

Estudo avalia que TIC proporcionará ganhos socioambientais ao Estado



Linha ferroviária da antiga Companhia Mogiana de Estradas de Ferro; estudo apresentado ontem na primeira audiência pública do TIC revela que a perda de vegetação com a implantação do projeto será de apenas 0,1%

Edmarcio A. Monteiro
edmarcio.augusto@rac.com.br

A implantação do Trem Interdistâncias (TIC) São Paulo-Campinas é viável e os reflexos socioambientais prevalecem sobre os impactos negativos temporários gerados pela obra. A conclusão consta do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto de Meio Ambiente (EIA/RIMA) apresentado ontem, em Campinas, na primeira audiência pública para discussão do empreendimento, que terá as propostas do leilão abertas no próximo dia 29. Essa fase faz parte do processo de licenciamento prévio da obra, que está em análise pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), e busca colher sugestões e críticas da sociedade antes do encaminhamento do parecer do órgão para o Conselho Estadual de Meio Ambiente (Consema).

Sistema tem potencial para tirar 1.960 ônibus de circulação

O EIA/RIMA aponta que os três serviços previstos no projeto batizado oficialmente de TIC Eixo Norte utilizarão trens elétricos e em sua primeira etapa tem potencial para transportar diariamente 98 mil passageiros, o equivalente a tirar de circulação 1.960 ônibus rodoviários e deixar de emitir 51,53 toneladas por mês de dióxido de carbono (CO₂), o principal causador do efeito estufa, como aponta a calculadora de CO₂ da Fundação Mata Atlântica. Essa fase refere-se a entrada em circulação do Trem Intermunicipal (TIM) entre Campinas e Jundiaí, prevista para 2029, com paradas ainda em Valinhos, Vinhedo e Louveira.

O potencial de ônibus que deixariam de circular subirá para 2.800 em 2031 e redução de 73,61 toneladas nas emissões de dióxido de carbono, quando está programado para entrar em operação o trem expresso TIC São Paulo-Campinas. Esse é o principal serviço a ser criado dentro da proposta de retomada do modal ferroviário de passageiros do governo estadual, com estimativa de transportar mais 45 mil passageiros/dia na implantação, o equivalente a uso de 840 ônibus.

De acordo com EIA/RIMA, o pico desses dois serviços está programado para ser atingido em 2055, quando o volume de passageiros é estimado em

221,5 mil por dia. Esse número é o equivalente a deixar de circular 4.430 ônibus pelas rodovias Anhanguera e Bandeirantes, reduzindo as emissões de CO₂ em 116,47 toneladas por mês. Para se ter uma projeção desse impacto para o meio ambiente, seriam necessárias plantar 717,66 mil árvores para compensar essa liberação de dióxido de carbono ou gás carbônico, apontou a Mata Atlântica, organização não-governamental (ONG) que desenvolve projetos de preservação desse bioma.

IMPACTOS

"Os ganhos a serem obtidos com o empreendimento são maiores que os impactos ambientais gerados, que são passíveis de serem controlados durante a execução das obras com a adoção dos 29 progra-

mas apontados", disse o geógrafo Marlon Rocha, um dos coordenadores técnicos do EIA/RIMA elaboradora pela JPG Consultoria e Participações, empresa contratada pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), empresa ligada ao governo de São Paulo. O documento acrescenta ainda que o empreendimento proporcionará a integração regional e influência no desenvolvimento econômico, gerando 10 mil empregos apenas na fase de obras.

O estudo realizado engloba os impactos socioambientais do TIC Eixo Norte e da Segregação Noroeste do Transporte Ferroviário de Cargas (SNO), que prevê a construção de um ramal exclusivo para esse serviço de Jundiaí até São Paulo, obras que serão executadas simultaneamente. Segundo o ge-

rente-geral da MRS, empresa de logística que faz o transporte de cargas, Ricardo Uchôa, a implantação desse ramal resolverá os problemas de gargalo hoje existentes no compartilhamento da linha com o transporte de passageiros entre as duas cidades, permitindo o aumento da circulação de trens de carga. O RIMA do projeto, que tem 56 páginas é um resumo do EIA, que é mais técnico e detalhado, aponta que cada vagão movimentado o volume de algo entre três e quatro caminhões, ou seja, um trem com 120 vagões substitui aproximadamente 368 veículos.

