem. Além disso foi também o levantamento da fauna atropelada. E esse levantamento de fauna ele é curioso, ele envolve como eu disse muitas técnicas que envolve tanto a captura mas também como a busca de vestígios, como uma foto dessa que está mostrando por exemplo uma pegada de um animal. Então foi feito um estudo pra aves, ave fauna, para os mamíferos, a massa fauna pra pros répteis e anfíbios e pra fauna aquática, os peixes.

Então esse é o total de espécies identificadas, algumas espécies que ocorrem na região são ameaçadas de extinção mas são espécies que ocorrem em todo o estado de São Paulo ou mesmo do bioma Mata Atlântica. Não há espécie endêmicas aqui do local dentre as que foram identificadas tá?

E do ponto de vista socioeconômico um aspecto fundamental é o perfil da ocupação né? Qual quais são as áreas que serão afetadas? O que que existe nesses locais? Então

nós temos aqui uma região que foi urbanizada teve sua urbanização estruturada, influenciada pela própria ferrovia, implantada a partir da década de mil oitocentos e sessenta desde a operação, desde mil, da década de mil oitocentos e sessenta. Muitas cidades surgiram ou se desenvolveram no entorno das estações da ferrovia. Né? E hoje isso a gente dentro da estrutura urbana da macro metrópole entre aqui São Paulo e Campinas. A áreas industrializadas com perfil de ocupação lindeiro muito industrial, mas também uma série de áreas de ocupação residencial com diferentes padrões de ocupação de nível socioeconômico da população áreas regulares, áreas de ocupação irregular. Tudo isso foi identificado e a característico da região em que os empreendimentos estão inseridos.

E dentro da faixa de domínio também há ocupações. Isso foi mapeado, verificado. É um problema que foi verificado de natureza inclusive que reflete a questão da habitação no país, mas há sim um conjunto significativo de moradias dentro da faixa de domínio e que deverá ser objeto por isso dentro da área afetada no que for afetado pelo projeto que vai ser objeto de programas específicos para mitigação e atendimento a população.

E outras atividades aqui exemplificando um pouco dessas ocupações dentro da faixa de domínio a situações de elevado risco para a população que ali reside, mas também pra operação do sistema porque tem residências a menos de dois metros ou menos de um metro a dos trilhos sobretudo aqui entre Campinas entre Jundiaí e Campinas.

E a questão do patrimônio histórico também outro aspecto relevante é uma ferrovia do como eu disse do da década de mil oitocentos e sessenta há estações que são tombadas pelo CONDEFAT que é Conselho Estadual do Patrimônio Histórico a um bem tombado pelo Iphan que está aqui em Campinas, está aqui em Jundiaí que é a estação que a área da antiga Companhia Paulista e também a tombamentos efetuados pelos municípios. Todos os órgãos estão sendo consultados os projetos a eles apresentados para manifestação. E temos ainda algumas áreas protegidas, né? Unidades de conservação a Jundiaí é uma área de proteção ambiental todo o município. Há outras unidades de conservação como Parque do Juqueri, e o Parque da Anhanguera, né? Também não está muito distante da do Parque da Cantareira. E também temos uma área indígena né? Ali na zona norte de São Paulo temos a terra indígena Jaraguá que também não é afetada ou impactada diretamente pelo empreendimento.

É uma área indígena muito pequena que está ali do lado da rodovia dos bandeirantes.

Inclusive separada da área de influência do projeto pela dos Bandeirantes.

E aí nós chegamos na parte final da minha apresentação e na parte final do estudo de impacto ambiental que é o objetivo do estudo, é chegar na avaliação, na identificação dos impactos, avaliar esses impactos e propor as medidas. E aí esses impactos eh são identificados a partir do cruzamento das ações da obra e da operação dos empreendimentos que podem gerar algum tipo de alteração do meio ambiente ou do meio social. Né? Então tudo isso é avaliado em detalhes separadamente e cruzado com as características da região, das áreas de influência e com isso nós temos os elementos pra fazer o cruzamento disso e aí sim chegar na identificação dos impactos que podem ocorrer desde a fase de planejamento, da fase de discussão do empreendimento, de detalhamento do projeto, etc; que afeta muito mais questão da geração das expectativas na população, na sociedade pela construção que envolve aí uma série de impactos nos meios físicos, no meio biótico e no meio socioeconômico.

Esses impactos que podem ocorrer são avaliados, eles podem ser positivos, né são os benefícios provocados pela implantação, operação do empreendimento, como podem

ser impactos negativos, né? Adversos, ou seja, que seja alteram as condições ambientais sociais e de alguma forma causam algum aspecto negativo, um impacto de alteração no meio ambiente. E eles podem ter diferentes intensidades, né? Pode ser um impacto de baixa intensidade, pode ser um impacto muito significativo, de alta intensidade, que impacta uma área grande, ou impacta uma área de alta acessibilidade social, ambiental.

E nós temos isso tudo dentro do estudo de impacto ambiental que identifica esses impactos já transparente e bem caracterizada, registrada para que seja inclusive apreciado para que seja apreciado pela sociedade e também pelos técnicos envolvidos na análise. Então há um capítulo inteiro que faz a identificação, a descrição, impactos no total foram identificados cinquenta e dois impactos ambientais e sociais que estão distribuídos dentro do meio físico, onze, oito no meio biótico e trinta e três no meio socioeconômico, meio socioeconômico de fato reúne uma concentração dos porque ele tem algumas alterações sociais, impactos característicos do perfil de ocupação, na alteração das condições de vida da população, locais de moradias, etc, né?

Mas também é o meio né? A área do meio ambiente que reúne, que vai concentrar também os impactos positivos da implantação dos empreendimentos. Então nós temos impactos positivos, negativos, etc; e pra fazer com que esses impactos ocorram com a menor intensidade possível ou mesmo pra preveni-los, pra fazer com que eles não ocorram foram estabelecidos pela equipe técnica do EIA de um total de vinte e nove programas ambientais. Que estão também detalhados dentro do estudo de impacto ambiental.

Aqui pra vocês terem uma ideia do que que a gente quando a gente está imaginando a área diretamente afetada ou a área onde vamos concentrar esses impactos. Sobretudo impactos negativos que são impactos decorrentes das obras, nós temos que apresentar aqui, ter uma ideia geral do que que nós tamo falando, aqui essa figura mostra o que que existe hoje de ferrovia dentro do trecho. Nós temos basicamente o trecho com duas vias, passa um trem de um lado e um trem de outro e nos dois sentidos essa isso em muitos casos delimitado por taludes de corte ou de aterro, né?

E para implantação do serviço da segregação separar de fato definitivamente o trem de carga dos trilhos da operação do trem de passageiro beneficiando os dois sistemas de vai ter que ser feito um alargamento dessa plataforma. Então de um lado vai ter que fazer uma um alargamento colocando um aterro ou de outro lado alargando os cortes existentes. Então tem uma série de intervenções nos terrenos. Isso não vai ser feito em toda extensão porque tem trecho que o relevo é mais plano e a terraplanagem quase que está toda feita, né? A intervenção vai ser mínima.

Inclusive em alguns casos, por exemplo, Vinhedo, onde nós ficamos muito próximo dum dum manancial de abastecimento, é uma área dessa, um relevo mais suave, plano a intervenção de terraplanagem, vai ser bem reduzida. Mas em todo o caso, veja só, nós temos ali o trem azul da MRS e do outro lado as intervenções transferir de local a linha sete, uma das linhas da linha sete e ter o espaço necessário pra colocar o serviço expresso aquele trem que vai viajar rápido no meio da ferrovia.

Então nós temos os impactos temporários vinculados ao serviços de construção que envolvem a geração de processos de ero operação da qualidade da água, o potencial assoreamento dos copos d'água são impactos típicos de obras que de movimentação de terra e são todos impactos passíveis de mitigação, ou seja, passíveis de medidas de controle pra fazer com que eles não ocorram, que ocorram com a menor intensidade

possível são medidas típicas de controle de erosão adotado de muitas obras. De movimentação de terra, vou dar exemplo.

E pra isso tudo está estruturado num amplo conjunto também de programas desde caráter gerencial por parte dos empreendedores e junto com as construtoras que vão ser responsáveis inclusive pra fazer com que esses pra fazer o controle ambiental das obras e fazer com que esses impactos ocorram com a menor intensidade possível, mas também um programa de controle de isso vai ser feito por meio do controle de erosão a as empresas empreendedoras deverão fiscalizar inclusive as construtoras por meio do programa de supervisão ambiental das obras, né? E o programa de monitoramento de processos erosivos, monitoramento da qualidade da água e do assoreamento.

Mas o fato é que o controle ambiental das obras é aspecto determinante da obra as construtoras deverão executar isso e cabe aos empreendedores também fiscalizar e ter o controle a responsabilidade final será deles. Há o que alguns exemplos de controle de erosão, obras de grande porte de movimentação de terra significativa de cursos d'água e com um efetivo controle fazendo com que o solo movimentado quando recebe a chuva ele esteja preparado pra receber essa chuva e haja bar suficientes pra fazer a retenção dos sedimentos. Na flora, a questão basicamente o impacto decorre da retirada da vegetação existente dentro da faixa de domínio, como eu disse uma vegetação em estágio pioneiro, muito alterado, um estágio inicial de regeneração e todo caso é uma área de preservação permanente que hoje já são atravessadas pela ferrovia, vai haver ali o alargamento com algum da plataforma, do corte aterro e algum impacto adicional também na cobertura vegetal como a gente diz. Todo caso é um impacto de pequena magnitude dentro do que existe na região, do que existe na área de influência direta de vegetação nativa existente dentro da faixa de domínio realmente é uma área pequena e equivale a menos de um por cento de tudo que existe em cobertura vegetal no entorno, na área de influência direta.

Em todo caso é um impacto sempre negativo e ele não é passivo simplesmente mitigação, tem que ter controle pra de fato, pra que de fato as intervenções ocorram dentro das áreas autorizadas pela CETESB, mas é um impacto que basicamente ele vai ser compensado, né? Junto com os impactos sobre a a fauna também há um sistema de um tipo de compensação ambiental definida legislação federal que é a aplicação de um recurso financeiro a título de compensação que é pago pelos empreendedores e esse recurso vai pro Estado de São Paulo e administrado por uma câmara de compensação ambiental que vai aplicar esse dinheiro em projetos de recuperação ambiental, de unidade de conservação de compensação ambiental que é o a compensação pela remoção da vegetação, pela supressão de vegetação.

