



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Aos 23/07/2009, sob a coordenação do Presidente Eduardo Jorge, realizou-se a 115ª Reunião Plenária Ordinária do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, convocada com a seguinte Pauta:

Expediente:

1. Discussão e votação da Ata da 114ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.
2. Informe que encontra-se disponível para consulta no CADES, pelo prazo de 45 dias, até o dia 10 de agosto de 2009, **Estudo de Viabilidade Ambiental** referente ao **Ramal Aéreo do Consumidor (RAC) da Estação Elevatória**. Empreendedor: Empresa Municipal de Urbanização – EMURB.
3. Informe que encontra-se disponível para consulta no CADES, pelo prazo de 45 dias, até o dia 20 de agosto de 2009, **Estudo de Viabilidade Ambiental** referente ao empreendimento **Recondutoramento do Ramal Aéreo de Estação RAE Guaianases**. Empreendedor: Eletropaulo Metropolitana Eletricidade de São Paulo S.A.
4. Informe sobre a Conferência Municipal de Saúde e Meio Ambiente pela Conselheira Vera Lúcia Allegro, representante da Secretaria Municipal da Saúde.
5. Sugestões para inclusão na pauta desta reunião.

Ordem do Dia:

1. Exposição sobre a **Navegabilidade no Rio Tietê - o projeto do Hidroanel Metropolitano**, pelo Senhor Frederico Bussinger, Diretor Presidente da Companhia DOCAS de São Sebastião e Diretor do Departamento Hidroviário da Secretaria de Transportes do Estado.
2. Apresentação da minuta do Edital referente as assembléias destinadas a eleger os representantes das Organizações Não Governamentais Ambientalistas no CADES para o período de 2010/2011 em atendimento a Lei nº 14.887/09 pela Assessoria Jurídica da SVMA.

Anexos:

- Ata da 114ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.
- Minuta do Edital referente as assembléias destinadas a eleger as ONGs no CADES.
- Ficha de Cadastramento de ONGs na SVMA.

Presidente Eduardo Jorge: Bom dia a todos. Conforme previsto começaremos a nossa 115ª Reunião Plenária Ordinária do Conselho Municipal do Meio Ambiente o Expediente prevê a Discussão e Votação da ata da reunião anterior, mas como não há quorum, passaremos ao ponto 2



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

– Informe: que encontra-se disponível para consulta no CADES, pelo prazo de 45 dias, até o dia 10 de agosto de 2009, Estudo de Viabilidade Ambiental referente ao Ramal Aéreo do Consumidor (RAC) da Estação Elevatória. Empreendedor: Empresa Municipal de Urbanização – EMURB. Está disponível no CADES para os interessados. 3 - Informe que encontra-se disponível para consulta no CADES, pelo prazo de 45 dias, até o dia 20 de agosto de 2009, Estudo de Viabilidade Ambiental referente ao empreendimento Recondutoramento do Ramal Aéreo de Estação RAE Guaianases. Empreendedor: Eletropaulo Metropolitana Eletricidade de São Paulo S.A., disponível no CADES para a consulta dos interessados. 4 - Informe sobre a Conferência Municipal de Saúde e Meio Ambiente pela Conselheira Vera Lúcia Allegro, representante da Secretaria Municipal da Saúde. Helena?

Coordenadora Helena Magozo: Sobre o informe 4, a Vera Allegro está doente, está com pneumonia e veio representá-la a Estela Maria Bonini, da Secretaria da Saúde para fazer o informe e apresentar um pouco do contexto da Conferência, mas a Estela ainda não chegou, então eu vou propor para vocês para deixarmos essa informação para depois da apresentação do Professor Frederico Bussinger.

Presidente Eduardo Jorge: Continuando, o ponto da Pauta 5 - Sugestões para inclusão da pauta dessa reunião. Ordem do dia: Exposição sobre a Navegabilidade no Rio Tietê - o projeto do Hidroanel Metropolitano, pelo Frederico Bussinger. Frederico Bussinger já foi Secretário dos Transportes recentemente aqui da prefeitura e muitas outras coisas. É claro, agora é responsável no Governo Estadual, é Diretor Presidente da Companhia de DOCAS, em São Sebastião, e Diretor do Departamento Hidroviário da Secretaria de Transporte do Estado. Foi sugestão de conselheiros em reuniões anteriores que houvesse uma exposição sobre o projeto de Navegabilidade no Rio Tietê que está sendo Coordenado pelo Departamento Hidroviário da Secretaria de Transporte do Estado do qual o Bussinger é o responsável. Não sei se o Bussinger quer que eu dê um período de uns 10 minutos para que os conselheiros que estão atrasados cheguem e o quorum seja ampliado. Eu vou fazer isso, pelo menos chegarem até as 9h15min que é o tempo de tolerância previsto pela CLT. Então, importância da exposição eu vou esperar mais 10 minutos de tolerância sempre insistindo do que o Conselho Municipal tem se esforçado para cumprir os horários em respeito aos conselheiros que chegam no horário e em respeito aos nossos compromissos posteriores, então isso é uma coisa desagradável que o quorum demore tanto a comparecer, mais é o Brasil.

Marcos Moliterno: Não e o Brasil somos nós.

Presidente Eduardo Jorge: Quem?

Marcos Moliterno: Somos nós.

Presidente Eduardo Jorge: Nós somos o Brasil. Já há quorum. Eu volto ao expediente e coloco em Discussão e em Votação a ata da reunião anterior que já foi distribuída para vocês, pergunto se existe alguma correção? Algum adendo? Não havendo eu coloco em votação. As pessoas que concordam com a redação preparada pelo pessoal técnico do Conselho permaneçam como estão. **A Ata da 114ª Reunião Plenária Ordinária do CADES está aprovada.** Pergunto também se a substituta da conselheira Vera Lucia da Secretaria Municipal da Saúde já chegou? Você concorda, por favor, em adiar a sua exposição para eu abrir a exposição do Frederico Bussinger?

Estela Maria Bonini: Claro.



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Presidente Eduardo Jorge: Obrigado. Vamos então ao primeiro ponto da ordem do dia que é a exposição sobre a Navegabilidade no Rio Tietê - o projeto do Hidroanel Metropolitano, feito pelo Sr. Frederico Bussinger, Diretor Presidente da Companhia DOCAS de São Sebastião e Diretor do Departamento Hidroviário da Secretaria de Transportes do Estado. Conforme sugestão feita por conselheiros em reunião anterior.

Exposição sobre a Navegabilidade no Rio Tietê - o projeto do Hidroanel Metropolitano.

Frederico Bussinger: Obrigado, Eduardo Jorge, seus conselheiros, representantes das entidades. Eu agradeço essa oportunidade trazida aqui, oportunidade de poder trazer aqui esse tema sobre o qual nos temos trabalhado aí já de algum tempo nos últimos meses e que me parece que tem tudo a ver aqui com a região metropolitana. Acerca de 3 anos atrás eu tive a oportunidade de comparecer ao Conselho Municipal de Política Urbana para tratar do tema da mobilidade, algumas pessoas aqui presentes lá estiveram, e eu trago esse tema na memória porque foi uma situação muito similar a essa que nós estamos aqui. O CADES tem a suas decisões, as suas formalidades e as suas competências não era exatamente o caso lá, mas eu gostaria de começar praticamente por onde lá eu comecei e na época quando se discutia esse tema de mobilidade urbana, eu remeti a janeiro de 2005 quando então o Prefeito Serra tomou posse e certamente o Eduardo Jorge se lembrará dessa apresentação que o Castel nos fez e ele respondendo a pergunta que o Prefeito Serra colocou para ele: "Qual era o grande desafio da administração?" Ele assim respondeu: "Que era transformar São Paulo em uma cidade "vivível". E nessa apresentação para o Conselho de Política Urbana eu procurei desenvolver, partindo desse desafio, um pouco em responder a perguntas que se desdobrava a partir desse tema ou seja até que ponto ou de que forma a mobilidade urbana, o trânsito e o transporte, podem contribuir para fazer de São Paulo um cidade "vivível" ou aquilo que eu acho mais próprio uma cidade mais "vivível", eu não sou paulistano nem paulista, mas é uma cidade que eu adotei por opção e acho que esse é o nosso desafio, transformar essa cidade em uma cidade mais "vivível". E o que eu vou falar aqui na verdade sem nenhum trocadilho é um canal para esse desafio, uma contribuição e, eu acho que é um passo gigante que nós podemos dar como outras grandes metrópoles do mundo tem dado. Nós temos sido muito impactados nos últimos meses, desde o final do ano passado pela chamada crise financeira, a crise financeira global, mundial depende de como se queira tratar e de certa forma alguns temas que vinham sendo discutidos eles acabaram sendo empanados por esse debate financeiro e certamente são temas que estarão percorrendo a agenda do século XXI, as próximas décadas, que é o esgotamento do petróleo, a escassez de alimentos, a escassez de água, congestionamentos urbanos e ameaças ambientais, ou seja, neste caleidoscópio nós podemos dizer que temos a agenda dos próximos anos, das próximas décadas e talvez do século XXI e eu trago esse Caleidoscópio porque ele tem alguma coisa em comum, qual seja, que o transporte aquaviário, o transporte hidroviário em particular é parte da solução de todos esses problemas, isso por que ele é sabidamente mais eficiente do ponto de vista energético e ele é mais amigável do ponto de vista ambiental. E isso não é uma coisa que está em discussão, isso é sabido por que as diferenças são significativas quando nós comparamos, por exemplo, a capacidade de transporte com os outros modais as diferenças são gritantes. Aqui um comparativo com o modo ferroviário e o modo rodoviário, por exemplo, um comboio do Tietê que transporta 6 mil toneladas ele precisa de 172 carretas para, carretas das grandes, para transportar o mesmo volume de carga, por exemplo. No entanto apesar de sabermos isso no Brasil e no mundo, o Brasil segue sendo o campeão rodoviário quando cortado com países de grandes territórios. Aqui, uma informação que eu não sei se vocês já tiveram oportunidade de sintetizar dessa forma, o Brasil pertence a um seleto clube de 4 países no mundo que simultaneamente tem grandes territórios, grandes populações e grandes



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

economias é o Brasil, Estados Unidos, China e Rússia, ou seja, olhando esse quadro nós podemos ter a certeza de que a logística é um fator crítico de sucesso no Brasil, porque você ter grandes territórios e se não tem grandes economias e grandes populações pode não ser uma coisa relevante, mas quem tem grande economia, grande população, portanto grande mercado interno e grandes territórios tem que ter um cuidado todo especial em relação a logística e vários programas de desenvolvimento de países no mundo ou de regiões eles têm tido a logística comum do seus pilares e certamente esse é um desafio nosso e isso deveria ser uma coisa que devia presidir as nossas ações enquanto o governo, enquanto nação. Por exemplo, o plano nacional de logística de transportes ele é elaborado em 2007 pelo governo federal propugna no horizonte 20/25 duas mudanças significativas, uma delas é a redução relativa do transporte rodoviário mais ou menos quase a metade e um aumento significativo do transporte hidroviário, ou seja, mas do que dobrando. Ocorre que quando nos cotejamos essa matriz funcional, essa matriz de intenções com a matriz de investimentos do PAC, por exemplo, nós vemos que os investimentos não são transformadores eles praticamente reforçam a matriz pré-existente. Portanto, nesse cenário ainda que pudesse ser todo executado os programas do PAC ainda sim nós não teríamos neste quadro a possibilidade de dar aquele salto que o plano nacional de logística de transporte propõe. O curioso é que esse desejo aí colocado de mudança da matriz de transporte se nós formos percorrer os planos de governo desde lá a época do Rei Velozo, dos planos brasileiros, nós vamos ver que é no discurso é sempre uma verdade. Os programas eleitorais falam disso na prática, eles não têm acontecido. E o caso de São Paulo é até mais grave porque o PDDT, que é o Plano Diretor Desenvolvimento do transporte de São Paulo constatou em 2000, 93% de transporte rodoviário e propugna no cenário 20/20 uma redução significativa no transporte rodoviário e um crescimento no ferroviário e um crescimento da hidrovía em termos absolutos, mas relativo mais ou menos mantido o mesmo patamar. Nós no DH temos trabalhado e temos a convicção de que ainda nesse cenário 20/20, seria possível um aumento significativo dessa participação do transporte hidroviário. Ou seja, nós achamos que é possível multiplicar por 12 essa meta atingindo 6% que ainda não é muita coisa, mas já é significativamente maior do que aquilo que havia sido previsto. Eu não discorrer sobre os projetos que nós temos falado todos eles porque são vários e eu quero chegar rapidamente a questão do hidroanel. Mas eu tenho a convicção de que nós estamos diante de uma oportunidade preciosa na saída dessa crise que é não só a solução das questões de natureza econômico-financeira, mas na mudança de alguns paradigmas e um deles, que eu acho que nós temos uma possibilidade concreta, é a mudança da matriz de transporte, agora para valer. A última reunião do G20, de Londres, tem isso muito explícito na sua declaração. Certamente esse tema voltará na próxima reunião do G20 e certamente fará parte das discussões de Copenhagen no final do ano. No caso do município de São Paulo que tem uma Lei de Mudanças Climáticas e do estado que está em votação, certamente as metas de redução ali colocadas são inatingíveis, sem uma mudança da matriz de transporte, eu acho que isso nós precisávamos ter essa convicção, ou seja, ou bem nós mudamos essa matriz de transportes ou nós não atingiremos aquelas metas que estão ali propugnadas. E em uma região metropolitana como São Paulo, então, nem falar. Agora para que isso aconteça, nós, precisamos também mudar o nosso paradigma de planejamento e gerenciamento. Não é possível fazermos o discurso da logística e praticarmos transporte. Fazermos o discurso da multi-modalidade e seguimos planejando e gerenciando modalmente, ou seja, nós temos não só que ter uma mudança de paradigmas nos objetivos quanto também nos métodos. A Bacia do Tietê Paraná, assim chamada é essa parte do território brasileiro que praticamente não havia necessidade de desenhar os estados, isso porque as águas desenham os estados da região. O caso de São Paulo é mais representativo porque dois terços do perímetro das fronteiras de São Paulo é água, isso sem falar ainda no Tietê. Se nós somarmos no oceano Paraná, o Rio Grande e o Rio Paranapanema, isso cobre dois terços da fronteira de São Paulo. Mas existe uma diferença de



