



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

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

6
7 Realizou-se no dia 15 de fevereiro de 2024, às 17 horas, no **CEU PÊRA-MARMELO -**
8 **TEATRO PLINIO MARCOS**, Rua Pêra Marmelo, 226 - Jardim Santa Lucrecia – Jaraguá
9 – **SÃO PAULO/SP**, a Audiência Pública sobre o Estudo de Impacto Ambiental e o
10 Relatório de Impacto ao Meio Ambiente – EIA/RIMA do empreendimento "**Trem**
11 **Intercidades (TIC) Eixo Norte e Segregação Noroeste (SNO) do Transporte**
12 **Ferroviário de Cargas**, de responsabilidade da Companhia Paulista de Trens
13 Metropolitanos – CPTM, processo eambiente CETESB.073682/2023-98, em formato
14 híbrido, presencial e por vídeo conferência. Após a abertura dos trabalhos e saudação
15 inicial feita pela Secretária-Executiva do CONSEMA, **Glória Roberta Paff**, esta informou
16 que ainda compunha a mesa diretora dos trabalhos a representante do órgão
17 responsável pelo licenciamento, **Camilo Fragoso Giorgi**, da Companhia Ambiental do
18 Estado de São Paulo – Cetesb. Foi realizada a explanação das atribuições do CONSEMA
19 e das normas sobre o desenvolvimento da audiência, pela Secretária-Executiva do
20 CONSEMA, com os esclarecimentos pelo representante da Cetesb, **Camilo Fragoso**
21 **Giorgi**, sobre o processo objeto da Audiência Pública. Passou-se, a seguir, às
22 exposições sobre o assunto em questão. O **Sr. Marlon Rocha**, da JGP Consultoria,
23 passou a palavra para o **Sr. Ricardo Uchoa**, da MRS Logística SA, seguido por **Augusto**
24 **Almudin**, representante da Secretaria de Parcerias e Investimentos do Estado,
25 responsável pelo projeto do TIC Eixo Norte. Dando continuidade o **Sr. Marlon Rocha**,
26 da JGP Consultoria, efetuou a apresentação do projeto e do estudo técnico em
27 discussão. Finalizadas as exposições, passou-se ao momento destinado às falas dos
28 oradores inscritos, fase na qual se pronunciaram, **Amauri Oliveira da Rocha**, da
29 Frente Parlamentar em Prol da Mobilidade. Representando a sociedade civil organizada
30 se pronunciaram, **Sônia Aparecida dos Reis**, membro da Associação Comunidade
31 Vira-Lata; **Bonfilho Alves Ferreira**, advogado e membro do Instituto de Pesquisa em
32 Ecologia Humana; **Weber Cunha**, membro da Associação Ferroviária de Altinópolis;
33 **Nelson Camargo**, presidente do Instituto de ferrovias e preservação do patrimônio
34 cultural; **Paulo Rodrigues**, jornalista do jornal cultura. Passou-se para o segmento dos
35 cidadãos e cidadãs, **Marçal Antônio Nascimento**, **Carlos Eduardo Nascimento**,
36 **Elias Alves Bezerra**, **Juliano Costa dos Santos**, **João Henrique Castro Conceição**,
37 **Eduardo de Jesus Souza**, **Gabriel Prates**. No segmento dos representantes de
38 órgãos públicos, **Robson Novais da Silva**, diretor da escola EMEF estação Jaraguá;
39 **Renato de Sá Dias**, assistente diretor de escola. No segmento reservado para os
40 parlamentares, **Agnaldo Vidal dos Santos**, vereador de Francisco Morato, **Dirceu**
41 **Dalben**, Deputado Estadual. O inteiro teor transcrito das falas e registros segue anexo
42 à presente Ata. Encerrada a participação dos representantes do plenário, passou-se à
43 etapa das respostas e comentários, iniciando com o **Augusto Almudin**, representante
44 da Secretaria de Parcerias e Investimentos do Estado, responsável pelo projeto do TIC
45 Eixo Norte, seguido por **Ricardo Uchoa**, empreendedor e gerente segregação da MRS
46 Logística SA e **Marlon Rogério Rocha**, geógrafo e coordenador técnico do estudo de
47 impacto ambiental. E por fim, as considerações finais feitas por **Camilo Fragoso**
48 **Giorgi**, representante da Cetesb. Após constatar e informar que todas as etapas da
49 Audiência haviam sido regularmente cumpridas, a Secretária-Executiva **Glória Roberta**

Página 1 de 2



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

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

Trem Intercidades (TIC) e Segregação do Transporte de Cargas (SNO) - São Paulo a Campinas – 15/02/2024

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito boa tarde, dando início aos trabalhos, sou Glória Roberta Paff. Estou como secretária executiva do CONSEMA - Conselho Estadual do Meio Ambiente e, em nome da secretária de Estado de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo, Natália Rezende, cumprimento a todos. Dando sequência, vou apresentar a composição da mesa que conta comigo e Camilo George da CETESB.

Cumprimento também as autoridades presentes: o diretor, senhor Robson Novais da Silva, diretor da Escola da Secretaria Municipal de Educação de São Paulo (SME). Também conosco, Fábio Luiz Barbosa, chefe de gabinete e representante do subprefeito Marcos (inaudível). Por favor, gostaria que apenas colocasse aqui o nome legível. Também cumprimento o vereador Aguinaldo Vidali dos Santos, de Francisco Morato. Também conosco, o deputado estadual Dirceu Dalben, de São Paulo Dalesbe. Muito obrigado pela presença de todos. Vamos passar agora aos slides que compõem a Secretaria do CONSEMA..

O CONSEMA é um órgão consultivo, normativo e recursal do sistema ambiental paulista, regido pela Constituição do Estado de São Paulo, no seu artigo 193.

As atribuições do CONSEMA estabelecem normas relativas à avaliação e recuperação e qualidade do meio ambiente, também avaliar políticas públicas ambientais de relevante interesse, apreciar EIA/RIMA e manifesta-se sobre a instituição de unidades de conservação, zoneamento e planos de manejo, conduzindo também a presente audiência pública.

A presente audiência pública está amparada por normas legais, sendo elas a legislação da Lei Estadual 9.509 de 1997, que institui a política estadual do meio ambiente. Também a Lei Estadual número 13.507, de 2009, que dispõe sobre o funcionamento do CONSEMA, e também a Deliberação Normativa CONSEMA nº 01/2011, que são as regras para convocação e realização das audiências públicas.

Definição e objetivo dessa presente audiência: É um evento aberto, público. Onde são apresentados aspectos ambientais da proposta ou o projeto a todos. Aqui, estamos no espaço onde iremos dirimir dúvidas e conhecer a opinião da sociedade, recolhendo críticas e sugestões sobre licenciamento ambiental do EIA/RIMA, criação ou alteração de UCs, zoneamento ecológico econômico e outras questões de interesse ambiental.

O edital de convocação foi publicado no Diário Oficial do Estado e divulgação na mídia realizada pelo empreendedor.

A função do secretário executivo do CONSEMA possui a função regimental de conduzir os trabalhos de forma neutra, imparcial, garantir a fala dos interessados de modo democrático e organizado.

Quero destacar que o propósito dessa audiência não possui caráter para qualquer deliberação, votação ou decisão, estamos aqui para recolher opiniões e sugestões de toda a sociedade.

Os registros dos trabalhos são realizados através de registros digitais sendo áudio e vídeo, registros por escrito contendo data, hora e local e a fala dos participantes.

O desenvolvimento dos trabalhos do CONSEMA foi definido em três etapas: sendo a primeira apresentação dos estudos, a segunda participação dos interessados e a terceira respostas e comentários.

As inscrições para o uso da palavra se encerram uma hora a partir do início da presente audiência, as falas no intervalo de tempo e na ordem de inscrição conforme o segmento de representação, sendo vedada a duplicidade de manifestação.

Passando para a primeira parte, onde será apresentado os estudos com a exposição sobre a proposta pelo representante do Empreendedor que conterà o tempo de 15 minutos, bem como a exposição pela equipe responsável pelo estudo técnico, 30 minutos.

A segunda parte será a participação do plenário sendo pelo segmento representante do Ministério Público, 5 minutos; entidades da sociedade civil, 5 minutos; pessoas físicas, 3 minutos; representante de órgãos ou entidades, membros de conselhos de Meio Ambiente, 5 minutos; parlamentares, 5 minutos; representantes do Poder Executivo, 5 minutos.

A terceira parte corresponde a respostas e comentários, sendo que o empreendedor terá mais 15 minutos conforme as respostas que forem surgidas durante os questionamentos do plenário B, que também será respondida pela equipe responsável pela elaboração do estudo técnico, sendo 15 minutos. E comentários da CETESB para finalizar.

Vamos chamar agora para apresentação com a introdução? Vamos então, aqui passar a fala primeiramente ao representante da CETESB, Camilo Jorge. Boa tarde, Camilo.

- Camilo Jorge, representante da CETESB e gerente da divisão do licenciamento.

Boa tarde a todos aqui está presente e é quem está acompanhando pelo YouTube também. A gente tomou a liberdade de colocar por escrito a explicar né um pouco para vocês onde que a CETESB entra nesse momento do licenciamento, né? Então tá aí então o EIA/RIMA do empreendimento, TIC Eixo Norte segregação Noroeste tá em análise no departamento de licenciamento com avaliação de impacto ambiental, IL, especificamente no setor de licenciamento de empreendimentos transporte rodoviário, tá? Eu só esqueci só de comentar que então eu sou o Camilo, sou gerente da divisão de licenciamento de empreendimentos de transportes da CETESB, tá?

Então a nossa equipe tá acompanhando audiência pública a equipe do setor, tanto por YouTube quanto presencial, então a fase em que a gente está do processo de licenciamento é de viabilidade ambiental, então é fase de licenciamento prévio e audiência é uma etapa. Muito importante se não há mais importante dessa fase, né? Que é onde a gente recebe as contribuições da sociedade das lideranças dos políticos, Ministério Público e considera na nossa análise. Por isso, que já estamos na terceira audiência de um empreendimento tão grande como esse e coletando cada vez mais contribuições a expectativa de hoje é essa também.

E a fase do licenciamento prévio se encerra com a emissão do parecer técnico do nosso departamento submetendo ao CONSEMA. Para isso a gente vai ter passado por uma série de complementações para o empreendedor vistoria própria etapa de audiência. Tem uma série de etapas, mas aí ela se finaliza com a emissão do parecer técnico e encaminhado ao CONSEMA faz a análise por meio dos seus conselheiros do parecer técnico em aprovando o parecer técnico é emitido a licença ambiental prévia, né com as respectivas exigências condicionantes para as próximas fases do licenciamento são as fases de LI, e LO. Lembrando que as obras só podem iniciar após emissão da L.I. Então essa fase que estamos vai finalizar com a emissão da licença prévia com exigências para as, para a próxima fase que é a solicitação de L.I. Aí sim que as obras podem ser iniciadas.

Eh e aí para complementar um pouco o pós audiências todos os interessados podem dar vistas ao processo que o processo em ambiente, né? Que é esse número aí 073

682 2023 98, basta acessar o Portal da do meio ambiente está aí na tela e pedir vistas seguindo essas orientações e se tiver dúvida mandar para o e-mail que está na tela também idad_cetesb@sp.gov.br vocês também, né? Todos, toda a sociedade todos podem mandar contribuições para o e-mail do iltr_cetesb@sp.gov.br que é o e-mail do setor que vai analisar esse processo e por fim as cópias do EIA/RIMA as cópias digitais estão nos sites seguintes, aí do site da CETESB. Não vou ficar soletrando por isso que eu coloquei na tela e o próprio interessado abriu né? Um site específico para poder baixar o EIA/RIMA que é esse audienciaticnortesno.com.br e só voltar aqui. Opa... voltar aqui para Roberta que tem o e-mail do CONSEMA, né Roberta? Acho que vale a pena reforçar.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

No final a gente reforça para as contribuições finais. Voltando, bom dando sequência, cumprimento também conosco a senhora Luciana Torraes Ferreira da subprefeitura de Perus Anhanguera. Passado agora para a fase da apresentação do consultor **Sr. Marlon Rogério Rocha**. Boa tarde, Marlon.

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

Boa tarde, Roberta, Anselmo, Camilo presentes, eu sou **Marlon Rocha, sou coordenador técnico do estudo de impacto ambiental e represento aqui a equipe da JGP Consultoria**, que é a empresa responsável pela elaboração do estudo. Eu vou fazer uma breve fala porque depois eu volto para apresentar propriamente o estudo de impacto ambiental. A gente vai entrar agora na fase de apresentação do projeto e é só uma observação porque, diferentemente dos casos habituais dos processos de licenciamento, nesse caso nós temos dois empreendedores, né, dois proponentes desses projetos porque são dois empreendimentos que estão sendo licenciados e foram analisados quanto à viabilidade ambiental de forma unificada, de forma conjunta, porque os dois empreendimentos compartilham a mesma faixa de domínio, né? Tem cronogramas de implantação também muito semelhantes, né? Terão obras simultâneas ao longo dos próximos anos a partir do início da operação. São concessões distintas: enquanto um sistema ferroviário, que é operado pela MRS, é dedicado exclusivamente ao transporte de cargas, o outro é uma concessão federal, outro é uma concessão estadual e é operado atualmente pela MRS e se refere ao transporte de passageiros. Mas, considerando a localização dos dois empreendimentos, os cronogramas de implantação, né? Todos esses serviços ferroviários foram avaliados dentro de um único estudo de impacto ambiental. Então, nós temos dois empreendedores, a titularidade do processo de licenciamento está em nome da CPTM. (inaudível) 2 empreendedores, são dois CNPJ's do ponto de vista formal, né do processo administrativo, então isso está em nome da CPTM, mas também nós temos aí o projeto da MRS que é a Segregação Noroeste do Transporte de Cargas que objetiva separar retirar o transporte de cargas das mesmas vias que são utilizadas para o transporte de passageiros, que é a situação que a gente tem hoje, hoje o mesmo trilho que passa dentro entre Jundiaí e São Paulo, passa também o trem da MRS. Passa ao mesmo tempo o trem de cargas, então isso gera uma série de problemas operacionais para as duas companhias e o projeto segregação vai resolver isso. Então eu passo a palavra agora dos empreendedores para fazerem as suas apresentações.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

O próximo é o senhor Ricardo Uchoa, gerente do programa de Segregações da MRF. Boa tarde, Ricardo.

- Ricardo Uchoa, empreendedor e gerente segregação da MRS Logística SA.

Boa tarde. Boa tarde a todos à mesa. Boa tarde a todos e a todas. Falarei um pouquinho é que sobre a Segregação Noroeste, meu nome é **Ricardo Uchoa, sou gerente geral da MRS** responsável pelo Programa Segregações pela implantação desse programa e vou estar falando aqui de um pedaço desse programa que é Segregação Noroeste. Antes de falar da Segregação Noroeste, falarei um pouquinho do que é a MRS, pois nem todos conhecem. Essa empresa foi criada em 1996, é privada e tem a concessão de aproximadamente 1600 km de trilhos entre os estados de Minas, São Paulo e Rio de Janeiro, conectando áreas de produção agrícola e mineral com os principais portos da região Sudeste do Brasil.

Só que infelizmente desses 1600 km de trilhos que nós temos, eles não são totalmente dedicados ao transporte de cargas, como mencionado pelo Marlon. Existe uma parte aqui na região da Metrópole de São Paulo em que a gente compartilha esses trilhos com a CPTM, e o Projeto Segregação nada mais é do que criar uma linha separada para transporte de carga para resolver um pedaço desse 160 km que são compartilhados, que é o trecho entre Barra Funda e Jundiaí.

Do que se trata então novamente a Segregação Noroeste, uma via totalmente nova construída para transporte de cargas que vai correr paralela à linha 7 hoje existente da CPTM desde Barra Funda até Jundiaí, com uma extensão aproximada de 56 km. Esse projeto é todo custeado por recursos da própria MRS e é uma concessão federal é um compromisso que nós assumimos com o governo federal de execução desse programa como objetivo, novamente, criar essa linha para quê para eliminar o gargalo que a gente tem hoje quando a gente compartilha trens de passageiros e de carga eu já vou mostrar para vocês isso traz uma perda de produtividade e deficiência tanto para nós, da MRS, quanto para CPTM e nós vamos então para fazer isso construir uma linha totalmente nova.

E quando se constrói uma linha totalmente nova paralela ao que já existe, você tem que fazer adequações nas estações existentes e a gente vai aproveitar esse momento que está construindo uma via nova para deixar espaço para que o Governo de São Paulo futuramente implemente o TIC. Eu vou mostrar aqui para vocês também um esqueminha que fica fácil de entender. Então, dando ênfase aos problemas que nós temos hoje, a MRS só consegue circular trens de carga por dentro de São Paulo em dois períodos do dia: um pela manhã, um no final do dia, sempre em horário de vale, ou seja, fora dos horários de pico, justamente para não prejudicar o usuário do trem de passageiros. Só que isso limita muito a nossa capacidade de transporte e mesmo atuando nas áreas de Vale. Traz um transtorno sim para CPTM. E tem que aumentar o intervalo dos seus trens. Além disso, nossos trens.

Eles são mais pesados. Quando você tem trens mais pesados passando por trilhos, você tem mais desgastes, você tem mais manutenção, você tem equipamentos específicos de sinalização e tudo isso gera um custo adicional. Ou seja, a gente tem uma perda de eficiência tanto para MRS quanto para CPTM. O que que a gente busca aqui com esse programa e por isso que o governo nos fez assinar esse compromisso de construção de uma via segregada para trazer benefício para todas as entidades que participam dessa situação, então para a CPTM, tirando os trens de cargas das linhas ou da linha 7, nesse caso, você consegue colocar mais trens na via, você consegue transportar mais passageiros, você aumenta a segurança da via no sentido

de que como vai precisar de menos manutenção, fica menos suscetível, até algum tipo de intercorrência técnica.

Você cria o espaço para implantação de um novo projeto de trem de passageiros, que é o TIC São Paulo - Campinas. Para a MRS, acho que é óbvio, a gente consegue transportar mais carga a gente se torna mais eficiente aumenta a produtividade pode reduzir até os nossos custos que passamos aos nossos clientes e para a população em geral em municípios, você cria um estímulo às obras. Essas obras são de longa duração, estamos falando de obras de mais de 10 anos. Você tem trens menos lotados, o que significa mais conforto para a população, mais segurança e redução também do tráfego de caminhões nas estradas. Se você tem mais trem de carga transportando carga, você tem menos caminhão. É um alívio para as estradas que hoje estão tão congestionadas, principalmente Bandeirantes e Anhanguera.