Então, se cortou uma determinada quantidade de vegetação, inclusive as árvores isoladas dentro da faixa de domínio, deve ser feita uma compensação ambiental para isso, e os municípios também podem participar dessa compensação, auxiliando na escolha de áreas prioritárias para compensação. Durante a questão da fauna, durante as obras fisicamente, temos aí o procedimento de afugentamento dos animais para evitar acidentes durante as atividades de limpeza do terreno, de remoção da vegetação. Temos também a questão do resgate, fazer o salvamento desses animais que não conseguiram se deslocar nas áreas e que têm cobertura vegetal, e também a adaptação do sistema de drenagem para viabilizar a passagem de fauna sobre a ferrovia. Toda a faixa de domínio será vedada, né? Vai contribuir com a diminuição do risco de atropelamentos, vai impedir também a travessia para pedestres nessas áreas. Para o

caso dos pedestres, o projeto prevê passarelas, e as próprias estações funcionarão como passarelas de um lado para o outro da ferrovia. Para pedestre, de fato, não vai poder passar mais em nível cruzando a via a pé, né? E os animais também têm essa questão da implantação das passagens de fauna, há uma série de iniciativas aqui na região visando reconectar fragmentos, etc., e o projeto de certa forma também vai contribuir com isso, até porque boa parte dessas drenagens dos bueiros abaixo da ferrovia deverão ser remodelados, ampliados porque estão subdimensionados, uma vez que foram implantados há muitos anos atrás.

No meio socioeconômico, temos uma série de impactos também relevantes, destacando principalmente aqui a questão da afetação de áreas públicas e privadas, as áreas públicas com ocupação dentro da faixa de domínio, como eu havia colocado, com as moradias aí aproximadamente seiscentas edificações. A gente não sabe em detalhe o número de famílias, mas são muitas situações situadas entre São Paulo e Campinas. Incômodos à população, os impactos típicos de obra e também aos usuários, aos passageiros da linha sete uma vez que essa obra deve ser realizada com a linha sete operando. Então, fatalmente, há situações que poderão causar lentidão ou interrupções muito temporárias do serviço. E uma série de impactos positivos que envolvem desde a eliminação do conflito de tráfego entre os serviços de carga e transporte na mesma infraestrutura. A redução dos tempos de viagem, a geração de empregos, são mais de dez mil empregos, né? No pico das obras. E a dinamização econômica, o impacto socioeconômico que esse projeto vai causar, no desenvolvimento regional. E do ponto de vista da questão das afetações de moradias e desapropriações, nós temos dois programas importantes que são o programa de compensação voluntária, que vai tratar das pessoas e moradias que habitam áreas de ocupação irregular e que apresentem um perfil de vulnerabilidade social, e as indenizações e gerenciamento de desapropriações das áreas privadas, né? Por mais que seja na faixa de domínio, há áreas próximas que serão afetadas. Pra isso, vai ser feito o cadastramento físico e social dessas áreas, para justamente verificar e atender todo o público, né? Pagando as indenizações russas de acordo com o valor de mercado. E o tratamento adequado pra questão da moradia das famílias vulneráveis. Aqui uma lista geral dos vinte e nove programas que nós propomos, dentro do EIA/RIMA que serão analisados pela CETESB, e outros programas poderão ser exigidos pela CETESB, inclusive a partir de contribuições do processo de audiências.

E aí, chegando na conclusão, né? Os programas serão detalhados na fase seguinte do processo de licenciamento, antes da obtenção da licença de instalação. Mas, falando dos impactos e concluindo a minha apresentação, os impactos identificados são típicos de um modal de sistema de transporte linear, como é o caso da ferrovia, por conta da movimentação de terra. Sobretudo, são impactos dentro do esperado e são áreas afetadas dentro do corredor ferroviário existente. A melhor opção do ponto de vista ambiental. Em todo caso, são impactos muitos deles temporários, passíveis de mitigação, prevenção, e passíveis de gerenciamento durante toda a fase de operação. Dito isto, nossa equipe independente avalia que os empreendimentos têm a viabilidade ambiental demonstrada, desde que cumpridas essas medidas, esses programas que nós propomos, tá? Então, é um balanço socioambiental positivo tá diante da realidade atual e da realidade prevista do prognóstico. Era isso, agradeço a atenção, acho que ultrapassei alguns minutinhos. Agradeço e fico à disposição da população, dos presentes para qualquer esclarecimento também aqui ao lado dos empreendedores. Muito obrigado.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Muito obrigada, senhor Marlon. Agora vamos passar para a segunda parte da audiência pública onde se manifestará ao plenário. E na ordem chamaremos aqui o doutor Rodrigo Sanchez Garcia, representante do Ministério Público do estado de São Paulo. Informo também que estão encerradas as inscrições. Muito boa tarde, doutor Rodrigo.

**Rodrigo Sanchez Garcia, representante do Ministério Público do estado de São Paulo**

Boa tarde, Roberta, a quem cumprimento, os demais membros da mesa, cumprimento os presentes nessa audiência pública. Eu faço parte do grupo regional de defesa do meio ambiente do estado de São Paulo, que fica localizada no município de Campinas. Nós teremos três audiências públicas sobre esse licenciamento, nós já participamos na audiência de Campinas, estamos aqui em Jundiaí, depois outro núcleo do Gaema participará na audiência de São Paulo. Nós já fizemos as considerações que nós entendíamos necessárias para o processo de licença na audiência de Campinas, e é o intuito da participação de hoje é principalmente poder ouvir quais serão as demandas e os reclames aqui da população presente. Obrigado.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Obrigada, doutor Rodrigo. Na sequência, vamos passar para o seguimento dessa entidade da Sociedade Civil. Na qual chamamos o senhor Amaury Oliveira da Rocha. Ele é membro adicional do Conselho Técnico da Frente Nacional de Profissionais Liberais, trabalhadores, operadores, usuários e associação em defesa das ferrovias. Muito boa tarde, senhor Amaury.

**Amaury Oliveira da Rocha, membro do Conselho Técnico da Frente Nacional de Profissionais Liberais**

Boa tarde a todos. Peço aqui perdão pela minha condição, sofri um acidente no meu olho aqui, estou meio feio, mas eu não podia deixar de comparecer a essa audiência pública. Eu represento aqui também o trabalho do deputado lá na ALESP. Importante trabalho nas parlamentares sobre a frente em prol da malha ferroviária, tá? Então ele faz lá o trabalho muito importante também e eu sou um membro. O que queremos destacar sobre a análise do que foi apresentado? Houve um enfoque mais detalhado no serviço expresso. E não houve muito enfoque na população da grande São Paulo. Porque basicamente o que a gente entende é o seguinte. Vamos ver o pessoal de São Paulo? Lá em Campinas, Barra Funda e Jundiaí, Campinas, pegar um trem expresso e a gente lá vai pouquinho para um pouquinho e é a mesma coisa, tá? Então a gente se sente muito frustrado com o governo de São Paulo por não permitir, e eu já até falei uma apresentação com o secretário Rafael Benini sobre a implantação expresso sete rubi, é um trem expresso que atende a região de Campo Limpo Paulista, Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras e seguiria atrás do trem do TIC é um trem semi expresso tipo o expresso leste pra nós é muito importante. Outra questão destacada também, destacamos o fato da preocupação com a mobilidade individual, tá? Esse projeto ele deixou foi muito falho em deixar de lado a movimentação individual. Por quê? A gente olha o leiaute das estações da CPTM hoje, esse leiaute é do século passado.

As pessoas não querem andar de ônibus; todo mundo quer andar de carro. Por isso, que a gente tem tantos carros. E a CPTM não se preocupou em fazer um planejamento de ter edifícios garagens nas estações para absorver essas pessoas que gostariam de deixar os seus carros nas estações para poder usar o trem. Qual era o objetivo do Expresso 7 Rubi? Levar, dividir o, vamos dizer assim, o movimento de passageiros da região metropolitana de São Paulo, para que os bairros da São Paulo, Peru, Jaraguá, Pirituba, pudessem ter um trem mais vazio para poder deixar seus carros nesses edifícios garagens e usar o trem. Então, o que se observa claramente? O potencial de transporte de passageiros da CPTM é totalmente subutilizado, tá?

Outro detalhe falho na MRS. A MRS está se propondo a usar o sistema de contêiner, imitando a Roma, mas que olha a característica da malha no trecho São Paulo, qual que é o problema? Primeiro, o túnel Botujuru não passa DUBISTEC, já é um sistema ultrapassado, tá? Hoje, a gente pode pegar o exemplo da Áustria, da OBB, a ferrovia australiana usa o sistema de transporte de carreta. Eles transportam as carretas são comboios com trinta e duas carretas engatadas, sendo uma locomotiva na frente e outra atrás, que se chama. Isso é o sistema que São Paulo precisa, nem que fosse num corredor entre Lapa e a região de Hortolândia, onde estaria a região dos prefeitos da região metropolitana de Campinas. Isso serviria muito para tirar o tráfego tanto das rodovias Anhanguera, rodovia Bandeirantes e das marginais do Rio Tietê e Rio Pinheiros. Então, por favor, Rafael Benini e pessoal da logística, apreciem o Roland Rail também, né?

E a minha grande negação é porque que MRS não aceita de jeito nenhum esse sistema Roland Rail, que na verdade é simplesmente a aquisição de material ferroviário, é um vagão rebaixado a qual os caminhões as carretas sobem e os motoristas seguem junto com as carretas nesses trechos. Então, se a gente quer, por exemplo, se eu morasse, tivesse o privilégio de morar num condomínio em Valinhos, a coisa que eu mais queria é pegar meu Jeep Renegade e chegar rápido em São Paulo. Sem ter que dividir espaço em caminhão, sem ter que dividir espaço com ônibus, e sem ter que dividir espaço com os outros automóveis. Eu queria isso, um governo que fosse competente pra fazer a liberação das estradas. Eu sou ligado também ao pessoal do Instituto Idestra e a gente faz projeto. Então, a gente existe, todo mundo um um aparato técnico por trás disso, que a gente simplesmente tá esperando uma oportunidade de conversar com os órgãos públicos pra debater com eles pra ver maneiras de colocar essas ideias.