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

rio e hidrovia. Muitos rios são navegáveis, mas não são navegáveis sempre. Para que nós possamos falar que um rio é uma hidrovia, ou alguma coisa na hidrovia é preciso garantir a previsibilidade, uma das condições mínimas é a lâmina mínima. E é para isso que no caso do Tietê que tinha mais de 60 cachoeiras e corredeiras foi necessário implantar, até hoje, 10 barramentos com as respectivas reclusas. O estado de São Paulo tem hoje uma hidrovia porque ao longo desses últimos 50 anos foram investidos mais de R\$ 2.000.000.000,00 para implantar equipamentos específicos na hidrovia. Eu não estou falando das hidrelétricas, são equipamentos exclusivos da hidrovia, portanto São Paulo tem uma tradição e tem uma história de transporte hidroviário. E aqui apenas algumas fotos porque às vezes eu tenho que responder para os repórteres quando é que começa isso, na verdade já começou há meio século, ou seja, a hidrovia que corta o estado ele é um conjunto de equipamentos, inclusive um cenário, uma paisagem lindíssima, que corta o estado em mais ou menos dois terços da sua extensão. E às vezes nós não imaginamos que isso exista aqui muito próximo da gente. Praias existem dezenas de praias, essa é de Igarapé do Tietê, por exemplo, e aquelas áreas de lazer, muito utilizado pelas populações locais. Aqui talvez uma grande surpresa, a hidrovia tem sido o modo de transporte que mais cresceu nessa última década, ela tem crescido nessa faixa de 12% ao ano e nesse primeiro semestre, num cenário de crise, cresceu 13%, portanto é um crescimento sustentável a hidrovia. E aqui uma pergunta que sempre inquieta, ou seja, "se a hidrovia é tão virtuosa, se nós temos tanta estrutura porque ela não deslança?" O caso de São Paulo ela deslança até razoavelmente, mas ainda assim muito aquém do que poderia. O caso do Brasil então, a exceção do Madeira, a exceção do Rio Grande do Sul, e coisas muito localizadas, ela não é uma realidade. E nós buscamos refletir sobre essa questão e identificamos 4 tipos de gargalos, ou 4 explicações porque isso não acontece. E nós agrupamos, eu não vou discorrer sobre cada uma delas, mas gargalos de natureza infra-estrutural, operacional, institucional e comercial ou de fomento. Eu gosto de organizar assim porque muitas vezes nós imaginamos que a hidrovia não decola porque não tem investimento. Isso é verdade, são necessárias obras, mas isso não é toda a verdade, ou seja, nós não temos um referencial, um marco institucional para ela, nós não temos regras e modelos de exploração estabelecidos. Os projetos quando são feitos não levam em consideração no nascedouro. Eu não vou percorrer todos, mas quero falar especificamente sobre esse último ponto. Isso aqui é na região de Jaú, a usina Diamante. Essa usina que está nessa região aqui, central, ela tem uma característica muito interessante, ou seja, ela foi concebida já considerando que as suas cargas seriam transportadas pela hidrovia, ou seja, as embarcações entram dentro da usina. Portanto não há transbordo. A cana é transportada nas barcaças, entram dentro da usina, e já entram nas moendas. Isso fez com que essa usina pudesse, ou reduzir seus custos de insumos ou ampliar o raio de atuação. Esse é um caso isolado, ou quase isolado. São poucos os projetos que levam em consideração a hidrovia no nascedouro. Entendo que isso é uma coisa crucial, porque se nós não mudarmos essa cultura, se nós concebemos os projetos no nascedouro pensando usar a rodovia, depois é muito mais difícil de nós introduzirmos a hidrovia. Isso é particularmente importante na região metropolitana e é por isso que eu estou dando esse destaque. Há o caso da Caramuru, por exemplo, que traz soja de Goiás, e que também adotou o mesmo esquema, mas são casos muito isolados. E acho que essa é uma mudança significativa que nós precisamos dar na nossa concepção. Um desses novos clientes é o álcool, ou seja, o Brasil está produzindo crescentemente álcool, plantando novas áreas, implantando novas usinas, e num cenário 20/20 a expectativa é que se produza mais de 60.000.000 m³ e exporte 15 a 20 milhões. Isso é mais ou menos 1/4, 1/5 do porto de Santos, para nós termos um pouco da idéia. A capacidade hoje instalada não passa de 3.000.000 de toneladas. Portanto, o grande risco é de ficarmos todos bêbados com tanto álcool produzido sem poder circular. Essas são as usinas que estão sendo licenciadas em São Paulo hoje. Com a característica de que as "azuisinhas" têm uma capacidade de produção parecida com as vermelhinhas que são



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

as existentes, e elas têm uma característica interessante, ou seja, elas estão em cima do Rio Tietê. Portanto nós estamos trabalhando e esse é um dos projetos naquilo que nós chamamos de Logística do Etanol, que é um projeto integrado a partir de São Sebastião com a implantação de um terminal específico para etanol e conectado com a dutovia e com a hidrovia, portanto é um projeto integrado Porto Duto-Hidrovia, porque ao chegar na hidrovia o duto já passa a ter 1.200 Km navegáveis, portanto São Paulo, Mato Grosso do Sul, Goiás e Minas tem a possibilidade de ter uma logística específica para o etanol com modos não rodoviários de alta eficiência. E também questões de segurança, por exemplo, há um mês, vocês devem se lembrar, o trânsito entre São Paulo e Curitiba ficou interrompido por 15 horas porque tombou uma carreta de etanol. E o transporte de álcool pelas rodovias de São Paulo não é a principal causa, mas, dos acidentes fatais o transporte de álcool está envolvido como fator preponderante. Portanto não imagino que economicamente seja possível sermos competitivos no álcool, e do ponto de vista de segurança é inimaginável transportarmos toda essa produção por rodovias, portanto estamos nos preparando para uma logística mais atual. Trabalhamos esse plano, é o Plano Diretor da Hidrovia Tietê-Paraná que sintetiza tudo isso, eu não vou discorrer sobre ele, é um plano de investimento de R\$ 8.000.000,00, aproximadamente, dividido em 4 blocos, que é a eliminação de gargalos dos trechos existentes, a implantação de equipamentos de intermodalidades, a extensão e duplicação de eclusas. Esse tema da eliminação de gargalos, por exemplo, as rodovias de São Paulo foram construídas rodovariamente pensando, portanto há 17 cruzamentos do rio e os vãos são muito estreitos, ou seja, as barcas têm que ser desmembradas, para que possam passar pelas pontes, isso obviamente aumenta o tempo, aumenta o consumo do combustível, aumenta os custos do transporte e por isso nós estamos num projeto de ampliação nos vãos da ponte deixando com 100m esses vãos por razões de segurança e eficiência. Das 17, 8 já foram feitas, duas o governador Serra liberou recentemente R\$ 50.000.000,00 para esses projetos, nas Rodovias 333 e 425, são duas estradas estratégicas no coração de São Paulo, de forma que poderemos ampliar a eficiência, a segurança do trecho existente. Mas eu quero dar mais destaque a esses dois programas que é a distensão e da duplicação de eclusas porque na verdade eles ampliarão significativamente a área de abrangência da hidrovia. Esse é um programa europeu chamado de navegação de baixa profundidade, e aqui pode se ver que são embarcações de um metro de profundidade podendo navegar até com 60cm, 9m de boca, de largura, são embarcações desse tipo para cursos d'água pequenos, por exemplo, esse é 37m, ou embarcações desse tipo. Se nós considerarmos a utilização de tecnologia desse tipo, essa não é a única, aqui apenas exemplificativo, nós poderíamos ter na bacia do Tietê-Paraná, não 1.200, mas nós poderíamos ter 8.600 Km de vias navegáveis inclusive na região metropolitana de São Paulo que é o que eu quero mais aqui tratar. Isso sem falar dessas tecnologias mais heterodoxas, como por exemplo, essa roda, esse elevador de barcaça ou esse viaduto de canais na Alemanha, na Escócia, esse é na Alemanha. Esses são investimentos maiores, mas só pra mostrar que o tema hidroviário ele tem soluções exóticas, às vezes aos nossos olhos. Mas se nós ficarmos só naquela coisa muito singela, muito pé no chão, mesmo assim nós já temos 8.600 Km potencialmente navegáveis, o que é uma benção, nesse território hoje inaproveitável. Mas nós temos um problema, enquanto as hidrovias européias, todas elas chegam ao mar, o mesmo acontecendo com as americanas, o Rio Missisipi, o Rio Tennessee cobre 40% do território americano, é acessível ao mar pela hidrovia. O Tietê tem um problema sério. Ele tem enormes virtudes, mas tem um grave problema, porque na verdade nós podemos falar de dois Tietês. É o Tietê do Rio Paraná até Salto, e o Tietê bem comportado aqui, e o Tietê de Santana do Parnaíba até Salesópolis. Aqui nesse meio existe um degrau de 200m. Dizem até que quando a América era junto da África o Tietê corria para o mar, mas quando se liberou foi imprensado contra os Andes e criou esse ponto que tem o nome sugestivo de Salto, não sei se procede, mas é isso que nos contam. Portanto nós temos aqui que vencer 200m em 100



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

km, não é impossível tecnicamente, mas só seria justificável economicamente para movimentações muito superiores. Portanto, nós temos que dar uma solução para esse problema. Cogitamos terraplenar a Serra do Mar, mas desistimos dessa idéia. Nós desistimos no meio do caminho e estamos procurando trabalhar de outra forma, então um desses projetos que estava em curso, é a extensão, aliás, dois, é a extensão pelo Rio Piracicaba, entre Santa Maria da Serra e Artemis e a extensão pelo rio Tietê entre Anhembi e Salto. Essas duas extensões são cruciais porque elas mudam o ponto de transbordo para ferrovia, ou seja, a ferrovia hoje ela pára em Pederneiras, é o último entroncamento, portanto nós, entre aspas, desperdiçamos quase cento e 150 Km de navegação porque não temos transbordo em Anhembi, ou em Conchas hoje. E ao trazer a hidrovía até Artemis e a trazer até Salto, nós passamos a ter um novo entroncamento ferroviário, ou seja, para as cargas que vão a Santos nós temos aqui a bitola larga na ferrovia Campinas, Salto, Mairinque, Santos, portanto as cargas poderão chegar até Salto e transpor a região metropolitana sem passar pelo centro da cidade, e as cargas urbanas elas poderão vir pela ferrovia existente ou por um novo ramal associado ao Ferroanel Norte. Essa questão da carga urbana tem sido pouco tratada, mas ela é de extrema importância. Aqui é uma imagem de Paris que adota uma política de que materiais de construção chegam navegando. Aqui nós vemos o caso da areia. As concreteiras elas estão na margem do Sena e elas são usinadas, chega pedra, areia, cimento, tudo, e apenas o transporte de distribuição é feito pelas betoneiras. O caso do entulho ele também sai navegando, ou aquilo que é mais freqüente, ele é reciclado. Esse é um tema que nós estamos tratando com a prefeitura, com o Marcelo Branco, temos trabalhado, e ele colocou isso com um desafio, mas isso é praticado no caso de Paris, e de outras grandes cidades do mundo. Uma coisa que talvez surpreenda muito é que Paris tem um terminal de containeres a poucos km da Torre Eiffel, que é possível navegar containeres saindo de Paris indo pelo Sena, Mar do Norte e Tâmis, chegando a Londres, ou chegando a cidades da Holanda, cidades da Alemanha, tudo navegando, naquele projeto que é a grande coqueluche chamada barcaças oceânicas. São embarcações que navegam no mar e em rios a partir de uma determinada profundidade. Evidentemente que o transporte hidroviário fluvial ele não fez de Paris uma cidade feia, nem Xangai que tem uma intensa navegação, aliás Xangai tem um rio Pinheiros e um rio Tietê, inclusive com a mesma configuração, é impressionante, e esse centro financeiro é como mais ou menos se fosse ali a Lapa, bem na confluência dos dois rios. Bom, aqui é uma imagem mais familiar, e nós fizemos esse exercício, supõe que São Paulo adotasse a política parisiense de carga, para construção civil, o que nós iríamos descobrir. Nós fizemos um inventário e constatamos que o complexo do sílcio da construção movimentou 111 milhões de toneladas só no ano passado. 111 milhões de toneladas, para termos uma idéia, é o seguinte: É quase uma vez e meia o Porto de Santos. O Porto de Santos é o maior porto do hemisfério sul do planeta, movimentou 80 milhões. Portanto, nós estamos falando que só a construção civil na região metropolitana de São Paulo, é responsável por um porto de Santos e meio, quase. Isso significa 26 mil caminhões viagens dia, um pelo outro nós podemos falar que nós temos 500 km de pára-choque a pára-choque por dia só pra transportar material de construção. Mas isso é apenas 10 a 12% da carga num todo, porque ano passado a região metropolitana movimentou diariamente 430, 440 mil viagens para transporte de cargas. Então quando vemos os congestionamentos, temos aqui uma parte significativa das explicações. E não adianta não deixar o caminhão entrar porque o caminhão é economia. A carga é vida, ela é atividade econômica, então excluir o caminhão não é solução, pelo menos em longo prazo uma solução sustentável. E essa movimentação foi responsável no ano passado por um bilhão de toneladas de carga, ou seja, um bilhão de toneladas de carga é assim, é como se o Porto de Santos, tudo o que ele faz num ano, passasse a cada mês pelas ruas e avenidas de São Paulo, para termos noção do tamanho da encrenca que nós estamos falando. Isso sem falar nas cargas que transitam por São Paulo sem ter origem ou destino São Paulo. Por exemplo, que pela Marginal