Aqui dá para ver no mapa, o que que nós vamos construir é um exemplo bem simples, mas acho que visualmente fica mais fácil. Hoje nós estamos naquela situação da parte de cima do slide, onde você tem as duas linhas da CPTM sempre da esquerda para direita esquerda Barra Funda e direita Jundiaí. Nós vamos construir a linha que está azul sempre à direita da linha existente usando sempre como princípio a faixa de domínio que hoje já é dedicada à CPTM é um transporte ferroviário e a gente, quando constrói essa linha azul, a gente deixa espaço para que a via amarela seja construída no futuro, que é justamente o TIC São Paulo - Campinas.

Como eu falei, quando você cria uma nova linha e essa linha vai passar paralela, vai passar nas estações que hoje existem da linha 7, você tem todas aí algumas dessas estações vão ter que ser readequadas em termos de posicionamento outras apenas em acesso à população outras mudanças no seu layout, mas o princípio básico é não se interrompe a circulação da linha 7, a gente vai implementar a Segregação causando o menor impacto possível na linha 7 e sem interromper a linha 7 em nenhuma das estações em nenhum dos trechos. Vamos trabalhar principalmente à noite e fim de semana.

E, finalmente, o último slide aqui como ficaria então a linha sete com o TIC com a Segregação Noroeste ali o estendo até Campinas de Jundiaí a Campinas, a gente não cria uma linha dedicada porque hoje ela já existe a operada por outra operadora logística que é a Rumo, mas ela vai ser totalmente revitalizada e vai ser construída sim, outras duas linhas para o TIC e para o TIM, mas aí eu deixo a palavra então para o representante do Estado o Guto que tá aqui com a gente aqui o nosso canal de contato. Se alguém quiser fazer alguma pergunta diretamente. Muito obrigado pela atenção a todos

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Obrigada Ricardo. Chamo na sequência o senhor Augusto Almudin, Secretaria de Parcerias e Investimento do Governo do Estado de São Paulo. Boa tarde, Augusto.

- Augusto Almudin , secretário de parcerias e investimento do Governo do Estado de São Paulo.

Boa tarde a mesa. Boa tarde a todos presentes. Eu sou **Augusto Almudin, tô representando a Secretaria de Parcerias e Investimentos do Estado é a secretaria responsável pelo projeto do TIC Eixo Norte.**

A intenção aqui apresenta rapidamente o projeto do TIC Eixo Norte e depois ficar à disposição para responder os esclarecimentos sobre o projeto, tá bom? Então o projeto do TIC Eixo Norte contempla em si três projetos diferentes. É o primeiro é a linha 7 é um serviço existente hoje brownfield, serviços paradores prestado pela

CPTM que liga Barra Funda até Jundiaí com 17 Estações e 57 Km de extensão. A esse serviço a gente vai agregar dois novos serviços inéditos totalmente greenfields, ou seja, um ganho de melhoria um ganho de serviços para a população muito grande que o primeiro trem do tipo parador que vai parando entre a cidade desde Jundiaí até Campinas, então é um trem que sai de Jundiaí e para em Louveira depois para em Vinhedo depois para em Valinhos até chegar em Campinas.

Com 44 novos km de trilhos, então a população dessa região vai passar a ser atendida pelo sistema metrô-ferroviário do estado aqui da região metropolitana de São Paulo. Então essas populações que não eram atendidas passarão a ser atendidas pelo transporte de trilhos de passageiros, né? E um novo serviço, esse sim a grande novidade desse projeto, é o serviço expresso, o trem intercity O TIC que vai ligar São Paulo a Campinas em uma hora e 4 minutos com uma parada intermediária em Jundiaí, tá? Esse sim é um serviço totalmente Greenfield como Ricardo que me antecedeu bem disse é uma via nova será construída paralelamente à linha 7 o que vai permitir com que o trem não pare entre Jundiaí e Barra Funda para fazer esse trajeto é aqui um mapinha da de cada um dos serviços, então à esquerda a gente tem o serviço do TIC Expresso totalmente novo serão mais de 100 Km de novas vias permanentes de trilhos a serem implementadas.

Então sai de Campinas para em Jundiaí chega na Barra Funda, no meio a gente tem o serviço da linha 7. Hoje é que vai continuar igual só que com muito mais investimentos conforme eu vou falar adiante o serviço separador com 17 estações de 57 Km e à direita o TIM, o trem intermetropolitano também é um serviço greenfield novo que vai sair de Jundiaí e vai chegar em Campinas com 44 km.

Aqui um esquema de vias que a apresentação do Ricardo também já mencionou então só para deixar registrado que entre Barra Funda e Jundiaí e o serviço da linha 7 se mantém como ele é hoje são as linhas vermelhinhas aí no mapa ao lado dela a futura concessionária vai construir uma linha totalmente nova do TIC que é viabilizada justamente pelo programa de Segregações da MRS isso até Jundiaí e aí entre Jundiaí e Campinas, quem vai fazer a segregação é a própria MRS e entre Jundiaí e Campinas, quem vai fazer a segregação é a própria concessionária do TIC Eixo Norte porque não se trata mais de uma concessão da MRS. Como Ricardo falou.

Bom, aqui é rápidas palavras sobre cada um dos serviços, então o serviço Expresso tem uma tarifa. A concessionária vai cobrar uma tarifa média de R\$ 50 para quem fizer o trecho inteiro, então é um valor competitivo. Considerando o valor do ônibus hoje que é uns 48 reais então quem e quem quiser, obviamente, ir até Jundiaí paga quase um pouquinho mais da metade desse valor 28,50 e quem quiser sair de Jundiaí para Campinas ou vice-versa 21,95 Serão três novas estações com uma velocidade comercial de 95 km/h. E na hora pico, ou seja, de manhã e à tarde. A cada 15 minutos o passageiro vai poder pegar um trem Expresso que vai sair ou é ou de Palmeiras Barra Funda de Campinas para seguir sua viagem é a concessionária deve respeitar também uma tarifa teto de 64 reais, então a gente acha que a futura concessionária vai poder cobrar mais barato de quem comprar com maior antecedência, como é feito em outros tipos de serviços das passagens aéreas.

O serviço da linha 7 se mantém como ele é hoje com 17 novas estações e só que a gente está prevendo muitos investimentos novos na linha 7 que não puderam ser feitos por várias razões ao longo dos últimos anos. Serão mais de 5 bilhões de reais só para linha 7, então a gente acha que o serviços prestados na própria linha 7 vão melhorar bastante é assim que as obras de revitalização da linha 7 tenham sido finalizadas de forma reduzir o intervalo entre trens na hora pico de hoje de sete seis minutos para três minutos e meio Além disso se mantém a tarifa pública de R\$ 5 que hoje é cobrada. O trem é padrão da CPTM com capacidade de 2048 passageiros.

O serviço do TIM também é o serviço novo como havia dito anteriormente com cinco novas estações e o intervalo na hora pico entre trens também vai ser de 15 minutos. Então a cada 7 minutos e meio vai sair um TIC ou um TIM de Jundiaí ou de Campinas a depender de onde o passageiro se encontrar. Tempo de viagem de 33 minutos e aqui a gente está colocando uma tarifa quilométrica de 32 centavos por quilômetro que resulta numa tarifa pública de 14 reais, quem andar menos vai pagar menos. Então quem sair de Jundiaí parar em Louveira vai pagar o valor proporcional a essa distância. Os principais números do projeto são mais de 13.5 bilhões de reais de investimentos que serão executados prioritariamente nos primeiros sete anos do contrato de concessão. Então são muitos investimentos só pra linha 7 são mais de 5bi, como eu falei anteriormente devia permanente, a gente vai trocar mais de 430 km trocar e implantar novos quilômetros de Trilhos tudo isso para atender uma demanda Projetada de mais de 700 mil passageiros é ao final do prazo de concessão que significa é mais de 35% de passageiros por dia do que é com o início da operação dos serviços e do time o Governo do Estado de São Paulo vai participar desse valor de 13.5 B com aporte de 8.5 B. O que representa 63% do valor dos investimentos.

Tá, aqui para finalizar um pouco sobre o cronograma operacional que a gente está prevendo para o projeto. Uma vez que o contrato tenha sido assinado, a gente tem seis meses de uma fase preliminar em que concessionária o poder concedente vão trocar os planos cabíveis logo na sequência. A gente tem 12 meses de uma fase de transição. A gente sabe que a fase de transição é um período complicado e que a gente precisa tratar no contrato tá bem tratado aí então vão ter 12 meses em que é concessionária e CPTM vão fazer uma fase de pré-operacional para então efetivamente começar a operação junto com a fase de projetos de modo que a gente tenha um serviço operando do Tim em 2029 em 2031, está prevista a inauguração do serviço Expresso do TIC e da revitalização da linha 7 como um todo.

E benefícios do projeto a gente acha que agregar quatro novos municípios a região metropolitana de São Paulo é um ganho inédito, revitalizar os trens regionais é certamente uma vitória do governo, conectar Campinas Valinhos vinha de Louveira ao sistema de Trilhos também é uma vitória importante como conectividade, né os passageiros que optarem por utilizar o serviço. Expresso vão se integrar com várias linhas do nosso serviço do nosso sistema métrico Ferroviário as linhas três, seis, oito, nove futuramente. Possivelmente o TIC Sorocaba também com segurança como Ricardo bem disse, a Segregação completa dos fluxos de carga e passageiros melhora a operação para todos, para a carga e para o próprio passageiro que não vai ter que conviver mais com o trem de cargas além da sustentabilidade e redução da emissão de CO2, porque a gente ao implementar um serviço de trens intensidade. Estamos tirando o carro das rodovias Paulistas.

E por fim é com TIC, 255 mil passageiros que são os nossos demanda tão previstos é pra utilizar esse sistema é como um todo por dia, é mas era isso. Era isso que eu tinha para falar sobre o TIC agora devolvo a palavra à mesa para a gente apresentar em detalhes os detalhes técnicos do EIA/RIMA para depois abrir a palavra pra se manifestações do Senhor. Obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Obrigada Augusto. Dando sequência o senhor Mauro... Mauro... Marlon Rogério Rocha, o geógrafo coordenador técnico do EIA/RIMA da JGP Consultoria.

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

Obrigado, voltando né, sou Marlon Rocha, sou geógrafo de formação e sou um dos coordenadores do estudo de impacto ambiental. Eu trabalho na JGP consultoria que é uma empresa sediada em São Paulo que foi contratada para elaborar desenvolver o estudo de impacto ambiental. Então aqui represento uma equipe multidisciplinar que foi envolvida e atuou na realização desse estudo nos últimos meses trabalhando aí em conjunto com os empreendedores. Então o nosso estudo tem como objeto de licenciamento esses dois projetos que são por sua vez caracterizados por diferentes serviços ferroviários, né o transporte de carga e diferentes serviços de transporte de passageiros. E a gente tá numa fase inicial do planejamento de um empreendimento de infraestrutura como esse né, na fase para chegar até a operação de uma obra dessa de um projeto desse leva tempo, leva um conjunto, um esforço muito grande de elaboração de projetos de desenvolvimento de estudos de viabilidade. Inclusive a viabilidade socioambiental o objeto, o objetivo do estudo de impacto ambiental é justamente esse avaliar com base nas características do empreendimento e com base nas características da região em que ele é proposto, se esse projeto é, pode ser considerado viável ou não do ponto de vista ambiental, então o EIA/RIMA avalia isso e apresenta para o órgão licenciador os elementos necessários para a sua análise a palavra final quem vai dar é o órgão licenciador ouvindo os técnicos nós, mas também a sociedade daí a importância da audiência pública, então nós estamos numa fase que é considerado inicial, é a fase da licença prévia. Depois teremos uma fase que nós temos que uma vez avaliada confirmada viabilidade Ambiental do projeto. Passamos numa fase que haverá o detalhamento executivo do projeto do empreendimento com mais estudos de Engenharia e também com o detalhamento dos compromissos ambientais que deverão ser seguidos pela empresa concessionária pela MRS, pela futura concessionária do TIC durante a fase de construção dos empreendimentos. Após as obras uma vez verificada que todas as medidas de controle preventivas de Controle Ambiental para evitar impactos ambientais ou para reduzir a intensidade a importância dos impactos ambientais, o órgão licenciador poderá, aí sim emitir a licença de operação e dar início a operação do empreendimento.

Então dentro do conjunto aí da metodologia de elaboração de um estudo de impacto ambiental, nós temos três grandes temas que são abordados no estudo. O primeiro dele é dele é o empreendimento o empreendimento tem que ser caracterizado, tem que ser compreendido pela equipe técnica todos os seus detalhes a metodologia de implantação as áreas que serão afetadas tudo isso o projeto tem que informar e está informado dentro do estudo de impacto ambiental e o e o detalhamento do projeto ocorre a partir da emissão da licença prévia. Então se faz um projeto geral um projeto de engenharia e depois com a aprovação confirmada viabilidade ambiental, esse projeto vai ser detalhado em conjunto nós temos o diagnóstico ambiental que é a caracterização da região das áreas que serão afetadas pelo empreendimento e depois nós temos o a avaliação ambiental que é como nós chamamos. Ai que envolve as atividades de identificação e avaliação dos potenciais impactos ambientais e sociais e a proposição das medidas dos programas ambientais que terão a função de prevenir ou controlar a intensidade. Partes ambientais na prática nós vamos cruzar as características do empreendimento com as características os elementos do diagnóstico ambiental e produzir uma avaliação ambiental e global do projeto um aspecto importante complementando a caracterização dos Empreendimentos é sempre a questão das alternativas, né? O estudo ou esse qualquer outro empreendimento, ele tem que ser implantado, mas de acordo com a melhor alternativa do ponto de vista socioambiental no nosso caso, nós estamos falando como os empreendedores de apresentar nós estamos trabalhando dentro de um corredor ferroviário existente de uma ferrovia implantada na década de

1860. Então nada mais lógico do que implantar esses novos serviços ferroviários ao longo desse corretor ferroviário que é uma área que já foi impactada pela infraestrutura, né? É Diferentemente do que abrir uma nova um novo traçado no espaço geográfico ou na paisagem que causaria impactos adicionais muito mais relevantes.

Antes do que os impactos que poderão que poderão ocorrer a partir da implantação dentro da faixa Ferroviária que é a faixa de domínio já existente é uma faixa estreita não é uma obra simples. Na verdade, é um projeto uma obra complexa porque envolve uma largura relativamente. Estreita e muitos trechos e ao mesmo tempo fazer a implantação dessas novas infraestruturas mantendo-se a operação do serviços ferroviários atuais a linha sete e também o transporte de cargas então entrando no diagnóstico ambiental todo essa esse trabalho do diagnóstico que envolveu um conjunto grande de especialistas de profissionais diferentes áreas e tudo todo ele assim como todo o estudo de impacto ambiental foi desenvolvido de acordo com o documento que foi emitido pela CETESB que é o Termo de Referência uma das coisas dos aspectos principais e iniciais até da elaboração do estudo de impacto ambiental é a definição. As áreas de influência. Então a gente tem umas áreas tem áreas de estudo, né e áreas de influência de diferentes escalas geográficas desde áreas mais regionais compreendendo aí o que a gente chama de área de influência indireta que envolve as bacias hidrográficas as regiões metropolitanas de Jundiaí e Campinas e parte também de São Paulo e também áreas de estudo mais detalhado que a área de influência direta e a área de área diretamente afetada a área de influência direta é a que tá no entorno do empreendimento que pode ser afetada diretamente pelos impactos da sua implantação ou da operação e a área diretamente afetada é justamente a área em que a obra será realizada em que haverá a implantação atividades máquina trabalhando e a operação do projeto. Então tudo isso é feito uma avaliação que envolve diferentes aspectos ambientais componentes ambientais como nós chamamos do meio físico que envolve o relevo a água, o solo, a ocorrência de minerais e o potencial de erosão à fragilidade dos terrenos e do solos o meio biótico que basicamente a flora e a fauna e o meio socioeconômico que envolve também um conjunto muito significativo de elementos é sócio ambientais como a população as atividades econômicas a infraestrutura o uso do solo as moradias o patrimônio histórico cultural etc. Dentro do meio físico, a gente tem uma região muito urbanizada, né? Muito alterada do ponto de vista do relevo dos terrenos toda a área que vai ser afetada pelo empreendimento basicamente é o corredor ferroviário é onde já foi feita a terraplanagem já foi feito corte aterro e o projeto para colocar esse serviço ferroviários dentro dessa faixa na verdade, ele pressupõe o alargamento dessa plataforma de terraplanagem. Então os cortes e os aterros em alguns trechos na verdade muitos trechos serão alargados, né? Haverá intervenções e nos dois lados da faixa de domínio, a gente tem um conjunto de rochas diferentes, eh tipos rochas sedimentares e rochas eh duras que a gente chama do embasamento cristalino isso em conjunto com relevo. E indica para nós diferentes níveis de fragilidade desses terrenos quanto por exemplo a erosão. A erosão e os processos erosivos e os consequentes assoreamentos dos corpos d'água, é sempre uma preocupação nesse tipo de estudo, porque é uma atividade é uma obra que vai envolver movimentação de terra e os recursos hídricos é, são um dos elementos dos componentes ambientais mais relevantes, uma vez que pode é envolve os diferentes usos da água, inclusive o abastecimento público. mas esses recursos hídricos que existem ao longo do traçado hoje, eles estão caracterizados por um nível grande de modificação de alteração e de impacto da própria urbanização né da própria surgimento e desenvolvimento da cidade nós fizemos coletas de água em diferentes pontos, em 14 pontos ao longo do

traçado em cursos da água que são afetados atravessados pelo empreendimento e no geral persiste, ocorre uma qualidade da água ruim ou uma qualidade da água regular média não há uma predominantemente uma qualidade da água boa, o que evidencia, né? Conjunto de intervenções canalizações, mas sobretudo lançamento de cargas e efluentes não tratados sobretudo o esgoto, né? Dada essa importância também a gente considerou e o projeto tem uma tensão muito grande com os pontos de captação de água, né? Ah cursos da água que são afetados que são Mananciais de abastecimento público como Jundiá e Vinhedo, né? Em todo caso são trechos são pontos em que há represas de captação, mas que a ferrovia já tangencia ou passa do lado desses pontos de captação de água com o projeto uma nova via uma via muito mais segura vai ser implantada a gente avalia também como um aspecto positivo embora os riscos e a proximidade sempre vão existir.