E para finalizar a questão do transporte da linha sete rubi, eu relato um acontecimento importante que é a implantação do novo viaduto de Francisco Morato, ali no túnel de Botujuru. Essa obra, ela permite o quê? Principalmente se eu fosse um operador que fosse eh ganhar receitas fazendo operação desses trens. A implantação de uma nova estação, a estação Sítio Aparecida, por meio de um contorno ferroviário sobre o túnel Botujuru. Na terminologia ferroviária, esses nomes levam esses trechos, levam o nome de variantes. Então, o que teria que ser proposto? Já que vai pegar e vai mexer no traçado da via, que seja construída a variante do Botujuru aproveitando um leito carrosável que já existe no local, que é Estrada dos Rochas e Estrada Velha de Botujuru, e que fosse implantada a infraestrutura, por favor... Milhares de pessoas. É com muita gratidão que eu deixo esse depoimento e agradeço a todos vocês pela oportunidade.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Obrigada, senhor Amaury. Na sequência, o senhor Sinésio Scarabello Filho. Boa tarde, senhor, Sinésio.

**Sinésio Scarabello Filho, gestor de planejamento urbano e meio ambiente da Prefeitura de Jundiaí**

Boa tarde, eu sou gestor de planejamento urbano e meio ambiente da Prefeitura de Jundiaí e sou, pura especificamente, das unidades de gestão de mobilidade e transporte, obras e infraestrutura, planejamento urbano e também cultura. Durante o processo de discussão e do projeto do trem intercidades, essas unidades de gestão da prefeitura, os técnicos da prefeitura que trabalham nessas unidades, tiveram a oportunidade de fazer várias reuniões com técnicos da CPTM e com as pessoas envolvidas nesse projeto.

Essas reuniões tiveram por objetivo justamente buscar e identificar quais serão as interferências desse projeto com o município de Jundiaí, em especial, com a infraestrutura de mobilidade, a infraestrutura urbana e também com a questão, com a movimentação de fauna. Então, durante essas discussões, dezessete pontos ao longo do traçado da ferrovia no município de Jundiaí, dezessete foram identificados. Vários desses pontos já foram discutidos com esses técnicos da CPTM, e o município entende que todos esses pontos dependem de uma solução para que a obra efetivamente não cause impactos negativos do ponto de vista social, do ponto de vista de drenagem, do ponto de vista de mobilidade e até do ponto de vista cultural.

Então, o que eu pedi a palavra apenas para ratificar, reiterar essa demanda do município. Aqui foi preparado um documento que eu gostaria de deixar com o CONSEMA, é o mesmo documento que já foi encaminhado a esses órgãos, e gostaria de ter aqui um protocolo. E eu agradeço a oportunidade de mais uma vez apresentar essas reivindicações.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Muito obrigada, senhor Sinésio, passemos ao próximo inscrito, senhor **Cléber Henrique de Souza, da Unidade Popular.**

**Cléber Henrique de Souza, representante da Unidade Popular**

Por gentileza, senhor Cleber. Boa tarde a todos. Meu nome é Cleber, eu sou professor aqui da rede de Jundiaí e eu estou aqui apresentando a Unidade Popular, né? Eu vim aqui falar um pouco sobre algumas preocupações que surgiram com relação a esse empreendimento, tá? Toda privatização ela é baseada numa ideia de que o serviço público ele não é eficaz ou que a iniciativa privada ela é muito mais eficaz na questão de fazer investimentos, tá? O que acontece é que, com duas medidas, vai acontecer uma coisa: o serviço público vai ser atacado, né? Vai ser sucateado. Eu sou professor então e agora está melhor? Então, como professor, eu posso falar muito bem como as escolas, né, publicação atacada, o serviço público é atacado. Aí, nesse sentido, a população vai começar a criar, né? Um certo ranço do serviço público e a iniciativa privada vem como uma salvadora, tá? Mas ela não tem capacidade financeira de investimento.

A gente tem exemplos, por exemplo, do CPTM, as linhas oito e nove foram privatizadas, e a gente vive recebendo denúncias de problemas nas linhas. Outra questão sobre as piores do serviço e nas carteiras de trabalho, né? Então, os funcionários do metrô da CPTM, por uma questão de lucro, eles provavelmente vão ter essas sendo dito, e isso vai levar a problemas na via, problemas no serviço que vai ser prestado. Sobre os interesses nas privatizações, nós temos certo? Bom, vou falar aqui um pouquinho só para finalizar então sobre o lucro, pessoal. O lucro é quando a gente tem as empresas privadas, elas vão ter como uma finalidade o lucro, então a todos os outros quesitos, eles vão começar a deixar dos de trás e esses serviços que são essenciais pra população como água, o metrô, vamos começar tirado essas questões pra ir levando enriquecendo outras pessoas. Então daí a gente não pode deixar esses serviços que são setores estratégicos né? Da sociedade como SABESP, METRÔ, eles entram terem controle de grupos privados porque o mesmo serviço público ele tendo todas as suas estruturadas e problemas o serviço público ainda sim ele tem aquele interesse final né? Que é atender a população.

Então, quando a gente tem empresas, né? A gente tem exemplos aí, como, por exemplo, tivemos com a Braskem e outros serviços, e esse Eletrobras. Isso então, todos esses serviços, né? A gente vê essas notícias que vão tendo esses problemas porque o objetivo final deles é o lucro, áreas maiores, né? Então, qual é a defesa que a gente faz? Que esses serviços de ampliação, né? Das redes metroviários, eles existam, mas que eles não vão para a iniciativa privada, né? Porque aí já vai desandar por essa questão, né? Do lucro. A gente tem exemplos de aumento de tarifas, a gente tem exemplos de demissões, e no final das contas o poder público acaba tendo que resgatar esse serviço.

No caso aqui das linhas que foram ofertadas, né? Todo aumento de mobilidade é sempre bem-vindo, né? Que Jundiaí, pra gente ter acesso a São Paulo, a gente usa muito esse serviço, né? Eu uso muito, não estou indo mais pra São Paulo, mas eu sinto quando preciso, eu uso porque é um serviço muito mais prático. E eu vendo as notícias pra ver a mobilidade, né? A gente vê que as coisas estão desandando com essas questões da privatização. A nossa preocupação, então, é que o objetivo não seja o lucro, né? Pequenos grupos, até porque essas pessoas tão mais interessadas e que vão realmente lucrar com esses empreendimentos não são as pessoas que vão estar usando esses serviços, né? E a gente sabe o quão importante esses setores estratégicos como água e transporte, né? Isso não vai trabalhar se não tiver um serviço público decente de transporte aqui em Jundiaí nosso serviço de ônibus é bem complicado, né? Pra não pra usar poder usar um termo mais eh mais simples e aí a gente tem o metrô e essas linhas seriam muito bem-vindas, mas vindo dessa forma privatizada com a má força pública que foi colocada chega aí pra conclusão por favor. Senhora. Ah o serviço saindo privatizado. Né? E a população que nesse horário está voltando pra casa não vai ter acesso a essa discussão e não vai ser ouvida, né? Fizemos recentemente pra finalizar um plebiscito com outras privatizações SABESP e pela CPTM e o resultado dele foi uma grande rejeição da população com relação as privatizações, a população sabe que é ruim, mas foi ignorado pelo governo de São Paulo.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Muito obrigada senhor Cleber. Passamos ao próximo inscrito, senhora Elaine de Oliveira Silva, diretora fundiária da prefeitura municipal de Franco da Rocha. Boa tarde, senhora Elaine, Eliane.

**Eliane de Oliveira Silva, diretora fundiária da prefeitura municipal de Franco da Rocha**

Boa tarde à mesa, boa tarde senhores, senhoras. Sou diretora de regularização fundiária do município de Franco da Rocha. A gente sabe que ao longo, né? Das vias a gente tem uma situação de irregularidade muito grande. Nos últimos anos com chegada da pandemia enfim esse aumento se intensificou a gente tem situações nas quais a gente tem uma certa dificuldade então por conta de segurança mesmo e a gente quer se colocar pra que a gente possa construir esse caminho em conjunto, né? Nós que estamos no município, que atuamos diretamente com as famílias, as questões sociais, a gente sabe que em alguns lugares a gente tem muita dificuldade de atuação, então acho que essa é uma construção em conjunto, essa é uma construção que requer muitos sonhos e que levará um grande tempo aí pra que a gente possa de fato desobstruir aí o trecho da linha e garantir também que as famílias que estão lá em situações vulneráveis sejam de fato atendidas e amparadas né? Com a solução habitacional né que a gente possa acompanhá-las inclusive posteriormente porque não adianta você pegar uma família em situação vulnerável e simplesmente colocar ela numa unidade habitacional a gente tem que fazer um trabalho social pra que a gente possa de fato acompanhá-las e entender que não é só moradia né? Elas precisam de uma em outros aspectos. Então, espero que a gente possa construir juntos esse caminho. Obrigada.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Muito obrigada, senhora Eliane. Na sequência, chamo o senhor Marcelo Ítalo dos Santos. Movimento da Luta de Classes. Boa tarde, senhor Marcelo. Por gentileza, cinco minutos.

**Marcelo Ítalo dos Santos, do Movimento da Luta de Classes**

Boa tarde. Meu nome é Marcelo, eu faço parte do movimento Luta de Classes. Movimento Luta de Classes é um movimento sindical. A gente busca ocupar o sindicato em favor dos trabalhadores. Atualmente, temos a compreensão de que os sindicatos estão distantes dos trabalhadores. E queremos tornar os trabalhadores parte ativa. Hoje, vim apresentar essa perspectiva sobre esse projeto e sobre a privatização desse projeto que virá, pois estamos falando de cinquenta por cento de verba pública. Metade do dinheiro gasto será público, beneficiando depois os mais ricos. Portanto, estou aqui com essa perspectiva hoje, e acho importante considerarmos a elitização da ferrovia. Quando analisamos os preços estipulados no projeto, percebemos que uma passagem de Campinas até São Paulo custará sessenta e quatro reais, enquanto a passagem de ônibus custa quarenta e oito, já considerado caro. Se considerarmos o uso de carro, o gasto é de sessenta reais, sendo um terço desse valor destinado a pedágios de concessões. Estamos caminhando para uma situação em que uma coisa leva à outra.