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Tietê passa 4,2 milhões de toneladas de madeira do Vale do Ribeira para o Vale do Paraíba, não tem nada a ver com a cidade, mas passa lá. Que pela estação da Luz passam 15 milhões de toneladas de minério de ferro, que não tem nada a ver com a região metropolitana de São Paulo, e outras cargas que simplesmente cruzam a região metropolitana. E aí nós temos de um lado um problema, e do outro lado uma enorme oportunidade, ou seja, um legado. É uma benção, nós temos nas grandes metrópoles do mundo, a 700m acima do nível do mar, nós temos uma configuração inclusive com a contribuição dos nossos antepassados, e temos quase uma ilha, ou seja, se nós considerarmos o Rio Tietê, o Rio Pinheiros, a Represa Billings, a Represa Taiaçupeba, nós vamos constatar que faltam apenas 25 a 28 Km, depende do traçado, vencendo não mais do que 30m, uma pequena elevação, para implantar, e, fazemos de São Paulo uma ilha, implantarmos um hidroanel de 186Km. Isso é uma oportunidade preciosa que São Paulo tem e que outras grandes metrópoles do mundo não têm. Essa é uma oportunidade que temos que aproveitar. Desses 186 km, 41 km tem esse padrão, ou seja, entre Santana do Parnaíba e a eclusa da Penha, e aqui esse é o ponto mais estreito, ou seja, com 20m de vão na ponte do Limão, e vocês lembram que aquela embarcação tem 9, portanto é possível no ponto mais estreito sem nenhuma obra de infra-estrutura eu ter mão e contra-mão de embarcação ali navegando. Mas nós vamos a frente, ou seja, esse trecho de 14Km entre a parte da barragem da Penha. Os primeiros 14 km do projeto Várzea do Tietê, estamos trabalhando juntos com o DAE para implantação de uma eclusa. O processo licitatório está aberto para um projeto executivo da eclusa e que vai agregar mais 14 km de navegação entre a Penha e a Nitroquímica aproximadamente. Esse projeto do hidroanel, em uma primeira estimativa, porque nós estamos agora contratando também avaliação técnico econômico-ambiental, é um projeto que nós estimamos na casa de 2 bilhões de reais, mas desses 2 bilhões, 2/3 é apenas o canal. Com 1/3 desse investimento cerca de 700 milhões, é possível tornarmos navegáveis os 150/160 km, outros, que é hoje, razoavelmente navegável e em utilização de serviços. Os 2 bilhões já não é um investimento fora de propósito, ou fora de cogitação. Os 700 milhões é um investimento bastante pequeno, e possível de ser feito, com um enorme salto na região metropolitana de São Paulo. E aqui nós temos uma segunda surpresa, além de que São Paulo que é quase uma ilha, quando nós plotamos o sistema viário estratégico que está no plano diretor, na proposta do plano diretor, do município de São Paulo, ora em revisão, e nós olhamos a malha ferroviária, com os futuros ferroanéis norte e sul, e quando nós plotamos tudo junto, a malha ferroviária, o rodoanel, o hidroanel, nós vamos constatar que nós temos na região metropolitana de São Paulo três pontos com potencial integração tri-modal, ou seja, nesses três pontos, é possível eu ter uma integração tri-modal envolvendo a rodovia, a ferrovia e a hidrovía. Isso é inédito no mundo, não há outro exemplo parecido com isso. Eu fiz uma apresentação sobre essa questão em março, num evento no Banco Mundial, em Washington e realmente foi uma surpresa e despertou muito interesse a possibilidade de utilização dessas alternativas, essa multi-modalidade nessa mega metrópole que é São Paulo. Outro dia, vieram me perguntar: "E aí, pra onde vai o CEAGESP, o futuro CEAGESP?" Eu digo, pode escolher. Qualquer um dos três lugares, ou seja, a vocação é um desses três lugares. Particularmente aquele verdinho, que é uma área conhecida inclusive com passivos ambientais, é aquela área areeira ali em Carapicuíba, Barueri, que ainda está pra ser resolvida, tem vários projetos, mas nenhuma ação por enquanto. Essa região tem o Rio Tietê, aqui a Castelo Branco, o Rodoanel Mário Covas, a ferrovia, a autonomista. Portanto, com esses 1.500.000 m² com um potencial de termos aqui uma central de abastecimento já na concepção tri-modal. Uma coisa muito importante, 68% das cargas que chegam hoje ao CEAGESP, elas vêm desse arco entre a Rodovia Castelo Branco e a rodovia Regis Bittencourt, e 22% vem do Cinturão Verde que estão nas cabeceiras do Rio Tietê, Mogi, Salesópolis, Poá e Itaquaquecetuba. Então entre um e outro já é quase 90% das cargas que chegam no CEAGESP hoje. E essas cargas 55% se destinam a região metropolitana de São Paulo,



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

os outros 45 saem da região metropolitana. Portanto a possibilidade de termos aqui um mercado como o "Ver o Peso" em Belém, ou o mercado de Tóquio, e vários outros no mundo, é uma coisa que está a mão para vir acontecer. Inclusive isso até diminui a necessidade de aterro ali nas cavas. Essa outra área é uma área no IBC que inclusive já tem um ramal ferroviário que está que está saindo dali, e essa é a área do quartel que também está sendo deslocado, ou seja, se nós considerarmos essas três áreas, nós estamos falando de 3 milhões m², o complexo do CEAGESP hoje, somando inclusive as áreas periféricas, não passam de um milhão e meio, portanto essa área é três vezes maior do que o CEAGESP, ou seja, temos aqui uma área vocacionada pra ser uma central de abastecimento e uma plataforma logística. É bom lembrar que também nós estamos no caminho do aeroporto de Viracopos que não está representado e quando completo o Rodoanel a poucos km do aeroporto de Guarulhos, portanto nós temos uma possibilidade de integração tetramodal se quisermos assim falar. Além do abastecimento, essas são imagens de alguns terminais hidrovíários, ferroviários na Europa, além do abastecimento, nós também estamos trabalhando com outras cargas potenciais, por exemplo, nos inventariamos na linha da política parisiense onde estão as concreteiras de São Paulo e descobrimos 44 concreteiras que estão a menos de 500m do rio. Também descobrimos que a SABESP tem quatro das suas cinco estações de tratamento que estão em cima do rio. Essas estações de tratamento de esgoto geram 800 toneladas por dia de lodo, lodo que hoje tem como destinação aterros sanitários que estão se esgotando, se tornando cada vez mais distantes e a SABESP em função disso está desenvolvendo tecnologias para uso desse lodo. Uma delas é transformar esse lodo em blocos para construção. Eles estão cogitando em fazer uma unidade industrial aqui na região de Barueri e a principal central de produção está aqui no Parque Novo Mundo, ou seja, a 35Km em cima do rio Tietê, hoje é 100% transportado em caminhão. No segundo semestre, nós estamos em uma parceria com a SABESP, nós vamos fazer uma operação experimental para transporte desse lodo entre as duas estações. Já vamos fazer uma experiência. E nessa discussão surgiu uma nova demanda que é da água de reuso, a maior parte da água de reuso é produzida no Parque Novo Mundo e o maior usuário é a subprefeitura da Sé, que incidentalmente fica em cima do Tamanduateí, ou seja, as coisas vão se juntando aqui. Nós fizemos inventário de áreas potencialmente utilizáveis para terminais, seja de cargas, seja de passageiros, a maior delas evidentemente é essa próxima do Parque Tietê, do ecológico, essa é a barragem da Penha, esse é o ponto da eclusa que nós estamos trabalhando e duas áreas privilegiadas para serem terminais na entrada norte, nordeste de São Paulo, vamos dizer. Aqui são outras áreas, aqui na confluência do Tamanduateí, e aqui uma informação, o CADES aprovou ao fazer o licenciamento da instalação da nova Marginal Tietê. Têm duas cláusulas, dois itens, que falam da compatibilização do projeto da marginal com a navegação no Tietê. Isso já está em curso, estamos interagindo com a DERSA, e a futura ponte do Tamanduateí ela já é sobre-elevada em um padrão parecido com esse, de forma que teremos 6m do nível máximo das águas, portanto possibilitando retomar a navegação no Tamanduateí como foi feito aí até o início da primeira metade do século XX. Então isso já está em curso, e é um resultado prático da licença de instalação que os conselheiros aqui, esse conselho aprovou. Essa é uma tecnologia que possibilitará, por exemplo, e o pessoal da prefeitura, da EMURB vai se lembrar dessas imagens porque nós temos dois desafios, o primeiro é como chegar o caminhão no rio, não basta ter infraestrutura ou alternativamente como levar a barcaça além avenida. São duas alternativas, e essa é uma outra, a possibilidade de se retomar, dar-se nos interiores, isso é usado em várias cidades no mundo, ou seja, com apenas 40m de vão é possível que as barcaças entrem e tenhamos terminais interiores inclusive com projetos de urbanização, portanto o potencial imenso de aí acontecer. Também vão se lembrar dessa concepção que é a estação multimodal ali em Pinheiros, ou seja, na estação do metrô, da rodoviária, a CPTM, e na época já se pensava no terminal na integração hidrovíaria aqui, ou seja, nós estamos piamente querendo que na próxima definição do PPDT esse



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

é o quadro simples do PPDT na metrópole, com todo o sistema de transporte aqui colocado, mas como pode ser visto a hidrovía não está presente. Esse é o PPDT de 2003 que também está sendo revisto agora e o nosso grande desafio é introduzir a hidrovía nesse mapa. Aqui uma mensagem dos nossos patrocinadores, esse é o nosso desafio e eu agradeço a oportunidade. Obrigado. Só informação, está no Desktop, quem quiser copiar está disponível.

Presidente Eduardo Jorge: Vamos fazer uma primeira rodada de inscrições, acredito que muitos gostariam de aproveitar a presença do Frederico Bussinger aqui conosco, eu sugiro que se faça uma rodada de quatro, cinco pessoas, e você responda as questões em bloco, se houver necessidade faremos outras rodadas.

Cons. Badra: Bom dia a todos, cumprimentar o senhor Secretário, cumprimentar o Frederico que já tem uma folha de serviços prestados para o estado de São Paulo. É um homem que está sempre olhando pra frente, para o futuro, eu gosto muito disso, a minha pergunta é simples, Frederico, eu quero saber o seguinte, no plano, no próximo exercício fiscal do governo do estado já tem alguma dotação orçamentária?

Cons. Moliterno: Bom dia a todos, bom dia Senhor Secretario. Doutor Frederico, é um sentimento esquisito que eu sinto quando vejo a sua apresentação, primeiro que eu fiquei empolgado, segundo eu fico extremamente frustrado porque é uma coisa tão evidente e nós continuamos a falar em plano e aí eu volto aqui para o Badra, tem grana para fazer isso aí. Quando se começa efetivamente. Mas uma outra questão que eu queria levantar. No ano passado nós tivemos uma apresentação do presidente da ALL, a América Latina Logística que é uma das operadoras ferroviárias e ele levantou que uma das dificuldades que ele tinha, primeiro ele não tinha mais ponto de intermodalidade para fazer transbordo de carga. E outra assim, que ele estava tão específico no transporte dele que ele não via condição de sair do binômio soja, cimento, ele estava se especializando tanto nesse tipo de carga que ele não via condição de operar outro tipo de carga. Uma vez que for implantado isso, não há condição de se alterar esse caminho que o Brasil está seguindo? Ou seja, transportamos toneladas de minérios, soja e cimento só por ferrovia e deixa todos os outros tipos de transporte no rodoviário, e eu tenho medo que isso aconteça o dia que for instalado a hidrovía também, porque, por exemplo, eu não vejo transporte de pessoas por hidrovía, estamos só mantendo o transporte de pessoas por rodovia então eu queria só que o senhor ampliasse um pouco a sua apresentação. Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Algum conselheiro mais quer se posicionar? Então, por favor. Olga, por favor.