E os níveis de ruído também é um tema também relevante que foi avaliado foram feitas medições dos desvios de ruído noturno e diurno com passagem. Sem passagem do trem e feito uma modelagem inclusive para simular as áreas que poderão sofrer impactos da geração de ruído, né no meio biótico entrando na questão da flora especificamente feito também o levantamento muito extensivo dentro daquela área diretamente da área de influência direta do empreendimento com coleta de material identificação das espécies mapeamento da cobertura vegetal que resultou aí na, com quase 200 espécies catalogadas na vegetação que ainda existe no entorno do empreendimento que tem formação de floresta e também algumas manchas de cerrado. No total a área é diretamente afetado onde as obras serão realizadas ela tem quase 500 hectares. A grande maioria dessas áreas são áreas muito modificadas sem cobertura vegetal e apenas 11.5% onze e meio por cento desse total tem alguma vegetação nativa mais uma vegetação nativa também secundária já muito modificada, uma vez que tá dentro ali de e da faixa de domínio dentro do, de... ao longo de taludes e aterros e áreas que na verdade tem a sua regeneração natural. No caso da fauna também feito um levantamento bastante importante com um esforço grande e diferentes técnicas utilizadas é em campo para justamente a mostrar caracterizar a fauna que existe nessa região então foi feito isso com também com metodologias diversas envolvendo. Inclusive a captura de animais. O que é autorizado, foi autorizado pela CETESB, mas basicamente se busca verificar vestígios de animais que estão circulando ou que vivem naquela área. Isso foi feito para o grupo de aves mamíferos, répteis e anfíbios que é herpetofauna e também para fauna de peixe, com a identificação aí de mais de 100 (cem) espécies para avifauna, e na mastofauna que são os mamíferos 58 (cinquenta e oito) espécies os répteis, os anfíbios 14 (quatorze) espécies, 15 (quinze) espécies de peixes, no geral é uma fauna esperada pro local para um local também já muito modificado eh pelo homem, né? Esse estudo ele foi feito inclusive em toda em eh com buscas na região, mas com metodologias também padronizadas em três áreas diferentes que havia possibilidade a potencialidade de ser abrigo de fauna também aprovado em planos de trabalho encaminhado submetidos análise dessa tese. E aí eu entro no meio socioeconômico que vai caracterizar aí a questão da economia do perfil socioeconômico da região ou da área que o empreendimento é proposto é isso gera gerou um volume muito grande de informações também que também estão consolidadas dentro do estudo de impacto ambiental no geral.

A gente pode colocar em síntese é um perfil de ocupação da região caracterizado pela densa urbanização consolidada com diferentes padrões de ocupação do uso do solo, né áreas regulares loteamentos regulares junto aos municípios, mas também áreas de ocupação irregular com moradias é, mais precárias que acabam que que onde vivem é população, principalmente que não teve acesso a melhores condições de habitação isso ocorre extensivamente no traçado na região metropolitana de São

Paulo, mas também várias outras localidades é brasileiras, né? Então isso Foi verificado é uma outra questão muito relevante a influência que a própria ferrovia implantada lá no século XIX teve nessa urbanização, né?

Muitas cidades se desenvolveram a partir da Via junto às estações da antiga eh, Estrada de Ferro Santos de Jundiaí e da companhia eh Paulista, né? Então muitas cidades Há muitos núcleos urbanos surgiram A partir dessa infraestrutura na questão ainda do perfil das ocupações dentro da faixa de domínio é o aspecto principal do nosso levantamento do mapeamento que foi feito, né? Foi feito uma identificação geral dessas ocupações de residências, inclusive dentro da faixa de domínio dentro da área diretamente afetada então as fotos por exemplo, ele mostra alguns exemplos de um tipo de ocupação que a gente verifica hoje é uma situação muito insegura hoje, principalmente nesses casos em que as as construções moradias estão construídas junto aos trilhos, né dentro da faixa de domina uma proximidade muito grande da área de passagem de trens outras áreas estão um pouco mais distantes, mas dentro da faixa de domínio também.

Taludes em áreas de risco e isso foi mapeado, né? Nem todas essas áreas serão afetadas pelo empreendimento, mas o EIA/RIMA e conseguiu mapear isso e estimar uma um contingente de habitações que poderão ser afetados do ponto de vista do patrimônio histórico, né?

Considerando aí um corredor Ferroviário antigo implantado na década de 1860, a gente tem um patrimônio ferroviário também significativo com bens históricos inclusive tombados no âmbito dos Municípios do Estado de São Paulo pelo CONDEPHAAT e no âmbito Federal um bem tombado é que está testado lá em Jundiaí e a tombado pelo IPHAN. O projeto em si considerou toda a localização e o mapeamento desses bens tombados e a sua configuração objetiva é adequar, né? O projeto é a passagem dos novos serviços ferroviários aos bens existentes de valor histórico e nos impactos significativos sobre esses bens e temos ainda áreas protegidas na região que também foram mapeadas temos unidades de conservação desde a APA (as áreas de proteção ambiental) até a unidades de conservação de Proteção Integral que não são afetadas pelo projeto, mas o empreendimento eh tem o traçado, né? É passando na região dessas áreas dessas unidades de conservação que foram implantadas após o corredor ferroviário temos também uma terra indígena situada, inclusive aqui na na região aqui do Jaraguá Terra indígena Jaraguá que está situada do outro lado da Rodovia dos Bandeirantes também é uma modalidade diária protegida existente, né? E aí com isso é feito toda essa caracterização está consolidado diferentes capítulos dentro do estudo de impacto ambiental, nós passamos ao procedimento técnico de avaliação ambiental e de identificação dos IMPA.

Ambientais e proposição das medidas ao todo a equipe eh do responsável pela elaboração do estudo identificou um total de 52 impactos ambientais distribuídos aí no meio físico no meio biótico e no meio socioeconômico o mesmo socioeconômico Concentra o maior número de impactos ambientais porque envolve desde impactos eh adversos negativos da implantação das obras do projeto, mas também todos os impactos positivos ou quase todos os empates positivos decorrentes da ampliação do serviço ferroviários da modernização do serviço ferroviários e da ampliação da capacidade de operacional de todos esses serviços, mas é Impacto vai causar Impacto e esses impactos negativos todos foram identificados e para todos os impactos à medidas de prevenção de controle ou de mitigação é o procedimento para fazer com que eles ocorram com a menor intensidade possível.

Então, são 29 programas ambientais que começam a ser desenvolvidos sobretudo aí a partir da obtenção da licença de instalação que a licença que vai autorizar o início das obras e esses impactos logicamente estão distribuídos entre os componentes do meio físico do meio biótico e do Meio socioeconômico aqui uma ideia Geral do que

que nós estamos falando quando a gente tá falando do impacto, né? A gente Impacto basicamente os impactos adversos, né negativos da implantação do empreendimento ele se concentram na faixa de domínio na área diretamente afetada pelas obras evidentemente a possibilidade de que um impacto ou outro extrapole além desse limite da área de intervenção, né? Como por exemplo a desapropriação, né? Tem áreas que serão totalmente desapropriadas porque não é possível colocar toda nova infraestrutura dentro da faixa de domínio. Então vai ocorrer desapropriação poderá afetar a moradias de diferentes.

Fiz inclusive as moradias e de população vulnerável que deverão ser também tratadas dentro de um dos programas como eu vou falar à frente, mas essa é a situação que a gente tem hoje com a implantação dos empreendimentos, a gente vai alargar a faixa de domínio fazer novos aterros, onde tem aterro e novos cortes ampliando os cortes os taludes nos locais que isso for necessário tanto para acomodar o projeto da linha da MRS a Segregação Noroeste que é o trem ali em azul como a nova linha 7 a linha sete também ela tem que ser remanejada colocada mais pro lado pra permitir ao centro da faixa a implantação do Trem Expresso que é o trem que vai passar viajar mais rápido, né entre Campinas fazendo a viagem de Campinas a São Paulo e uma hora e 4 minutos como o Augusto colocou. Então pra tudo isso. Ah, isso foi avaliado. Tecnicamente foi identificado esses impactos gerais dos serviços de construção no por exemplo a questão do da do dentro do meio físico a questão da geração de processo erosivos alteração da qualidade da água superficial e o assoreamento dos corpos d'água, como envolve atividade terraplanagem atividade terraplanagem ela ocorre ao longo de todo o ano seja no tempo seco, mas também na época chuvosa sobretudo na época chuvosa podem ocorrer impactos sobre os recursos hídricos a partir da geração de erosão, então é um aspecto muito importante verificado previamente que deve ser objeto de controle muito rígido pelas empresas construtoras é envolvidas na implantação do empreendimento tantas empresas construtoras contratadas pela MRS como pela futura concessionária para isso há programas gerenciais programas de monitoramento, mas sobretudo o controle das atividades das obras com medidas preventivas bacias de contenção e o monitoramento por parte das construtoras né aqui alguns exemplos do que pode ser feito a título de Controle de Processo erosivos a ideia sempre fazer reter ao máximo possível sedimentos eh e o solo que gerado na terraplanagem fazer com que haja um controle do escoamento superficial e esse solo essa terra fique retida o máximo possível dentro da própria área da obra, né no meio biótico, nós temos os impactos na Flora que envolvem a redução da cobertura vegetal a remoção de vegetação existente sobretudo dentro da faixa de domínio é um percentual uma quantitativo relativamente pequeno considerando que está numa área muito já muito alterado e por uma vegetação também muito modificada, a vegetação é estimada a ser removida retirada ou suprimida da faixa de domínio e da área diretamente afetada melhor dizendo só mais 56 hectares, aproxima- aproximadamente de formações nativas diferentes estágios e entre as características, mas todas as vegetação secundária ou seja vegetação já modificada e o que equivale apenas zero menos de 1%, 0,8% da vegetação nativa que existe na área de influência direta. Há um programa é dois programas específicos para para fazer com que para compensar os impactos da cobertura vegetal, além de todo o controle que tem que ser feito durante a remoção, mas a compensação ambiental é o aspecto relevante que vai é assim como o impacto sobre a fauna fazer uma compensação financeira os empreendedores terão que dispor aplicar recursos a título de compensação ambiental recursos esses que serão administrados pelo estado pela secretaria, né? E um conjunto também é grande de medidas durante as obras. Inclusive com uma fauna que envolve aí a questão da

remoção do salvamento afugentamento e a retirada de animais que estão nas áreas de intervenção para isso também.

Equipe permanente trabalhando, eh, em parte do período construtivo, fazendo esse serviço de modo a evitar acidentes e perda de animais. No meio socioeconômico, alguns impactos negativos, sobretudo relacionados à alteração, eh, do cotidiano das pessoas, né? Os impactos típicos de obra, como poeira, ruído, etc., estão detalhados e descritos dentro do estudo de impacto ambiental. Mas um aspecto muito importante é a questão da afetação das áreas, né? Então, como eu disse, alguns trechos terão que se alargados, fatalmente as obras incidirão sobre propriedades privadas, videiras a faixa de domínio, e também junto às moradias que ocupam a faixa de domínio, mesmo áreas fora da faixa de domínio, mas que têm o perfil de uma ocupação. É irregular, muitas das vezes, de uma população vulnerável do ponto de vista social. Tudo isso foi identificado, foi caracterizado.

Há uma estimativa de 600 edificações afetadas, né? Eh, também vou falar um pouquinho mais detalhado no próximo slide, mas há também um conjunto de potenciais interrupções em combos ao usuários de vias públicas próximas do traçado e também na alteração da linha 7. Então, tem que ser feito todo um planejamento para implantação das obras e reduzir ao máximo os impactos na linha sete na sua operação. E aí uma série de impactos positivos, desde a eliminação melhoria dos serviços ferroviários, a redução dos tempos de viagem, geração de empregos, mais de 10 mil empregos são esperados na fase de obras no período dos picos de obra. Mas é um impacto muito relevante, permanente. Diferentemente daqueles impactos do meio físico referentes às obras no meio socioeconômico em partes positivos, eles têm a característica de serem, e, muitas das vezes, impactos é não temporários, mas impactos permanentes.

E também de grande magnitude, aqui é um pouco de detalhes sobre a questão das moradias e das áreas que serão essas apropriadas. Com base no projeto executivo, do detalhamento do projeto na fase de licença de instalação, vai ser feito um novo mapeamento, um novo levantamento atualizado das áreas ocupadas das moradias existentes e um cadastro social de cada área dessa, tanto um cadastro fundiário também para servir de critério de elemento que vai nortear aí um programa de desapropriação, de aquisição de propriedades e indenizações, e as áreas com população considerada vulnerável serão objeto de um programa de, eh, compensação social e reassentamento involuntário. Evidentemente, uma obra dessa, com o projeto desse, esse é o impacto relevante, de modo que as moradias, a população que é afetada, não pode ficar desassistida. Então, quer dizer, as empresas envolvidas na proposição do empreendimento terão que trabalhar conjuntamente com o governo.

Estado, inclusive, com as prefeituras, no sentido de viabilizar soluções de moradia para essa população. Temos aí os programas, e, propostos durante a implantação do empreendimento, envolvem programas de gerenciamento, programas de supervisão ambiental das empresas construtoras para verificar se as construtoras estão de fato cumprindo as medidas de mitigação dos impactos ambientais, mas uma série de programas, também, de monitoramento de elementos ambientais da flora, da fauna, da qualidade da água, dos níveis de ruído e vibrações, né? Programa de educação ambiental, um programa de comunicação com as comunidades inteiras, né? E com o poder público, é também dos municípios, sobretudo. E na fase de operação, uma série também de programas que serão desenvolvidos nos primeiros anos da operação ou mesmo durante todo o ciclo operacional do empreendimento, com informações e relatórios sempre apresentados à CETESB durante as obras e durante a operação.

Então, de modo geral, concluí na minha apresentação, é a minha fala. Eh, esses programas, é só ressaltando esses programas. Como eu disse, têm o objetivo de prevenir, mitigar, monitorar os impactos. Mas eles serão todos detalhados no chamado Plano Básico Ambiental, que é o PVA, que é um documento técnico, também, que vai ser elaborado e apresentado para sete, é detalhando ali como os programas, todas as medidas de controle, prevenção dos impactos serão executadas, as responsabilidades, as metas, os cronogramas e tudo mais. Mas aí, agora sim, concluindo os impactos identificados pela equipe, de modo geral. São impactos, e, típicos, inerentes a esse tipo de obra, esse tipo de infraestrutura muito característico de obras lineares de ferrovias. As áreas afetadas, elas são basicamente, do ponto de vista ambiental, parece muito modificadas com diferentes graus de sensibilidade ambiental e social a impactos eh importantes, mas todos os impactos identificados podem ser eh prevenidos, mitigados, não há impacto ambiental adverso, impacto ambiental ou social negativo que não tem uma medida eh prevista e adequada a sua prevenção e mitigação então considerando um balanço entre os impactos esperados potenciais que podem ocorrer e os benefícios que serão também proporcionados pelos dois empreendimentos, né? Tanto do ponto de vista ambiental, é principalmente é relacionado à questão, por exemplo, da redução de emissões, a gente sabe que o modal ferroviário é um é um tipo de transporte uma modalidade de transporte mais eficiente do ponto de vista energético e da geração de impactos ambientais do que outros modalidade outra modalidade.

Suporte muito predominante na sociedade que é o transporte rodoviário, transporte rodoviário absolutamente fundamental, mas o Brasil há muitos anos, e, tem investido pouco no modal ferroviário e aqui são dois projetos que evidenciam a retomada, uma perspectiva de longo prazo, a nosso ver, para a implantação desses projetos e nesse e ampliação e melhoria do sistema de transporte com mais sustentabilidade. Então, nós avaliamos que os dois empreendimentos são viáveis do ponto de vista socioambiental, desde que cumpridas as medidas propostas no EIA e detalhadas oportunamente na fase, na obtenção da licença de instalação. Era isso. Muito obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigada, Marlon, pela apresentação. Estamos passar agora para a segunda parte da audiência pública que será a participação do plenário conforme as inscrições realizadas em forma também que foram encerradas as inscrições para manifestação aqui na tribuna. É o representante da sociedade civil, o senhor **Amauri Oliveira da Rocha, da Frente Parlamentar em Prol da Mobilidade** frente. Por gentileza. Enquanto isso, chama para a próxima apresentação. É perdão, para a próxima manifestação, a senhora Sônia Reis, da Associação Comunidade Vira-Lata. Muito boa tarde, senhor Amauri.

- Amauri Oliveira da Rocha, parlamentar.

Boa tarde a todos. É uma satisfação estar aqui podendo prestar serviço à sociedade civil. Eu sou membro da frente parlamentar em prol da Malha da malha Ferroviária, que é dirigida pelo ilustríssimo deputado estadual Dirceu Dalben. Sou um membro da Ferro Frente, e estamos aqui para defender os interesses dos cidadãos que moram em São Paulo, e nos municípios da região metropolitana de São Paulo. Eu sou um pesquisador e sou um estudioso do Setor Ferroviário, tá? Então, a gente nota um estudo do projeto, e, que foi desconsiderado a atividade do projeto para o cidadão Paulista, né? Então, a gente tem o nosso enfoque na porque o cidadão ele usa o trem.

E, em conformidade com transporte individual hoje, toda nossa população é servida em diversos bairros que são servidos pela CPTM. Perus, pela Clarice, Jaraguá, usando o carro e congestionando as avenidas de São Paulo, por que, que a gente quer, nós queremos que essas pessoas que moram no Jaraguá, no Perus, Vila Clarice, e eles usem tem uma possibilidade de ter uma estação de trem que seja munida de um edifício garagem, que ele possa conciliar o uso do automóvel com o uso do trem. A gente observa pelas experiências da Via Mobilidade que existe uma superavaliação da população. Quer dizer que a população que tem carro não pode usar trem não, nós somos a favor do contrário, nós temos que incentivar as pessoas que têm carro a ter um edifício na estação de trem para deixar o seu carro e ir para a área central de São Paulo de trem.

E isso não foi pensado no planejamento do TIC então, por exemplo, eu moro em Franco da Rocha. Eu quero ter um edifício garagem em Franco da Rocha, que eu possa deixar meu carro, que eu possa trabalhar e quando eu chegar de volta do meu trabalho aqui em São Paulo, usando o trem, pegar meu carro e voltar para casa. Isso não foi pensado, tá? Então, a gente vê que o grande potencial do projeto que era fazer com que o cidadão paulistano deixasse o carro nas estações de trem e usasse o trem para ir na região central da cidade de São Paulo. Não tem opção, não tem opção de ir de carro, entendeu? Isso foi o erro e a gente luta aqui pela sociedade, pela frente parlamentar e pela frente para incluir isso no projeto. A gente tá aqui para abrir o diálogo, vamos também colocar o interesse do cidadão da região metropolitana de São Paulo e da região dos bairros periféricos de São Paulo no TIC. Nós também queremos usar o carro e usar o TIC só que o planejamento que foi feito não permite isso, entendeu? Então essa é a nossa luta e a gente protocolou aqui. Junto ao pessoal da Secretaria do Meio Ambiente Infraestrutura e Logística.