Muitas pessoas não têm acesso, o que impede a população da capital de ter acesso ao interior e vice-versa. As pessoas daqui precisam trabalhar, enfrentam dificuldades, e esse projeto tornará isso ainda mais complicado. Em vez de permitirmos que as pessoas que partem de Campinas parem em Jundiaí e sigam para outras cidades antes de chegar a São Paulo, estamos criando obstáculos. Precisamos facilitar o acesso, não dificultá-lo. É necessário criar alternativas para tirar os carros das ruas. Sessenta e quatro reais poderiam ser investidos nisso. Pessoas do meu bairro, Varjão, conhecem as dificuldades que enfrentamos. O bairro é carente, e as pessoas lavam roupa no Brás para economizar, pois em Jundiaí é caro. Esta é uma cidade cara, com aluguéis elevados e transporte oneroso. As pessoas não podem sequer providenciar o enxoval do bebê. Como viabilizar isso? Como oferecer uma opção mais acessível quando encarecemos o transporte? Espero, com todo o respeito, Secretário, que o objetivo do Governo do Estado não seja elitizar o transporte. Peço que olhem com mais carinho para isso, atentando para a população carente de São Paulo, Franco da Rocha, Perus, Jundiaí, Vinhedo e da própria capital. Deem mais oportunidades para as pessoas se integrem. É importante lembrar que aqueles que já pagaram pedágio para ir a São Paulo ficam insatisfeitos, considerando que os donos da CCR hoje são bilionários, enriquecendo com o pedágio. Falamos agora que novos bilionários surgirão, ou seja, empresas já bilionárias ficarão ainda mais ricas, pois as duas concorrentes atualmente na disputa são de pessoas extremamente ricas.

E essas pessoas que vão tomar conta do transporte, da nossa necessidade, de necessidades básicas, que são essenciais. Além disso, o que a linha sete tem a ver com isso? A linha sete é um projeto à parte, tudo bem, faz parte, mas é possível trabalhar em parceria. Por que a linha sete precisa sair das mãos do povo? Num plebiscito popular, por que o plebiscito oficial não foi aceito? Disseram não. Vamos fazer um plebiscito, por que têm medo da voz do povo? Deixem o povo votar. Já que o projeto é tão bom, já que há convicção de que o projeto é suficiente e que a população de São Paulo o apoia, coloquem o povo para votar. Porque esta audiência é construtiva, estamos aqui, mas não temos voz de verdade. Vim aqui para falar, mas no final, quem vota não sou eu; são aqueles que estão lá fazendo troca de cargos públicos. Então, por favor, vamos levar em consideração as pessoas que foram lá, no popular, falaram não. Ou, se acham que é mentira, façam um plebiscito oficial, chamem o TRE, vamos fazer um pleito oficial. Porque o povo tem que ter voz. E precisamos respeitar a voz do povo.

As pessoas estão falando de trabalhadores. Não estamos falando apenas de pessoas; temos também a juventude que utiliza o centro de São Paulo para usufruir de sua juventude, pois Jundiaí não oferece estrutura para isso. Acredito que a juventude deve ter acesso à capital, isso faz parte da integração do povo de São Paulo, pois somos todos um só. Não devemos segregar quem é da capital e quem é do interior. Há também o jovem que perderá o acesso à capital. Então, por favor, vamos olhar com um pouco mais de carinho para isso e fazer com que aquilo que é do povo, fazer com que o dinheiro do povo, continue na bolsa do povo, continue em propriedade do povo. Obrigado.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Obrigado, senhor Marcelo. Passamos para o próximo inscrito, senhor Daniel Raimundo da Silva, do movimento da luta dos Bairros, Vilas e Favelas Nacional. Boa tarde, senhor, Daniel. Cinco minutos por favor.

**Daniel Raimundo da Silva, do movimento da luta dos Bairros, Vilas e Favelas Nacional**

Boa tarde. Está me ouvindo? Ah, os empreendedores não trazem nenhuma garantia real de melhoria no transporte do povo. São promessas vazias. Pior, trazem o custo que nós, trabalhadores, teremos que arcar. O custo inicial é de treze bilhões. Ou seja, é o dinheiro do povo, e depois, esta obra volta para nós, povo, para podermos acessá-la e pagar de novo. É uma realidade que a privatização das linhas oito e nove só piorou o serviço. O serviço ficou parado por mais de em dois mil e vinte e três, contando todos os dias que parou. Também matou o povo trabalhador com descarrilhamento e incêndio num trem. O que o governo Tarciso quer aqui é pagar àqueles que financiaram sua campanha. Não é melhorar o transporte do povo.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Obrigado, senhor Daniel. Vamos passar para o próximo inscrito agora, para o seguimento das **peças físicas, cidadãos e cidadãs**. Eu chamo para compor a tribuna o senhor Eduard Júnior, uma instituição que participa virtualmente. Ele está presente? Passamos então para o segundo inscrito, a senhora Daniela do município de Franco da Rocha. A inscrição foi por via virtual, onde ela se encontra? Passamos para o terceiro inscrito, pela via virtual, o senhor Gustavo Vicente Silva. Também não?

Vamos dar sequência ao script de forma presencial, senhor Reginaldo Soares Santos? Boa tarde, senhor, Reginaldo. Gostaria que o senhor se manifestasse, por favor, na tribuna, pode falar, para ficar registrado sua fala.

**Reginaldo Soares Santos**

Olha moça, eu comprei uma casinha aí, na rua Escobar. Gostaria de saber como fica minha situação se tirar a casa lá. Obrigado. Rua Hortêncio Escobar. Jardim Aparecida, Francisco Morato.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Todas as respostas serão dadas no final da apresentação. Está bem, obrigada no final será respondida. Para o próximo, senhor Mateus Hirocado.

**Mateus Hirocado, cidadão**

Olá, boa tarde. Sou morador de Jundiaí, arquiteto e urbanista. Sempre me interessei muito por esse tema. Estou acompanhando este projeto, que acredito que trará uma grande mudança para a região metropolitana, não só para São Paulo, Campinas e Jundiaí. Vejo que contribuirá em vários aspectos, não apenas em mobilidade, mas também socialmente, com novas moradias para quem vive próximo à futura ferrovia, que precisará ser realocado para que a obra aconteça. Isso precisa ser tratado com cuidado. Ressalto as possibilidades que o projeto oferece para todas as cidades por onde passará. Cada estação se tornará um novo ponto de entrada na cidade, uma nova centralidade. Isso pode ser visto pelas Prefeituras como uma boa oportunidade para

revisão do zoneamento e ampliação, especialmente para atender às necessidades da população que mais necessita desse meio de transporte. Essas são as considerações que gostaria de deixar.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Obrigado, senhor Mateus. O próximo é o senhor Rodrigo Oliveira de Souza. Boa tarde, senhor, Rodrigo. Cinco minutos. Desculpe, três minutos.

**Rodrigo Oliveira de Souza, cidadão e assessor do vereador Luiz Vieira**

Olá, boa noite, tudo bem? Meu nome é Rodrigo Oliveira de Souza, trabalho na câmara como assessor do vereador Luiz Vieira, sou cidadão de Vinhedo. Tenho alguns questionamentos sobre o projeto do Trem Intercidades. Por exemplo, por que não foi pensado em mais estações entre Jundiaí e Campinas, uma região com considerável população? E sobre as interligações, no que diz respeito ao Intercidades, seria possível uma conexão com o Aeroporto de Viracopos ou até mesmo um estudo para chegar ao Aeroporto de Guarulhos, conectando Viracopos e Guarulhos? E quanto à conectividade das estações, foram pensados terminais de ônibus que poderiam integrar os serviços da EMTU com os trens intermetropolitanos e intercidades? Isso está sendo considerado futuramente? Sobre a estação projetada, ela está muito próxima à represa um, uma área ambiental, e um pouco distante do centro. Não seria viável deslocá-la mais ao norte, próxima ao centro da cidade? Para finalizar, deixo um recado para o governador, pedindo que pense mais no modal de transporte ferroviário para a região metropolitana, considerando linhas de trem na região de Campinas.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Obrigado, senhor Rodrigo. A próxima inscrita é a senhora Juliana Oliveira de Paula. Boa tarde, senhora, Juliana.

**Juliana Oliveira de Paula, representante da sociedade civil**

Boa tarde, pessoal. Eu estou aqui representando a sociedade civil, participo de alguns coletivos na cidade, sou moradora aqui da região e advogada animalista. Gostaria de trazer alguns pontos sobre todas as questões faladas. Primeiramente, acho importante abordar que vivemos em um momento de completa mudança climática. Estamos enfrentando alterações nos recursos hídricos, nos regimes de chuva, e a legislação ainda não acompanhou essas mudanças. Vir aqui dizer que estamos seguindo a legislação atual é, infelizmente, admitir que estamos fazendo o mínimo em algo que está retrógrado e desatualizado. Infelizmente, essa é a realidade.

Atualmente, na Mata Atlântica, temos apenas três por cento de floresta de borda, como estudos comprovam. O restante é floresta de núcleo, diferente em biodiversidade, luminosidade e umidade, se comparada a uma floresta de borda. Há também a situação das onças-pintadas, não relacionada a Jundiaí, pois não há ocorrência delas aqui, mas na Mata Atlântica temos apenas duzentos indivíduos vivendo livremente, uma espécie

condenada à extinção. Temos também espécies endêmicas na região, como anfíbios e outros animais, que precisam ser levadas em consideração nas passagens de fauna.

Falando sobre a questão da privatização, privatizar geralmente precariza o serviço público ao máximo para justificar uma privatização que utilizará o dinheiro do povo da mesma forma.

Aqui, vemos muita preocupação em falar sobre o projeto, mas na mesa cheia de dados do EIA/Rima, o que foi dito? Ainda não há dados sobre quantas pessoas serão realmente afetadas por essa obra. Estamos falando que ainda não existe um levantamento demográfico, não sabemos quantas famílias, quantas pessoas serão impactadas. Isso tem um nome: racismo ambiental. Precisamos chamar as coisas pelo nome, é a precarização dos trabalhadores, que estão sendo demitidos e perseguidos por se posicionarem contra a precarização de seus trabalhos. Não está sendo pensado no usuário, apenas no enriquecimento de poucos. Não estou contra ferrovias, pois é outra questão; acho que devemos falar seriamente sobre ferrovias, pensando no povo, com consciência social e ecológica. Caso contrário, estamos falando apenas para enriquecer poucos. É isso, obrigada.

### **Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Muito obrigada, Juliana. Vamos passar para a próxima inscrita, senhora Cícera Santos Souza. Senhora Cícera, está presente?

### **Cícera Santos Souza**

Boa tarde a todos. Meu nome é Cícera. Eu sou da Estrada da Paradinha, da comunidade. Além de moradora, sou agente comunitária de saúde. Conheço aquela população como a palma das minhas mãos, e o que está acontecendo na comunidade da Paradinha é que aquelas famílias entendem que estão em situação ilegal, construíram suas casas em terrenos que não são deles, e têm consciência da importância do projeto. Não queremos que o projeto não exista; o projeto é bom. Nós, como moradores, temos consciência disso, mas até agora o que foi feito e o que foi dito para essa população é que não está correto. Imaginem uma família cujo fundo da casa já dá para um rio, onde também é o esgoto da própria casa. Ali, criam-se os filhos com a insegurança do dia seguinte, sem saber se terão um amanhã. Para essa população, o amanhã é incerto, praticamente inexistente. Portanto, essa população tem consciência e a expectativa agora é de explicações que ainda não chegaram para eles. Essa população já não dorme e não sabe para onde irá no dia seguinte. Isso não foi dito; até onde essa população será movimentada, isso não foi explicado. Não é correto, não é justo, não é humano não ter respostas.