Cons. Olga: Bom dia a todos, eu vou aproveitar a oportunidade para me apresentar, Sou a nova Conselheira Suplente do Luis Ramos, meu nome é Olga Maria Soares e Gross, representado a SMDU, eu agradeço a oportunidade de estar aqui. Frederico nós nos conhecemos das várias conversas lá na antiga SEMPLA, atual SMDU, é o seguinte, como acompanhamos muito a questão do debate, participamos muito do debate do Rodoanel, do tramo sul, e oeste também, porque não? Eu gostaria de depois dessa, inclusive interessante análise do potencial geográfico e econômico dessa nossa macro região aí, como é que o senhor vê essa questão, porque que na ocasião que se discutiu o Rodoanel, aquela questão toda de passar pelos nossos mananciais, isso tudo, porque que essa tese não foi considerada antes, que eu considero muito mais interessante e com uma lógica muito maior?



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Cons. Yara: Parabenizo pela exposição, são expectativas futurísticas, espero que sejam realizadas, mas gostaria de questioná-lo no seguinte: É um projeto metropolitano, serão feitas audiências públicas e arrimas no município de São Paulo, em toda regiões envolvidas? Hoje os planos diretores todos eles visam a gestão democrática. Em se tratando também de metropolitana serão feitas audiências nos municípios envolvidos com as eclusas com essa hidrovía Tietê? Outra consideração é a seguinte, o rio Tietê quando ele passa exatamente nessa região onde será feita a eclusa, como fica a questão na época de estiagem em São Paulo? Principalmente que atravessamos hoje sérios problemas com as mudanças climáticas, a vazão do rio, pode estar comprometida. Eu não sei se seria, por exemplo, uma questão que eu gostaria de saber, como fica o volume de água para essas eclusas mediante esse problema.

Cons. Maurício: Bom dia, eu queria pedir desculpas do horário, principalmente ao Frederico que eu considero muito, a visão de governo dele, a visão também gerencial. A grande preocupação minha não é a viabilidade técnica, mas a viabilidade legal, eu entendo a visão metropolitana, isso é muito importante quando aqui nós nos prendemos a uma visão municipal como se São Paulo fosse uma cidade isolada. Mas qual a possibilidade de uma intervenção, principalmente do estado, qual a possibilidade do estado ser o poder outorgante, por exemplo, as linhas férreas são concessões federais e elas estão no município, ou na metrópole. Qual a possibilidade para incrementar de trazer como poder outorgante o estado para região metropolitana de todos os modais.

Presidente Eduardo Jorge: Eu quero fazer um comentário antes, eu recebi um telefonema do prefeito agora, eu vou ter que ir rapidamente lá e tento voltar, mas eu queria só fazer uma observação antes, o Bussinger já se referiu à lei de mudanças climáticas, é a primeira lei de mudanças climáticas aprovada no Brasil e tem metas bastante exigentes aqui para São Paulo, a proposta trazida aqui hoje pode trazer uma contribuição importante para cidade alcançar essas metas. Eu já queria deixar com o Bussinger a notícia porque a lei criou um comitê municipal de mudanças climáticas substituindo o atual, o atual é um comitê interno da prefeitura, foi criado pela Secretaria do Verde em 2005, mas agora a lei da câmara municipal cria um comitê paritário, metade governo e metade sociedade civil, já estão começando a preparação do decreto, e vai ter uma vaga para o governo estadual, então é importante que chegando o convite para o governador vocês tenham notícia porque acho que vocês têm uma contribuição a dar importante nessa questão da redução das emissões e talvez possam compor no titular e no suplente para participar do comitê de mudanças climáticas aqui da capital.

Frederico Bussinger: Bom, o que eu trouxe aqui tem talvez 10 ou 20% de novidade. O que nós estamos fazendo aqui é resgatar não só uma história como resgatar projetos que já foram feitos ao longo de um século. Eu não sei se todos sabem na década de vinte mais ou menos tinha 3.500 embarcações credenciadas aqui na região metropolitana, que navegavam, ou seja, era uma navegação intensa, o teatro municipal, boa parte dele o material que foi usado para construção veio navegando até o porto geral, pelo Tamanduateí. São Paulo tem uma tradição de navegação que se perdeu e o que nós estamos querendo é resgatar e mesmo do ponto de vista de projeto. Eu estou há um ano, pouco a menos de um ano mudei a DH acumulando com o porto de São Sebastião, e uma das primeiras coisas que eu fiz com o pessoal do DH, alguns estão aqui, foi fazer um inventário do que é que já teria sido pensado sobre a navegação e nós ficamos muito surpresos, nós constatamos 68 estudos e projetos ao longo de mais de um século, e nós fizemos em outubro do ano passado um seminário do IPT, alguns aqui estiveram presentes, onde nós selecionamos 14 desses 68 para serem apresentados e nós trouxemos os autores para apresentar. Alguns não puderam atender o convite, "como o engenheiro Billings, recusou, mas nós convidamos



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

para psicografar os ausentes, então o doutor Adriano Branco fez o papel do engenheiro Billings”, e foi muito interessante. Nós passamos o dia inteiro discutindo essa matéria, então essa foi a matéria-prima básica para esses trabalhos feitos aqui. Estamos resgatando coisas que já foram pensadas e algumas implantadas como a reversão da mão de direção do rio Pinheiros, por exemplo. Nós estamos resgatando. Mas nós temos dificuldades sim, ou seja, aqui foi citada a questão da ferrovia, eu quero dedicar um espaço a isso. A hidrovia ela é junto com a ferrovia um modo de transporte que só por exceção ela é auto-suficiente. A rodovia, a regra é ser auto-suficiente. Ela vai da origem até o destino. Todos os outros modos necessitam de uma “pernada” qualquer. A rodovia a não ser que seja uma ilha ela vai depender de outro, mas normalmente ela é auto-suficiente. Os demais dependem de outros. E aqui eu quero retomar o início da minha fala: é impossível a hidrovia decolar enquanto cada um estiver “tomando conta do seu umbigo”, a gente planejar modalmente, gerenciar modalmente porque nós só conseguiremos implantar isso com conexões de “cara ferroviária”, nesse trecho do grande degrau. E, aí eu quero falar da ferrovia. E nas outras conexões com a ferrovia e com a rodovia na região metropolitana. Se, o futuro CEAGESP ficar longe da hidrovia, ou se a usina de reciclagem de entulho ficar longe do rio, é lógico que a hidrovia não vai poder ser usada. Nós precisamos pensar isso, no nascedouro do projeto, não só na concepção no planejamento e depois no gerenciamento. A questão ferroviária nós temos um problema mais sério que eu queria deixar aqui para refletirmos, que é o seguinte: Primeiro pela Constituição Brasileira ferrovia é serviço público, quando você fala de que eles não estão vendo no negócio, estão decidindo isso, mostra uma distorção das concessões porque as ferrovias estão sendo tratadas como negócios longe de serem serviços públicos, na verdade o poder do governo federal, as agências de regulação, no caso a ANTT, tem poderes para impor determinadas políticas, e não tem feito. Nós não conseguiremos, por mais próximos que seremos junto à ferrovia em Salto se ela decidir não transportar, não transporta, mas está errado, ou seja, a constituição define que eles são concessionários de um serviço público, eu to falando da ALL, mas vale para MRS, vale para Vale do Rio Doce, nenhuma se enxerga como concessionária em um serviço público. Segunda coisa: É um equívoco dizer que a ferrovia é uma questão federal. Ferrovia é uma questão federal pela constituição quando liga estados diferentes e chega a fronteiras. Ferrovias que são dentro de um único estado, do mesmo jeito de rios que estão dentro do mesmo estado, são competências estaduais. Então a navegação do Tietê já é competência do governo do estado de São Paulo. Então o estado de São Paulo hoje tem um quadripé institucional, ou seja, tem o DH que é o poder executivo, vamos falar assim, tem uma frente parlamentar da hidrovia, tem o consórcio dos municípios as prefeituras do Tietê e tem um comitê técnico que equivale a um precursor do conselho autoridade portuária no mundo dos portos. Mas tudo isso que eu estou falando é improvisado e é espontâneo. Isso não é um marco legal, um marco institucional. O mundo portuário tem um marco bem definido. O mundo hidroviário não tem. Essa é uma das lacunas e por isso que eu enunciei como um dos gargalos ali colocados. Esse tema da ferrovia, não é só na hidrovia que está dando errado, por exemplo, o estado de São Paulo quis reativar o ramal de Cajati e a operadora incidentalmente a mesma, diz que não quer. Aí o estado diz o seguinte: “Bom, então se não quer vamos passar para outro”. Não deixa. O caso de Sorocaba, a Toyota quis utilizar a ferrovia, eles: “não temos interesse”. Tem vários exemplos, ou bem nós mudamos essa postura do poder público, estou falando em geral, em relação a ferrovia ou nós teremos problemas sérios aqui pela frente. Outra questão que eu deixo de cara que esse é um projeto que entre aspas é uma PPP implícita, o que eu quero dizer com isso? O poder público tem responsabilidades, ele pode incentivar, ele pode fazer a infra-estrutura básica, mas quem constrói os terminais, quem compra as embarcações, os empurradores, quem tem a tripulação, quem faz os contratos é iniciativa privada. Isso já é assim. E tem crescido, essa movimentação tem crescido porque a iniciativa privada tem sido ativa no médio e baixo Tietê e nós precisamos trazer esse mesmo conceito aqui



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

para região metropolitana. Eu não estou imaginando que seja possível o poder público começar a contratar embarcação e fazer operação, isso não, mas a operação da estrutura do canal, isso tudo é possível e ele tem que fazer as eclusas, a sinalização, o balizamento, o controle, tudo isso é o poder público. Agora a operação será privada. Nós precisamos começar a modelar essa forma de tratar da questão. Foi levantada a questão das águas do abastecimento, eu diria o seguinte: Essa é uma questão que precisa ser considerada, mas não é intransponível, quando eu falo da hidrovia, a calha do Tietê tem 2,5m no mínimo nos projetos executados nesses últimos dez anos. Isso é mais do que suficiente para navegação. E nós temos uma geração, o rio Tietê ele começa com um X e termina com XX porque tem uma série de esgotos que chegam nele, é claro que isso precisa ser considerado, mas não pode chegar do jeito que chega. E aí eu vou fazer uma afirmação que é uma convicção pessoal. Na hora que puser navegação no Tietê vai ser mais fácil limpar o rio. É um pouco daquela discussão de que na hora que a classe média estiver na escola pública, a escola pública melhora, não é isso? É a mesma coisa. Hoje os rios Tietê e o rio Pinheiros também, é uma coisa lá longe, não vemos, vê de longe, ou do avião quando a gente passa, não é uma coisa que nós tenhamos intimidade. Na hora que a gente tiver navegação em cima dele, na hora que tivermos o lazer como no projeto Várzea do Tietê a própria população será fiscal, certamente nós cuidaremos melhor dos nossos rios, teremos como desdobramento até despoluição que tanto falamos. E não há risco em relação a áreas de abastecimento, a Billings, por exemplo, basta que se defina o canal de navegação, isso já é assim com o Tietê, eu mostrei fotos muito largas aqui, mas na verdade o canal de navegação é muito estreito, ele não precisa daquilo. E certamente na Billings e eventualmente na própria Guarapiranga vai ter que ser definido o canal de navegação e não precisa grandes profundidades. Hoje essa questão da gestão da água dentro desse conceito de uso múltiplo das águas tem tido uma evolução muito grande e eu acho que não é objeto de preocupação. Nem mesmo, já adianto a água de abastecimento, porque os padrões técnicos hoje são de tal ordem, os cuidados de segurança que essa coisa de derramamento de óleo, isso é coisa que ficou no passado. Isso hoje em dia com as novas normas técnicas é perfeitamente possível navegar em reservatórios usados para abastecimento humano. Isso está assim no Canadá, na Europa está cheio, portanto não há incompatibilidade. A questão do dinheiro que foi falado, evidentemente eu imagino que isso aqui não seja um projeto para o ano que vem nem na próxima gestão. É um projeto que eu acho que São Paulo e quando eu falo São Paulo certamente é a região metropolitana, nós temos uma debilidade institucional que é a gestão da região metropolitana, isso é um problema brasileiro e não é só aqui que nós temos certamente o estado deve comandar, mas certamente as prefeituras estão envolvidas. Nós já estamos trabalhando com isso, sexta feira eu estive em São Bernardo, na outra semana eu vou estar em Mogi, então nós já estamos trabalhando nesse sentido. Em Carapicuíba e Barueri em relação a essa área. Nós já estamos trabalhando junto às prefeituras, e certamente no momento oportuno vai ter licenciamento, vai ter audiência pública. Nós temos interesse, como nós temos que vender o projeto, como nós temos que mudar uma cultura, mudar uma concepção, é nosso interesse vender o projeto. Nós não temos nenhuma restrição em relação a isso. E é claro que tem que ser capitaneado pelo governo do estado, não tem outro caminho. Agora a questão do dinheiro, eu diria o seguinte, eu só quero lembrar: O estado de São Paulo ele tem uma tradição hidroviária. Ao longo desses quarenta, quase cinquenta anos, foram investidos 2 bilhões de reais em valores históricos. Não é uma coisa que depende só do governo federal, São Paulo tem incidentalmente, só para ter um pouquinho de história uma grande inflexão que a hidrovia teve foi no governo Montoro quando incidentalmente o secretário de planejamento era o atual governador José Serra. Ele está muito envolvido com essa questão. Para o ano que vem a pergunta objetivamente falando eu já tinha dado a informação, claro, ou seja, acabou de serem liberados esses 50 milhões para alargamento dos 2 vãos de pontes que é a obra que começa esse ano e termina no ano que vem. Eu mencionei que nós estamos fazendo a



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

licitação do projeto executivo da eclusa da Penha e com o compromisso de que os investimentos, uma vez que tenha o processo de licenciamento, as obras sejam para o ano que vem. Nós estamos contratando o projeto, porque nós não temos projeto, estamos contratando o estudo de viabilidade agora do hidroanel como um todo. Isso é uma condição básica para deslançarmos a frente. Este ano estamos investindo 18 milhões nessas obras dos gargalos, portanto o investimento não parou, e a perspectiva para o ano que vem o orçamento não está feito ainda, certamente nós temos perspectivas. Agora certamente os investimentos poderão ser maiores na medida em que o projeto ele ganha adesão principalmente da iniciativa privada. Por exemplo, esse experimento do lodo, isso é uma orientação de governo, por isso nós estamos trabalhando com a SABESP, nós estamos trabalhando com a DAE na eclusa da Penha, estamos trabalhando com a DERSA no caso da marginal, portanto há uma ação articular de governo, com a prefeitura nós já estivemos conversando em três secretarias com o pessoal que está fazendo o plano diretor, estivemos lá com o Marcelo Branco a questão do entulho surgiu de lá, portanto já há uma pré-articulação dentro do governo do estado e do governo do estado com a prefeitura de São Paulo e agora com as outras prefeituras. Eu acho que as perspectivas são muito positivas aí para frente sim. Mas não é obra para ano que vem. Definir um novo padrão para uma década, talvez duas décadas.