E do CONSEMA, tivemos o privilégio de apresentar uma pauta de sugestões de melhorias ao projeto do TIC Eixo Norte da Segregação Noroeste. Queria que todos vissem aqui, esse protocolo foi protocolado. Agradecemos imensamente à equipe do CONSEMA pela oportunidade e estamos na luta para que o cidadão paulistano também possa usufruir dos benefícios do TIC. Posso citar aqui algumas observações. O Expresso Sete Rubi não foi pensado. Ele atenderia, ele dividiria o fluxo. Os prédios têm da região metropolitana de São Paulo, o trem parador SP atende de Barra Funda até Perus. Então, você divide os fluxos, você consegue com isso a maior oferta de lugares para as pessoas usarem o trem. Outro aspecto que deve ser adotado nesse projeto é a adoção do trem de 12 (doze) carros.

Então, as pessoas teriam conforto, o empreendedor teria uma receita adicional com estacionamento e guarda desses carros, e todo mundo sairia ganhando e o trânsito de São Paulo seria mais livre porque o morador da periferia deixou o carro na estação. Então, você Ah, tem, e, atenua a dependência do trem, você incentiva a pessoa a usar o trem como transporte principal, mas não dá para fazer isso com um trem de oito carros do mesmo que você troca em toda a frota e coloca de 3 em 3 minutos. Quem já usou serviço da CPTM? A gente usou, não adianta nada você ter três de três em três minutos, todos eles andar 30 km por hora de Franco da Rocha até Barra Funda um atrás do outro 30 km/h até uma Maria Fumaça vai mais rápido do que esse planejamento então o que a gente quer uma uma consideração com essas pessoas para que elas possam ter também o seu Expresso Sete Rubi e o trem parador, SP. Trem parador o pessoal da Periferia Expresso Sete Rubi pro pessoal da região metropolitana de São Paulo e essa é a minha demanda que eu deixo para vocês, estamos na luta por isso. Agradeço a todos.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigado, muito obrigado, senhor Amauri da Frente Ferro Frente e na sequência Sônia dos Reis. Muito boa tarde, senhora da Associação Comunidade Vira-lata.

- Sônia dos Reis, membro da Associação Comunidade Vira-Lata.

Boa tarde, gente. Boa tarde. Bom, como representante de uma comunidade de mais de 240 e poucas residências, pessoas que estão em situação de vulnerabilidade, né? Tendo isso, nós temos feito um trabalho adiantando um trabalho já de negociação com a MRS devido ao Impacto que vai gerar em torno para MRS e para a comunidade dentro dessas condições, eu queria reafirmar, eu gostaria, eu quero reafirmar aqui que nessas negociações que nós estamos fazendo entre a MRS e a comunidade vira-lata, as, e, a diminuição de impacto da comunidade, né? É porque até então nós tínhamos a preocupação de ser toda comunidade impactada, porém nós temos a condição de ser uma, uma, uma, uma pequena minoria, vamos dizer assim. Gente, desculpa. Tô um pouco nervosa, porém, e, nós fizemos uma negociação do qual seria mantido, eh, para essas pessoas que saíssem, que fossem, eh, deslocadas de lá, eh, um local de moradia, porque qual é a nossa finalidade ali é moradia dignidade, a gente não quer dinheiro, a gente não quer auxílio aluguel, a gente não quer ficar esperando pelo governo lembrar que a gente exista ali porque a gente é um pontinho nesse mapa, então nós queremos que isso seja fincado e traçado, né? Manter aqui esse pacto né? Para que seja realmente firmado para que a as pessoas dessa comunidade não sofram consequências de ficar aguardando um auxílio aluguel que muitas vezes nós sabemos que hoje não arca com o aluguel de fato e tem um prazo pra determinado e de qual depois você vai buscar a ajuda do governo e a gente não, não, né? Nem recebido juntos então eu tô falando de uma forma bem, eh, simples como a minha comunidade gosta de ouvir eu tenho certeza que eles devem estar assistindo. Agora. Eh, sendo assim é esses eu gostaria de firmar aqui esses moradores vão receber uma moradia esses impactos que vai ter na vida deles, eles vão ser impactados com uma moradia ou Impacto vai ser diferente então eu quero uma posição firmada aqui, né? É nós vamos ter uma regularização fundiária, né? Eh nós vamos após isso as pessoas que não receberem de volta um local para morar para viver dentro daquilo que eles estão ali vivendo é eles. É eles vão ter a condição de liberdade de dizer isso aqui é meu o restante que ficarem lá porque uma parte recebe e o restante ficava vai poder bater no peito e dizer isso aqui é meu ou também vai ficar nesse Impacto aí de esperar, né? Uma nova demanda uma nova chamada pra dizer assim, olha acabou o seu tempo, né e recomeçar tudo do zero novamente. Então nós queremos uma reafirmação aqui publicamente para que nós possamos ter a tranquilidade de pôr a cabeça no travesseiro, porque eu represento não é 240 pessoas. São 240 casas moradia dentro de cada residência. Às vezes tem duas três famílias e não é fácil, não é fácil a vida deles são pessoas trabalhadoras íntegras que eh só querem ter dignidade de poder chegar a noite do trabalho ou de manhã do seu trabalho. Quem trabalha à noite e ter um lugar para descansar para fazer lá a sua comidinha e ter paz, né, dizer isso aqui é meu então, eu quero a reafirmação disso. Eu tô um pouco rouca, tá gente é e é isso é a confirmação de que nós vamos ter isso se nós vamos ter a regularização fundiária e se os que vão ficar lá vão ter a liberação de um documento de alguma coisa que possa dizer assim, ó. Isso aqui é meu ninguém mais me tira daqui né? É isso que nós queremos eu tenho certeza absoluta. MRS, junto com a CPTM e todos os representantes que aqui estão, têm as melhores das boas intenções. Eu não vou lembrar o nome de todos, por isso falei dessa forma e as melhores da intenção tenho visto o projeto de perto, junto com todos os representantes da MRS, entre outros, e eu tenho visto que vai fazer uma, um, vai dar

uma qualidade de vida para nós ali do Jaraguá da comunidade e não só da comunidade como um todo é vai ser um benefício extraordinário mesmo. Vai ser muito bom, vai melhorar também o transporte de carga, ou seja, saiu o fluxo da estrada. Enfim, a gente reconhece todos esses benefícios.

Mas nós queremos que esses benefícios venham sem tirar a nossa dignidade. É isso que nós queremos uma reafirmação, desde já eu agradeço imensamente. Talvez eu tenha esquecido alguma coisa que eu tenho que falar, mas na verdade, na verdade mesmo é o que nós precisamos é buscar que todo o benefício que venha para uma população tem a base de não impor quebra da dignidade alheia da quebra da dignidade de cada cidadão, porque as pessoas que moram na comunidade gente eles são pessoas simples que por algum motivo na vida tivemos que morar lá, mas nós não somos desprovido de capacidade de inteligência intelectual nem de capacidade de trabalho e nem de fazer parte desse sucesso que o mundo vem traçando para nós.

Nós queremos fazer parte, mas nós também não queremos que isso tudo venha nos afetar de uma forma tão drástica com o impacto muito forte, eu percebi que durante o comentário foram ótimos parece tudo muito bom. Espero que continue assim, obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigada, senhora Sônia Aparecida do Rei da associação comunidade vira-lata. Na sequência, Senhor da associação ferroviária de Altinópolis, por gentileza senhor Weber Cunha. Dando sequência chama para também compor A Tribuna o senhor Bonfilho Alves Ferreira do Instituto de Pesquisas em Ecologia Humana. Senhor Bonfilho, fala na sequência do Senhor Weber. Obrigada. Weber primeiro. Weber por gentileza por favor meu Senhor. Tá bem então, o senhor Bonfilho Alves Ferreira do Instituto de Pesquisa ecologia humana. Boa tarde.

- Bonfilho Alves Ferreira, advogado e membro do Instituto de Pesquisa em Ecologia Humana.

Boa tarde a todos, a todas cumprimentos aqui na pessoa da Glória a mesa os representantes do Governo do Estado se apresenta antes do Empreendedor eu faço parte do Instituto de pesquisazinha humana é uma entidade com 27 anos de existência tá sediada aqui em Caieiras há mais de 20 anos nasceu aqui no município de São Paulo atualmente sediado em Caieiras há mais de 20 anos. Eu sou advogado de Formação há 34 anos, fui no setor público secretário de Meio Ambiente de Caieiras por 8 anos na gestão 2009-2016 e fui coordenador por três mandatos do consórcio intermunicipal da Bacia do Juqueri.

Então, eu venho aqui trazer contribuições que num primeiro momento podem parecer que até somos contra o empreendimento não tem nada a ver quero deixar claro que o colegiado eh que nós representamos do setor ambientalista é a favor de ferrovias eu pessoalmente também dirigia um instituto de ferrovias foi curador do Instituto de ferrovias que tá aqui em Perus por oito anos atualmente é o seu Nelson Presidente do Instituto de ferrovias, então sou um grande defensor pessoalmente no instituto de ecologia humana também um grande defensor de ferrovias, porque a gente entende que é através de ferrovias que a gente consegue melhorar a qualidade de vida diminuir em partes ambientais e assim por diante o que nós queremos apresentar aqui a partir da nossa experiência privada e Pública do direito do direito ambiental, inclusive do qual eu sou especialista são diretrizes para colaborar com o governo do estado, né? Porque?

O estado não são as pessoas, só que estão aqui que servem são servidores. O estado é a sociedade civil organizada assim o define é o nosso grande jurista. Dalmo Dallari professor Dallari. Então quem paga conta repitam aqui quem paga a conta. Somos nós, o cidadão. Portanto, o estado é a sociedade civil organizada e a sociedade civil tem a obrigação de antecipar quando vai haver prejuízo. Então, o que eu venho trazer aqui é um alerta grave de falhas de erros, já nesses estudos que indicam a necessidade de apontá-los neste momento para que não haja prejuízo para a sociedade e, neste caso, como há empreendedor privado, haverá sim prejuízo ao investidor, ao empreendedor privado, além do bolso do erário. Haverá prejuízo ao investidor.

Então o IP traz aqui primeiro uma lembrança: o trem não é para passar por cima do Vale do Juqueri. Esse trem não pode passar por cima; esse trem tem que observar que aqui tem no Vale do Juqueri, o qual este local pertence ao Vale do Juqueri. Esse compartimento do Município de São Paulo pertence ao Vale do Juqueri, assim como Caieiras, Cajamar, Francisco Morato, Mairiporã e Franco da Rocha. São 1 milhão e 300 mil habitantes que merecem sim uma parada, seja do TIC, seja do outro trem, do tac, né, do outro trem, do trem parador. Então, temos que trazer esse trem para cá também.

Qual é o defeito que tem essa nossa população que não pode ter um transporte de qualidade e acessar empregos no interior, acessar oportunidades no interior, acessar o turismo no interior? Essa população daqui não tem defeito nenhum, é gente, é cidadão. Então, qual é o papel do estado aqui? É ser ordenador do desenvolvimento sustentável de todo esse trecho onde este trem passa desde 1867. Lembrando que na década de 80 o trem Expresso parava em Franco da Rocha às 10:20 e parava em Perus às 10:30. Portanto, nós já temos história de um trem Expresso que parava na nossa região.

O que é que mudou agora que o trem de qualidade, o trem Expresso, vai sair de Jundiaí para frente? Então é o primeiro ponto, né? Observar a necessidade de Perus, Caieiras, que tá bem no meio do caminho entre Barra Funda e Jundiaí, ter assim, né, uma parada. E lembrando que as estações ferroviárias de Perus, Caieiras e Jaraguá, a CPTM as está devendo, ou seja, o governo do estado as está devendo há mais de 20 anos. Nós merecemos novas estações já que vai ter uma nova plataforma ferroviária mais moderna para um trem de carga, para um trem que tenha passageiros.

Que haja também a modernização das nossas estações ferroviárias. Qual é a diferença desse povo do povo de lá? Nenhuma. Nós temos o direito e exigimos aqui que alguém tem que responder por isso. Outra questão importante que a gente levanta aqui é o bairro de Perus. Gente, a região aqui, a população aqui vive 25 anos menos do que lá no Morumbi. Longevidade é 25 anos menos. Então, o poder público, o governo do estado, precisa atuar junto com o poder público municipal para que as obras e projetos que aqui são realizados e que são impactantes modifiquem essa realidade socioeconômica dessa região.

Por isso, é importante que a ação do Governo do Estado e do governo federal, que aqui também é corresponsável, porque a obra de carga é do governo federal, eles sejam ordenadores do desenvolvimento sustentável. E Perus tem um impacto de 3,57% do seu território em mineração, isso não é pouca coisa, é um impacto gigante. Qual é a principal matéria-prima da implantação da ferrovia? É rachão e brita. Portanto, o principal impacto da implantação desse projeto está em Caieiras e Perus, tanto é que um empreendedor provavelmente sócio de um potencial liquidante já tem um processo de licença aberto na CETESB pedindo uma nova Pedreira em Caieiras. Isso é impacto do empreendimento que não está medido nem considerado no EIA-RIMA.

Então, nós pedimos a impugnação desde já desta nova Pedreira, e aqui eu vou protocolar, Glória, em nome do Instituto de Ecologia Humana, essas diretrizes em que nós pedimos para comprovação e demonstração no estudo e no RIMA dessas medidas, e que isso venha atendendo o princípio de eficiência. São 13 medidas que receberei documentação. Eu vou protocolar. Eu até pediria uma compreensão que não há essa necessidade de pressa, porque não há tantas falas escritas. Vocês têm tempo suficiente para isso. Paciência de ouvir a sociedade, então isso é perfeito excederam o senhor, né muito poucos inscritos então aqui para encerrar o tempo e respeito a eles, se você não tivesse me pedindo eu encerro então para encerrar o que eu quero dizer é que este coletivo de entidade já atuou advertir no governo do estado em dois grandes Empreendimentos um foi o trecho norte do Rodoanel. Não nos ouviram está parado até hoje a obra com grandes prejuízos outro foi a crise da água que nós tantos advertimos no comitê de bacia e deu o risco dos problemas que deram então é muito importante ter paciência assim para ouvir a sociedade e dar um tempo necessário para ouvir a sociedade. Então eu deixo aqui também como entidade ambientalista uma solicitação quando a fala tiver e trazer relevância e fundamento. Que haja a possibilidade de solicitação de um tempo para complementação. Então aqui são 11 medidas, igual com igualdade.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Por isso que eu peço regra, eu não estou, eu estou a cumprir as normas respeitando os antecessores e os posteriores, muito obrigada. Muito obrigada. Senhor Bonfilho. Obrigada. Próximo inscrito por gentileza João de Moura. Muito obrigada Senhor Bonfilho.

- Weber Cunha, membro da Associação Ferroviária de Altinópolis.

Muito obrigado a todos pela oportunidade aí vou explicar um pouco a minha vida seu filho de Ferroviário, minha família ajudou a construir estrada de ferro aqui no Brasil. Sou dos você é o seguinte é? Como tem muitos representantes aqui do Governo do Estado de São Paulo, minha primeira pauta, eu sou contra o governo de São Paulo construir reconstruir A Ferrovia e depois da de graça para uma instituição, vamos falar a CCR.

Um exemplo vai gastar não sei quantos milhões aí para construir e você chegar numa CCR toma de graça para vocês e cadê o nosso dinheiro que foi investido aí, cadê? Vamos agora outra parte falar do patrimônio histórico mentira, sou da área da Associação de Preservação, de preservação, nós estamos sérios problemas com prefeituras, inclusive com a Prefeitura Municipal de Jundiaí que eles estão destruindo o patrimônio histórico estão acabando com o material Ferroviário que se encontra lá a gente tem um ditado que a gente fala da para quem quer da área de preservação o IPHAN não tomba, o IPHAN toma patrimônio histórico no Brasil. Inclusive na área de ferrovia.

Tem muito material ferroviário no Estado de São Paulo, catalogamos mais ou menos 246 bilhões de reais. Para muitos aí que não entendem, não vão saber, somos nós que temos materiais ferroviários ainda importantes. Jundiaí tem um acervo enorme, muito acervo, desde Jundiaí já foi. Já foi para o bebeléu, assim como Campinas acabaram com o patrimônio ferroviário de Campinas, as estações oficinas da V8 em Campinas, já foram para o bebeléu? Eh, mas o ponto meu principal é contra o Governo do Estado de São Paulo reconstruir a ferrovia, botar o material ferroviário e depois dar para uma tal de CCR, que nós já estamos sabendo aí que a CCR vai pegar todas as concessões da CPTM. Agora,

muitos aí já estão sabendo, vocês são a favor de entregar o que a gente gastou bilhões depois de graça para uma CCR. Vocês viram o que que tá acontecendo na linha 8 e 9? Que tem um amigo meu que ele vai falar isso sobre a linha 8 e 9, que eu acho isso um absurdo também. Foi uma burrice que eu vou falar com a CCR fez aí também de pegar uma linha férrea sem material ferroviário, é igual o trecho de Jundiaí a Campinas e eu sou contra o Governo do Estado de São Paulo. Eu tô como representante de muitas outras associações, tem muitos aí que são, não querem falar, mas eu estou falando aqui por muita gente, inclusive pela população do estado de São Paulo da zona sul, principalmente, que a concessão está sendo uma porcaria, uma porcaria. E só isso que eu tenho para falar, simples, alto e objetivo.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigada. Passamos ao próximo inscrito senhor Nelson Camargo, Presidente do Instituto de Ferrovias e Preservação do Patrimônio Cultural. Na sequência, o senhor Paulo Rodrigues, jornalista do Jornal Cultural. Muito boa tarde Senhor Nelson.

Nelson Camargo, presidente do Instituto de ferrovias e preservação do patrimônio cultural.

Boa tarde, eu tô aqui mais para perguntar do que para reivindicar alguma coisa. Olha, existe um projeto, um tal de Ferroanel também. Não sei se isso parou, se isso vai continuar. Outra coisa, os patrimônios históricos que tem na região como Perus, que tem a ferrovia Perus Pirapora, bitola estreita, é um patrimônio já com mais de 100 anos, tá parado ali um locomotivas que o mundo inteiro tá de olho, que não existe mais no mundo são locomotivas de várias procedências. Esse patrimônio histórico deveria ser repensado porque faz parte também da área ferroviária, já estamos encostados na estação de Perus.