Eu vim hoje aqui em busca de respostas. Eu não vim questionar contra o projeto desde o início; somos a favor do projeto, somos a favor dessa modificação que vem ao projeto. Mas que venha o olhar humano junto a ele, que permita que essa família tenha o direito de dormir à noite sabendo até onde vai esse projeto, até onde vai mexer comigo, porque até hoje na comunidade da Paradinha se compra, se vende e se negocia terreno. Por quê? Porque não tem respostas.

Então, imagine aquele morador que não tem resposta, sabe o que ele vai fazer? Vou vender o meu para outro, e ele que se vire com o prejuízo. Isso está acontecendo, está acontecendo por quê? Porque falta respostas.

A população da Estrada da Paradinha é uma população consciente, mas ela carece de respostas, respostas conscientes e respostas que levem segurança para essas pessoas, não o que está acontecendo. Tenham respostas para essa população, tenham mais respeito para essa população, porque essa população é digna. Ela é digna de moradia, é digna de saneamento básico, é digna de que seu filho tenha alimento. Ela é digna de saúde. Por isso, que eu nunca desisti de entrar nos becos e nos guetos, onde a caneta do vereador não chega, onde o deputado não pode entrar. Eu entrei e entro com sabedoria, porque ali vai chegar a informação, ali vai chegar a prevenção de saúde, ali vai chegar, através de mim, aonde a minha voz, aonde o meu conhecimento puder chegar. Vai chegar junto com essa população, mas respeitem a comunidade da Paradinha e tragam respostas para essa população, porque ela é digna de respostas. Falta isso. Obrigada.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Muito obrigada, senhora Cícera. Vamos chamar a próxima inscrita, senhora Nádia Carla Gonçalves. Boa tarde, senhora, Nádia.

**Cícera Santos Souza**

Boa tarde. Eu faço parte da Estrada da Paradinha também, próximo à estação Baltazar Fidelis. Tenho algumas perguntas aqui. Vocês falaram na outra reunião que essa obra é federal, né? Responsável. Como vai funcionar? Como será feita a divisão de valores? O pessoal quer saber. Será feito um pronunciamento? Vocês já sabem quanto tempo vai demorar. A gente está aí, trocadores serão prejudicados, né? Essas são as perguntas que alguns dos moradores fizeram. Então, respostas, tá? Agradeço pela oportunidade.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Obrigada. Passamos agora para o próximo segmento dos representantes dos órgãos e entidades públicas. Por gentileza, o senhor Caio Guilherme Barbosa da Prefeitura Municipal de Franco da Rocha. Boa tarde, senhor, Caio. Por gentileza, cinco minutos.

**Caio Guilherme Barbosa, da Prefeitura Municipal de Franco da Rocha**

Ah, oi, boa noite a todos. Eu queria parabenizar o diagnóstico e a elaboração do EIA/RIMA pela JGP. Eu, como engenheiro ambiental, fiz uma análise, não de todo o EIA, mas pude acompanhar um pouco de tudo, e achei que o diagnóstico foi muito bom. Espero que todos os programas sejam muito bem executados.

Eu trabalho na **Secretaria de Habitação de Franco da Rocha** e fui muito bem representado aqui pelas moradoras da Paradinha, que falaram lindamente. E eu acho que a comunicação com a comunidade precisa ser melhor. Hoje, no município, a gente recebe alguns municípios ainda com dúvida do que vai acontecer, quando vai acontecer e como isso vai acontecer. Por mais que eu tenha passado a leitura do EIA, ainda é

muito cedo para dizer todos os detalhes, como que vai ser feita toda essa seleção de todas as pessoas, quais vão ser os instrumentos compensatórios para toda essa população? Só que algumas coisas precisam ser ditas e precisam garantir que essas pessoas não fiquem numa situação mais vulnerável do que elas já são.

Então, a comunicação tem que ser muito mais acessível para elas, não pode ser técnica, né? Tem que ser dita de forma muito clara com a população. A Prefeitura está disponível para conversar com todo mundo. Existe uma relação muito boa entre a Prefeitura e a MRS, a CPTM. Então, espero que isso continue sendo feito, e a gente vai continuar dando apoio para que a comunidade seja muito bem informada de todos os passos. Isso precisa ser melhorado. Eu tenho uma dúvida pessoal em relação a estação da Luz à linha sete. A compensação ambiental que será feita, mesmo que represente menos de um por cento da supressão de vegetação, ainda assim totaliza cinquenta e seis hectares. É muita coisa, né? Então, devemos levar em consideração não apenas uma compensação financeira para unidades de conservação, mas também o plantio e como isso será feito, garantindo também a travessia da fauna. O que será feito em relação à faixa de domínio ainda parece não estar muito bem definido. Qual será o tamanho dessa faixa de domínio? Haverá fechamento delas e como será a relação do fechamento da faixa de domínio com toda a população envolvida? Tanto eu quanto meus vizinhos ficamos preocupados com isso, e peço que vocês respondam para que ela e todos os seus vizinhos possam saber exatamente o que vai acontecer com toda a comunidade do Botujuru. E eu acho que é isso. Muito obrigado pelo tempo de vocês.

#### **Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Obrigado. Vamos para a próxima inscrita, senhora Adriane Nascimento Becker. Está bem, obrigada. Então, vamos passar para o próximo segmento que é o de conselhos municipais. Eu chamo aqui o senhor Diego Moreno do Conselho Estadual da Juventude. Muito boa tarde, senhor Diego.

#### **Diego Moreno, do Conselho Estadual da Juventude**

Boa tarde a todos. Boa tarde à mesa. Boa tarde, especial ao Prefeito de Louveira Estanislau Steck no qual estendo os cumprimentos a todas as autoridades aqui presentes, vereadores, assessores, gestores. Meu nome é Diego Moreno, sou do Conselho Estadual da Juventude. E eu gostaria aqui de parabenizar, primeiramente, o projeto. É um projeto importante para a região metropolitana de Jundiaí, na qual sou morador. É um momento muito importante com esse projeto finalizado, onde pessoas que trabalham e têm difícil acesso para chegar até Campinas, até São Paulo, onde vai ser facilitado, onde haverá outro meio para poder utilizar até chegar a esses locais.

Eu gostaria aqui também de deixar uma sugestão da inclusão dos estudantes nessa temática, nesse tema, porque os estudantes são uma parcela considerável dos usuários do transporte público. Nós vemos muitas vezes estudantes estagiando, não tendo condição de ônibus de rodoviária ou Uber, e muitas vezes perdem oportunidades de trabalho e de estudo em universidades estaduais e federais, que teriam melhores condições para o seu futuro. Nós estamos aqui no Conselho do Meio Ambiente, onde meio ambiente trata muito do futuro, e nós queremos também que tenha esse olhar para

o jovem, para o futuro, para que os estudantes possam ser contemplados nesse projeto do transporte ferroviário. Porque assim também irá diminuir os transportes individuais, haverá mais uso do transporte coletivo e muitos jovens têm necessidade de entrar nessas universidades, infelizmente, não têm condição.

Então, gostaria aqui de parabenizar também o CONSEMA por esse evento, por ouvir a população, por fazer essa escuta ativa, que é muito importante para entender os anseios da população, das entidades e das autoridades aqui presentes. Muito obrigado pela oportunidade e olhem com olhar mais atento aos estudantes porque eles são uma parcela que necessita desse olhar carinhoso para o futuro. Muito obrigado.

### **Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Muito obrigado, senhor Diego. Vamos passar agora para o próximo segmento das manifestações dos parlamentares. Eu tenho aqui inscrito o senhor Antônio Carlos Albino; na sequência, senhor Luiz Vieira. E gostaria de saber se há mais algum inscrito nesse segmento só para confirmar por gentileza? Dos vereadores? Caso haja por gentileza se dirigir à mesa receptora na entrada. Então passando agora, por favor senhor Antônio Carlos Albino. Vereador Antônio Carlos Albino? Para o próximo vereador inscrito senhor Luiz Vieira muito boa tarde senhor Luiz

### **Luiz Vieira, vereador do município de Vinhedo**

Boa tarde a todas e todos. Sou o vereador Luiz do município de Vinhedo, e venho acompanhando a discussão sobre o retorno dos trens metropolitanos, o trem de passageiros passando pela nossa região, indo até Campinas, impactando Louveira, Vinhedo e Valinhos. E esse acompanhamento vem desde o ano de dois mil e treze. Agora, nós vemos aqui o primeiro estudo de impacto ambiental, temos também alguns avanços importantes, que nos dão direcionamento e mostram aonde queremos chegar. Para isso, a participação democrática é importante, benéfica e profícua para tudo isso.

Mas eu quero fazer aqui quatro questionamentos enfocando a realidade de Vinhedo, e acredito que eles serão úteis também para cidades que serão impactadas. Primeiro deles é o que será feito em parceria com os municípios para substituição e/ou adequação da infraestrutura de pontes, viadutos e travessias de pedestres. Sabemos que todas as pontes, ou praticamente todas, terão que ser readequadas por conta do aumento de trens que passarão por elas em relação à infraestrutura atual. Então, minha pergunta é esta. A segunda pergunta é: o que será feito para mitigar os impactos da passagem mais constante de trens em áreas urbanizadas? Também sabemos que é uma região densamente urbanizada, densamente povoada, tanto Jundiaí quanto Campinas e a própria região metropolitana de São Paulo.

Então, o que será feito para mitigar os impactos da passagem mais constante dos trens de passageiros e também dos trens de carga nas linhas que serão abertas nessas regiões? A terceira pergunta é: qual será o impacto da obra e da passagem dos trens agora para o caso de Vinhedo, ao lado da represa Um? O Rodrigo Souza, que é meu chefe de gabinete, já trouxe aqui essa questão, e eu reforço com a presença aqui do nosso secretário de meio ambiente e urbanismo, que é o Jaderson Skina. O que será feito em relação à represa Um? É o principal reservatório de água de Vinhedo, e as linhas hoje já passam ao lado dela. Então, agora, com o acréscimo de mais linhas, mais

trens passando, os trens de carga, os trens de passageiros, se haverá algum impacto ambiental para esse que é o nosso principal recurso de captação hídrica.