Coordenadora Helena Magozo: Alguém mais queria se colocar? Por favor, se identifique.

Cons. Arnaldo: Arnaldo Pereira da Silva, Representante Suplente do CREA. Ao meu amigo Bussinger quero cumprimentá-lo e dizer que o CREA está presente nessa mesa. Mas você citou algo que me comove muito que é o Departamento de Águas e Energia Elétrica, por onde eu militei por 38 anos e fui um de seus dirigentes. Naquela época nós chegamos inclusive a estabelecer algum relacionamento com firmas alemãs e holandesas sobre a possibilidade de estabelecer uma ligação hidroviária de Osasco até o aeroporto de Guarulhos, através de sistemas de aeroflotes. Eu gostaria de saber se esse estudo, mais de dez anos atrás, ele tem continuidade? Está ainda no pensamento do governo paulista? Uma vez que as nossas marginais estão cada vez mais obstruídas e a dificuldade em se chegar nesse importante centro de transporte aéreo é cada vez maior. Então eu gostaria de saber se dentro do planejamento esta possibilidade está considerada?

Coordenadora Helena Magozo: A Regina e nós encerramos as inscrições.

Cons. Regina Barros: Primeiro eu queria parabenizar o senhor mais uma vez, já tive oportunidade de dizer que cada vez que eu participo de uma reunião com o senhor é uma aula, aprendemos muito. Queria lembrar que na discussão da Câmara Técnica que o senhor bem lembrou também, a Câmara Técnica do EIA/RIMA da Marginal, o Conselheiro Giovanni Palermo estava lá, e se ele não estivesse lá e não nos alertasse sobre o trabalho do Departamento Hidroviário talvez até passasse "batido". Daí, a importância de todos os conselheiros estarem participando. Eu lembro bem do dia que o Giovanni estava lá, ele disse: O Departamento Hidroviário tem um trabalho importante, vamos agregar. E conseguimos que a LAI levasse a uma compatibilização desse trabalho do departamento com a obra que está sendo feita lá hoje. E eu sei que o senhor já falou, mas estamos falando aqui da região metropolitana, então quando nós licenciamos o aterro da ECOURBIS, o novo aterro São João, nós fizemos um levantamento pra verificar na região metropolitana de São Paulo, entre os 30 e tantos municípios, se algum município gerava um volume de resíduos que chegasse próximo das 17 mil toneladas de resíduos da cidade de São Paulo, e não encontramos. Fomos levantando mês a mês, nos levantamentos da CETESB. Eu queria que o senhor falasse um pouco das possibilidades do hidroanel metropolitano dele servir



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

para o transporte dessas toneladas e toneladas de resíduos, escoarem da cidade de São Paulo? Como é que o senhor vê isso?

Frederico Bussinger: Bom, eu até lembrei aqui que ficaram do bloco anterior, algumas questões que eu aproveito para agregar agora. Primeiro a questão do rodoanel, eu diria, o rodoanel é necessário em qualquer cenário e o planejamento que foi feito inclusive tem uma interação do rodoanel com o ferroanel, a parte central está já prevista para colocar o ferroanel e o hidroanel segue sendo necessário, portanto não é uma coisa incompatível com a outra, dentro da matriz de transportes existe espaço para todos, o que nós precisamos é gerir a cada momento aquele modo que é mais eficiente, mais econômico, ambientalmente mais amigável, urbanamente falando também mais amigável. Nós precisamos ter as alternativas e São Paulo tem essa possibilidade. Não há incompatibilidade, não foi efetivamente pensado, procede, mas não é incompatível de que ele venha a ser pensado. E principalmente o rodoanel trata das cargas que transpõe a região metropolitana de São Paulo, tem uma contribuição menor naquelas cargas da região metropolitana de São Paulo. Por isso que eu fiz questão de frisar os números, porque nós ficamos imaginando de que as cargas simplesmente cruzam São Paulo, não é, ou seja, as necessidades que a cidade tem, as pessoas têm, a economia tem, gera carga e consome carga, então não é porque as cargas vão para o porto de Santos passarão pelo rodoanel e é bom que seja assim, que as cargas desaparecerão de São Paulo. Os números são tremendos, 50% das cargas do estado de São Paulo são geradas e/ou destinadas à macro metrópole. E é bom que seja, porque eu insisto, carga é atividade econômica. Na hora que se esterilizar carga, você começa também a esterilizar a atividade econômica. Não é mal que a ferrovia, que a hidrovía transporte minério de ferro, tudo, isso é parte da economia, e é até bom que seja assim, porque quanto mais a ferrovia, a rodovia e a dutovia transportarem menos será transportada pelas estradas, por questões de segurança. Eu vou dar um dado aqui, que talvez seja assustador. Eu não se vocês sabem que 50% dos derivados de petróleo entre as refinarias e as bases secundárias são transportados por caminhão, ou seja, eu não estou falando do abastecimento do posto de gasolina, não estou falando disso, eu estou dizendo transporte entre Paulínia e Mauá, entre Paulínia e Barueri, entre as bases, portanto entre pólos energéticos. Essa é uma carga vocacionada para ser transportada por dutovia, 50%, não é pouca coisa. E aí é que eu acho que é o passo estratégico que vem. O poder público deve investir e fazer a sua parte e tem muito a fazer. Não faz tudo, e nem tem que fazer, nem pode fazer tudo, a iniciativa privada precisa também se envolver de um outro conceito. Mas o poder público tem uma forma de agir que ele pode usar mais, que é aquela coisa pedagógica, é o estímulo e a punição. Isso é nas políticas públicas. Ou seja, é perfeitamente possível que o poder público declare o seguinte: "Dentro de X anos nenhuma carga entre refinaria e base secundária será transportada de caminhão". Ele pode declarar isso como política e, eu acho que deve declarar como parte de política de mudança climática dos indicadores que nós estamos falando aqui. Agora não dá para fazer isso de hoje para amanhã. Claro que não dá. Mas é perfeitamente possível dizer o seguinte: "Dentro de X anos, zero. No primeiro ano nenhuma carga será transportada mais do que 200Km, o terceiro ano não mais que 100Km, dentro de tanto não mais que 50 Km." É possível enunciar uma regra geral e depois enunciar formas de se atingir disposições transitórias. O mesmo pode ser declarado em relação a material de construção, ou seja, o complexo do silício são 110 milhões de toneladas. Os números estão ali na apresentação. É perfeitamente possível dizer o seguinte: areias, pedra de bases primárias, não chegarão de caminhão. É possível montar um degradê para que se atinja isso, então é possível de um lado punir, restringir, constranger e de outro estimular. É possível usar políticas públicas de investimento tributárias, de designação de espaços para estimular. O poder público municipal, o estadual, nacional e federal tem condições de estabelecer políticas públicas onde ele coloque restrições e constrangimentos e coloque estímulos de outro



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

lado. Eu acho que essa é a melhor estratégia e acho que a lei de mudanças climáticas nos dá uma excelente oportunidade de se estabelecer isso, porque eu quero insistir, os índices, as metas que estão estabelecidas são inatingíveis, se não mudarmos a matriz. Porque fora as queimadas, o transporte é o campeão da emissão. Tirando as queimadas, é o transporte. Então ou bem nós vamos ter uma política agressiva em relação a isso, começando já, ou nós não vamos atingir as metas. Isso precisa ficar claro. E nós temos essa oportunidade preciosa em relação a essas metas agora. E aí eu diria o seguinte: ainda que seja pouco, efetivamente a cidade de São Paulo é muitas vezes maior que qualquer uma, mas eu acho que essas coisas têm aquele poder, do escorvamento. Eu aposto que na hora que a gente começar a botar algumas embarcações para navegar com qualquer coisa, não importa o que seja certamente as forças da sociedade, a iniciativa privada vai se mexer. As pessoas vão ficar atentas e eu digo isso porque nós já estamos sendo procurados. Por exemplo a pergunta sobre passageiro, esse projeto eu nem sabia que havia existido lá atrás. Existem dois projetos muito concretos falando disso, do transporte de passageiros em alta velocidade, justamente nessa ligação, Alphaville, Berrini, Aeroporto, isso está pensado, estão trabalhando sobre isso. Como existem outros projetos de navegação de cargas que estão sendo pensadas. Eu acho que é um movimento na sociedade, o poder público tem uma parte, a sociedade civil tem uma parte nisso, a economia tem uma parte nisso, e eu acho que começamos essa modificação e por isso que eu estou insistindo, eu acho que a crise deu esse freio de arrumação, nos dá uma possibilidade de sairmos mudando paradigmas, a lei de mudanças climáticas, ou as leis e as metas estabelecidas são pretextos importantes para trabalharmos nisso, e eu acho que nós precisamos aproveitar essa oportunidade. Existem projetos como o caso da central de abastecimento, que mencionou, são coisas que podem ser pensadas já no nascedouro, enfim, tem inúmeras possibilidades que eu acho que podemos vir a desenvolver aqui, a questão do entulho, enfim. Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: O Giovanni pediu a palavra, só peço para ser breve, por favor.

Cons. Giovanni: Fred, brilhante a apresentação. Acho que faço eco aqui a todas as palavras que já foram colocadas, uma visão ampla que nos permite tomarmos atitudes concretas com uma base boa, sólida, em termos de gestão. Eu só queria abordar um aspecto que outros colegas aparentemente não abordaram que é a compensação ambiental e o projeto da marginal, especificamente. Todos aqui lutaram para que fosse considerada e não inviabilizada no futuro a colocação de pontos estratégicos, de transbordo, que permitissem o transporte de resíduos, turismo, ou carga ou lodo, ou seja, qualquer outro serviço objetivo. Nós tivemos discussões acirradas com os empreendedores. A câmara técnica teve discussões, inclusive com o consultor Dr. Marcelo Branco, que afirmou que a curto prazo não seria possível pensar na navegabilidade por não existir tecnologias de barcaça adaptáveis à situação. Estou fazendo o resumo do ocorrido que iam ao sentido de que estudos anteriores mostrariam que existia dificuldade de fazer navegabilidade no Tietê, e assim a câmara técnica superou as alegações de impossibilidade dizendo o seguinte: Olha, tem modernidades nas barcaças, na manipulação dos produtos, que podem permitir sim que o assunto navegabilidade para esses outros serviços que são feitos hoje exclusivamente rodoviário, ferroviário pudesse migrar com uma proporção importante para a navegabilidade. Tentamos inclusive, acho que foi a com CET, se não me falha a memória, a SMT de falar o seguinte: Olha toda a obra, a parte de transporte, retirada de material reciclado, retirada de entulho ou fornecimento seja feito através do rio. E eles ficaram de apresentar para nós durante o estudo do trabalho, durante o desenvolvimento do trabalho, as alternativas dizendo assim: Eu vou fazer através da própria rodovia, da própria marginal ou vou usar o rio para escoar esse material para minimizar o impacto. Essas discussões não foram muito fáceis, por causa das limitações dos



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

nossos conhecimentos ou do investimento em projetos ou imprevisibilidade de projeto. O que eu queria te pedir é: Nós queríamos ver o resultado efetivo desse estudo do tipo assim, onde é que foi possível no planejamento estratégico da obra da Marginal Tietê onde nós vamos deixar os pontos? Eles não precisam estar efetivamente construídos, mas onde é que nós vamos colocar lá os terminais, como ele está pensado, quais são as áreas que o projeto então objetivamente da marginal Tietê vai alocar para permitir a futura navegabilidade e o aproveitamento desse modo de transporte? Nós pedimos para que eles desenvolvessem esses projetos em nível de antiprojeto, ou projeto básico, e futuramente pudéssemos implementar os investimentos lá. O que eu queria te pedir é se seria possível através da Secretaria do Estado em combinação com a DERSA e a SIURB a apresentação futura da consolidação desses resultados de projetos, ou seja, a obra da marginal atendendo ao EIA/RIMA aqui aprovado, chegou a conclusão que: "Vamos deixar esta área, esta área, esta área, com essa disposição. Vamos fazer as construções dessas obras de tal forma tal". Ver o resultado concreto, ou pelo menos o que foi estudado, o que foi possível ser atendido porque ou não, dessa ação, desse relatório que a câmara técnica aqui, acabou aprovando. É isso que eu queria pedir.

