

Agendadas três audiências públicas para discutir os impactos ambientais do TIC

Edimarcio A. Monteiro
edimarcio.augusto@rac.com.br

O governo paulista marcou as audiências públicas para a discussão dos impactos ambientais do projeto do Trem Intercidades (TIC) São Paulo-Campinas. O Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) definiu que os encontros serão realizados nas três cidades onde haverá paradas. O primeiro deles acontecerá em Campinas, no dia 6 de fevereiro. Os outros serão em Jundiaí, dia 8, e São Paulo, 15.

Consema agendou audiências também em Jundiaí e SP

As reuniões são para discussão do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (EIA/RIMA), que é exigido no licenciamento de empreendimentos e atividades que possam causar significativos impactos ambientais. O Consema é um órgão consultivo formado por 36 membros, sendo metade representante de órgãos governamentais. Os outros 50% são da sociedade civil.

Além do TIC, os encontros também avaliarão o projeto de segregação de transporte ferroviário de cargas, que passará a ser feito por outro ramal a ser construído entre Campinas e Água Branca, bairro de São Paulo. A linha hoje existente será destinada exclusivamente ao transporte de passageiros, havendo uma terceira apenas para o trem expresso TIC São Paulo-Campinas a partir de Jundiaí e também até a capital.

As obras estão programadas para começar no segundo semestre de 2025, entrando em operação em duas etapas. O TIM está previsto para começar a circular em 2029, enquanto o Trem Intercidades, em 2031. A participação nas audiências do Consema podem ser presencial ou remota, através do link www.semil.sp.gov.br/consema. Para se inscrever, é preciso acessar o endereço eletrônico no dia da reunião.

A CPTM já encaminhou para a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) o pedido de licença ambiental prévia (LP) para os projetos do TIC e de separação das linhas. Essa etapa faz parte do ciclo natural do projeto, com a decisão sobre a concessão da autorização saindo após a apresentação da versão final do EIA/RIMA, que será analisada pelo órgão.

O prazo da LP é de no máximo cinco anos, tempo considerado necessário para a elaboração do projeto básico do empreendimento. Para a realização das obras, a Cetesb deverá conceder uma segunda licença, que é a de Instalação (LI). Onze municípios serão afetados pela construção. São eles: Campinas, Valinhos, Vinhedo, Louveira, Jundiaí, Várzea Paulista, Campo Limpo Paulista, Francisco Morato, Franco da Rocha, Caietés e São Paulo.

Após a conclusão, o início dos serviços de transporte dependerá da companhia ambiental conceder a Licença de Operação (LO). O edital de licitação do TIC estabelece três tarifas máximas a serem cobradas dos passageiros. O serviço expresso de São Paulo a Campinas custará até R\$ 64; o TIM de Campinas a Jundiaí, R\$ 28,10; enquanto que para a Linha 7-Rubi é de R\$ 35,90. O Trem Intercidades tem uma demanda prevista para 2040 de 49 mil passageiros/dia. A projeção para 2050 é de 59 mil/dia.

MODELO DE TREM

O governo estadual também flexibilizou as regras para a compra de comboios que serão usados no serviço expres-



Além de debater o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (EIA/RIMA), as reuniões também vão tratar do projeto de segregação de transporte ferroviário de cargas, que passará a ser feito por ramal ainda a ser construído; edital do TIC prevê saídas de Campinas e São Paulo a cada 15 minutos

DATA MARCADA

Projeto do Trem Intercidades terá três audiências públicas

Em Campinas, encontro para discutir os impactos ambientais acontecerá no dia 6 de fevereiro, no Teatro Bento Quirino



Governo flexibilizou regras para a compra dos comboios que serão utilizados no TIC, modelo 'push-pull' (foto) tem custo menor de implantação pela simplicidade do material rodante e já foi utilizado pela Fepasa quando ela operava o transporte ferroviário no Estado de São Paulo

DATAS E LOCAIS DAS AUDIÊNCIAS

CAMPINAS

- Data: 6 de fevereiro de 2024
- Horário: 17 horas
- Local: Teatro Bento Quirino
- Endereço: Rua Luzitana, 1505 - Centro