E a quarta e última pergunta é: como será o cadastramento das famílias vulneráveis? Agora, trazendo aqui também, vi que nos slides havia essa projeção, mas quero reforçar sobre as famílias vulneráveis que estão próximas ou até em cima das linhas que hoje existem em nossa cidade de Vinhedo. Há famílias morando em cima de uma das linhas que estão, aliás, desativadas. Então, temos duas, ali ao lado direito, a uma linha desativada, e há famílias em casas irregulares, naturalmente, mas que foram construídas ali em cima. O questionamento é: o que será feito? E se a prefeitura do município, falando sobre Vinhedo, mas também outras cidades que serão impactadas, como Valinhos e Jundiaí, ali na foto, haverá uma interface com as prefeituras municipais para que essas famílias vulneráveis sejam cadastradas e realocadas dentro do próprio município e também não sejam colocadas nas periferias, tendo ali condições dignas de habitação. Então, qual será o encaminhamento? Se será por conta do estado de São Paulo, se será com a Secretaria de Assistência Social dos Municípios e como isso será feito. Muito obrigado e bom trabalho a todos.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Muito obrigada, senhor Luís Vieira, vereador da cidade de Vinhedo. Passamos a... Encerrado as manifestações do plenário, passaremos agora à terceira parte da audiência pública em que chamamos para... Por favor, se dirija à tribuna, se identifique, por gentileza. Beleza? Obrigado.

**Jaderson Spina, secretário municipal de planejamento da cidade de Vinhedo**

Boa noite, Renata. Boa noite, à mesa, boa noite a todos. Eu sou... Deixa eu me entender aqui. Sou secretário de planejamento ambiental do município de Vinhedo. Na verdade, o que eu venho trazer aqui a vocês, a gente já até conversou com os técnicos que tiveram numa única reunião conosco as demandas que o município precisa e carece. Algumas, o vereador Luiz Vieira já elencou aqui, mas a nossa preocupação é o nosso sistema viário nessa região. Para que a gente possa estudar em conjunto essas interferências que haverá dentro do sistema viário do município. E, para finalizar, uma preocupação muito grande é com os trens de carga com relação a prováveis ou improváveis (na melhor) acidentes que possam ocorrer e carregar um trem com produtos químicos que possam vir a afetar o nosso município, o abastecimento no município. E não é só na represa, a montante da represa também é necessária essa medicação. Uma preocupação muito grande que tem que ser levada em consideração no trecho, praticamente, entre Louveira e Vinhedo. Também acredito que, em Valinhos, também tem o mesmo problema, porque ela faz parte também do mesmo manancial. Então, os cuidados com a água do nosso município são fundamentais. Nós precisamos muito cuidar com muito detalhe dessa questão hídrica do nosso município. Muito obrigado a todos.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Muito obrigada, senhor Jaderson Spina, secretário municipal de planejamento da cidade de Vinhedo. Eu pergunto se há mais alguém que tenha realizado a inscrição e não foi chamado no plenário. Por favor, pode dirigir à tribuna. Se identifique, por gentileza.

### **Estanislau Steck, prefeito de Louveira**

Boa noite, eu sou Estanislau, prefeito de Louveira. Bom, eu fui, estou prefeito, né? Mas fui vereador também e em dois mil e onze eu era da frente parlamentar pela volta do trem e só para aqueles que questionaram a se vai ser importante, naquela época fizemos uma pesquisa em todos os municípios que serão impactados, e entre noventa e cinco, noventa e oito por cento de aprovação das pessoas, né? Dos usuários e aí, ricos, pobres e outros, todas as pessoas, de forma geral, não tiveram distinção. Então eu acho que é um anseio, é desejo de corrigir essa falha histórica que o Brasil cometeu. Começou, como a gente falou aqui em Juscelino, né? De favorecer a indústria automobilística, gerou muito emprego, não sei o que, gastou muito pneu, muito óleo, muita coisa, poluiu muito, mas o projeto do trem sustentável, que era o trem elétrico, Louveira tem a primeira subestação elétrica, né? Foi inaugurada em mil novecentos e vinte, fez cem anos agora, é a mais preservada, né? Do Brasil, talvez do mundo, né Rafael? E a gente cuida com muito carinho daquele patrimônio, então uma preocupação nossa objetiva é a questão do patrimônio, que para nós é muito importante, né? Na vida, na história e na questão turística. E a questão de impactar a cidade, Louveira tem a passagem nível que une dois lados da cidade que nasceram em torno da ferrovia. Muitas cidades já resolveram esse problema, inclusive Vinhedo, o Janderson estava falando, ali já fez aquelas passagens por baixo da ferrovia, houve. Nós iniciamos nesse mandato querendo fazer a obra, não deixaram, justamente por causa desse projeto para ela acontecer de maneira adaptada ao novo projeto. Então, a gente está sofrendo com isso, né? Empresas, condomínios. Esse local onde a estação corta, nós temos um polo de reciclagem muito forte, várias empresas. Só uma empresa ela mói e recicla mil e trezentas toneladas por mês ali ao lado da ferrovia, temos a captação de água do Rio Capivari, não foi citado aqui no impacto, mas a ferrovia passa ao lado, o Rio Capivari está ali onde a gente capta água quando precisamos. Então, nós queremos deixar bem claro isso.

E outra coisa, é a questão das passagens. Nós precisamos que seja feita, sejam construídas os acessos antes de que se faça o bloqueio da passagem em nível, porque desta forma vai inviabilizar comércios, indústrias, empresas, o cicloturismo, uma série de impactos importantes, né? Que deverão acontecer. Então, fomos favoráveis, apoiamos, mas desde que seja respeitado. Estamos fazendo a nossa parte na questão pessoal da Paradinha, e de outros locais. Temos setenta famílias no núcleo de favela ao lado da via. Tive a visita de uma juíza federal semana passada. Este núcleo está já selado pela justiça. Trinta famílias já removemos com as chuvas do ano passado, de desmoronamento do talude, da DR ali, já pagamos aluguel social para trinta famílias, tem mais trinta, trinta e cinco. Estamos com uma área desapropriada, conseguimos o pró-moradia. Aliás, assustei porque eu, como gestor, achei que a gente ia ter mais ajuda para construir, remover pessoas de favela para moradia digna, mas estamos, vamos ter que pagar esse empréstimo, mas tudo bem que tive que pagar do bolso também da cidade o terreno e queremos e vamos dar dignidade a essas pessoas com certeza. Esperamos que o projeto contemple a questão social, a questão ambiental com as passagens de flora, de fauna. Sou veterinário, já atendi muito bicho atropelado pela

ferrovia, e tive uma égua preta, algum potrinho que morreu na ferrovia. Então a gente sofre muito com isso, então tem que ser protegido, e as passagens de fauna também e a questão da água como o Janderson falou que é muito importante. Então, somos favoráveis, mas não queremos que seja uma coisa feita só pensando no lucro antes, o lucro é fruto do trabalho, mas vamos respeitar as cidades, a história e tudo que se cresceu em torno disso. Obrigado.

### **Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Muito obrigada, senhor prefeito, senhor Estanislau Steck, prefeito de Louveira. Passamos agora à terceira etapa da audiência pública em que será parte das respostas e comentários, e eu convido para compor a tribuna o **senhor Marlon Rogério, Ricardo Uchoa e o senhor Augusto Almudin.**

### **Augusto Almudin , secretário de parcerias e investimento do governo do estado de São Paulo**

Boa noite a todos. Eu vou responder preliminarmente às perguntas pelo lado do estado, representando o Eixo Norte depois o Ricardo, da MRS, complementa. Considerando as questões afetas à própria MRS e depois da gente, o Marlon Rocha explica tecnicamente as questões afetas ao próprio EIA/RIMA. Estão aqui para esclarecer muitas das dúvidas suscitadas ao longo da audiência pública.

Bom, o senhor Amaury Rocha fez a primeira, deixando com o suposto enfoque apenas no serviço expresso no TIC, esquecendo, entre aspas, a linha sete. Como eu disse na minha própria apresentação, a linha sete é uma das prioridades desse projeto, e a gente vai fazer muito investimento para melhorar a própria operação da linha sete. Dessas treze pontos cinco bilhões, mais de cinco bilhões são só para melhorar a operação atual da linha sete. Então, ao longo do tempo e depois das obras serem feitas, a linha sete vai melhorar muito o serviço que ela presta hoje. Sua atitude de comparação historicamente à CPTM, por diversas questões e restrições orçamentárias do próprio estado, não chegou a investir quinhentos milhões nos últimos dez anos. A gente está prevendo mais de cinco bilhões nos primeiros cinco anos da concessão. Então, o serviço prestado na linha sete será melhorado com a concessão dos serviços, no âmbito do projeto TIC Eixo Norte. Inclusive, a gente está prevendo uma nova sinalização para diminuir o tempo de espera entre os trens que hoje está em sete minutos e meio na hora pico; a gente vai conseguir reduzir isso para três e meio. Vamos também reformar e readequar as estações considerando as normas de acessibilidade. A CPTM tem um TAC com o Ministério Público em execução que será dada continuidade pela futura concessionária, e, portanto, serviços necessariamente haverão de melhorar, e a concessionária será cobrada nos termos do contrato para isso.

Sobre o viaduto de Francisco Morato, ele já está contemplado no nosso edital, tá? A título de informação. O senhor Sinésio Filho, do município de Jundiaí, destacou as interferências do projeto do TIC Eixo Norte com o próprio município e ratificou a importância dos dezessete pontos que estão no convênio. Isso é verdade, eles estão lá e serão cumpridos pelo Estado, todos aqueles dezessete pontos que a gente já os temas do convênio, tá? Importante destacar sobre esse convênio e relações

Interfederativas com os municípios que o estado de São Paulo celebrou com todos os municípios a serem afetados pelo TIC Eixo Norte e convênios. Esses convênios expressam todos os entendimentos possíveis nessa fase do projeto de anteprojeto. Então, todas as obrigações o estado ouviu a todos os municípios, a gente chegou no entendimento para todas as questões, e todas estão lá albergadas no convênio e todas serão responsabilidade ou do estado ou da própria concessionária no futuro. É claro que essa relação pode e deve evoluir ao longo do tempo e conforme ela for evoluindo e conforme os projetos forem sendo elaborados nós estamos, lembrem-se, estamos hoje num projeto inicial, a gente tem um anteprojeto de engenharia que será licitado depois da licitação, a futura concessionária fará os seus projetos básicos, seus projetos executivos, e nesse momento será possível avaliar todos os impactos nos municípios e impactos sociais, inclusive, que serão tratados nos termos que a gente expôs aqui no EIA, então, conforme essa relação for evoluindo, assim também a gente vai evoluindo os convênios e melhorando a prestação do serviço público, tá? Depois do senhor Sinésio, tiveram várias perguntas sobre a polêmica de privatização, concessão e serviço público.