Frederico Bussinger: Eu vou comentar o pedido, mas não sei se está dirigido para a pessoa certa. Porque na medida em que o CADES aprovou uma licença de instalação e tem um empreendedor, o empreendedor não somos nós, então o CADES deixou lá a observação da não incompatibilidade, nós temos trabalhado junto com a DERSA para atender esse aspecto. Agora eu acho que esse pedido talvez tenha que ser feito ao empreendedor, que na verdade é a SIURB. Há outra questão, que é preciso ser visto o seguinte: O projeto da marginal como todos, são três projetos. O que foi discutido aqui é aquele lucro dos 15km que estão sendo realizados pela prefeitura e pelo estado. Existe o lado Cebolão e existe o lado da Airton Sena, vamos falar assim para simplificar, que estão sendo conduzidos pelos respectivos concessionários, cuja referência é a ARTESP, nós estamos para agendar efetivamente um contato com a ARTESP para discutir essa questão, só que acontece que na ARTESP não é objeto dessa mesma licença que foi dada aqui. Nós estamos conversando com a DERSA pelos 15Km e estamos procurando conversar com a ARTESP pelas duas pontas que tem, mas eu acho que você tem razão, essa questão precisava ir além da não inviabilização, o que você está querendo é uma viabilização, é o oposto do que foi aprovado. Eu apresentei em uma das lâminas que estão aqui, e mostram áreas potenciais, mas o DH não tem competência para tratar dessa questão na margem, é bom saber disso. Então o que nós estamos levantando aqui é aquilo que aos nossos olhos são candidatos, mas aí eu até te devolvo, eu acho que a oportunidade preciosa para se definir isso é na revisão do plano diretor, porque quem tem que consagrar isso no zoneamento é a prefeitura, especificamente naquilo que se diz respeito ao município de São Paulo, evidentemente. Eu acho que é um trabalho que precisa ser feito de uma forma integrada para que nós possamos ter a visão geral do empreendimento. O testemunho que eu posso dar é que naquilo que foi aprovado e que diz respeito a essa licença já prosperou no caso específico da ponte do Tamanduateí. Nesse trecho, uma coisa importante e foi definida isso de deixar os 6m de vão, então o projeto executivo da ponte já leva em consideração, deste ponto de vista atendido ao meu juízo. Agora essas outras coisas eu acho que talvez EMURB, quem estiver envolvido no plano diretor do município, nós obviamente estamos abertos, nossos dados todo o material está disponível, mas eu acho que o depositário disso é o plano diretor da cidade, do município.

Coordenadora Helena Magozo: Eu queria agradecer mais uma vez a presença do Secretário Bussinger e acho que teremos outras oportunidades para desdobramentos e encaminhamentos tanto em termos de políticas públicas como de acompanhamentos de implantação de projetos e



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

outras possibilidades. Muito obrigada. Bom, nós vamos dar continuidade a nossa reunião, pedindo a presença da nossa colega da Secretaria da Saúde, Estela Maria Bonini. Estela ela é Técnica da Gerência da Vigilância em Saúde Ambiental, da Coordenação de Vigilância em Saúde da Secretaria da Saúde. E a Estela vai estar nos falando, informando e contextualizando a primeira Conferência Municipal de Saúde Ambiental, o Ministério da Saúde tem organizada uma Conferência Nacional, a primeira Conferência Nacional de Saúde Ambiental que se realizará em dezembro, em Brasília. Vocês sabem que dentro do SUS, do sistema, sempre temos a alimentação da nacional e a complementação, a articulação, com as conferências municipais e estaduais. No caso dessa Conferência de Saúde Ambiental, nós não temos ainda a adesão pelo estado de uma Conferência estadual, que acabou também postergando um pouco a organização da Conferência Municipal porque na Conferência Municipal além da discussão, você elege os delegados que vão para estadual e da estadual para nacional, e como nós tivemos essa indefinição por um tempo, o município resolveu então, a Secretaria da Saúde resolveu, que seria realizada sim a Conferência Municipal, depois, se não ocorrer mesmo a estadual, haverá uma resolução, no nível nacional, em questão dos delegados, quando sairão do município, aquela questão toda da proporcionalidade dos delegados ainda estará em discussão. Mas essa Conferência, ela tem um caráter muito especial para este Conselho e para a área de meio ambiente. Porque é uma Conferência que está sendo organizada por três ministérios, pelo Ministério da Saúde, do Meio Ambiente e das Cidades, então a correspondência municipal seria a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, Secretaria da Saúde, obviamente, e a Secretaria da Coordenação das Subprefeituras. E mais ainda, a proposta é que ela seja encabeçada e organizada com a participação ativa dos conselhos respectivos. Nesse sentido se justifica plenamente a presença da Estela aqui, para primeiro apresentar um conceito de saúde ambiental que ela achou importante nós estarmos atualizando e depois foi decidido também nessa reunião das secretarias que cada conselho da respectiva secretaria teria quatro representantes na organização da Conferência Municipal. Apesar de ainda estarmos definindo a questão do espaço já há definição de data por todo aquele calendário que se impõe ao nacional, estadual e municipal. Será a realizada nos dias 28 e 29 de agosto, local, horário, tudo vai ser amplamente divulgado, que nós ainda estamos confirmando a questão de local, o horário vai ser das 9 às 17 horas, é uma sexta e um sábado. Então eu pediria a Estela que fizesse uma apresentação do conceito de saúde ambiental e depois os conselheiros que tivessem interesse de estar participando da organização, se oferecessem para podermos estar ativos dentro desse processo. Obrigada.

Exposição sobre a primeira Conferência Municipal de Saúde Ambiental.

Estela Maria Bonini: Bom dia a todos. Eu já tive essa função que os senhores têm hoje, de representar o setor saúde no Conselho do Estadual do Meio Ambiente, eu tive essa incumbência por dois anos e por vezes em algumas situações eu sentia falta de uma localização no tema para eu compreender melhor, porque é humanamente impossível aprendermos tudo em pouco tempo que temos. Eu vou pedir um pouquinho de paciência dos senhores, o que eu resolvi fazer é o seguinte: Todo o setor público, ele tem as suas diretrizes, definidas por meio de suas políticas públicas, e têm momentos, fóruns decisórios para condução da temática, seja ela qual for. Então o que eu vou construir com os senhores, antes, porém eu queria dizer que a Vera não está presente, porque ela conseguiu quebrar uma costela e estar com pneumonia. O setor público da saúde, ele teve, até o momento desde 1941, 13 conferências nacionais de saúde e tivemos neste período, 6 conferências internacionais sobre promoção da saúde. É esse casamento que eu vou fazer entre o que ocorre no setor público da saúde brasileiro nacional e o que ocorre internacionalmente, que diretrizes são essas, e quando o Brasil, nas suas políticas públicas com as diretrizes internacionais, quando essas coisas se pareiam e a chegarmos ao momento de termos a primeira Conferência Nacional de Saúde



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Ambiental, que ela se intercala com a próxima Conferência, 14ª Conferência Nacional de saúde. Vigilância e saúde ambiental, 35% dos problemas de saúde no mundo aparecem como consequência de problemas ambientais. Antes de mais nada, todos nós que estamos aqui somos seres expostos, independente do que façamos, nós temos um percurso de vida, já estivemos expostos a coisas que nem sabemos, poderemos ter hoje, agudamente uma manifestação clínica, mas poderemos ter ao longo do tempo um processo crônico e que nos tornemos, qualquer um de nós aqui uma pessoa com algum mal devido a uma exposição ambiental. A gestão em saúde ambiental ela implica o que? Problemas são percebidos de distintas maneiras e as distintas representações individuais e sociais sobre os problemas. A forma como se enxerga um problema se enxerga por vezes soluções. Diferentes saberes, a intersetorialidade, a interdisciplinaridade são requisitos indispensáveis para o processo de gestão em saúde ambiental. Mudança no conceito de dano a saúde, isso é importantíssimo, do conceito funcional, relacionada ao exercício da atividade com o comprovado nexos, modelo linear de causalidade. O indivíduo teve dengue porque ele foi lá e o mosquito picou, porque ele se expôs no momento errado, enfim, ele é humanamente o grande culpado dele ter dengue, vamos supor. Há o conceito fenomenológico, relacionados aos condicionantes sócio-ambientais e aos efeitos indiferentes de menções escalas, independente da doença. É um modelo completo de causalidade, implicações preditivas e precaucionárias. O indivíduo hoje tem dengue, nós temos município de São Paulo e outros com a possibilidade de termos dengue, em casos acumulados e outros mais, por conta de que? Porque nós mudamos o ambiente, então o que vivia na mata passou a viver e conviver conosco, e aí tem uma atividade antrópica seguramente associada. No plano das políticas então propostas, planos e medidas que correspondem as necessidades e anseios da população ou de determinados grupos. E nos regimes democráticos o que acontece? A participação da população organizada é fundamental na elaboração, gestão e avaliação das próprias políticas. Portanto até nessa mesa foi dito agora no empreendimento que foi discutido da necessidade de você ter realmente um ponderamento, conhecimento das pessoas a respeito do que está sendo proposto. Esse percurso para tomada de decisão sobre a necessidade da criação da política nacional de saúde ambiental, então eu vou fazer esse casamento agora. Vejam, a nossa primeira Conferência Nacional aconteceu em 1941 e nós tínhamos um tema que seriam realizações do Departamento Nacional de Saúde, era um departamento, na época. E nesse período, na mesma década, nós tivemos o "smog" em Donora, na Pensilvânia nos Estados Unidos, que foi um nevoeiro, sulfuroso, que atingiu 7.000 pessoas, e acabou matando 22, vindo da indústria. Uma somatória. A 2ª aconteceu em 1950, vejam a diferença, 41, 50 e o tema central era o Espaço Institucional da Saúde, ou seja, estamos procurando um espaço institucional para atentar das questões da saúde da população brasileira. Em 1953, portanto foi criado o Ministério da Saúde, em função das discussões da política, e em 1956, ambientalmente falando nós tivemos o incidente da Baía de Minimata, onde nós tivemos a presença de mercúrio na cadeia ambiental, na cadeia alimentar, tivemos 1784 mortes computadas até 2001. A 3ª vejam que coisa curiosa, tudo é processo, tudo é jogo de interesse, grupo de interesse, oportunidades, peso, forças na sociedade, então o que aconteceu, nós tivemos uma proposta de Municipalização dos Serviços de Saúde, com plano, em 1963. Não vamos aqui retomar a história. E no mesmo período, um pouco mais para cima, chuvas ácidas estavam incomodando, sendo percebidas, na Escandinávia, e nos montes, nos Estados Unidos. Em 1962 nós tivemos uma publicação que também foi essencial que é o Silent Spring que foi da Rachel Carlson e ela provou os males do DDT e nós tivemos por conta desse trabalho, que não é possível, não precisa nem deixar de dizer que ela foi perseguida, enfim, tudo o que acontece quando alguém toma uma bandeira complicada como essa e que mexe com uma porção de interesse. Bom, eu só sei que em função do que ela botou para conhecimento pela primeira vez houve uma reflexão sobre a necessidade de regulamentar a produção industrial. Muito bem, e ela também fez uma observação,