Outra coisa, se vai ter esse empreendimento, eu perguntaria: haverá algum Porto Seco nessa região, a região de Perus ou próximo dessa ferrovia haverá algum Porto Seco a carga e descarga e espera de transporte. E outra coisa, eu sou defensor da vida silvestre. Perus tem um hospital veterinário lá só pra vida silvestre e a gente tem visto que foi ampliado a área para a preservação da vida silvestre. Eu gostaria de saber também sobre o que vai ser feito com a vida silvestre que está próximo desse empreendimento porque abrange grandes florestas em Perus. Eh, nós temos o privilégio de ter ali um grande parque e o maior parque da cidade de São Paulo que o Parque Anhanguera e eu gostaria de saber sobre essa vida silvestre se ela foi toda cadastrada. Eu me lembro que nos anos 90 havia 146 espécies de animais silvestres naquela área. Hoje foi feito um novo censo, e não tenho certeza do que vou falar, mas está em torno de mais de 300 espécies de animais silvestres e isso abrange répteis, insetos e tudo mais que tá é que circula ali dentro do Parque Anhanguera, tem um apiário também. Então essas coisas me preocupam, eu gostaria que desse mais relevância sobre o patrimônio histórico que também não tá, não consta no projeto essa região e a vida silvestre do que vai ser feito com esses animais. Obrigado, boa noite. Muito obrigada à senhora.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigada Senhor Nelson, na sequência, Paulo Rodrigues. Boa tarde, Sr. Paulo.

- Paulo Rodrigues, jornalista do jornal cultura.

Boa tarde, mesa. Boa tarde a todos. Eu fiquei assim bastante abismado com a equipe não reconhecer a Estrada de Ferro Perus Pirapora, mas isso me causa muita surpresa, porque poucos no Brasil conhecem. Nós temos site até na Ucrânia. Temos material pelo mundo inteiro. Recentemente, foi feito um livro na Austrália sobre uma das nossas locomotivas. Tá lá no pátio. Tem a primeira locomotiva feita no Brasil, construída no Brasil. Temos a maior qualidade de material ferroviário em bitola estreita do mundo. Pasma assim eu não fiquei muito pasmo, porque isso já é bastante.

Agora, eu queria lembrar que a questão do trem de passageiro, de melhoria do treino de passageiro, parou em 1967. Essas linhas que vêm até Pirituba, a expansão, aquelas três, quatro linhas de trem que vêm até Pirituba, em 1967, a Rodoviária chegou ali, parou, olhou pra Vila Clarice, falou que tem uma, eh, aqui tem que fazer uma obra de arte muito grande porque tem um buraco na Vila Clarice, e parou. Para retomar alguns anos depois, e aí nós estamos retomando agora de 1967 até agora. Nós estamos esperando isso, né? Em 67 foi um ano trágico para quem é ferroviário. Em 67, a gente teve erradicação da Estrada de Ferro Cantareira da Trans Cantareira. Deixa eu ver, uma erradicação dos trilhos, tivemos erradicação de trilho dos bondes.

Tá, não hoje galera, Avenida Faria Lima em 67, o trilho dos bondes foram arrancados sob o som de uma banda de música, Prefeito Faria Lima, entendeu? Então a gente está retomando. A gente tem que ver a qualidade que vai sobrar disso aqui para a população. Eu concordo com alguns aqui, não pode ter diferenciação, tá? Não posso ser contra um projeto. Sei que o que tá ocorrendo agora é a pressão do agronegócio. Quem viaja para o Mato Grosso todo ano como eu, quando você chega lá em Rondonópolis, você vê o que aconteceu lá até um Porto Seco fantástico. E aí as cargas vêm até Jundiá e não conseguem atravessar São Paulo. Então, isso aqui tudo é graças à pressão do agronegócio, mas tem que ter as contrapartidas para essa população paulistana, para essa população da Grande São Paulo.

Então, não vi aí a questão da Estrada de Ferro Perus Pirapora, tombada pelo Patrimônio Histórico, uma coisa reconhecida no mundo inteiro de grande relevância. E a equipe parece que não viu a equipe anterior que tinha trabalhado nisso lá no governo, lá no tempo em que o secretário era o Dr. Jurandy, que já vem discutindo isso aí. Já tem alguns anos, né? Se não me engano, tinha um pessoal do empreendimento da Estação da Luz Empreendimentos, não sei se tem alguém aqui dessa empresa, que vinha fazendo esses primeiros estudos, tá? Então, eles visitaram Perus Pirapora, visitaram a fábrica de cimento Portland, que é a primeira fábrica de cimento de Perus, tinha até a intenção que nossos trilhos saíssem do lado da estação de Perus e fossem até Cajamar, os trilhos da Estrada de Ferro, o Perus Pirapora.

Querida convidar aqui as pessoas a conhecer, até lá o rapaz que antecedeu o Nelson é o atual presidente. Eu também sou ex-presidente do Instituto de Ferrovias. O Dr. Bonfilho, que também é ex-presidente. Então, somos ferroviários, mas queremos entender melhor essa questão toda. Parabéns por retornar. Eu acho um absurdo esses anos todos com 67 até agora, quase 60 anos para retomar aqui a melhoria dos trilhos. Tanto é que Pirituba até pouco tempo tinha trem que só vinha até Pirituba. Era um luxo para quem morava em Pirituba, por conta desses trilhos que foram paralisados. Essa coisa que paralisou em 1967, isso não tá no Google, tá. Isso é só cara assim chato, como eu, que vai atrás das informações, vai na entrada, vai na puta que pariu, comprar livro, ver as coisas para estudar sobre a região. Aí, depois, eu sou conhecido como um cara muito chato, isso mesmo, um cara muito chato, entendeu? Porque a gente defende essa região e quer ver essa região se envolver. Os trilhos não podem só passar por aqui e dar tchauzinho pra gente. O progresso não pode só passar por aqui e dar um tchauzinho pra gente. A gente quer participar desse progresso. A gente quer ser parte disso. Tá bom? Muito obrigado a todos.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Obrigado, senhor Paulo Rodrigues, passando agora para o próximo segmento das pessoas. Chamando o cidadão, se cidadãos inscritos, tendo tempo regulamentar de três minutos para fala. Chamo a inscrição que foi feita pela via virtual do senhor Gabriel Cardoso Santana. E na sequência, o senhor Marçal Antônio Carbonelli. Senhor Marçal, por gentileza Senhor Marçal. Na sequência, senhor Carlos Eduardo Nascimento. Por gentileza Senhor Marçal. Muito boa tarde.

- Marçal Antônio Nascimento, inscrito da via virtual.

Boa noite a todos. Estou aqui rapidinho só para complementar o TIC e o TIM o que já falaram algumas coisas por cima no meu ponto. Eu acho que está faltando mais estações a partir de Jundiaí para frente, porque Jundiaí cresceu muito, Campinas cresceu, Vinhedo cresceu e tem os intermediários aqui também, aqui no meio por causa aqui no meio de Franco da Rocha, Serpa, esqueci o nome do outro bairro grande também. Então eu acho que tá faltando mais estações aqui no meio para beneficiar mais pessoas. E fora isso, quem assumir o trecho também assumir e colocar também vigilância que tá tudo jogado também, trens vandalizado. Pessoas sendo assaltadas dentro do trem, estações e tudo mais. Meu ponto é só isso.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigada Senhor Marçal Antônio Nascimento. Na sequência, Carlos Eduardo Nascimento. Após o senhor Carlos, o Senhor Thiago dos Santos.

- Carlos Eduardo Nascimento, editor do Blog Ferrovia Intermodal.

Boa noite obrigado a mesa, obrigado a todos aqui, quero Relembrar o fato seguinte, esse projeto, ele está atrasado algumas décadas, ele faz parte de um contexto onde o metrô de São Paulo, que faz pesquisa origem destino, identificou que a partir de 2030 a macro Metrópole de São Paulo poderá entrar em colapso, poderá não, entrará em contato com o sistema rodoviário. Infelizmente, desde que foram privatizados eh Fepasa e Rede Ferroviária, foram abandonados os trabalhos e desenvolvimento de pesquisas e planejamento em ferrovias. É claro que apoiamos, apoia particularmente porque sou editor de blog , ferrovias intermodal que a integração de sistema Ferroviário de carga e sistema Ferroviário de rodoviária de carga eu tinha visto Ferroviário e sistema rodoviário, e existe um contexto onde no século XIX início do século XX todas as cidades queriam ter ferrovia dentro da cidade. Hoje ao contrário, as cidades querem extinguir as ferrovias. Então também sou editor do blog ferro anel, SP e sou editor de uma proposta de uma ferrovia ligando Campinas a BH e não existe no passado e não exige mais e da ferrovia é Campinas até Curitiba passando por Sorocaba.

Vamos lembrar que São Paulo Estado de São Paulo é 30% do PIB Nacional, só macro Metrópole que é Santos, São Paulo, Campinas, Sorocaba, São José dos Campos, ela tem 20%. Se consideramos a carga de alto valor, nós chegaremos a 50% ou mais do deste produto de movimentação existe nos últimos eh 40 anos do desenvolvimento dos projetos chamado da (inaudível) que são é vagões com container empilhados e hoje já tem um trem saindo de Campinas até Mato Grosso, só que nós temos uma barreira aqui é de Santos até Campinas, tá? E sempre são limitantes as obras de arte foram abandonados os projetos de Ferro anel Ferroanel Sul e temos um problema

muito sério com a cremalheira, considerando também que temos um problema do túneis da antiga Sorocabana que antiga Fepasa. Então o que eu quero alertar é o seguinte. É que esse projeto seja o reinício, principalmente para quem já participou dos debates da frente parlamentar de ferrovia na CPF relativa seja o reinício de projetos e consistentes de ferrovia e como um colega acertou não seja apenas no momento para atender o agronegócio, que é importante, lembra esse tempo o sistema Rodoviário de carga irá entrar em colapso na grande São Paulo, então assim que a rodovia Bandeirantes ela trava que em São Paulo na entrada Marginal e a rodovia Bandeirantes trava lá em cima, lembrando, que no passado a rodovia Bandeirantes ela tinha o trecho intermediário livre que era para fazer um trem de média e alta velocidade certo, então assim o que o alerta é que esse trabalho continue e que tenha uma retomada dos projetos Ferroviários na máquina Metrôpole de São Paulo, muito obrigada senhor Carlos Eduardo Nascimento na sequência Thiago dos Santos. E o próximo senhor Elias Alves Bezerra. Tarde, eu só queria fazer algumas considerações sobre o projeto do TIC. E muito se fala da competitividade do TIC que fazem comparações com outros modos de transporte. Como por exemplo o ônibus, a tarifa de ônibus, né? Só que eu acho que o erro é esse comparar com o serviço de ônibus, porque a tarifa de ônibus está 40 45, só que a atratividade do TIC tem que ser com relação ao automóvel, porque é ele que mais emite poluente por passageiro e hoje o tio que não é competitivo com automóvel, então a atratividade tem que ser focada nele até porque hoje nós temos aí esses aplicativos de carona, né, com ônibus então a tendência que a tarifa de ônibus seja cada vez menor, então o erro é não fazer a comparação com o automóvel. Outra questão que eu queria ponderar com relação ao próprio contrato de concessão, né? Foi dito ali foi dito aqui, né? Que a futura operadora pode ter prejuízo não vai ter prejuízo porque a última versão do contrato de concessão tá dando 90% de garantia por serviço expresso então a empresa que operar o tique se a demanda ficar abaixo dos 90%. O governo vai aportar eu pergunto algum empreendedor aqui algum empresário quando o seu retorno financeiro fica abaixo de 90%. O governo. Vai bancar acredito que não eu já fui empreendedor trabalhar em feira livre e quando me retorno financeiro ficava abaixo de estimado o governo não vai bancar. Então por que que a concessionária não assume o risco, né? Até porque no Brasil PPP é pouca participação privada, até porque pelos valores que foram apresentados aqui o governo vai bancar cerca de 75% do projeto três quartos do projeto então. Que raio de PPP é essa? Onde o privado Vai bancar só 25%. E por fim com relação a linha sete Rubi, foi falado que ela não teria né? Alteração. Mas vai ter alteração ali a sete Rubi. Tá na Barra Funda e o serviço 710 que diga-se de passagem é um excelente serviço que a CPTM criou né? Vai ser extinto. Então hoje quem tá em Jundiaí e quer ir para Rio Grande da Serra consegue fazer essa viagem direto eu que resido aqui na zona norte estudo na Federal do ABC consigo pegar o trem e ir direto para Santo André com o projeto do TIC a linha 7 vai parar na Barra Funda e os 710 vai ser extinto então teria que fazer duas validações na Barra Funda e no braço para poder chegar na região do ABC. Então é importante fazer essas ponderações porque nem tudo que tem apresentado de fato será benéfico para população, obrigado. Muito obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigada Senhor Eduardo Nascimento, na sequência Senhor Tiago Santos. O próximo Senhor Elias Alves Bezerra.

- Elias Alves Bezerra, morador da vila nossa senhora aparecida.

Obrigado, boa tarde. Eu vou falar um pouco. Pouca coisa, viu? Boa tarde a todos, meu nome é Elias Bezerra, sou morador na Vila Nossa Senhora Aparecida no centro de Franco da Rocha. Eu medi a distância do muro da CPTM até a linha que já tem da Rubi: são 32 metros acrescentando essas duas linhas de carga e a TIC. Vai quantos metros será que vai chegar da oportunidade da minha casa? E qual é a distância segura desse trem de carga ficar em relação às casas? Esse trem de intensidade também vai ser uma linha só, como é que ele vai conseguir cumprir essa meta de 15 minutos a cada trem com um trem só passando? Eu queria explicação. É só isso, obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigado, senhor Elias. O próximo inscrito, senhor Juliano Costa dos Santos. E na sequência, senhor João Henrique Castro Conceição. Boa tarde, senhor Juliano.

- Juliano Costa dos Santos , Inscrito da via Virtual.

Boa tarde a todos. Meu questionamento vai em relação ao fim do serviço 710, que não foi levantado aqui para todos, mas o edital de concessão é claro, ele disse que o fim do serviço 710 vai ser de baixo impacto, mas vai contra o que acompanha a Paulista de ter três metropolitanos definiu quando implantou o serviço, né? O serviço beneficiou 160 mil passageiros e simplesmente vai ser encerrado por conta de uma concessão. Onde está o benefício para a população? Não estão pensando na locomoção. Eu moro em Francisco Morato e depende do serviço, e certamente vai me impactar, não só a mim, aos 160 mil passageiros.

Outro questionamento foi se falado do segregamento dos trens de cargas, né? Como fica a questão da estação Barra Funda, visto que as dependências da mesma não dispõem de áreas exclusivas ou um espaço adequado para a circulação dos trens de cargas no sentido Sudeste, sentido Rio Grande da Serra ou Engenheiro Manuel Feio, seja como vai ficar? Ele vai impactar o serviço de trem de passageiros? Ele vai conseguir fazer a manobra sem impactar o serviço de trens? E outra questão também é o fato do trem de Campinas atender o trecho na modalidade paradora de Jundiaí a Campinas, com a tarifa básica em torno de 14 reais e com partidas a cada uma hora.

É um serviço atrativo para a população residente entre Jundiaí e Campinas. E outro ponto importante também é a questão da segregação. Como é que fica o TIC circulando a cada 15 minutos um serviço de trem expresso por uma via singela? Ele vai impactar o serviço preparador porque ele não vai conseguir percorrer o trecho completo em uma única via de Barra Funda a Campinas, tendo que obedecer a desvios ao longo do traçado. Bom, são esses os meus questionamentos, e fica aqui a minha indignação como o passageiro em saber que o serviço 710 será extinto em prol de uma concessão que, no meu ponto de vista, não será benéfica, será de grande impacto ruim para toda a população. Obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigado, Senhor José Henrique. Na sequência, eu chamo o Senhor Eduardo de Jesus Souza. Muito boa tarde, senhor Eduardo. João Henrique, me desculpe, senhor João Henrique Castro Conceição. Boa tarde,

- João Henrique Castro Conceição, inscrito da via virtual.

Bos tarde. boa noite, pessoal. Vou falar olhando para o senhor dizendo que eu sou muito tímido e é tipo um aço tipo de me botou algo assim. Eu tenho algumas dúvidas. A primeira: os mapas que estão sendo feitos e que posteriormente também serão gerados através dos estudos e através do georreferenciamento, eles serão disponibilizados de forma ativa. E os projetos básicos, eles também serão feitos pelo método BIM, e eles também serão disponibilizados de forma ativa? Se não, serão disponibilizados de forma ativa, eles também serão disponibilizados de alguma outra forma?

Outra dúvida que eu também tenho é uma formação de mais laudos perícias acerca da situação atual da linha 7, Rubi? Porque eu sinto que foi algo que faltou na concessão da linha 8, da linha 9, é que foi uma concessão que havia uma estrutura de carência, trilhos e dormentes podres, estações insalubres como há hoje na linha 7. Desculpa, gente, como o usuário da linha 7, eu uso a linha 7 desde o ano passado, e a linha 7 hoje, com todos os bilhões investidos, ela ainda carece de recursos porque se não querem ser se ela não seria que ser reestruturada. E ainda assim, numa eventual concessão, se for feito ou não, ela precisa de um desses laudos e ainda não ficou claro se ela vai ser feito ou não, entende? E por último, a última dúvida são vagas, é a última dúvida. Eu queria saber se vai haver uma estrutura do TIC que que permitirá um permitirá uma elevação do uma gravação da velocidade máxima, entende? Se puder, assim, uma velocidade maior, se posteriormente poderá ser de 150, 160. Se sim, qual será a sua velocidade? Obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigada, Senhor João Henrique, todas as suas dúvidas serão respondidas ao final, e muito obrigada pela sua contribuição. Passando para o próximo inscrito, senhor Eduardo de Jesus Souza. Boa noite,

- Eduardo de Jesus Souza, inscrito da via virtual.

Boa noite, tudo bem? então. Vamos aos pontos. Primeiro, eu não sou usuário da linha 7, mas vivo na zona leste. Mas uso o trem para tudo que acontece na nossa cidade, tanto é que tem a linha de trem São Miguel, eu prefiro usar a 11 fica mais rápido. Mas vamos aos pontos. O serviço 710 como falaram vai acabar, acho uma péssima ideia. Eu fiz o IBGE no ano passado 2022/2023. Me foi muito útil 710, porque às vezes aparece alguma coisa para resolver na zona norte, enfim, fica ali mais para o lado da zona sul, zona sul não ABC, mas beleza.