Destaco aqui as manifestações do senhor Cleber Souza, Marcelo Santos, Daniel Silva, entre outros. É importante, assim, para esclarecimento inicial, a gente não está falando aqui de um serviço de privatização, mas de uma concessão patrocinada; são objetos diferentes.

Justamente, a gente está propondo isso para viabilizar essa quantia de investimentos que, como eu disse no começo da minha apresentação, são de mais de treze bilhões de reais, que atualmente o orçamento público não comporta.

A vantajosidade desse processo está justificada nos autos do processo de concessão e não é objeto propriamente dito desse fórum. Este fórum aqui é para discutir como a mesa os aspectos ambientais, os impactos ambientais do projeto independentemente de quem o executa, se a iniciativa privada ou se o próprio Estado por meio de uma estatal ou diretamente. Aqui o que importa é quais os impactos que a gente vai ter com o nosso projeto e como a gente os previne e os remedeia. É isso que a gente precisa deixar claro aqui sobre esse assunto de privatização, tarifa e concessão.

O senhor Rodrigo Souza, de Vinhedo, falou sobre o TIM, sobre mais estações entre Jundiaí e Campinas e sobre o próprio TIC, por que não albergar expansões futuras, por exemplo, para o aeroporto de Viracopos e até mesmo para o aeroporto de Congonhas? Bom, a gente precisava começar por algum lugar, e a gente está propondo esse projeto inédito, inovador para o estado de São Paulo, que já abrange mais quatro novos municípios para o sistema metro ferroviário paulista. Mas estações futuras não estão descartadas; uma vez que a gente consiga construir o sistema, a gente pode avaliar eventuais ampliações do sistema, tanto para ir para esses locais ou até mesmo para ir mais para o interior do estado; esse é um desejo sempre premente em qualquer projeto de infraestrutura, né? Sempre ampliar mais o sistema, melhorar a rede, melhorar o serviço público e atender mais gente.

Sobre, tem também a questão em Vinhedo da Represa que o trem passaria lá perto; o convênio, como eu disse anteriormente, o convênio entre o Governo do Estado e a Prefeitura de Vinhedo os entendimentos são cabíveis nessa fase de projeto, claro que isso pode evoluir e o estado já se obrigou lá nos termos daquele convênio. Aí tem a senhora Cícera Souza e outros falando sobre reassentamentos de comunidades em vários municípios a serem interceptados pelo projeto. Como a gente está numa fase inicial do projeto do lado da licitação, a gente está numa fase de anteprojeto que está caminhando; a gente tem o leilão marcado agora para o final deste mês e aqui da outra perna a gente está tratando do licenciamento ambiental e já estamos evoluindo no

âmbito da licença prévia. Com esse nível de anteprojeto, não é possível ficar com cem por cento de certeza todas as famílias que serão impactadas e reassentadas. Uma vez que o projeto seja desenvolvido, a gente terá essa certeza e todos os programas ambientais que depois o Marlon pode me complementar serão cumpridos à risca, de forma a que nenhuma família impactada fique desatendida. Essa é uma obrigação legal inclusive, então nunca poderá ser descumprida pelo Estado ou por quem vem a operar o serviço, no caso uma futura concessionária.

Então isso serve também para todas as comunidades a serem afetadas, a serem afetadas pelo empreendimento. Caio Guilherme mencionou a comunicação com os municípios. Esse é um diálogo constante que o estado tem se esforçado para fazer. No próprio EIA, depois o Marlon pode falar, existe um plano de comunicação em que a futura operadora do serviço terá obrigação de se comunicar bem com a comunidade, mas também é um sua institucional e Inter federativa do próprio estado. O próprio estado está à disposição para conversar, para evoluir em todos os entendimentos que sejam necessários pra melhorar o projeto do TIC Eixo Norte. Uma pergunta sobre a faixa de domínio e sobre vedação da faixa.

Bom, a faixa de domínio está bem definida lá no anexo um do edital. Se você abrir, lá está publicamente disponível, você vai conseguir ver. Tem, eventualmente, trocas diárias que serão feitas ao longo do processo de concessão, mas isso já está lá previsto. E sim, haverá faixa de vedação em todo o segmento do TIC Eixo Norte.

Sobre a comunidade de Botujuru, é uma resposta anterior que se aplica também para o pessoal de Paradinha. Bom, o Diego e o senhor Diego Moreno falaram sobre os estudantes e para a gente prestar uma especial atenção aos estudantes. Toda a legislação vigente relativa a eventuais benefícios para estudantes será aplicada, como não poderia deixar de ser. O projeto não tem competência nem mesmo poderia mudar ou alterar a legislação nesse sentido. Bom senhor Luiz Vieira, vereador do município de Vinhedo, perguntou sobre pontes, viadutos e travessias. Grande parte delas já está prevista no próprio edital do TIC. Se você puder consultar lá, o senhor vai ver todas que a gente está prevendo incluir. Além disso, no próprio convênio, também já estão previstas as travessias em que o estado chegou a entendimento com o município. Está claro que isso também pode evoluir ao longo do tempo.

Sobre a passagem de trens ao longo da represa perto do município de Vinhedo, os programas ambientais e a construção da obra têm que atender a legislação vigente, portanto, qualquer eventual impacto será devidamente tratado.

Sobre o cadastro de famílias vulneráveis, também estamos numa fase inicial do projeto. Uma vez que o projeto seja licitado, que as licenças sejam expedidas e com os projetos impactados pelo projeto e interlocução com o município, a gente vai conseguir prever as etapas de cadastramento necessárias para posterior indenização e/ou realocação de todas as famílias impactadas, tá?

E, por fim, o secretário ambiental de Vinhedo, desculpa, eu perdi o nome aqui na hora de anotar. Destacou a relação com o estado. O convênio com a prefeitura de Vinhedo já contempla todos os entendimentos possíveis. Claro que a gente pode evoluir, estamos à disposição para receber o município no estado a qualquer momento, para inclusive, termos maiores tratativas sobre esse projeto de drenagem mencionado. Tá?

Sobre a transposição da via de carga que vai ser feita pela concessionária do TIC Eixo Norte. A transposição de carga, esse viaduto previsto, está dentro da faixa de domínio. Então, a gente acha que não tem muito impacto pro viário local, mas claro, se for o caso, a gente, com detalhes do projeto dos senhores, e a gente pode entrar em tratativas pra ver se precisa mudar algum dos temas do convênio.

E por fim, o senhor Estanislau, prefeito de Louveira, obrigado pelas palavras, prefeito. É realmente as questões sobre o patrimônio são muito importantes. Todos os patrimônios históricos serão respeitados. Todos os projetos serão feitos pela futura concessionária e todos deverão ser submetidos aos órgãos de proteção ao patrimônio histórico incidentes no caso, ou as prefeituras, ou estado ou o próprio Governo Federal. E as obras só são autorizadas depois do aval desses órgãos. Portanto, a gente tem bastante segurança de que todo o projeto de restauro deve ser bem feito dessas estações, mas a nossa ideia é justamente refuncionalizar as estações e os equipamentos públicos nessa via porque eles foram inicialmente concebidos, ou seja, pra operação ferroviária. É importante que a gente reative o modal ferroviário, inclusive, para melhorar os aspectos de mobilidade urbana da região.

Sobre o impacto com a cidade, a gente acha que também é relevante a passagem em nível do viaduto já está no convênio e será executada pela futura concessionária que é uma das preocupações do município. E claro, e aí eu ia entrar nesse último ponto que o senhor corretamente mencionou. Obviamente, a gente só vai fechar as passagens depois de executadas as obras. Está bom? Obrigado. Eu passo a palavra para o Ricardo Uchôa da MRS.

### **Ricardo Uchôa, empreendedor e gerente segregações da MRS Logística SA**

Vamos lá, pessoal. Vamos ver se eu não esqueço de nenhuma informação aqui. A primeira é mais técnica, feita pelo senhor Amauri, sobre double stack, eu só queria fazer um esclarecimento para o senhor Amauri: a MRS trabalha com modelo Roler Rail também hoje, já nas nossas linhas. O que queremos é uma linha segregada para ter flexibilidade para usar qualquer uma das soluções, seja Double Stack, seja esse outro modelo.

A respeito da pergunta sobre não passar no túnel Botujuru, realmente não passa. Por isso, vamos criar um túnel novo dedicado apenas para a MRS, ao lado do existente. Assim, fica o esclarecimento do senhor Amauri.

Sobre o outro ponto, vou responder, acho que todos juntos, porque o tema é basicamente o mesmo. Senhor Reginaldo Soares Santos, Cícera, Nádia e senhor Caio, têm preocupações com a comunidade e a afetação das cidades da região. Quando será definido se elas serão afetadas ou não?

Estamos, neste momento, na fase de projeto básico pelo lado da MRS. O que fizemos foi considerar a faixa de domínio ferroviária existente para fazer um projeto conceitual. Na primeira parte, ao irmos a campo, verificamos muitas interferências. Quando nos deparamos com uma interferência, como uma comunidade instalada, fazemos o cadastramento dessas famílias preventivamente. Em seguida, buscamos uma solução. Nesse momento, estamos identificando onde existem essas interferências, seja comunidade, residência, ou qualquer outra. Voltamos para casa, voltamos para a prancheta e tentamos fazer algum tipo de desvio, evitando transtornos para essas

pessoas. Na MRS, temos preocupação social, com um departamento de SG dedicado a isso. A Amanda está aqui, à disposição de vocês para falar hoje, só que estamos na fase de investigar o tipo de solo, chamado sondagem, para verificar se podemos fazer um desvio ou não.

Compreendemos a angústia e a urgência de vocês em receber essa informação. Estamos dando prioridade para fazer isso o mais rápido possível, mas precisamos de algum tempo. Não conseguimos dar uma resposta tão rápida quanto gostaríamos, mas é prioridade. Tenho certeza de que colocamos isso como prioridade em nosso cronograma.

Queria deixar uma coisa bem clara: não iniciaremos a obra sem resolver esse problema social. Obra na comunidade Paradinha que ocorrerá naquela proximidade é por volta de 2026, desde que haja licenças emitidas e todas as aprovações, coisa que acontecerá amanhã. Não temos ainda autorização para iniciar nada. Estamos pedindo autorização para continuar estudando o projeto, e estaremos em contato com a comunidade individualmente, pois cada família afetada tem um desejo diferente. Não podemos tratar isso de maneira global, então vamos buscar, um a um, através do nosso departamento social, para solucionar. Essa é a situação, e é o que realmente está acontecendo. Amanda está aqui à disposição para falar com vocês hoje, se quiserem. Não há nenhum problema.