JUNDIAÍ

- Data: 8 de fevereiro de 2024
- Horário: 17 horas
- Local: Rua Barão de Jundiaí, 176 - Centro

SÃO PAULO

- Data: 15 de fevereiro de 2024
- Horário: 17 horas
- Local: CEU Pêra Marmelo - Teatro Plínio Marcos
- Endereço: Rua Pêra Marmelo, 226 - Jardim Santa Lucrecia - Jaraguá

do Trem Intercidades. A linha poderá ser operada com trens *push-pull* como alternativa para reduzir o investimento necessário para a compra das composições, aumentando o leque de opções para a empresa ou consórcio vencedor da licitação pública internacional. O leilão está marcado para acontecer no dia 29 de fevereiro.

Esse tipo, *push-pull*, é apontado como uma solução intermediária entre um trem puxado por uma locomotiva e um trem-unidade elétrica (TUE), que era a única opção dada quando houve o lançamento do primeiro edital de concorrência, ainda em março de 2023. A flexibilização das opções foi incluída na republicação da licitação em setembro e consta em documentos postados agora pela Secretaria Estadual de Parcerias e Investimentos para esclarecer dúvidas de interessados na concorrência.

"A principal vantagem do sistema *push-pull* é o baixo custo de implantação devido à simplicidade do material rodante e equipamentos auxiliares, pois o sistema basicamente utiliza as mesmas loco-

motivas que o transporte de carga e os mesmos carros de passageiros do transporte tradicional, com mínimas alterações", explicou o presidente da Associação dos Engenhei-

ros e Arquitetos de Metrô, Luís Guilherme Kollé. Já o TUE é voltado exclusivamente para passageiros, sendo usado, por exemplo, em metrô.

O *push-pull* era o modelo utilizado pela Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), que foi extinta, quando operava o transporte ferroviário no Estado. "O Reino Unido, alguns outros países da Europa, os Estados Unidos e Canadá, por motivos históricos e razões econômicas, são grandes operadores de trens com configuração de trens com configuração *push-pull*", disse Kollé, que é engenheiro eletricista e atua na implantação de sistemas para o metrô paulistano.

OFERTA DE SERVIÇO

A utilização desse modelo não interfere na qualidade do serviço prestado ao passageiro. Outra vantagem é que possibilita a inclusão de mais carros na composição, o que permite, nos períodos de maior movimento, atender à demanda adicional. Ele é chamado de *push-pull* por ter uma locomotiva em cada extremidade. Apesar da mudança, foi mantida a opção de escolha por trens de um ou dois andares (*single* ou *double deck*). De acordo com o edital deverão ser adquiridos 15 trens com oferta total de pelo menos 12,9 mil assentos. Além disso, deverão ser oferecidos 3.440 lugares no horário de pico em cada sentido, com intervalo de saída de Campinas e da Estação Barra Funda, em São Paulo, a cada 15 minutos. No caso do trem de um andar, a formação terá 12 carros com capacidade para 1.100 passageiros. Para o uso de composição de dois andares serão 860 passageiros.

O Trem Intercidades São Paulo-Campinas, projeto batizado oficialmente como TIC Exo Norte, prevê investimento de R\$ 13,5 bilhões, dos quais R\$ 8,5 bilhões serão a contrapartida do governo paulista. A diferença será coberta pela futura concessionária, que explorará o serviço por 30 anos. Além do TIC, ela fará a implantação do Trem Intermetroplitano (TIM), que ligará Campinas e Jundiaí, e assumirá a Linha 7-Rubi, hoje operada pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e que liga Jundiaí a estação Brás, na Capital.

Outra dúvida esclarecida pela Secretaria de Parcerias e Investimentos é que a futura concessionária do TIC deverá eliminar todas as passagens em nível nos 101 quilômetros da linha férrea entre as duas cidades, que são pontos de cruzamento com ruas e avenidas. Consta em trecho de um dos documentos que "a concessionária deverá obrigatoriamente erradicar as passagens em nível (PN), substituindo-as por passarelas, e também manter a vedação da faixa inteira". O motivo é que o conflito entre veículos e trens deixa os locais suscetíveis a acidentes.