Questão de concessão, com alguns amigos já falaram, quem é que vai pegar essa concessão, CCR como sempre. Porque pensa comigo, não seria isso monopólio, a gente investe dinheiro, o governo vai lá concede a linha, quem pega a linha? CCR e sempre tem o ponto da garantia, pode ficar em todo o contrato, a CCR nunca tem prejuízo.

Uma coisa assim que não tem muito cabimento, se você olha o repasse, vê a mobilidade via quatro recebe mais um passageiro do que a CPTM, um metrô. O que não tem sentido nenhum, o nosso amigo aqui faz uma linha de trem assim para MRS justo, justo. Só que eu vou falar uma coisa, não tem muito sentido isso, porque que nem falaram, o trem ainda vai ter que ir para Barra Funda, da Barra Funda, ele pega os trilhos da linha 12, por sinal a minha linha nativa, porque os outros de São Miguel Paulista sofrem com grande problema de carga e aquela porcaria, com todo respeito, da linha 13 que os trens da linha 12 o governo, em vez de investir logo um ferro anel para fazer os trens darem uma volta ao redor da região metropolitana, não quer fazer

um puxadinho que vai jogar os trens direto para a linha doze ferradura do sistema, coisa que eu não vejo sentido nenhum.

Não é mais fácil pegar esse dinheiro para fazer logo o ferro anel de uma vez, porque ficar dizendo que é para dentro da cidade. Aí vocês estão dizendo que vocês vão 710. O trem de Campinas para São Paulo vai levar uma hora e 4 minutos, com isso que eu não tenho muito sentido. A velocidade de 95 km estimada, beleza o ideal seria 120 para cima fazer o trajeto ser em uma hora mas não vai ser uma hora e quatro fala, tá? A estimativa, o quê? 64 a passagem, que é o teto que o governo falou, não é coloca o teto como garantido? Passagem de ônibus tá o quê? 45, não tem muito sentido assim, o trem é 64 e o ônibus sai 45, o ideal seria o quê? R\$ 50 o máximo.

Eu acho que tem mais um ponto, não mas enfim. Conselho de amigo assim, evento o problema da linha, outra linha nove. Ah, meu ver, a pior ideia que o governo vai fazer é gastar esse dinheiro todo para dar a linha de mão beijada pra CCR, vai ter a porcaria de garantia de lucro que ele sempre tem como todo o contrato, vão alargar fazer uma linha para MRS que não vai resolver de nada o problema porque esse trem vai continuar passando por dentro de São Paulo. E no final, quem vai se ferrar quem usa linha sete quem usa linha 11 quem usa linha 12 e quem usa linha 10.

Então conselho assim meu o Governo deveria investir logo no ferro anel invés de querer fazer uma linha essa para MRS ali no projeto do TIC em vez de pegar essa linha extra fazer a linha do trem vai até Campinas em minha dupla com um amigo falou não tem outro sentido tem um trem expresso, um trem parador e uma via xisela não vai dar certo. Acho que é isso.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigado senhor Eduardo de Jesus Souza, o próximo inscrito é o senhor Gabriel Prates.

- Gabriel Prates, inscrito da via virtual.

Boa noite, gente. Eu tenho quatro questionamentos aqui e eu vou falar de origem da mesa, porque eu quero que eles sejam respondidos, eh, porque é de interesse de todo mundo. O primeiro é a remuneração para fazer jus, o que eu vou falar eu trouxe um pequeno demonstrativo. Se vocês me dão licença aqui. Isso aqui, senhores, que vocês estão vendo na minha mão esquerda, são dois pacotes, atenção na mesa, por favor. Isso aqui é o que recebe no bilhete único, aproximadamente 40 centavos por passageiro do bilhete único. Isso daqui é o que recebe a Via4, garantido por contrato, 6,32 por passageiro exclusivo. Isso daqui é o que recebe a Vi Mobilidade operando pela linha 5 e futuramente pela linha 17, aproximadamente 3 reais, garantido por passageiro.

A primeira pergunta que eu deixo em relação à remuneração é: futuramente, quando a CPTM e o metrô estiverem privatizados, quem vai pagar a conta? Porque, assim, se hoje sobram, a CPTM fica com a Xepa do bilhete único, sobram 40 centavos. Futuramente, quando houver uma empresa operando as linhas 1, 2, 3, 4 e o restante das linhas de metrô CPTM, quem vai pagar a diferença de 50 centavos? A gente fazendo uma continha de padaria, vai faltar mais de R\$ 2,50 centavos por passageiro, ou seja, vai ser aumentado o valor da passagem para R\$ 7, R\$ 8, R\$ 9, ou vai ser tirado o dinheiro dos cofres públicos para sustentar a concessão, as futuras concessões. Essa é a primeira pergunta que eu faço. A segunda é o critério para selecionar os futuros, não os atuais, participantes do leilão do TIC. A CCR está concorrendo. Gente, a CCR hoje opera a linha 8, linha 9 da Via Mobilidade que eram as linhas da CPTM. Uma tragédia, ela tirou repetidas vezes nota zero nove de

descarrilamentos na linha 8, linha 9, linha 5 do metrô. Como é que uma empresa que está fazendo um trabalho dessa forma tão precária tá sendo considerada como uma das concorrentes para construir uma linha nova? Não é nem operar, é construir, porque as linhas vão ser construídas do zero. Certo, meu segundo questionamento, meu terceiro questionamento é sobre o serviço 710, e vou falar de novo, porque é um serviço muito importante. 160.000 pessoas foi a estimativa que a CPTM fez quando criou o serviço anos atrás. Nós já estamos em 2024. A demanda já aumentou, e esse valor já é muito maior, gente um trem que transporta 2.000 pessoas. Se você parar lá no mezanino da Barra Funda, observar quantas pessoas descem na Barra Funda no trem do serviço 710, vocês vão ver que são uma minoria. O trem continua cheio indo para a Luz. Vocês estão dizendo que 2.000 pessoas vão desembarcar na Barra Funda de uma vez, vão subir as escadas para trocar de plataforma para poder pegar a linha 11 que vai agora para a Barra Funda. Gente, vai afogar a estação. A sensação que eu estou tendo aqui é que esse é esse leilão está sendo feitos na correria, na pressa para satisfazer uma vontade política e os passageiros, nós estamos sendo deixados de lado. Tanto faz se vai ser lento, tanto faz se vai ter menos trens, e tá cheio de camaradagem, porque a futura concessionária vai levar de brinde toda a frota 9.500 CPTM, a frota mais nova de trens vai ser dela de graça, de brinde, para concessionária. Por que não obrigaram a concessionária a comprar 3 novos e disponibilizar lá os 3 9.500 para as linhas 11, linha 12, que hoje estão operando com os trens mais antigos? Por que não fazer isso? E o meu quarto questionamento é porque está sendo considerado, vou concluir, porque nós está sendo considerado que a CPTM ou perde o TIC, a linha já existe, os trilhos já existem, só precisa ser eletrificado. Porque todo esse trabalho de gastar bilhões, bilhões, bilhões, bilhões. Você sabe que você poderia simplesmente dar para a CPTM a construção. Ela já construiu a linha três, sabe fazer, e a operação. Esses são meus questionamentos. Eu gostaria muito que a mesa respondesse aos quatro. Muito obrigado. Boa noite para todos.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigado Senhor Gabriel. Vamos passar agora para o próximo segmento dos representantes de órgãos públicos eu chamo o Senhor Robson Novais da Silva, diretor. Muito boa tarde, senhor Robson.

- Robson Novais da Silva, diretor da escola EMEF estação Jaraguá.

Boa noite a todos, boa noite aí o plenário. É com satisfação que eu venho aqui representar, pelo menos parte da educação. Como já foi dito, eu sou o Robson, sou da Secretaria de Educação, sou o diretor da Escola, que porventura chama-se EMEF Estação Jaraguá. Ela é encostada à linha da CPTM, foi construída em parceria ali com a CPTM, num terreno que é adjacente, e nós teremos ali um impacto com a construção, seja da segregação para cargas, seja para o trem de alta velocidade que vai ligar até Campinas. Então, acho que muitos temas já foram abordados. Não vou querer ser repetitivo, nem abordá-los novamente, mas tenho duas questões principais. A primeira dela tem a ver com a questão ambiental. Aqui nessa região, nós temos, mesmo que tenha sido demonstrado no relatório inicial que apenas 11% ainda é de áreas naturais aqui nessa região, se preserva ainda bastante desses resquícios, né da Mata Atlântica, enfim, e que nós temos uma preocupação porque aqui é uma área de importantes nascentes é uma área que ainda se preserva uma parte da vegetação e nós estamos bastante preocupados com isso. Como que será feita essa compensação então a minha sugestão é que a compensação ambiental ela

permaneça estritamente ao território ao qual vai sofrer algum tipo de impacto. Inclusive a escola, que é o trabalho parte da escola ao que tudo indica, segundo o relatório Inicial, ela vai sofrer uma perda do seu espaço, esse espaço nós desenvolvemos lá uma atividade curricular, uma atividade do projeto pedagógico que tem a ver com horta, tem a ver com jardinagem, tem a ver com área de Bosque.

Nós temos lá elementos da Mata Atlântica. E isso tem nos preocupado bastante, então a gente sugere que aí tem algum tipo de compensação e que essa compensação fique na escola, porque essa escola atende a uma comunidade. Inclusive a comunidade lá do vira-latas é muro com a escola. Então a gente atende as crianças que moram nessa comunidade, então a gente está defendendo aqui que a compensação seja feita nessa escola ou próxima a ela. Eu já tenho uma sugestão que se crie lá um Centro de Formação, que se crie lá um centro de memória Ferroviária, uma vez que o nome da escola traz consigo a própria história do bairro do Jaraguá, que é intrínseca à própria construção da ferrovia. Então, para nós, isso é muito importante. O segundo tem a ver.

Com a questão do barulho, veja, os trens de carga, eles passam de madrugada aqui na região. Ou eles passam ao meio-dia quando tem um menor fluxo dos trens urbanos, é um barulho absurdo, a gente tem que parar nossas reuniões, a gente tem que parar de dar aula nessa hora. Então, qual é a minha sugestão? Que se resgate um modelo mais moderno, não se utilize as locomotivas a diesel, se utilizem as locomotivas eletrificadas, elas existiam aqui e, com o processo de privatização do início dos anos 90, retiraram toda a eletrificação e colocaram as locomotivas a diesel que são extremamente barulhentas. Se a discussão atual é o modelo energético brasileiro, essa discussão está na pauta do dia, vejo que é importante também que a gente modernize essas locomotivas, que se coloquem locomotivas eletrificadas. Enfim, que não façam barulho porque

A segregação, a passagem do trem vai ser o tempo todo é esse o propósito que se utiliza ferrovia o tempo todo e sendo assim a locomotiva a diesel é extremamente barulhenta vai trazer um impacto absurdo a segunda a outro assunto tem a ver com o patrimônio histórico. Eu vejo que muitos colegas aqui têm colocado, isso é muito relevante e eu acho que o relatório do colega geógrafo poderia ter previsto um conceito da geografia que é o conceito de lugar e o conceito de lugar tem a ver com o sentimento. Tem que haver tem a ver com a afetividade nós moradores aqui do bairro. Temos uma ligação afetiva com esse espaço. Então não é uma mera modernização que vai trazer melhoria porque ao ver esse patrimônio que é do século XIX que faz parte da nossa história que faz parte da nossa vida cotidiana, simplesmente se modificou isso mexe muito com os moradores. Então é necessário que se reveja esse plano que.

Preserve a estrutura original que o traçado não comprometa esse patrimônio essa arquitetura Estação do Jaraguá, ela é Lindíssima, ela é do século XIX, então que se construa uma nova estação Ok é necessário, mas que se Preserve lá e aí eu já sugiro que lá também se torne um centro de cultura para que a população, os moradores do bairro de Jaraguá possam frequentar esse espaço e aproveitá-las uma biblioteca um centro de computadores. Enfim, onde as pessoas possam ter um ótimo aproveitamento desse espaço, então assim fica aí a minha sugestão. Depende do que, inclusive a própria escola possa se apropriar do espaço dessa Estação se ela for desativada. Por uma nova estação mais moderna, tá bom? Fica aí minha solicitação meu apelo aí, muito obrigado.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigada Senhor Robson Novais da Silva, chamo o próximo inscrito, o senhor Renato de Sá Dias, assistente diretor de escola. Boa tarde, senhor, Renato.

- Renato de Sá Dias, assistente diretor de escola.

Bom, esses momentos são importantíssimos, né? Acho que essas audiências públicas são para ouvir, dialogar e levar esses questionamentos adiante, né? Como a questão ambiental, ela está mais em volta, né, mais do que nunca. A gente percebe que algumas construções de trilhos pelo mundo afora estão utilizando alguns materiais alternativos, né, para além, por exemplo, dos dormentes de madeira. Então, tem algumas ferrovias aí que já são colocadas uma parte de plástico. Não sei se vocês já, claro que vocês já são especialistas no assunto, né? Mas se vocês pensaram assim nesse impacto ambiental porque o número de tormentos que são colocados ali nos trilhos, ele é gigantesco, né? Talvez falar em quilos aí vai ser algo bem monstruoso. Fica uma questão.

E o tipo de combustível utilizado, Robson, acho que já passou, e o outro é mais uma proposta que eu deixo aqui, né? Como é essa questão do impacto ambiental, ela é possível ser feita também um projeto de um Parque Linear ao lado da ferrovia, né? Claro que não dá para fazer ela fora a fora, mas em trechos assim, a gente pensar em fazer um Parque Linear onde a população pode ter acesso a esses momentos de lazer, fazer as atividades físicas dela. Eh, sei lá, a construção de uma pista ali de caminhada, uma ciclovia, e isso é possível, você delimitando totalmente ali o espaço da ferrovia. Você tem um espaço bem grande ali, além de reurbanizar a área, né, que fica algo mais esteticamente bonito, valoriza essa questão ambiental também, colocando pra, eh, quadras de Street Ball, todas cercadas, todas moradas, né, com segurança e tudo iluminadas, então fica essa dica pra gente pensar aí e valorizando também esse transporte aí para o ciclista, né, que em alguns momentos pode ser alternado, ele pode pegar a bicicleta. Eu posso sair da minha casa, pegar minha bicicleta e, enfim, posso depois deixar ali a bicicleta e seguir a minha viagem por trem, tá bom? Obrigado, viu?

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigado Senhor Renato de Sá Dias, Vamos passar agora para o próximo segmento com a manifestação dos parlamentares. Eu chamo o Senhor Agnaldo, Agnaldo Vidal dos Santos, Vereador de Francisco Morato. Boa tarde, Senhor Agnaldo.

- Agnaldo Vidal dos Santos, vereador de Francisco Morato.

Muito boa tarde. Quero cumprimentar a todos, parabenizar por esse momento, momento de construção, agradecendo o reforço do convite, Professor, nosso querido Dr. Bom Filho, por reforçar e dizer da importância do momento. Pessoal, parabéns por discutir desenvolvimento, eu represento aqui a querida cidade de Francisco Morato, atualmente na oportunidade como legislador naquele município que amo. Uma cidade Estação, podemos assim dizer, que nasceu exatamente voltada para os trilhos, torna esse momento algo muito especial, como o professor Robson colocou, o diretor, a memória afetiva com todo o desenvolvimento em Francisco Morato. É aquela cidade tratada como cidade dormitório, uma cidade que tem um orgulho e uma luta e uma garra para ajudar a desenvolver a região metropolitana de São Paulo. Então eu trago aqui é essa contribuição de que estamos nessa grande participação para desenvolvimento da nossa cidade e principalmente com a preocupação como os

nobres aqui. Já trouxeram os colegas da questão do transporte, é muito importante que todas as ações que são feitas para o bem, assim torcemos, mas que pense na nossa população, uma população que todos os dias faz esse deslocamento na busca do trabalho, da geração daquilo que é a sua subsistência, que todo esse conceito possa compreender e respeitar a mobilidade dos moratenses, dos Franco Rochenses, daqueles que estão dentro da região doce embajur, essa é uma preocupação como legislador, é que eu coloco e vamos acompanhar de pertinho e peço para que todos, toda a equipe que está à frente desse trabalho, seu Marlon. Parabéns aqui pela apresentação e eu peço essa atenção que o senhor possa nos trazer todas as informações juntamente.

Toda a equipe para que a gente possa traduzir para nossa população uma segurança, né? Assim como todos falaram também da questão da moradia e da segurança das pessoas que estão próximas porque esse projeto magnífico, que é no desenvolvimento da ligação do transporte, ainda mais do transporte de cargas e principalmente de pessoas, seja visto e recebido por nossa população com alegria, não com uma preocupação. Então, eu parabenizo por esse encontro de hoje, porque ele vem ajudar a compreender todos esses fenômenos e, claro, aqui dizendo, Doutor Bom Filho, que o senhor colocou e muitas outras pessoas também, das paradas da inclusão do Simbajur, das pessoas que ali embarcam, para que eles tenham esse sentido de integração, que esse transporte ele possa pensar sim em atender essa população que está entre Campinas e a cidade de São Paulo, que uma estação nesse ponto atendendo.

Estudos possa incluir essa população, gerando maiores oportunidades. Então, eu agradeço. Eu quero aqui reafirmar e deixar público esse interesse de forças em prol do desenvolvimento da região, valorizando e respeitando as questões ambientais. Como tem sido aqui colocado pela CETESB e o professor também, todos aqueles mobilizadores. Muito obrigado. Parabéns pela iniciativa, que possamos defender e lutar por essa melhoria regional do Estado de São Paulo, valorizando aí pessoas sobretudo e principalmente aquilo que nós falamos, né, as empresas públicas sendo defendidas para que elas possam representar o interesse da população. Até lá, pessoal.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigado senhor Agnaldo Vidal dos Santos, vereador de Francisco Morato. Na sequência, eu chamo o parlamentar, senhor Dirceu Dalben, Deputado Estadual da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Obrigada, boa tarde.

- Dirceu Dalben, Deputado Estadual da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo.

Muito boa noite a todas a todos. Eu sou Dirceu Dalben, sou deputado estadual na Assembleia Legislativa de São Paulo. Faço parte da comissão de Meio Ambiente da Assembleia Legislativa, também da comissão de Finanças de Orçamento e também estou coordenador da frente parlamentar de apoio ao transporte Ferroviário, ao transporte de cargas e é o transporte de passageiros. Sempre agradecendo a Deus em primeiro lugar pela vida e pela saúde e pela oportunidade de estar aqui participando dessa audiência. Quero saudar aqui a mesa, o Conselho Estadual de Meio Ambiente, a Secretaria de Estado e Meio Ambiente, Infraestrutura, Secretaria de Parcerias e Investimento, todos representantes do Governo do Estado, saudar aqui os parceiros.