Para o governo do Estado, além de diminuir as emissões de CO₂, a redução de ônibus e caminhões em circulação aumentará a segurança para os usuários do Sistema Anhanguera-Bandeirantes, com o

modal rodoviário sendo hoje a única ligação entre as três regiões metropolitanas que serão beneficiadas pelo TIC, Campinas, Jundiaí e São Paulo. O EIA/RIMA apontou que a vegetação nativa na Área de Influência Direta (AID) dos empreendimentos é de 6,17 hectares de resquícios de Mata Atlântica, cerrado e pontos e transição entre os dois biomas.

Porém, "a perda de vegetação será de apenas 0,1%", diz o documento, em função de estar às margens do corredor ferroviário já existente, com grande influência das atividades humanas, com espécies exóticas, lixo urbano e queimadas. O relatório apontou que as obras serão executadas em região ocupada por grandes aglomerações urbanas, com os pontos vazios situados principalmente entre Jundiaí e São Paulo. O relatório apontou que na AID existem cerca de 200 espécies de plantas e vivem 19 espécies de mamíferos, 124 de aves, 15 de peixes, 14 de anfíbios e oito de répteis. Entre os animais estão algumas espécies ameaçadas de extinção, como o gato-do-mato-pequeno-do-sul, lontra, uru e papagaio-verdadeiro. Porém, o geógrafo Marlon Rocha apontou que os riscos podem ser mitigados com adoção de vários programas de preservação, como o de resgate de animais, criação de pontos de passagens para a fauna e supervisão ambiental das obras.

De acordo com um dos coordenadores técnicos do EIA-RIMA do TIC, o principal risco para o meio ambiente durante a execução das obras é a movimentação de terra para troca das linhas férreas existentes e a construção de nova, totalizando 430 quilômetros de trilhos. Nesse ponto, o promotor Rodrigo Santos Garcia, que representou o Ministério Público na audiência pública, defendeu que o licenciamento exe-

cutivo, que é a próxima etapa do projeto e é a autorização para realização da obra, contemplará como medida compensatória a construção de reservatórios de água em Vinhedo e Jundiaí para garantir o abastecimento da população. Isso porque os ramais ferroviários previstos passam próximos de cidades, havendo risco de serem atingidos por uma carga perigosa em caso de eventual acidente.

Segundo o EIA/RIMA, o projeto conceitual do TIC Eixo Norte e SNO respeitou os atributos arquitetônicos dos bens tombados ao longo dos ramais, alguma do século 19, como as estações construídas com a instalação em 1860 da linha entre Jundiaí e Santos e outras existentes em Vinhedo, Valinhos, Louveira, Jaraguá e Várzea Paulista. Somente o complexo ferroviário no Centro de Campinas conta com 46 prédios históricos. Além da preservação desse patrimônio, representantes da sociedade civil presentes na audiência cobraram garantias da manutenção das atividades culturais hoje existentes na Estação Cultural (antiga Fepasa), de onde partirão os trens do TIC e do TIM.

Além desses serviços, a empresa ou consórcio vencedor da licitação internacional também assumirá a operação da Linha 7-Rubi, hoje operada pela CPTM. O empreendimento prevê um investimento de R\$ 13,5 bilhões, dos quais R\$ 8,5 bilhões serão feitos pelo governo do Estado. A diferença será coberta pela empresa ou consórcio vencedor da licitação internacional para a formação da Parceria Público-Privada (PPP). A concessão será por 30 anos. A próxima audiência pública para discussão do projeto será realizada amanhã, em Jundiaí. A terceira reunião programada está marcada para a próxima quinta-feira (15), em São Paulo.

1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA

Estudo considera projeto do TIC viável ao meio ambiente

EIA-RIMA apresentado ontem destaca que pontos positivos superam os negativos



Primeira audiência pública do TIC realizada ontem em Campinas; riscos ambientais podem ser mitigados