Por fim, sobre o transporte de cargas perigosas pela MRS ou pelo transporte ferroviário, hoje temos uma linha de carga muito degradada, sem investimento há muitos anos. Trens com cargas perigosas passam hoje, mas são poucas. Normalmente, não usamos essa linha para esse tipo de transporte. Quando é feito ou necessário, usamos uma frota especial, mais moderna e totalmente equipada para tratar de qualquer vazamento, com condutores treinados e pessoas acompanhando a composição ao longo da viagem para atuar em caso de qualquer problema.

A gente tem certeza de que, com a remodelação da linha existente entre Jundiaí e Campinas, serão instalados contratrilhos na região onde existem represas ou mananciais. São equipamentos que impedem o descarregamento de trens. Assim, será usada de maneira geral a tecnologia mais moderna para evitar qualquer tipo de dano, e tudo isso estará no projeto do TIC. Não é o nosso projeto, mas os princípios são exatamente os mesmos. Então, tenho certeza de que, junto com as medidas que a MRS já toma em sua frota e com suas equipes, esse risco fica bastante minimizado. Isso será detalhado na fase de projeto executivo. Eu acho que da MRS é isso, passo a palavra para o Marlon, sobre os outros temas.

### **Marlon Rogério Rocha, geógrafo e coordenador técnico do estudo de impacto ambiental**

Vou abordar alguns temas e modificações já respondidas sobre projeto, mas vou me ater aqui aos impactos ambientais efetivamente, relacionados aos impactos e programas etc. Algumas questões sobre reassentamento, né? Os moradores da Paradinha e outras manifestações também estão manifestando uma legítima preocupação, inclusive sobre o tratamento das pessoas que vivem dentro da faixa de domínio em condições irregulares de ocupação. Em suma, o que será feito, o que está proposto, inclusive é um conjunto de medidas que, desde sua concepção, visam atender da forma mais

adequada possível esse grupo populacional reconhecidamente com muita vulnerabilidade social. A questão da moradia é um direito constitucional, e conhecemos a realidade do país, do estado e dos municípios sobre esse tema.

O que se propõe e o que se concebeu para esse projeto, inclusive, vai além do que pressupõe a legislação brasileira. A legislação brasileira sobre essa questão de desapropriação e impacto com a população por obra pública da década de 40. É um decreto-lei, foi construído no governo de Getúlio Vargas, do Estado Novo ainda. A prática das empresas, e principalmente as concessionárias que atuam na área de infraestrutura, evidentemente não é simplesmente retirar as pessoas e não dar um destino adequado. Então, há todo um preparo, todo um conjunto de procedimentos e estudos que serão realizados. Estamos na fase ainda de avaliação da viabilidade. Temos grandes números nesse momento. O EIA/RIMA atuou em cada uma das áreas mapeando, entrevistando as pessoas e quantificando as moradias, mas a quantificação exata, o levantamento censitário das famílias, das pessoas que serão afetadas, será feito um pouco mais à frente, pois precisa do projeto final, pelo menos o projeto em nível básico, para fazer esse levantamento.

O perfil socioeconômico, tudo isso e a quantidade macro, vamos dizer assim, daquelas seiscentas edificações, pressupõe mais ou menos mil novecentas, mil, até mesmo mil e duzentas, mil e trezentas famílias, né? Isso será definido em detalhe posteriormente. O tratamento de cada habitação ou de cada família, como disse o engenheiro Ricardo agora há pouco, é um tratamento individualizado. Cada família tem um momento de vida distinto, uma realidade socioeconômica distinta, um interesse específico. E todas, assim, muito importante, serão tratadas em parceria com os municípios. Os municípios já têm um conjunto de informações relevantes, muitas vezes sobre essas comunidades. Às vezes, já há um cadastro prévio, já há um reconhecimento e mapeamento das vulnerabilidades. Os municípios já estão desenvolvendo projetos de habitação para esses grupos, para essas famílias, e os empreendedores entrarão, apoiando isso e fazendo esses projetos em parceria. No que o município não conseguiu fazer até agora, os empreendedores vão apoiar o Governo do Estado e as concessionárias envolvidas aqui vão atuar nesse sentido.

Por exemplo, a questão de áreas. A gente sabe que a dificuldade para realização de projetos de habitação muitas vezes é a disponibilidade de áreas. Isso, o município vai poder mapear e contribuir de forma muito mais efetiva e rápida com essas parcerias. Essa parceria é proposta inclusive dentro do estudo de impacto ambiental.

Sobre os impactos na fauna, em infraestruturas lineares como rodovias e ferrovias, sempre existe uma barreira à passagem de animais. Ela é uma barreira física, e nós temos invariavelmente o impacto previsto para o tipo de operação desses modais de transportes, como o risco e a efetividade de atropelamentos. No caso do projeto do TIC da SNO, por exemplo, o edital prevê a vedação de toda faixa de domínio, desde São Paulo até Campinas. Essa vedação ocorrerá de diferentes formas, por exemplo, no convênio com os municípios. Alguns municípios já olham os ambientes urbanos para facilitar, tendo um impacto visual menos significativo. Há a possibilidade de pleitearem e a colocação de gradios, por exemplo. São soluções que serão adotadas em vez de muros em algumas situações, mas, em todo caso, em toda a extensão, será vedada. Isso ordenará e forçará o ordenamento do transporte e da passagem em nível de veículos ou de pessoas que ocorrem regularmente dentro da faixa de domínio ao longo dos trilhos, com um efetivo risco de acidentes e atropelamentos, imagina um acidente com um trem, que não é pouca coisa, podem ocorrer acidentes muito graves. E o edital do TIC já o projeto conceitual, prevê esse tipo de solução, têm uma série de dispositivos,

viadutos que estão acordados com os municípios. As estações, elas também serão remodeladas, as próprias estações muitas delas serão adequadas para a questão de acessibilidade, com portadores de necessidades especiais, e as estações em si, funcionando também como passarelas, muitas delas serão mezaninos elevados com acessibilidade que vão permitir tanto o acesso do passageiro, do usuário da linha 7, do TIM, ou mesmo do TIC mas também o cruzamento da via de forma segura.

Sobre a questão da fauna, a advogada mencionou alguma coisa, fez comentário sobre florestas e a importância da vegetação em São Paulo, especialmente na Mata Atlântica. Isso é relevante devido à redução dos habitats. O projeto é concebido para ser implantado dentro de uma área já modificada, sem fragmentar mais a paisagem. Ele é proposto dentro da faixa de domínio, e os trechos que extrapolam são pontuais, afetando sobretudo pontos com vegetação e áreas urbanizadas, inclusive a maioria sem cobertura vegetal. A concepção do empreendimento é de reduzir e promover novos serviços ferroviários, ampliando o serviço ferroviário para municípios que hoje não têm, como Campinas, Vinhedo, Valinhos e Louveira. E os impactos nas represas, temos captações de água para abastecimento público próximas da via. Não importa se foram implantadas depois da ferrovia; o que importa é o que existe hoje. Existe lá um manancial que abastece uma comunidade, uma cidade e o público em geral. Todas as obras nesses trechos devem ter um efetivo controle ambiental, especialmente no controle de erosão, retenção de sólidos para as represas e para evitar o assoreamento das represas e redução da capacidade de abastecimento.

Então, isso tem que ser feito, é um compromisso, independentemente de quem vai fazer. Por exemplo, no caso do TIC, muitos podem perguntar: "Qual empresa vai construir? Vai implantar o TIC e o TIM?" Não sabemos ainda. Independentemente disso, quem vencer o leilão vai ter que cumprir. Porque tudo que está colocado dentro do EIA e os condicionantes que serão estabelecidos no licenciamento ambiental são compromissos. Independentemente de quem assumir o projeto e vencer o leilão, tá?

Então, era isso sobre o patrimônio também. Tudo foi concebido inclusive para o mínimo impacto possível e, inclusive, de não intervenção. É fato que algumas modificações serão feitas, mas tudo sempre mediante a apresentação de projetos. Nessa fase, os órgãos de proteção do patrimônio estão sendo consultados para se manifestar sobre a concepção do empreendimento. O tipo de solução que está ali adotada preliminarmente. As obras em si que envolvem a execução, às vezes, de uma escada, de uma ampliação de plataforma. Tudo isso, esse projeto, será apresentado detalhadamente também na fase de detalhamento do projeto. Eram esses temas, eu agradeço a oportunidade de expor o projeto, o estudo de impacto ambiental. Outras, a equipe da CONSEMA CETESB vai reforçar aqui o canal de novas contribuições, mas ficamos à disposição também ao longo da análise para qualquer esclarecimento. Muito obrigado.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Muito obrigada Marlon, Augusto, Ricardo pelas respostas. Eu passo agora a palavra para os comentários da CETESB, para a senhora Ticiane Risdén Viana.

**Ticiane Viana, gerente do setor de licenciamento de empreendimentos rodoviários da CETESB**

Foi muito gratificante ver a comunidade, seus representantes, participando do processo de licenciamento. A gente teve contribuições muito ricas aqui hoje. A gente veio aqui para ouvi-los e a gente vai considerar tudo que foi falado aqui na nossa análise. Caso queiram mandar mais contribuições, além do e-mail do CONSEMA, eu coloquei aqui o do setor onde eu trabalho, que é [ILTR\\_CETESB@SP.GOV.BR](mailto:ILTR_CETESB@SP.GOV.BR).

E, só para reforçar, quem tiver dúvidas sobre o EIA/Rima, ele além de estar no site da CETESB, também está num site disponibilizado pelos empreendedores que é [AUDIENCIATICNORTESNO.COM.BR](http://AUDIENCIATICNORTESNO.COM.BR). Lá vocês podem baixar o EIA/RIMA de forma digital. E no site da CETESB também, [CETESB.SP.GOV.BR/LICENCIAMENTO AMBIENTAL/EIARIMA](http://CETESB.SP.GOV.BR/LICENCIAMENTO_AMBIENTAL/EIARIMA). Obrigada pela contribuição de todos vocês e boa noite.

**Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente**

Muito obrigada, Ticiane. Então, por fim, eu agradeço a presença de todos, agradeço pela paciência, pela participação e dou por encerrada a presente audiência pública. Muito obrigada.