Do empreendimento que estão pensando aqui, do na modalidade do transporte MRS CPTM, saudar a empresa que está elaborando o projeto, JGP, e saudar, principalmente, a sociedade civil organizada que aqui está se organizando e participando dessas audiências públicas. A terceira audiência foi Campinas, Jundiaí e agora aqui em São Paulo, nessa localidade. Quero dizer a vocês que venho aqui para colocar o nosso mandato à disposição, ouvir aqui atentamente a participação de todas as pessoas que me antecederam, são ideias, sugestões, preocupações pertinentes que estarei levando isso em consideração nas tratativas ao governo do estado, nas tratativas na Assembleia Legislativa com os demais colegas na comissão e nessa frente parlamentar de apoio.

Transportes, eu vejo que a modalidade e transporte Ferroviário um erro histórico do nosso país que deixou isso de lado há muitas décadas. Um país continental como o nosso nunca deveria deixar de investir e ter o transporte sobre trem, sobre trilho como matriz de transporte. Hoje, nós vemos o sufoco que estamos passando com as rodovias, te deixaram de ser rodovias e transformaram em grandes Avenidas ligando os municípios conurbados, uma parte de uma rua é tal município, a outra frente da rua já é outro município. Hoje, as cidades crescem e o transporte cada vez mais difícil, não só o de cargas, mas principalmente o da população. Nós estamos lutando e trabalhando no sentido de viabilizar novamente o transporte de trem.

Fico feliz que, apesar da morosidade, está saindo do papel. Hoje, nós temos aprovado pela Assembleia Legislativa orçamento com aporte também do governo federal do BNDES. Hoje, temos recurso para subsidiar não só o projeto mas a implantação. Esperamos que o leilão, que a licitação seja uma licitação transparente e participativa, que venham empresas que tenham a capacidade de investir, que venham empresas sérias que tenham coragem e recursos para investir. Iremos acompanhar e fiscalizar para que o dinheiro da população seja muito bem aplicado, não é justo.

Análise feita em que o subsídio são dois pesos e duas medidas. Nós acreditamos que todo e qualquer projeto ele tem que ser altamente sustentável e ele tem que ser a favor das pessoas que mais precisam, quem vai usar o transporte é o trabalhador e as pessoas que se locomovem de manhã e voltam à noite em ônibus lotados, rodovias congestionadas, trens superlotados. Então, nós nunca devemos ter uma nova oferta de um transporte suprimindo outro que já existe, é bom.

Fico muito feliz pela oportunidade de poder participar hoje, ouvir aqui vários relatos através da Assembleia Legislativa. Vou solicitar todas essas informações para colaborar com vocês enquanto uma frente parlamentar e me coloco à disposição do conselho das secretarias para contribuir no que for necessário nas articulações com o governo do estado, com o poder legislativo e também na questão do orçamento do Estado. O que for necessário, pontos como o mandato. Conte com a minha participação na comissão de Finanças de Orçamento para trabalhar sobre isso, contem sempre com deputado Dirceu Dalben. Muito obrigado e que Deus abençoe a todos. Amém.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigada Deputado Estadual Dirceu Dalben, passamos agora a terceira parte da audiência pública em que será apresentado as respostas da equipe da Consultoria, e na sequência também a manifestação da CETESB, eu chamo aqui Marlon Rogerio Rocha e também Augusto Almudin e Ricardo Uchôa.

- Augusto Almudin , secretário de parcerias e investimento do Governo do Estado de São Paulo.

Bom boa noite a todos. Obrigado pelos comentários e sugestões feitas ao longo dessa audiência pública. Eu vou responder preliminarmente às questões afetas à Secretaria de Parcerias e Investimentos, ao projeto do TIC Eixo Norte, representando a SPI. Na sequência, me complementa o Ricardo Show da MRS, e por fim, é o Marlon da JGP, pode esclarecer questões técnicas relativas à RIMA, que também são parte fundamental de todas as nossas respostas aqui. Bom, vários questionamentos e considerações de vocês trouxeram à tona o tema da privatização da concessão e do próprio projeto em si. Eu queria, primeiramente, esclarecer que o objeto desse projeto de questionante é uma construção patrocinada, não é uma privatização propriamente dita. Isso por isso os bens são reversíveis, ou seja, ao final do período de concessão, eles voltam para o estado, e o estado faz deles o que o estado quiser, inclusive são públicos. A gente demonstrou no âmbito do processo da concessão a vantajosidade do processo de concessão e a melhoria dos serviços a serem prestados na própria linha 7, como eu disse anteriormente, serão mais de 5 bilhões de reais a serem investidos na linha 7, e o serviço da linha 7 vai melhorar muito uma vez que as obras tenham sido finalizadas historicamente, por várias razões, a CPTM não conseguiu investir todo esse montante que um processo de construção patrocinada consegue levantar junto ao mercado, por isso que a vantajosidade está lá justificada no âmbito daquele processo e o processo está aberto seguindo todos os preceitos legais. O leilão está marcado agora para o dia 29 de fevereiro aqui então, portanto, aqui especificamente esse auditório e esse teatro aqui é o foro para gente discutir como como a Secretaria Executiva do CONSEMA ressaltou no início da apresentação aqui é o foro para discutir a viabilidade socioambiental do projeto, é? A gente precisa ver aqui quais são os impactos socioambientais que esse projeto vai ter ao longo da de toda a extensão ferroviária entre Campinas e Jundiaí, São Paulo. Quais são os impactos? Quais são as remediações? Quais são as prevenções possíveis? Quais são as mitigações que a gente vai pôr nas licenças ambientais, independentemente de quem vai prestar o serviço. Isso para esse fórum aqui é uma questão secundária e ela está sendo bem tratada e bem estruturada no processo de concessão, que repito não é objeto, então não for adequado a gente pode discutir todas as questões relativas da concessão, mas ressalto desde já que esse aqui não é fora adequada, então isso abrange, por exemplo, as considerações do Senhor Éder, o Senhor Nelson Camargo, o Thiago Santos, o Senhor Juliano, o Senhor Eduardo Souza e o Sr. Jairo Miguel, entre outros, tá?

Bom, aí pertinho definitivamente para as contribuições a serem comentadas. O primeiro, Senhor Amaury Rocha, ressaltou novamente. Obrigado ressaltou de novo sobre a linha 7, que teria sido supostamente esquecida, mas é preciso ressaltar também os investimentos que a gente está prevendo pela linha 7, como eu disse, são mais de 5 bilhões de reais. Historicamente, a CPTM não conseguiu, por razões históricas e estruturais do próprio estado brasileiro, investir esse montante. Nos últimos 10 anos foram cerca de 500 milhões, só aqui nos primeiros cinco anos da concessão serão mais de 5 bilhões de reais. Então, isso vai implicar na modernização do serviço a ser prestado na linha 7 e um novo sistema de sinalização será instalado lá na linha sete, o que vai permitir diminuir o intervalo de trens para cerca de 3 minutos e meio ao final do período de obras. Além disso, o tempo de viagem também vai ser reduzido em cerca de 10 minutos em relação ao que é previsto hoje para que a viagem entre Jundiaí e Barra Funda seja feita em aproximadamente uma hora. Como eu disse também, uma nova via permanente será instalada e as estações serão reformadas, garantindo as acessibilidades previstas na legislação. Inclusive, tem um acordo com o Ministério Público celebrado pela CPTM que será dado andamento pela futura concessionária sobre estacionamentos. Prédios de estacionamento para incluir na concessão. A

concessionária vai poder explorar estacionamentos e outros tipos de receita acessórios do projeto, ficando a cargo dela.

A Senhora Sônia Reis mencionou negociações com a MRS sobre a comunidade da Vira-Lata, mas aí eu deixo para o Ricardo e para o Marlon explicarem essa questão. De qualquer forma, em relação aos reassentamentos, todas as famílias impactadas não serão esquecidas, né? Consta, como Marlon falou na apresentação dele, todos os programas socioambientais necessários, um deles, o programa de reassentamento, de forma que qualquer família que seja impactada pelo empreendimento tem que ser previamente cadastrada e indenizada ou realocada. Essa é uma obrigação do estado que é uma fase posterior do projeto. Aqui, a gente está num projeto numa fase inicial do projeto. Estamos tirando a licença prévia e estamos no anteprojeto de engenharia. Uma vez que o leilão seja feito, uma vez que tenha uma nova concessionária com contrato assinado, ela vai fazer os projetos, vai cadastrar as famílias afetadas e vai indenizar quem for afetado com fiscalização do estado, com a ajuda das prefeituras e demais cooperações Inter federativas que sejam cabíveis.

E bom, Senhor Bom Filho, fala sobre o Vale do Juqueri. Ali já existe a estação Franco da Rocha, reforma das estações da linha 7, como eu disse, já estão abrangidas pelo edital, inclusive com acessibilidade plena. O que hoje não é feito e, como eu disse, a gente não vai rediscutir o projeto de concessão aqui no âmbito dessa audiência pública, mas vale a pena ressaltar que novas estações entre Campinas e Jundiaí ou na própria linha sete, não são vedadas. Elas têm que ser negociadas, discutidas ao longo do processo de concessão. O Governo do Estado está sempre aberto a qual esquentar essas discussões. O Senhor João Henrique mencionou sobre a disponibilização de mapas e dos projetos em BIM. Sim, os projetos serão feitos em BIM pela futura concessionária e poderão ser disponibilizados nos termos da Lei de Acesso à Informação, mediante requisição simples. Sobre as estações da linha 7, como eu disse, elas vão ser totalmente reformadas e reformatadas para se tornarem mais modernas. E ele fez um questionamento também sobre a velocidade do serviço Expresso. Hoje, a velocidade máxima do sistema, apesar da velocidade média de 95 km por hora, a velocidade máxima do projeto é de 140 km/h, mas a concessionária, no projeto referencial, vai poder criar determinada via permanente que permita até velocidades superiores se ela entender o caso.

Bom, o Senhor Eduardo Souza, eu já respondi sobre 710, tarifa do Expresso. Só retomando que a tarifa do Expresso Média a ser cobrada não é de 64 reais. É só retomando que a tarifa do Expresso Média a ser cobrada não é de 64 reais. É uma tarifa teto. A tarifa média será de R\$ 50. E sobre os serviços 710, que também foi mencionado em vários desses questionamentos sobre a polêmica de concessão ou privatização ou rede discussão do projeto, os novos investimentos que a gente está prevendo para a própria linha sete vão permitir instalar um novo sistema de sinalização na linha sete. O sistema é esse que será replicado para as outras linhas da CPTM, que serão concedidas. Isso vai garantir a interoperabilidade entre as próprias linhas do sistema de trens Metropolitano de São Paulo. Dessa forma, a gente vai poder garantir, no futuro, a interoperabilidade entre várias das linhas, não apenas do serviço 710, mas também entre a própria linha oito, nove, linha 11, linha 7, linha 10, etc.

Eh, senhor Elias Bezerra, questionou sobre como é que o TIC pode operar com a via singela eh no projeto referencial que está aberto para licitação. Eh, está previsto sides operacionais, e esses sides, ou seja, umas vias auxiliares ali do lado da via principal, permitem a ultrapassagem de trens quando isso for necessário, quando isso mostrar necessário, de forma que o trem no sentido prioritário consiga transitar a via sem qualquer parada. A gente fez simulações e estudos de simulação operacional que

demonstram essa viabilidade. Eles estão na documentação do projeto. Se o senhor tiver interesse em acessar, senhor Juliano falou de novo sobre 710, sobre a segregação que a MRS pode falar, mas o trecho entre Água Branca e braço não está abrangido pelo projeto de segregações do governo federal, e portanto, haverá o compartilhamento nesse pequeno trecho ainda.

Eh, via singela para o serviço expresso contempla saídas, como eu acabei de falar também. Senhor Paulo Rodrigues menciona a Estrada de Ferro Perus Pirapora, ela não é objeto dessa audiência pública e nem do projeto do TIC Eixo Norte, portanto não cabe aqui comentar. Senhor Marco Antônio pediu mais estações entre Jundiaí e Campinas, como eu disse já anteriormente, não há impedimentos para expansões futuras do sistema. Ou seja, se a gente verificar que faz sentido, e a nossa pressuposição é de que faça realmente sentido no futuro expandir o TIC para além de Campinas, e incluir novas estações intermediárias nas paradas, isso poderá ser feito mediante discussão e mediante estudos técnicos a serem profundamente feitos pelo Governo do Estado em conjunto com a futura concessionária.

A questão da vigilância também destacada pelo senhor Marco Antônio. Desculpa é Marçal Antônio também é bastante importante, ela é obrigação da futura concessionária e será fiscalizada pelo Estado em auxílio para com a comissão e com a CNCPT. Tá, mas é uma obrigação prevista no edital e será cumprida.

Quem mais aqui, senhor Carlos Nascimento menciona a importância do planejamento do setor de metrô Ferroviário de transportes, concordo e me alinho suas considerações, e ele hoje é feito pela Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado. Então, o STM tem um corpo técnico especializado que se destina a planejar a futura malha metro ferroviário do Estado. O metrô também faz uma série de atividades, a CPTM também, mas eles são todos coordenados por esse órgão técnico especializado da Secretaria de Transportes Metropolitanos. A menção a novos trechos e novos projetos que ligam, por exemplo, Campinas a BH ou Campinas, Curitiba, não ficou claro para mim se seria de serviço de transporte de passageiros ou de cargas, mas tanto faz seria uma como seria um serviço interestadual. A competência para fazer esses projetos seria do governo federal, porque atravessa mais de um estado da federação. Não é objeto dessa audiência pública nem dessa PPP.

Claro, o Governo do Estado está à disposição para discutir quaisquer projetos que beneficiem São Paulo e a retomada dos projetos Ferroviários também é um dos desejos do governo. A gente está com esse projeto do TIC Norte; também temos outros projetos na carteira de mobilidade urbana. Vale destacar aqui, só a título de esclarecimento, o projeto do TIC Sorocaba, semelhante ao TIC Eixo Norte, seria o TIC Eixo Oeste, que iria ligar São Paulo a Sorocaba; também estudos contratados. Estamos fazendo prévia viabilidade.

Eh, Bom, Senhor Weber mencionou questões sobre concessão, sobre as coisas; já me manifestei e preservação do e também sobre preservação do patrimônio histórico; como o Marlon depois vai poder me complementar, a preservação do patrimônio histórico é um dos pontos fundamentais do projeto de concessão, e o nosso intuito é reutilizar as estações, sobretudo no trecho entre Jundiaí e Campinas, para aquilo que elas foram inicialmente pensadas e construídas, ou seja, como estações ferroviárias. É a nossa intenção é fazer com que elas funcionem para o propósito inicial para os quais elas existiram, ou seja, transportar pessoas do local A para o local B. É claro que a gente está aqui num nível diante de projeto; uma vez que os projetos básicos e executivos sejam feitos e os projetos de restauro das estações, todas essas questões vão ser levadas em conta de como a gente vai preservar o patrimônio histórico de cada uma delas, e os projetos serão submetidos aos órgãos de Defesa do patrimônio histórico competentes e as obras.

Vão poder ser iniciadas com a anuência desses órgãos sobre vida silvestre. Eh, eu acho que o Marlon também vai poder me complementar, Senhor Jairo. Miguel falou sobre, como eu disse, várias questões sobre concessão que não são objeto desse fórum: remuneração, licitação aberta, a licitação tá aberta; eu não posso fazer conjecturas quaisquer sobre eventuais interessados no projeto. Serviço 710, eu já mencionei, CPTM operar o TIC também é uma decisão afeta, aí justificada ao longo do processo de concessão, eh discutido ao longo das audiências públicas precedentes feitas nesse processo; também não é objeto dessa audiência pública aqui. Eu não tenho o nome do senhor, mas ele é, eu acho que ele é diretor ou representante de uma escola, eu acho que o Marlon não vai poder falar sobre a compensação ambiental, eh que eventualmente pode ser impactada pelo projeto do TIC Eixo Norte sobre locomotiva a diesel, acho que a MRS pode falar no projeto do TIC. As locomotivas são elétricas, e fez uma consideração interessante sobre o lugar, a geografia humana, né, que o lugar se refere à ligação de afeto que a pessoa tem com o próprio local, como diria lá o Milton Santos; e como eu disse, o patrimônio e a preservação do patrimônio histórico são uma preocupação do estado e também para nova estação do Jaguaré. Ela será levada em conta eh durante a elaboração dos projetos de submissão aos órgãos ambientais competentes. É, por fim, para finalizar, o Senhor Renato Dias falou sobre dormente; o dormente previsto de concreto será substituído; um Parque Linear ao longo e as margens de toda a ferrovia é não tá inicialmente previsto no projeto, mas a gente tá aberto a discutir esse eventuais outros projetos com as prefeituras. Se for o caso, eu acho que esse aqui seria um dos casos de uma cooperação Inter Federativa, estado é todos os municípios, para ver se vale a pena ou não incluir um.

Algum tipo de parque nesse sentido, e todo o sistema vai ser elétrico também; não há previsão no TIC de emissões a diesel. Aí por fim, os senhores representantes do Poder Legislativo; o vereador Aguinaldo de Francisco Morato pediu informações; os estudos lá estão públicos, têm dataram, com acesso irrestrito a qualquer interessado, mas o Governo do Estado está à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos que o senhor tenha; basta pedir uma reunião com a gente; a gente pode esclarecer todos e quaisquer um desses estudos; eu acho que é realmente importante a gente trabalhar em conjunto sempre que possível e, por fim, agradecer as palavras do deputado estadual Dirceu Dalben; é a parceria entre o poder executivo e o Poder Legislativo é fundamental. Essa é a intenção do governo, e somente assim, com essa parceria entre Governo do Estado e deputados da ALESP, que a gente consegue tirar projetos do papel, não foi diferente nesse projeto do TIC Eixo Norte; sem a lei autorizativa que garantir ao financiamento do aporte do Estado, esse projeto não seria possível; então obrigado ao Deputado e demais representantes da ALESP. Obrigado.

- Ricardo Uchoa, empreendedor e gerente segregação da MRF Logística SA.

Falando aqui, então, agora sobre as questões que envolvem a MRS, a Dona Sônia da comunidade Vira-Latas. Nós já estamos em contato com a comunidade, com a Dona Sônia, já algum tempo. É verdade que o projeto conceitual previa uma interferência com 240 residências; isso já foi alterado, nós mudamos o projeto e ainda estamos mudando um pouco mais. E o nosso compromisso com a Dona Sônia é, até a metade desse ano, passar a quantidade exata de famílias que serão afetadas.

E qual a solução que será dada? Então, eu volto a reafirmar o que a gente já falou: na própria comunidade, nenhuma obra começa sem que esse problema, essa questão social, seja resolvida. Então, isso vai ser tratado, sim, e é tratado família a família. Não é o tipo de problema que pode ser resolvido em grupo. Cada família tem

uma demanda, cada família tem uma necessidade, uma condição será vista sim, ponto a ponto. A gente reafirma que o compromisso da MRS em relação à regularização fundiária, que ela também perguntou, todas as áreas que são afetadas pelo programa serão objetos de alguma regularização fundiária. Lembrando que essas terras, esses terrenos não pertencem à MRS; é uma concessionária, essas posses pertencem à União. Então, nós vamos fazer o intermédio junto com vocês com a União para tentar regularizar as áreas que são afetadas pelo projeto. Sobre um comentário do Senhor Bom Filho sobre Caieiras, no nosso programa da Noroeste, está prevista a construção de uma nova estação aqui para Caieiras; nós vamos construir uma nova estação aqui. A estação já está prevista no nosso projeto.

Eh, Nelson Camargo perguntou a respeito da existência de um projeto de algum Porto Seco na região aqui de Perus. A gente, nesse exato momento, está definindo aonde a gente vai colocar um ou dois Portos Secos aqui para estocagem de contêiner para depois fazer o transporte. Quando a gente terminar a implantação da via, a gente já vai ter essa definição, mas sim, haverá algum Porto Seco ao longo da implantação da Via Noroeste. Com certeza. Sobre a pergunta sobre o Rodoanel, o que aconteceu? O Rodoanel é um projeto estruturante do governo de São Paulo, e o nosso projeto é com o governo federal. Eu lembro que a segregação é um contrato que a MRS tem com Brasília, não é com o governo de São Paulo. Não ter sido escolhido o Ferro Anel foi que a gente não conseguiria levar as cargas para o centro de São Paulo. O objetivo da segregação é realmente tirar o caminhão e levar as mercadorias para a região central de São Paulo, e não deixá-las em algum ponto próximo a São Paulo, mas que mandaria caminhões não resolveria. Então, foi por isso que o governo federal escolheu a Segregação em vez do Ferro Anel.

O Senhor Elias Bezerra, de Franco da Rocha, me perguntou, nos perguntou, que a residência dele fica 32 metros de distância do muro da CPTM. Quantos metros seriam necessários para a construção das duas faixas? Em média, necessitam 16 m. Então, em tese, não haveria nenhum problema com a sua residência, Senhor Elias. Agora, volto a dizer, nós estamos numa fase de projeto, nós ainda temos que fazer todos os cálculos e análises. Lembrando que nós estamos falando de uma ferrovia, então qualquer curva, qualquer alteração, se leva em conta quilômetros. Não é uma coisa fácil de mexer, mas eu diria que a chance de afetar a sua residência é muito baixa. Juliano Costa dos Santos, Estação Barra Funda, o que acontece sentido sul, Juliano, a gente não tá aqui apresentando o programa de segregações inteiro, só a Noroeste.

Então, vai ter uma segregação na parte Sudeste também, paralela à linha 10. Isso vai ocorrer e faz parte do nosso programa no mesmo contrato que nós temos com o governo federal. Entre Barra Funda e Brás, os trens de carga só circularão de madrugada, fora do horário comercial, para não ter nenhum impacto com os trens de passageiros. Ali não há espaço físico para colocar uma via segregada; quem anda de trem sabe disso. Mas os trens circularão de madrugada, então terão um porto seco para permitir o transbordo apenas nesse período, ok?

Eh, o Senhor Henrique Cássio perguntou se os projetos básicos serão feitos em BIM. Sim, serão feitos em BIM, Henrique, e serão disponibilizados por contrato à ANTT. Então, ela terá acesso a todos esses projetos.

Eduardo Souza fez um comentário que a MRS utiliza as linhas 11 e 12 para transporte de cargas. Na verdade, a gente não usa mais. A gente deixou de usar as linhas 11 e 12 para fazer transporte de cargas quando implementamos a segregação variante em Suzano, isso já faz dois ou três anos. Então, hoje, para chegar ao centro de São Paulo, a MRS não utiliza mais as linhas 11 e 12. Eu posso responder essa pergunta depois, separado para você, só para não atrapalhar a rotina.

Eh, do que mais aqui, Professor Robson Novaes, sobre o barulho. Então, o professor, o que acontece hoje é que nós queremos otimizar a utilização das ferrovias usando as mesmas ferrovias em todas as 1600 km. De ferrovia que nós temos hoje em São Paulo, são os únicos 100 km que a gente utiliza locomotivas antigas, por causa da característica dos trilhos e por causa dos sistemas de sinalização que a gente compartilha. Isso, quando a gente separa, a gente pode usar locomotivas muito mais modernas, que é o que a gente tem no resto da malha, que produzem muito menos barulho. E, além disso, a gente vai tomar medidas de engenharia para redução de barulhos, como barreiras acústicas e outras medidas, para que o barulho seja significativamente reduzido. Nós vamos usar o quê? É a gente pode utilizar o mais moderno, para que isso seja resolvido. Eletrificar toda a linha não é possível do ponto de vista econômico, 1600 km, porque lembra, a gente vai usar a mesma locomotiva para todas as linhas. Não é viável. O que pode ser viável no futuro bem próximo seria a utilização de locomotivas híbridas, e isso é uma coisa que tá acontecendo no resto do mundo e vai chegar no Brasil mais cedo ou mais tarde. Como o nosso programa vai ser implementado ao longo dos próximos 10 anos, eu acredito que daqui a esse tempo nós vamos ter algumas novidades.

Sobre impacto histórico, preservação das estruturas originais para utilização, sim, é o nosso compromisso com o CONDEFATE, é o nosso compromisso com o Iphan. Mesmo naqueles locais onde vão ser construídas novas instalações, o patrimônio histórico vai ser preservado. E o que o CONDEFATE está nos pedindo já é o que vai ser feito com essas instalações, então, qual destino vai ser dado a isso, e a gente vai ter que apresentar isso junto com a CPTM ou concessionária, para que o projeto seja aprovado.

Eh, Senhor Renato Dias perguntou sobre os tipos de dormentes. Serão dormentes de concreto, é o que está previsto aqui. Combustível das locomotivas diesel elétrica, né? E eh, projeto Parque Linear é o tipo do assunto que a gente tem que tratar junto com a prefeitura. Nós estamos em contato com as prefeituras todas que são impactadas pelo programa para tratar de quaisquer melhorias ou contrapartidas acordadas com as prefeituras. Eu acho que da MRS é isso, eu passo para você. Marlon.

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

Obrigado Ricardo. Bem, inicialmente, também agradeço a todos os comentários, elogios e críticas. O objetivo da audiência pública é colher o entendimento, as posições e as sugestões da sociedade para que o projeto melhore e avance em sua finalidade.

Inicialmente, uma resposta para senhora Sônia da associação Vira-Latas, aqui do Jaraguá, na verdade, é o seguinte: é um compromisso. A MRS acabou de confirmar, Ricardo, mas também pelo lado da futura concessionária do TIC. Todos os compromissos, todos os programas, as medidas que estão propostas dentro do estudo de impacto ambiental, uma vez reconhecida a viabilidade, elas são compromissos que deverão ser assumidos, independentemente da empresa que ganhar o leilão e passar a construir e operar o projeto do TIC Eixo Norte. O que está concebido é que o projeto deve sim atender e fazer o tratamento adequado, né? Se for necessário as realocações e a destinação com moradias. Inclusive, para essa população vulnerável que está na área diretamente afetada. Não é concebível, nesse momento histórico nosso, em pleno século 21, a ideia de projetos de infraestrutura e obras públicas de décadas atrás, e que esses direitos, inclusive o direito à moradia, não eram respeitados. Hoje é respeitado e será respeitado. Isso está descrito dentro do estudo de impacto ambiental e é um tema que, inclusive, é muito acompanhado

pela sociedade civil e pelo Ministério Público, que acompanha essas obras. É um impacto normalmente importante nas obras públicas, de modo que asseguro que será. Até por conta dos compromissos que estão firmados, o valor que está escrito dentro do estudo de impacto ambiental e o acompanhamento que a CETESB tem feito de outros projetos também que acabam por impactar as populações.

É isso que vai ser feito da melhor possível, de acordo com as melhores práticas e programas de realocação e atendimento à população vulnerável. E cada família, como o Engenheiro Ricardo comentou, é verificada uma situação caso a caso, porque as famílias têm momentos de vida diferentes, né? Então, tem pessoas, por exemplo, até por experiência em outros projetos desse tipo, que acabam aproveitando essa, vamos dizer, oportunidade para retornar para o local de origem. Não é do estado de São Paulo, não é da cidade de São Paulo, por exemplo, ou de outros municípios aqui que são afetados. Mas outros não têm interesse e têm o direito à possibilidade de optar, por exemplo, por um programa de reassentamento, da população que envolve sim a construção de novas moradias, né? Não é a única solução. Há outras soluções possíveis. Em todo caso, é um trabalho que vai ser feito, deverá ser feito em parceria também com as prefeituras, por exemplo, na criação de projetos de reassentamento. O que é importante é a área, o terreno, né? Onde vai se construir, por exemplo, um novo núcleo para receber essas famílias. Então, as prefeituras muitas das vezes têm as informações, têm os terrenos, né? Tem o interesse e também em trabalhar juntamente com os empreendedores para que isso seja viabilizado da melhor forma possível, garantindo o direito à moradia, os direitos humanos e o respeito às comunidades.

Em relação ao Senhor Bom Filho, mencionou algumas séries de temas, mas falou alguma coisa sobre pedreiras, né? Quer dizer, tem uma situação de pedreiras de material natural de construção que vai ser necessário para a ferrovia. Mas isso não está definido ainda porque depende de uma série de detalhamentos de projeto, de mapeamento de áreas disponíveis. Há uma série de empreendimentos comerciais que fornecem esse tipo de produto e isso, as construtoras em conjunto com os empreendedores, vão verificar oportunamente, né? Não acredito que seja necessário abrir novas áreas. Ah, para esse fim, mas isso tudo é assunto da próxima fase do licenciamento e será submetido, inclusive, à CETESB quando da sua definição dos fornecedores que deverão ser todos licenciados e estar em regularidade ambiental. Etc., a questão do patrimônio histórico foi muito falada, também pelo Hélder, pelo senhor Paulo Rodrigues, pelo professor Robson e outros, né? O projeto, como os empreendedores também já ressaltaram, foi concebido para respeitar e garantir a preservação dos bens históricos existentes, né? Não há nenhuma intervenção, por exemplo, que vá demolir uma edificação tombada ou afetar de maneira determinante uma edificação tombada que não possa ter uma adequação ou a continuidade do uso daquela estrutura.

Então, no caso específico das estações, a ideia sempre foi, como Augusto colocou, garantir a continuidade daquela determinada estação que é tombada, especialmente pelo CONDEFATE é fato que ela continue operacional, atendendo aos novos serviços ferroviários. Para isso, serão feitas obras, como ampliação de plataformas, melhorias de acessibilidade, e solução para problemas existentes em algumas estações. Isso será realizado por meio da implantação de passarelas ou até mesmo de elevadores em algumas situações, embora existam casos em que isso não será possível, seja pela condição do edifício, pela localização ou pela topografia. Nessas situações, não é possível assegurar a continuidade do uso e as adequações necessárias em função de alguns aspectos.

É o caso da estação, por exemplo, de Jaraguá, né? Onde uma nova estação será construída, e o uso dessa estação, da situação atual que é de valor histórico

reconhecível, poderá ser discutido com as prefeituras, por exemplo, com a prefeitura ou com outros interessados, como associações de preservação da memória ferroviária ou até mesmo a instituição de ensino que está ali próxima, a escola municipal. Com parceria com os empreendedores, pode-se viabilizar uma área de formação cultural, um centro de preservação da memória e atividades culturais, etc. Então, tudo isso está em aberto, todos os órgãos que têm bens tombados, bens históricos tombados na área de implantação do empreendimento estão sendo consultados, inclusive com o COMPRESP, o órgão responsável pelo tombamento, né, aqui no âmbito municipal da cidade de São Paulo, por alguns bens históricos ali na região da estação de Perus. Ali tem uma antiga fábrica, uma antiga indústria, tem a ferrovia de Perus para Pirapora, etc., que são bens também reconhecidos historicamente.

No entanto, o projeto, ele afeta, ele passa, né? Ele está situado dentro da sua área de implantação, dentro da área afetada da estação de Perus. Todos aqueles bens do entorno que estão situados ali próximo foram também apresentados ao COMPRESP em um relatório específico, e o COMPRESP vai se manifestar porque tem áreas envoltórias, etc., e tem vilas, inclusive, antigas ali dos antigos operários dessa ferrovia, que estão próximas do empreendimento, mas não são afetadas diretamente. E no caso da estação de Perus, também as intervenções serão feitas, né? Tem toda a questão de acessibilidade que será abordada, mas a estrutura em si da estação continuará existente e podendo ser utilizada pela ferrovia e pelos usuários, e pelos cidadãos que têm sim uma relação de afeto com o espaço, né, com a memória, com um determinado local.

A questão do Parque Linear também foi mencionada pelo colega. Me desculpe aqui agora, mas foi logo depois do professor. Acho que é o seu colega que trabalha também na educação. Há vários convênios no caso do TIC pensando no governo do estado, convênios com os municípios, né? Os municípios, inclusive, manifestaram condicionantes para a implantação do projeto contra contrapartidas, assim como o Estado tem uma série de compromissos para a implantação com obras complementares associadas, desde o sistema viário, travessias, viadutos, passagens inferiores, etc., e a questão também do Parque de áreas de lazer no entorno, seja um Parque Linear seja outra área.

Alguns convênios tratam dessa possibilidade dessa cooperação, o que pode ser? Se não tiver previsto é em algum convênio pode ser também discutido, até porque há um programa específico de relacionamento com as prefeituras, porque é uma obra de longo prazo, um horizonte de implantação de 6 a 7 anos para o TIC e mais de 10 anos para a Segregação Noroeste. Então os municípios vão ter que, sempre, os empreendedores terão que trabalhar sempre em conformidade e em coordenação com os municípios.

Há uma questão também que foi levantada, que é a questão da vida silvestre, né? Foi feito um estudo de fauna bem detalhado, contemplando a caracterização da fauna existente na região, e isso está caracterizado no EIA. O projeto em si já é concebido para ter o menor impacto na biodiversidade, pois está afetando áreas que já foram modificadas. Sobre a compensação ambiental, o professor Robson mencionou dois tipos de compensação ambiental previstos, um inclusive por conta da legislação federal, que é a compensação financeira, um recurso pago pelos empreendedores para aplicação em projetos de preservação, sobretudo em unidades de conservação de proteção integral, como o Parque Anhanguera, o Parque da Cantareira e outras unidades.

Há também a compensação pela supressão da cobertura vegetal pela intervenção nas áreas de preservação permanente, que é uma prática adotada no Estado de São Paulo. Então, se suprimir uma determinada quantidade de árvores ou área de

vegetação nativa, tem que compensar a mais do que se suprimiu. Isso é muito interessante e uma oportunidade também de parceria com os municípios, pois, de novo, a questão da localização da disponibilidade de áreas para plantio, os empreendedores têm o compromisso de desenvolver os projetos, mas muitas vezes faltam áreas. Então, as prefeituras também poderão ajudar os empreendedores, fazer as parcerias necessárias, indicando áreas dentro ou fora de unidades de conservação, priorizando a recuperação de áreas de preservação permanente e áreas verdes dentro das cidades e das periferias, que hoje têm uma carência muito significativa. Em todo caso, sim, a região tem excelentes áreas preservadas no seu entorno, sobretudo Caieiras, Francisco Morato e aqui na zona norte de São Paulo. Penso que contemplei todos os temas, todas as perguntas relacionadas à parte ambiental e social, e nos colocamos à disposição para responder a todos os comentários oportunamente, também os comentários e demandas que o CONSEMA vai receber por escrito. Só mais uma coisa, a questão do ruído, né? O ruído também foi feito uma série de levantamentos, o ruído atual, no geral, tem ultrapassagens pontuais dos limites que são estabelecidos na legislação do Estado de São Paulo, e durante a operação, como o Engenheiro Ricardo colocou, tudo que for necessário para fazer a mitigação do impacto da geração de ruído vai ser feito. Para isso, tem inclusive programas de monitoramento dos níveis de ruído durante a operação, de modo que, se necessário, barreiras acústicas e de isolamento acústico serão implantadas pelos empreendedores.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Muito obrigada, Senhor Marlon, Senhor Augusto e Senhor Ricardo. Passo agora a palavra para o representante da CETESB, senhor Camilo Jorge

- Camilo Jorge, representante da CETESB e gerente da divisão do licenciamento.

Obrigado, Roberta. Primeiro, parabéns todos que participaram da audiência pública, muitas contribuições ricas e importantes. Fechamos então o ciclo das audiências, semana passada tivemos duas, uma em Campinas e outra em Jundiaí, e hoje em São Paulo. Com isso, colhemos todas essas contribuições e elas serão demandadas formalmente no processo para os empreendedores ou para o empreendedor denominado CPTM, que vai juntar com o MRS e responder, instruir o processo para termos esses esclarecimentos no processo. Mas o mais importante é que nossa equipe acompanhou nas três audiências e vai considerar na análise do processo. Vamos fazer os questionamentos para os empreendedores. Realmente entendo que essa etapa das audiências foi muito importante para a continuidade do licenciamento ambiental. Lembrando dos e-mails, tem o e-mail do CONSEMA, a Roberta vai falar também, mas tem também os da CETESB. Não sei se depois os meninos podem colocar na tela também alternando, que podem ser enviadas as contribuições também, e lembrando também do processo do formato de pedido de vistas, porque aqueles sites que a gente citou, onde estão usei as rimas é só onde está o EIA/RIMA. Mas só o estudo, o processo ele vai contemplar todas essas manifestações dos órgãos de patrimônio dos municípios, as complementações da CETESB e os estudos complementares. Então o processo ele vai continuar, por isso que é importante vocês acompanharem. Esse tá lá no começo, né? Então acho que é importante esse slide para vocês terem e acompanhar o processo também, tá bom? Muito obrigado. Parabéns, novamente.

- Roberta Paff, secretária executiva do Conselho Estadual do Meio Ambiente.

Então Informo que demais Contribuições poderão ser encaminhadas para o site, para o e-mail do CONSEMA conforme na tela consema@sp.gov.br. Diante disso, por fim, agradeço a presença de todos, pelas manifestações, contribuições, por toda a organização, e dou por encerrada a presente audiência. Muito obrigada e boa noite a todos.