

CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS COM RESPOSTAS LIDAS NA SESSÃO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA

1) [14:16] Emerson José Melo da Silva (Convidado)

p) Gostaria de cumprimentar o Governo do Estado de São Paulo, pois escuto falar em trem intercidades desde o final do século passado. Finalmente o Estado de São Paulo toma a iniciativa. Não seria o caso de aproveitarmos para estudar meios de transportes que utilizem a mesma faixa de domínio, como assisti através de vídeos no Youtube? Afinal de contas, temos que pensar que a interação roda/trilho já não é a única disponível e a convivência carga/passageiros na mesma linha deve ser evitada.

R: A proposta em curso considera de forma predominante o uso da faixa de domínio ferroviária, assim como as vias do transporte de carga estarão segregadas dos serviços de passageiros.

2) [14:33] Adalberto Dias Almeida (Convidado)

p) Porque os gestores governamentais não incluíram o modal levitação magnética para os trens de passageiros, modal largamente usado na Europa e Asia?

R: A escolha pela tecnologia elétrica para o material rodante entre o trecho de Jundiaí e Campinas decorreu de um estudo que avaliou todas as tecnologias disponíveis, levando em consideração a maturidade e segurança destas, e concluiu que a eletrificação é a melhor solução para o projeto em termos de custos, operação (considerando a necessidade de interoperabilidade do sistema) e impactos ambientais.

3) [15:13] Sinésio Scarabello Filho (Convidado)

p) Sinésio Scarabello Filho Gestor de Planejamento Urbano da Prefeitura de Jundiaí: Os técnicos da Prefeitura analisaram cuidadosamente o material disponibilizado e identificaram 17 pontos de atenção entre o km 56 e o km 71, em virtude de possíveis interferências com a infraestrutura urbana. O resultado da análise foi encaminhado à Secretaria dos Transportes Metropolitanos com o pedido de que seja considerado no detalhamento do projeto. A Prefeitura manifesta a disposição para colaborar, no que for possível, para as soluções que se fizerem necessárias.

R: Agradecemos a contribuição encaminhada pelo Ofício UGPUMA nº 018/2021 de 11 de agosto de 2021, que será avaliada na modelagem final do projeto.

4) [15:38] Paulo Franke (Convidado)

Nome completo: Paulo Augusto Franke

RG: 305407351

Órgão ou Entidade: Pessoa Física

Manifestação Escrita:

Recomenda o estudo da utilização de trens eletrificados, equipados com células eletroquímicas a hidrogênio verde para geração embarcada de eletricidade, na rede ferroviária expressa do TIC.

PROCESSO STM Nº
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 01/2021
PPP TIC Eixo Norte

Na Europa, já existem trens intercity a hidrogênio, em estágio avançado de desenvolvimento, como o trem Mireo Plus H, da empresa alemã Siemens, e também o trem Coradia iLint, da empresa francesa Alstom. Ambas as empresas com fábricas e representações no Brasil.

O trem a hidrogênio poderá resultar competitivo, ambientalmente e economicamente, frente à alternativa atualmente considerada para o TIC, eletrificação integral da rede. O trem a hidrogênio permanece sendo um trem elétrico e poderá ser adaptado para operar, de forma híbrida, nos trechos eletrificados.

Se o trem a hidrogênio não for considerado apropriado para o Eixo Norte do TIC, poderá ser novamente avaliado para o Eixo Leste, onde a rede ferroviária eventualmente ainda não se encontra eletrificada.

R: A escolha pela tecnologia elétrica para o material rodante entre o trecho de Jundiaí e Campinas decorreu de um estudo que avaliou todas as tecnologias disponíveis, levando em consideração a maturidade e segurança destas, e concluiu que a eletrificação é a melhor solução para o projeto em termos de custos, operação (considerando a necessidade de interoperabilidade do sistema) e impactos ambientais.

5) Nome completo: José Rezier Nascimento Possidente

RG: 5624486-6

Órgão ou entidade que representa: Siemens Mobility

Telefone: +55 11 99759-1922

e-mail: rezier.possidente@siemens.com

Material rodante:

a. como será feita a compatibilidade técnica, pois as características do trecho Jundiaí - Campinas são diferentes do trecho F Morato - Jundiaí (por exemplo, altura da plataforma e diferentes desempenhos de velocidade máxima entre TIC e TIM)?

R: A compatibilização foi considerada no projeto, no exemplo, as plataformas serão adequadas e o desempenho dos trens foram considerados na simulação de referência do estudo.

b. Estudos estão sendo realizados para incorporar a Linha 10 à Concessão do TIC?

R: O serviço da Linha 10 está em estudo e será avaliada futuramente a pertinência de sua inserção no projeto TIC.

c. Qual será o papel do Poder Concedente em relação à MRS (segregação da via de Carga) e o futuro Concessionário?

R: As tratativas para a segregação das vias de carga estão em fase final, e serão objeto de convênio a ser celebrado entre a CPTM e a MRS, sendo previstas regras de convivência entre a Concessionária e a MRS nos documentos da licitação

6) Nome completo: José Antonio Chinelato Zagato,

RG 34.425.552-9

Arquiteto e urbanista, técnico da UPPH/Secretaria da Cultura do Estado.

Manifestação escrita (se necessário, esclareço oralmente).

Gostaria de perguntar: ao Edital serão incorporadas normas estaduais e municipais vigentes há alguns anos que não constaram da apresentação, especialmente as Resoluções de Tombamento estaduais incidentes

PROCESSO STM Nº
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 01/2021
PPP TIC Eixo Norte

no trajeto, especialmente de vários tombamentos do patrimônio cultural ferroviário no trajeto do TIC? No caso do Condephaat, são, pelo menos: Conjuntos Ferroviários de Jaraguá, Perus, EF Perus-Pirapora, Caieiras, Franco da Rocha, Várzea Paulista, Jundiaí, Louveira, Vinhedo, Valinhos e Campinas; no caso dos municípios, em SP, além de Jaraguá, Perus e EFPP, as Oficinas da Lapa, as ZEPECs e o TICIP, para os quais há obrigatoriedade de submissão aos respectivos Conselhos competentes (Condephaat, estadual; Conpresp e CADES, municipal SP; Condepac, Campinas) de acordo com as diretrizes das normas já vigentes. Coloque-me à disposição para eventuais complementações e orientações necessárias.

R: Todas as restrições urbanísticas e resoluções de tombamento vigentes foram consideradas nos estudos. Os projetos e obras tombadas deverão se adequar às restrições decorrentes do tombamento. A Concessionária terá a obrigação de observar toda a legislação vigente na aprovação dos projetos arquitetônicos e de engenharia, incluindo, quando necessária, a submissão aos órgãos de defesa do patrimônio imaterial.

7) Nome: Raul Pereira

RG: 457405636

Órgão ou entidade que representa: Pessoa Física

A utilização da antiga estação central de Campinas não maximiza a integração com o modal rodoviário (interurbano, municipal e metropolitano). Há possibilidade de durante a concessão, ser construída uma nova estação anexa ao terminal rodoviário? Se não, foi estudada alguma solução de integração entre os dois terminais, tais como people-mover, esteira rolante ou shuttle elétrico?

R:Foi considerado no estudo da Estação Campinas a integração física utilizando o tratando viário e criação de áreas de circulação e comerciais ligando aos terminais rodoviários. Quanto a nova estação não está prevista no projeto.

8) [15:46] Helder Batista dos Santos (Convidado)

PRONTO EXPRESS LOGÍSTICA S.A Representante: Helder Batista dos Santos Pergunta: Considerando a tendencia global de redução de poluentes, muito embora a previsão de aquisições e operacionalização de trens com propulsão elétrica, foi ou será incluído no projeto a utilização de micro usinas fotovoltaicas reduzindo a utilização de energia elétrica nas estações e demais estruturas utilizadas na ferrovia?

R: No edital constará especificidades obrigatórias e referenciais, de forma que o licitante e futuro concessionário possa optar pelas tecnologias não abordadas pelo projeto de referência, inclusive quanto a utilização de energia elétrica nas estações e demais estruturas utilizadas na ferrovia.

9) Eduardo Davi boa tarde. Estou falando da Espanha. A concorrência pública Internacional para o trem intercidades possibilita tecnologias mais modernas como a levitação magnética eletromagnética, que está em operação comercial em 3 países asiáticos, inclusive com 2 desses países com representantes no Brasil, possa também concorrer, afastando o risco do edital ser impugnado por estar direcionado só para a tecnologia roda trilha. Eu pergunto por que não estender o trecho até Rio Claro promovendo justiça social sem aumentar a participação do governo, permitindo que a iniciativa privada com o uso de sua liberdade e

PROCESSO STM Nº
CONCORRÊNCIA INTERNACIONAL Nº 01/2021
PPP TIC Eixo Norte

criatividade traga benefício ao público, porque com a tecnologia de levitação magnética é possível reduzir muito a participação do Estado e a população que tem entre Campinas e São Paulo é inferior à população entre Campinas e Rio Claro, por que atender estas cidades e não atender a outras. É só essa pergunta obrigada.

R: A escolha pela tecnologia elétrica para o material rodante entre o trecho de Jundiai e Campinas decorreu de um estudo que avaliou todas as tecnologias disponíveis, levando em consideração a maturidade e segurança destas, e concluiu que a eletrificação é a melhor solução para o projeto em termos de custos, operação (considerando a necessidade de interoperabilidade do sistema) e impactos ambientais. Sobre extensão até Rio Claro, o projeto prevê a extensão dos serviços tim e tic até a cidade de Campinas, com possibilidade de futuras expansões.

10) boa tarde sou Kesley Vereadora na cidade de Campo Limpo Paulista a mesma não possui Acessibilidade na estação nem na estação de Botujuru eu vi que na parte na folha de investimentos da concessionária tem uma cláusula que fala prover Acessibilidade a estações e passarelas de pedestres eu gostaria de saber se dentro do contrato já está previsto prazo para adequação das estações que não possuem Acessibilidade muito obrigada

R: Estão previstos investimentos de acessibilidade em todas as estações atendidas pelo serviço, incluindo Campo Limpo e Botujuru. A Concessionária terá obrigação de observar todas as normas de acessibilidade vigentes.