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

homens e animais em interação constante com o meio em que vive. A 4ª Conferência aconteceu em 1966, Recursos Humanos para a Área da Saúde. agora já tem locus, tem ministério, mas quem vai trabalhar aqui? Que perfil de pessoas eu preciso para condução dessa proposta? E também em 1967 nós tivemos o naufrágio do Torrey Canyon, o que aconteceu? Ele foi um dos grandes petroleiros, um dos primeiros que afundou, com 119 mil toneladas de petróleo no sudoeste da Inglaterra e concomitante no mesmo ano nós tivemos 714 derramamentos de petróleo em mares americanos. Só para se ter uma noção de que a coisa é desordenada. A 5ª Conferência, Aspectos Doutrinários da Questão Saúde. O que é isso? Para que serve? Para quem? Qual é o cerne? Qual é a missão? Qual é o mérito? E aí nós tivemos em 1968 um evento que foi essencial, que é o Clube de Roma, a partir do interesse de um indivíduo, reuniu um grupo de pessoas de representação e fizeram uma análise das crises daquele momento e das crises futuras da humanidade, em função de tudo que estava ocorrendo. E elaboraram um documento chamado os limites do crescimento. Em 1972, antecedendo um pouquinho também a nossa Conferência nós tivemos a Conferência das Nações Unidas sobre o meio ambiente humano, a Conferência de Estocolmo, e em 1978 depois da nossa 5ª Conferência, nós tivemos Conferência Internacional sobre os Cuidados Primários de Saúde, Alma-Ata na União Soviética, isso tudo fomentado por um relatório que foi produzido pelo Canadá, Lalonde, em 1974 dizendo, foi ele que fez essa primeira colocação, "não adianta você só tratar as pessoas, você tem que prevenir que elas adoecem". Hoje parece tão óbvio, mas gerou um documento "desse tamanho" para se chegar a essa conclusão. Essa Conferência de 1978, ela tratou de que, desigualdade do estado de saúde entre os povos, direito e dever do cidadão em participar individual e coletivamente no planejamento e execução aos cuidado da saúde, governo com políticas públicas, medidas sanitárias e sociais, cuidados primários da saúde, cooperação entre países e assim por diante. Em 1977, um ano antes dessa Conferência nós tivemos no tema central da nossa Conferência, das diretrizes da política pública nacional: Perplexidade e Visão Crítica na Questão Saúde. Os senhores estão vendo que até o momento não está batendo nada em relação ao que está acontecendo ambientalmente, os movimentos e a produção em torno da questão ambiental e o que o nosso setor saúde estava tentando enfim, se colocar, se apropriar como instituição. Nós tivemos em 1980 a 7ª Conferência, Democratização dos Serviços de Saúde, olha que interessante, temos que analisar também o momento político do país, isso por conta dos sanitaristas, do Movimento Sanitarista Brasileiro. Em 1981 foi criada a Política Nacional de Meio Ambiente. Em 1984 nós tivemos o desastre de Bhopal na Índia, o famoso, Dow Química comprou a Union Carbide, e 8.000 mortes afetou 500 mil pessoas e até hoje mais de 20 mil mortes, e 150 mil pessoas ainda dependem de atenção em função desse acidente. E depois nós tivemos em 1986, pari passo, no Brasil efetivando SUS (Sistema Único de Saúde): acesso, qualidade e humanização na atenção a Saúde, com Controle Social. Enfim nós estamos definindo uma política de acordo com a que temos hoje. E vejam que interessante, ela é de 1986 e a nossa Constituição que a efetivou é de 1988. E aí também em 1986 nós tivemos a 1ª Conferência Internacional sobre a Promoção da Saúde, promoção da saúde funciona aqui como um paradigma, um novo paradigma para a saúde pública, saúde coletiva, por que? Como disse o nosso palestrante anterior, um paradigma num momento de crise, os paradigmas se eles já estavam postos, eles não mudam no momento de hoje para amanhã, então nós temos a compreensão, a absorção, a discussão do velho, o que precisa ser posto no lugar, porque razões, e aí esse momento precioso que também dentro do setor saúde, público, para nós expostos, é o que está sendo discutido. Essa 1ª Conferência, ela já colocou, as palavrinhas, ecossistema estável, recursos sustentáveis, justiça social e equidade, ampliação no conceito de saúde ambiental, ambientes favoráveis a saúde, ambientes saudáveis e políticas públicas saudáveis. Nós estávamos ainda tentando criar um sistema único de saúde. Em 1987 é publicado o relatório Brundtland, mostra o futuro comum que é um marco para todas as reflexões posteriores, e começou lá em 1983, e em 1988 nós tivemos a 2ª Conferência Internacional sobre



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Promoção da Saúde, em Adelaide, ela falou essencialmente em construção de políticas públicas positivas, construções de ambientes favoráveis a saúde, desenvolvimento de habilidades, reforços da ação comunitária e reorientação dos serviços de saúde. A 9ª Conferência, ela falou sobre o seguinte: a municipalização é o caminho, lembra que lá em 1963 nós tivemos uma proposta em Conferência sobre a questão da municipalização, mas aí sabemos como uma sociedade vive de grupos de interesse, vive em uma porção de outras coisas, um desmoronamento de poderes que estavam muito centralizados, então ditadura, enfim toda aquela história que todo mundo acompanhou ou soube, ou aprendeu, então a municipalização é o caminho, por trás o movimento sanitário, que não dá para discutirmos aqui agora, 1991 a 3ª Conferência Internacional de Promoção da Saúde, ambientes favoráveis a saúde, influências, as ameaças ao ambiente global, publicação desse relatório Brundtland a que nós nos referimos, saúde e ambiente e desenvolvimento humano são interdependentes e inseparáveis, equidade como prioridade básica na criação de ambientes favoráveis a saúde. Em 1992 nós tivemos a ECO 92 e lá a agenda 21, nos seus 40 capítulos, o sexto é dedicado a saúde, proteção e promoção das condições de saúde humana. Em 1995, aconteceu um marco importante para organização da saúde ambiental, Plano Nacional de Saúde Ambiente, Desenvolvimento Sustentável e Diretrizes para Implementação, isso foi feito em Brasília, foi encaminhado para consulta pública, promover e avaliação da implementação da agenda 21, então, pela primeira vez, foi elaborado um documento oficial sobre inter-relações entre saúde e ambiente no contexto do desenvolvimento sustentável, também é um significado que cabe dias e dias de reflexão. Documento preparado com contribuição brasileira, a Conferência Pan-Americana sobre Saúde Ambiente no desenvolvimento humano sustentável, COPASAD. E em outubro do mesmo ano, isso foi encaminhado na Conferência Pan-Americana como desdobramento, não é, da nossa Eco 92. Ela gerou um documento, que é a Carta Pan-Americana sobre Saúde e Meio Ambiente, reuniu ministros da região das Américas, das áreas de saúde, ambiente e desenvolvimento se reúne pela primeira vez, com um propósito de discutir princípios de políticas e estratégias, prioridades comuns e responsabilidades compartilhadas. A nossa 10ª Conferência trata do sistema único de saúde construindo um modelo de atenção. Em 1997 tivemos a 4ª Conferência Internacional sobre a Promoção da Saúde, protagonistas para uma nova era, orientando a promoção da saúde no século XXI. Ela foi a primeira a incluir o setor privado, junto, para fazer essa discussão, prioridades para promoção da saúde no século XXI, promover a responsabilidade social para com a saúde, aumentar os investimentos para fomentar a saúde, consolidar e expandir parcerias, em prol da saúde, aumentar a capacidade comunitária, e dar direito de voz ao indivíduo. Em 1998 nós tivemos esse projeto que realmente começou a organizar a instituição pública, o ministério da saúde e as três esferas de governo com a questão da criação e implementação de uma área específica, a área de Vigilância em Saúde Ambiental. No mesmo ano, como construção para implementação da área foi criada a Agência Nacional de Vigilância Sanitária com uma competência específica, produtos e serviços. A Secretaria Nacional de Vigilância Sanitária foi extinta também nesse ano. E porque que eu estou fazendo esse reforço? Porque na Secretaria Nacional de Vigilância Sanitária existiam algumas atribuições, vamos dizer associadas à questão relação saúde ambiente. Eu mesma participei de um processo para montar uma notificação e intoxicação por agrotóxicos, na época, e também atuava com o controle de água para consumo humano, mais em um processo fiscalizatório, e não num aspecto de abrangência e interface com outros setores. E definição por fim de saúde ambiental seria um conjunto de ações que proporcionam o conhecimento e a detecção de mudanças nos fatores determinantes, condicionantes do meio ambiente que interferem na saúde humana, com a finalidade de identificar as medidas de prevenção e controle dos fatores de risco ambientais relacionados à saúde ou a outros agravos. Nós tivemos a 11ª, efetivando Sistema Único de Saúde: acesso, qualidade e humanização na atenção a Saúde, com Controle Social. Em 2000 foi criada a Coordenação de



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Vigilância em Saúde Ambiental lá no ministério da saúde, aí você começa a colocar uma instituição que consegue responder especificamente. Também em 2000 acontece a 5ª Conferência Internacional Global da Promoção da Saúde, o novo paradigma, necessidade urgente de abordar os determinantes sociais econômicos e ambientais da saúde, colocar a promoção da saúde como prioridade fundamental das políticas e programas locais regionais, nacionais e internacionais. Em 2001, então sai uma instrução normativa republicada depois da reorganização do ministério da saúde, explicando as competências das três esferas do governo nessa relação saúde e ambiente. Foi instituída uma comissão em 2002, juntando ANVISA, FIOCRUZ, Saúde do Trabalhador, Vigilância em Saúde Ambiental, secretarias e representantes das secretarias do executivo do ministério da saúde, para discutir a ordenação deste campo público. A 12ª Conferência, quase a última, Saúde, um Direito de Todos e um Dever do Estado: A saúde que temos o SUS que queremos. Em 2003 foi criada a Secretaria de Vigilância em Saúde, lá no ministério, SVS, também foi criada no município de São Paulo a Coordenação de Vigilância em Saúde que é a COVISA. Em 2004 foi criada no município de São Paulo essa área onde eu atuo que é a Gerência e Vigilância em Saúde Ambiental. Em 2005 nós tivemos a 6ª Conferência Mundial e última, teremos outras daqui há alguns anos, aconteceu lá na Tailândia, o que ela falou? Que a promoção da saúde seja um componente primordial da agenda de desenvolvimento mundial, que a promoção da saúde seja uma responsabilidade essencial de todo governo, que a promoção da saúde seja um objetivo fundamental das comunidades e da sociedade civil, e que a promoção da saúde seja uma das boas práticas empresariais. A 13ª Conferência, que foi a última que tivemos: Saúde, Qualidade de Vida, Políticas de Estado e Desenvolvimento. Aí a nossa Conferência, concretizado o sistema único de saúde, digo, ele está em construção, mas o que acontece? A questão da saúde e ambiente teve pauta nesta Conferência, o que permitiu a organização da Conferência primeira que teremos agora. Em 2007 foi criado um documento pelo Conselho Mundial de Saúde que é este aqui, se alguém tiver interesse, pode acessar o site do ministério que é justamente para dar o arcabouço da discussão dos eixos que viriam depois. Em 2008 foi criado o Departamento de Vigilância em Saúde Ambiental, então o que era uma coordenação passou a ser um departamento, tem duas áreas principais, a vigilância e saúde ambiental e tem a saúde do trabalhador e foi criado no mesmo ano o ministério das cidades. Chegando 2009 no final do ano nós teremos a 1ª Conferência Nacional de Saúde Ambiental promovida, desencadeada em conjunto com esses três ministérios. Nossa área de atuação no município organizada para dar conta dessa relação saúde ambiente, nós temos a nossa gerência, que a Vera é a responsável, tem uma assessoria, tem um bloco que trata das informações e temos três áreas principais, aliás, três principais, é a divisão em termos de organograma, como é que tecnicamente estamos distribuídos, sub-gerência de vigilância de riscos e agravos da saúde relacionados ao meio ambiente, que eu faço parte, sub-gerência de vigilância em saúde do trabalhador e sub-gerência de vigilância de agravos transmitidos por vetores e zoonoses. Nós temos programas específicos e estamos escrevendo alguns programas. Atualmente o programa da Água para Consumo Humano e Vigilância a Populações Expostas a Solos Contaminados e com Saúde do Trabalhador e tudo o mais. Estamos também com projetos integrados com a Secretaria do Verde, um deles é o PROAR, outro é o PAVES, e nos temos também estruturação de programas de vigilância em saúde, como eu falei, participação em câmaras técnicas, tanto aqui como no estado, projetos em andamento, que nós temos projetos com o FAPESP, com o Ministério da Saúde, nesta área de vigilância e saúde da qualidade do ar, também atuo nesse campo, e investimento em capacitação técnica, Epidemiologia Ambiental, é uma discussão, a Bioestatística, a Toxicologia, que são formações que precisamos melhorar capacitações para que possamos atuar nessa área. Saúde ambiental: "Vamos cuidar da gente", é o lema da Conferência. Primeiro grande debate político, público, e estratégico, para construir políticas integradas de saúde e ambiente que fortaleçam consciências eco sanitárias, que saia da visão



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

quase aprisionadora de que o problema está muito longe de nós. Esse trabalho tem que ser feito no cotidiano, a partir das questões concretas que as pessoas estão vivendo. Nós, Ministério Da Saúde e Meio Ambiente e cidades e também com apoio do Ministério do Trabalho, Educação, do Desenvolvimento Agrário, e da ABRASCO, como uma das organizações. Nós temos três eixos, para condução dessa política, que é Desenvolvimento e Sustentabilidade Sócio-ambiental, no campo, na cidade e na floresta, que serve como um apontador de caminhos para diagnóstico de situação. O outro eixo, trabalho, ambiente e saúde, desafio dos processos de produção e consumo nos territórios, onde enfoca análises de estruturas, procurando respostas e mecanismos para enfrentar as situações. E um terceiro eixo, democracia, educação, saúde e ambiente, políticas para construção de territórios sustentáveis, com uma visão de futuro. Então estamos eternamente discutindo, vivenciando utopias, não é possível esconder os caminhos da percepção, nem estancar as nossas descobertas.

Coordenadora Helena Magozo: Obrigada, Estela. Eu acho que esse histórico que a Estela traçou, talvez em certo momento pode se pensar: A que se deve? Mas deu uma clareza, desse caminho do processo, essa questão da saúde incorporar saúde/doença é um desafio constante que todos nós vivemos. É um processo sempre em construção porque nós temos um modelo muito voltado para o curativo e a questão da promoção, e dessas relações do ambiente com a saúde vão sendo incorporadas. Agora eu queria fazer aquela proposta para vocês da manifestação dos conselheiros. Nós temos quatro vagas para o CADES, dentro da organização, a saúde, o meio ambiente, já está inserido e precisamos de mais gente para ser mais participativo no processo pela própria diretriz colocada. Então eu pediria que quatro conselheiros manifestassem seu interesse em fazer parte dessa organização da Conferência Municipal que vai acontecer nos dias 28 e 29 de agosto. Nós temos reunião na semana que vem e temos um mês praticamente para Conferência, e pelo tempo exíguo, vamos ter que organizar tudo, a parte temática, mas está todo mundo junto nisso e eu imagino que hajam reuniões, pelo menos duas vezes por semana. É bom se colocar esta previsão para as pessoas saberem o que é necessário de disponibilidade.

Cons. Regina Macedo: Normalmente durante a semana as reuniões?

Coordenadora Helena Magozo: É durante a semana, sim. Então, Francisco, a Regina, a Rose, a Vilma, bom, a saúde está inserida, a Fernanda quer falar, fala no microfone, Fernanda, por favor.

Cons. Fernanda: Bom dia a todos. Fernanda Bandeira de Melo, Secretária do Estado do Meio Ambiente. Eu acho que a Secretária do Estado deveria de alguma forma até dentro desse contexto, eu não estou preparada para escolher quem vai ser a vítima, mas eu queria então me colocar para essa primeira reunião, até lá eu vejo quem poderia se ocupar disso.

Estela Maria Bonini: É o seguinte, eu queria até ajudá-la um pouco, eu vou lhe passar o nome de um contato para você se situar em relação aos contatos que foi feito pela Comissão do Estado com a sua secretária. Eu acho que vai ser legal antes de você discutir.

Cons. Ros Mari: Estela, em primeiro lugar meus parabéns pela apresentação. É um tema extremamente importante, um desafio enorme, e, parabéns mesmo, porque sabemos o quanto é difícil, esse tipo de desafio e de incorporação dessas coisas que você colocou. Que as políticas públicas sejam de fato incorporadas porque os interesses que hoje regem a própria ocupação do espaço urbano e a questão da qualidade de vida e sustentabilidade vão de encontro a isso e não ao encontro disso. Então, infelizmente esse é o patamar que nós ainda estamos vivendo e quando vejo as equipes que trabalham com saúde ambiental discutindo esse tema com a pertinência e



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

competência como tem feito, é um alívio, é um estímulo para nós da sociedade civil que estamos trabalhando aí por uma cidade mais justa, inclusive sustentável. Agora eu queria te pedir o seguinte: o Movimento Defenda o São Paulo tem todo o interesse em poder estar eventualmente sugerindo alguns temas que nós estamos tocando principalmente no que diz respeito a mudanças climáticas e saúde da população e a questão da própria ocupação do espaço urbano, mas como bem a colega Helena sabe, é inviável estarmos em reunião durante a semana, com essa assiduidade que você colocou. Estela eu pediria a você, que, por favor, nos passasse um contato para que pudéssemos, enfim, encaminhar eventuais temas importantes que o movimento está levantando para que se considerado pertinente isso possa também ser discutido no seminário, e que nos permitam, estar presentes na Conferência, independente até de sermos conselheiros, Helena, porque infelizmente nós não poderemos estar, não tem como. Nós trabalhamos período integral, não dá para poder estar saindo para estar nessas reuniões.

Coordenadora Helena Magozo: Mas está contemplado, você manda para mim, e eu me comprometo levar para o grupo que vai discutir a organização temática.

Cons. Ros Mari: ok, meus parabéns, Estela, obrigada.

Coordenadora Helena Magozo: Nós vamos a outro ponto da pauta da Ordem do Dia, que é a apresentação da Minuta do Edital referente às assembleias destinadas a eleger os representantes das Organizações Não Governamentais Ambientistas no CADES para o período de 2010/2011 em atendimento a Lei nº 14.887/09, na verdade, está presente a Tatiana que é nossa Assessora Jurídica que ajudou na elaboração e na revisão do edital, está aqui conosco para qualquer dúvida. Só para contextualizar: com a lei de reestruturação da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, a Lei nº 14.887/09, foi aprovada uma mudança na Composição do CADES, deste CADES, eu falo deste CADES porque muitas vezes as pessoas mencionam os relacionados a subprefeitura como CADES também, mas o CADES Municipal. Nós teremos ao invés de três Representantes da Sociedade Civil eleitos pelas próprias entidades nós teremos dez representantes da sociedade civil, titulares e dez representantes suplentes. Além disso, diferentemente da lei que criou o CADES, esses representantes vão ser por macro regiões. Eu vou apresentar para vocês o edital que contempla essa questão, dos dez representantes, e contempla também a questão da regionalização. A questão do CADES Municipal continua sob a Coordenação da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, e nem poderia ser diferente. Então vamos ler a minuta do edital:

MINUTA DO EDITAL

O Secretário do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo, Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CADES faz saber que, nos termos da Lei 14.887/09, serão realizadas, em datas e locais a seguir definidos, as assembleias destinadas a eleger os representantes de Organizações Não Governamentais Ambientistas no CADES, para o período de 2010/2011.



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

1. Do cadastramento

1.1. É condição para participação nas assembleias de eleição de representantes do CADES que a Organização Não Governamental esteja regularmente cadastrada na Secretaria do Verde e do Meio Ambiente.

1.2. As ONGs interessadas terão até **11 de setembro de 2009** para realizar ou regularizar o cadastro perante a SVMA, mediante a apresentação dos seguintes documentos:

1. Apresentar ficha de cadastramento de ONG na SVMA, obtida através da página http://portal.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/meio_ambiente/cades/0005, devidamente preenchida, indicando qual a Macro Região de maior atuação da entidade, conforme a divisão estabelecida no Anexo I deste edital e assinada pelo seu representante legal;
2. Apresentar cópia do estatuto social da entidade, devidamente registrado em cartório, nos termos da lei, demonstrando ter como um dos objetivos da entidade, a defesa do meio ambiente;
3. Comprovar, através da ata de criação registrada em cartório, ter pelo menos, 01 (um) ano de existência legal até a data de cadastramento;
4. Apresentar cópia do estatuto da entidade, devidamente registrado, nos termos da lei, com a identificação do cartório e transcrição dos registros no próprio documento ou certidão;
5. Caso se trate de uma fundação, esta deverá apresentar cópia da escritura de instituição, devidamente registrada em cartório;
6. Apresentar cópia da ata de eleição da diretoria em exercício, registrada em cartório;
7. Apresentar cópia da inscrição atualizada no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ relativa ao escritório legalmente constituído no Município de São Paulo;
8. Apresentar relatório atualizado de atividades que demonstre a atuação no Município de São Paulo;
9. Apresentar relatório informando a origem dos recursos financeiros.

1.3. As Organizações Não Governamentais que até o prazo final não tiverem apresentado todos os documentos constantes da lista do item 1.2 não poderão participar das assembleias para a eleição de representantes.

1.4. As Organizações Não Governamentais, constantes do Anexo II deste edital, por já possuírem cadastro regular no Departamento de Participação e Fomento a Políticas Públicas/SVMA, deverão atualizá-lo, entregando declaração indicando qual a Macro Região de atuação predominante, conforme o Anexo I deste edital, até **11 de setembro de 2009**.



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

2. Cronograma das assembleias

2.1. Serão realizadas 4 (quatro) assembleias para a eleição dos representantes, sendo uma assembleia para cada grupo de Macro-Regiões.

2.2. As assembleias seguirão o seguinte cronograma:

MACRO-REGIÃO	DATA / HORÁRIO	LOCAL	ENDEREÇO
Norte (Norte 1 e 2)	24/09/09 18 horas	IPREM	Av Zaki Narchi, nº 536 Auditório (Escola de Formação Álvaro Guerra)
Sul (Sul 1, 2 e 3)	01/10/09 19 horas	CIESP	Av. Bernardino de Campos, nº 145, Brooklin
Leste (Leste 1, 2 e 3)	08/10/09 18 horas	CEU Aricanduv a	Avenida Olga Fadel Abarca s/nº Jd. Santa Terezinha estúdios 1, 3 e 4
Centro-Oeste (1 e 2)	15/10/09 18 horas	SVMA	Rua do Paraíso, nº 387 7º andar 11º andar

3. Eleições

3.1. Serão eleitos 10 (dez) representantes titulares e 10 (dez) suplentes, sendo 1 (um) representante de cada área abrangida pelas seguintes Macro-Regiões, compostas pelas Subprefeituras constantes do Anexo I:

1. Macro Região Norte 1
2. Macro Região Norte 2
3. Macro Região Sul 1
4. Macro Região Sul 2
5. Macro Região Sul 3
6. Macro Região Leste 1
7. Macro Região Leste 2
8. Macro Região Leste 3
9. Macro Região Centro-Oeste 1
10. Macro Região Centro-Oeste 2



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

3.2. A ONG somente poderá participar da eleição referente à Macro-Região indicada na ficha de cadastramento.

3.3. No caso de não haver pelo menos 1 (um) candidato por Macro Região até a data final de cadastramento prevista no item 1.2. deste edital será considerada a vacância de representação na área e será convocada a cada 6 meses uma nova Assembléia para eleição da vaga em aberto.

4. Disposições finais

4.1. Eventuais dúvidas acerca do conteúdo deste edital deverão ser dirigidas à Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, Departamento de Participação e Fomento a Políticas Públicas, através do telefone 3396-3309.

ANEXO I

MACRO REGIÃO	SUBPREFEITURAS
1. Norte 1	Freguesia do Ó/ Brasilândia, Perus, Pirituba/Jaraguá
2. Norte 2	Casa Verde/Cachoeirinha, Santana/Tucuruvi, Jaçanã/Tremembé, Vila Maria/Vila Guilherme
3. Sul 1	Campo Limpo, M'Boi Mirim
4. Sul 2	Cidade Ademar, Jabaquara, Santo Amaro
5. Sul 3	Capela do Socorro, Parelheiros
6. Leste 1	Cidade Tiradentes, São Mateus, Itaquera
7. Leste 2	Aricanduva/Formosa/Carrão, Vila Prudente/ Sapopemba, Ermelino Matarazzo, Penha
8. Leste 3	Guaianases, Itaim Paulista, São Miguel
9. Centro-Oeste 1	Butantã, Lapa, Pinheiros
10. Centro-Oeste 2	Sé, Vila Mariana, Ipiranga, Mooca



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

ANEXO II

5 Elementos – Instituto de Educação e Pesquisa Ambiental
Amarterra
Associação Amigos do Jardim das Bandeiras
Associação dos Amigos de Alto de Pinheiros - SAAP
Associação dos Empreendedores de Ecoturismo da APA Capivari Monos Parque de Aventura – AECOTUR
Associação Ministério da Semente
Associação Solidariedade e Esperança
Associação Universidade da Água
Ciranda
Grupo ERÊ – Centro de Estudo e Ações Sórias, Culturais e Ambientais
Instituto Acácia – Centro de Estudos, Pesquisas, Assessoria e Ação Social
Instituto de Formação e Ação Política
Instituto Ecoar para a Cidadania
Instituto GEA -Ética e Meio Ambiente
Instituto PROMUR – Programa Multidisciplinar de Reabilitação
Neo Humanitarismo Universalita
Núcleo Internacional de Educação e Gestão Ambiental - NIEGA
Sociedade Amigos do Itaim Bibi
Sociedade Amigos e Moradores do Bairro Cerqueira Cezar /Jardins - SAMORCC
Sociedade dos Amigos do Planalto Paulista - SAPP
Sociedade dos Amigos Unidos de Vila Remo e Adjacências
Sociedade Amigos do Jardim Petrópolis - SAJAPE
SOS Manancial
SOS Manancial do Rio Cotia
Viva Pacaembu por São Paulo



ATA DA 115ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Coordenadora Helena Magozo: Vocês todos vão receber por e-mail, isso vai ser publicado no Diário Oficial, vai ser publicado em jornais de grande circulação, mas nós estamos considerando importante a primeira divulgação aqui nesse Conselho. Queria agradecer a Tatiana, da Assessoria Jurídica da SVMA que nos ajudou na formalização e no acompanhamento. Alguma questão? Então, nós damos por encerrada a reunião, muito obrigada à presença de todos e todas. Desculpe, eu queria anunciar a presença aqui de um representante da Subprefeitura do Itaim Paulista, acho que são sempre bem-vindas as representações das regiões, representando o Subprefeito Celso Capato, o Tenente Bispo, muito obrigada.

Eduardo Jorge Martins Alves sobrinho

Secretario Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente
e Desenvolvimento Sustentável - CADES

Conselheiros Presentes:

ARNANDO PEREIRA DA SILVA
DIRCE CARREGÃ BALZAN
E. EMIRENE NOGUEIRA
FERNANDA FALBO BANDEIRA DE MELLO
FRANCISCO J. CALHEIROS R. FERREIRA
GIOVANNI PALERMO
HAROLDO DE BARROS FERREIRA PINTO
JORGE JAMAL AYAD BADRA
JOSÉ CARLOS ANDERSEN
LADY VIRGINIA TRADI MENESES
MARCO ANTONIO BARBIERI
MARCOS MOLITERNO

MARIA CRISTINA DE O. REALI ESPOSITO
MARIA REGINA BRAGA LAGONEGRO
MAURICIO GUILHERME SIMAÕ
OLGA MARIA SOARES E GROSS
PEDRO LUIZ FERREIRA DA FONSECA
REGINA LUISA F. DE BARROS
REGINA LÚCIA DE BARROS MACEDO
ROS MARI ZENHA
ROSE MARIE INOJOSA
VALTER LUIZ VENDRAMIN
YARA TOLEDO

Conselheiros com justificativa de ausência:

ANDRÉA DE OLIVEIRA TOURINHO / CARLOS BENTO DA SILVA/ MANOEL DOS SANTOS FILHO / WAGNER TADEU MATIOTA

Conselheiros Suplentes presentes:

BEATRIZ FABREGUES / VILMA CLARICE GERALDI

Coordenadora Geral:

HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO