



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

02 de setembro de 2011 – 9h

PAUTA

Informes:

- I. Eleição dos representantes do CADES no CONFEMA, para o Mandato 2011 – 2013, titular: **Francisco José Calheiros Ribeiro Ferreira**, representante da Secretaria Municipal de Negócios Jurídicos - e como suplente: **Pérola Felipette Brocaneli** representante das Universidades;
- II. Encontra-se aberto o Edital para eleger os representantes de Organizações Não Governamentais Ambientalistas no CADES, para o período de 2011 – 2013.

Expediente:

- I. Aprovação da ATA da 62ª Reunião Plenária Ordinária do CONFEMA de 18 de agosto de 2011;
- II. Sugestões de inclusão de Pauta.

Ordem do dia:

- III. Apreciação e Deliberação sobre Modernização da Infra-estrutura Elétrica do Sistema Trólebus. Troca da Suspensão Rígida por Flexível e Fio de Contato – Trecho de São Mateus – (processo de nº 2011 – 0.243.236 – 5) – Secretária Municipal de Transportes.

Anexos:

ATA da 62ª Reunião Plenária Ordinária do CONFEMA

Parecer Técnico do Projeto nº 2011 - 0.243.236 - 5;



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

Presidente do CONFEMA: - Atenção. Estamos dando início à 25ª Reunião Plenária Extraordinária do CONFEMA. “- *Pauta: Informes: Eleição dos representantes do CADES e do CONFEMA para o mandato 2011/2013. Titular: Francisco José Calheiros Ribeiro Ferreira, representante da Secretaria Municipal de Negócios Jurídicos e Suplente: Pérola Felipette Brocaneli, representante das universidades.*”. 2º: Encontra-se aberto o edital para eleger os representantes das organizações não-governamentais do CADES no período de 2011/2013. “-*Expediente: A aprovação da ata da reunião anterior do CONFEMA.*” Não há *quórum*. Sugestões de inclusão e de pauta? Não há sugestões. “-*Ordem do dia: Apreciação e deliberação sobre modernização da infraestrutura elétrica do sistema de trólebus. Troca da suspensão rígida por flexível, fio de contato, trecho São Mateus, Secretaria Municipal de Transportes.*” Quantas pessoas faltam para o *quórum*, Helena? Falta um. Francisco, você já tomou posse, já tomou posse. Então, falta uma pessoa para ter o *quórum*. Eu vou suspender a reunião até que o *quórum* seja obtido. Está suspensa. Enquanto isso, vão preparando a apresentação, que nós vamos começar já com vocês.

(intervalo para formar quórum).

Presidente do CONFEMA: - Está reaberta a sessão. Vamos voltar aqui na ordem do dia onde nós paramos, que é: “-*Apreciação e deliberação sobre modernização da infraestrutura elétrica do sistema de trólebus de São Paulo. Apresentação da Secretaria Municipal de Transportes.*” Pode começar, por favor.

Sr. Idario Branco (Superintendência de Serviços Veiculares da SPTrans): - Bom dia a todos. Bom, nós já estivemos aqui nas vezes passadas. Somos já clientes aqui da Secretaria, mas vamos apresentar novamente, porque talvez alguém não conheça a gente. Somos da Superintendência de Serviços Veiculares da SPTrans. Eu sou o Branco, o Alferes, Carlos Vagner, Simão e o Cassiano. O Simão é o Superintendente de Serviços Regulares do SPTrans, é o nosso Superintendente. Bom, nós estamos aqui para fazer uma breve... Uma apresentação do projeto de modernização da infraestrutura elétrica do sistema trólebus da cidade de São Paulo. Uma parte desse projeto, na verdade, porque a primeira parte, que é a implantação do Centro de Controle Operacional, já foi feita na primeira oportunidade. A modernização, então, engloba: a implantação do Centro de Controle Operacional; a substituição dos fios de contato, de quase, uma boa parte dos fios de contato; da suspensão desses fios com os tirantes, que são de modelo rígida, que hoje é rígida, pala, uma suspensão... Ou, perdão uma... A ligação dos fios com a suspensão, que era rígida e agora é flexível; e a implantação de mais uma estação amplificadora na região do Ipiranga. Muito bem, hoje para poder fazer essa apresentação nós vamos fazer uma... Repetir um pouco do histórico. Por quê? Para entender o porquê dessa modernização, o porquê dessa modernização, por que a São Paulo Transportes vai fazer essa modernização e a operação e manutenção do sistema dessa



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

infraestrutura? Para poder entender isso, um breve histórico. A operação dos trólebus em São Paulo, pela CNTC, se deu... Teve início em 1949 e até os dias de hoje essa operação sempre se deu, não de forma contínua, mas em degraus. E isso acabou por prejudicar muito a imagem desse sistema trólebus. Que o primeiro degrau, o grande degrau foi na crise do Petróleo, em 1973, que aí o trólebus recebeu um incentivo, é um veículo não poluente e tal, e não utiliza nada do petróleo. Ótimo, o petróleo ainda está aí. Mas de lá para cá, muitos degraus e tal. Um novo degrau em 79 com o projeto SISTRAN, e assim veio essa evolução do sistema trólebus em São Paulo. Em 1982 houve um acordo entre os governos municipal e estadual, houve a transferência da infraestrutura do trólebus e da CNTC para a Eletropaulo, empresa estatal do nível de estado. E em 85, então, foi assinado um convênio que determinava como se daria essa operação e manutenção e quem era responsável por uma parte e outra. A CNTC ficou responsável pela operação dos veículos e a Eletropaulo pela operação e manutenção do sistema de infraestrutura do trólebus. Na década de 90 tínhamos uma configuração do trólebus ali descrita, mais ou menos aquilo, 555 veículos em 26 linhas e 315 quilômetros de rede de filar. Esse, acredito eu que sem dúvida foi o pico do sistema trólebus no município. E findo os 25 anos do convênio, agora em dezembro passado, em 2010, houve o retorno dessa infraestrutura toda do sistema de trólebus da Eletropaulo, agora empresa privada, para o poder público São Paulo Transportes agora no lugar da CNTC. Esse acordo, então, veio junto com a rede, 201 quilômetros de rede, vieram 23 estações edificadoras e toda a infraestrutura, terrenos das estações, os fios de contato, a rede toda, e assim por diante. Essa configuração nova de hoje está ali descrita, 190 veículos em 11 linhas e assim vai, 2.400.000 passageiros por mês. São números de São Paulo, são números grandes, São Paulo é uma cidade grande, então o transporte dá bastante gente mesmo. 32 Megawatts de potência instalada e um consumo mensal médio de 1.830.000 Kw/h. Muito bem. Fizemos essa breve apresentação para vê que nós, a São Paulo Transporte e o Poder Público retomou, então, a operação e manutenção da infraestrutura. Qual a diferença, então, dessa retomada feita antes pela Eletropaulo e agora pela São Paulo Transporte? É que nós acrescentamos, além da operação e manutenção do sistema, temos que fazer a modernização dessa infraestrutura. Sem ela o trólebus permaneceria, acreditamos, nessa operação média, vamos dizer assim, não boa, não tão boa. Então, tem que modernizar. Aqui nós temos, inclusive, para apresentar para vocês, depois com calma vocês podem ver de perto, alguns elementos da rede aérea, até do trólebus tem alguma coisa aqui. Não deu para trazer mais alguns elementos, que enriqueceriam mais a apresentação, mas para vê como que é e como será parte dele. Para que a São Paulo Transportes possa fazer, então... Desenvolver essa atividade de operação manutenção e também a modernização, ela necessita da contratação de uma empresa especializada e estamos em fase dessa contratação já estamos praticando essa contratação. E o estado atual da contratação está aí, já foi lançado o processo licitatório, recebemos no começo de agosto oito propostas e estão em análise lá pela nossa área de licitações essas propostas. Mais alguns dias será divulgado o vencedor dessa concorrência e aí seguem os prazos legais de eventual interposição de recursos e tal, até que



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

finalmente assinemos o contrato com essa empresa. Uma vez assinado o contrato, a São Paulo Transportes definitivamente vai fazer a operação, manutenção e a modernização dessa infraestrutura e até lá, então, a Eletropaulo permanece operando essa infraestrutura. É isso.

SR. Simão Neto - SPTRANS: - Bom, a primeira fase, como já foi dito na vez passada, foi apresentada aqui da modernização, é a instalação do Centro de Controle Operacional dedicado ao sistema Trólebus, diferente do que a Eletropaulo faz hoje, que além do sistema trólebus, no Centro de Controle Operacional, eles também fazem a operação do sistema elétrico da cidade, vamos dizer assim, da energia toda. E do trólebus não é separado, o nosso vai ser um Centro de Controle dedicado daí nós conseguimos, e é essa a intenção, agilidade no atendimento de ocorrências do sistema trólebus com isso o sistema vai obter mais fluidez. Essa segunda parte então, que é a troca de fios e substituição de tirantes de sustentação, ali desses de aço para poliéster, vocês vão poder ver aqui com calma, mais leve, mais eficiente é o nosso objetivo agora. Nós vamos iniciar essa segunda parte do projeto com um trecho dessa substituição, vamos supor que temos 325 quilômetros de rede, esse é só um trecho, com isso, com essa substituição nesse trecho que é o mais problemático de todos os trechos, nós elegemos esse trecho como o mais problemático, ele tem... Vamos aumentar a confiabilidade operacional, a velocidade do sistema e lógico que isso vai acarretar na satisfação do usuário. Ali na foto, podemos ver a suspensão rígida, como é que é e a flexível, que será. Com essa substituição, que faz parte da troca do fio, nós conseguiremos fazer com que não haja muitas alavancadas na rede, a gente chama de alavancada, com o escape da alavanca, ela bate na rede, quando passa por esses trechos de união entre o tirante que sustenta a rede e a própria rede, os errinhos que passam ali e dão uma balançada na rede e a alavanca sofre com isso e pode escapar, com essa escapada eles batem na rede e acarreta defeitos na rede e vai complicando a rede e conseqüentemente a operação do veículo. Com a suspensão flexível esse movimento é mais suave, com o passar do veículo, e não há escape da alavanca e com isso há fluidez melhor. Esse trecho de rede de fios de trólebus, que serão substituídos com a suspensão inicialmente com no primeiro trecho escolhido, por ser mais problemático, é o trecho da ponta da zona leste, que vai lá do terminal Metropolitano de São Mateus até Avenida Rio das Pedras, aquele trecho ali identificado, essa linha toda do trólebus, e aquele trechinho lá é o que se pretende fazer com o primeiro trecho, eleito por ser mais problemático. Aí nós temos umas fotos para se entender o que está falando aqui... O que nós estamos falando aqui, a solução da rede e o que vai melhorar. Por exemplo, nessa foto você vê, e temos muito nesse trecho e em outros trechos da cidade também, mas nesse trecho especialmente, o elevado número de emendas, olha as emendas ali. Aquilo acaba prejudicando a operação, porque há por exemplo, com a passagem do trólebus ali, há um consumo maior do carvão de contato, vocês vão ver aqui, essa peça aqui é do veículo, do trólebus, aqui em cima é da rede. Então, a solução do carvão é mais frequente, com isso é problema, pode até quebrar o carvão e eventualmente parar com essas emendas, muitas emendas. A emenda é natural que haja, mas



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

muitas assim, não. Outro problema da rede que tem que ser, merece substituição é essa coisa que eu falei agora há pouco, é a sinuosidade provocada por alavancadas, quando passa por chave, curvas e tal, o trólebus, pode haver escape da alavanca e ela bate na rede e acontecem essas sinuosidades aí que são prejudiciais à operação do sistema. E os veladores partidos, nós não temos um velador aqui para mostrar hoje, mas aquilo ali é um peça do velador partido, hoje não está mais daquele jeito, obviamente, mas aquilo foi só um ajeito para poder... Até que se conseguisse uma peça nova para trocar, mas aquilo é ridículo, mas é aquilo lá, está quebrado o isolador, o tirante desfiado, prestes a quebrar, que poderá provocar aí uma... A rede ficar bamba, ficar solta e aí também é um problema para a operação do trólebus, com isso... Com a substituição isso não vai acontecer mais. Bom, o trecho que se escolheu tem 18,8 quilômetros de ida e volta, trecho da rede, aquele trecho que nós vimos agora há pouco. São três linhas que passam por lá, com aquela foto de 81 trólebus. Esses 81 trólebus transportam por mês mais de um milhão de passageiros nessas três linhas e nesse trecho nós temos um fluxo de mais de dois mil veículos por hora. Esses números nós colocamos aí para a gente poder ter uma idéia do tamanho do problema. Quando uma rede quebra e dá um problema na operação e paralisa a operação no trólebus, nós temos problemas com mais de dois mil veículos em uma hora. Se a rede fica parada por uma hora, esses dois mil veículos vão ter que achar caminhos alternativos. Caso contrário vai ficar um trânsito congestionado com dois mil veículos. É um problema. Então, a troca da rede de suspensão, a modernização disso tem realmente sua importância e é fundamental, não tem jeito. Mais números aí, sobre o trecho naquela condição. Hoje no trecho escolhido nós temos uma média de ocorrência de 17 mensal, uma média mensal de ocorrências, 17 ocorrências. Isso significa um tempo médio de atendimento de quase 03h00, 02h43, mais ou menos, ou seja, daí esse congestionamento na (...) pode criar. E esse tempo de atendimento acarreta um impacto no trânsito de 46 horas, quer dizer, não é brincadeira. E com a modernização que se pretende, com esse trecho modernizado, de cara nós teremos uma redução de oito dessas ocorrências porque são óbvias. Oito, independentemente de gestão, qualquer gestão. Com esses defeitos que eu acabei de citar, de sinuosidade da rede, de velador quebrado, tudo isso vai ser trocado. Então, oito dessas ocorrências já não acontecerão mais. Então, é uma conta simples, sobraram nove. Essas nove dependem agora de uma boa gestão, que é o que nós faremos com o Centro de Controle Operacional adequado, o atendimento será mais rápido. Esse atendimento padrão que colocamos aí, o tempo médio é de 90 minutos, é um tempo de contrato, contrato com a empresa que será contratada, 90 minutos. Com uma gestão bem feita, poderemos reduzir isso e reduzir as ocorrências também, mas com essa redução que nós colocamos aí de oito é só pelo simples fato de trocar o fio, trocar a suspensão e nós teremos reduzido isso aí. Isso vai causar um impacto menor, chegando a 13h30, ou seja, uma redução de 71% no congestionamento pelo simples fato de sair de 46h32 para 13h30, isso é cerca de 1% no... Isso acarreta, obviamente, em um impacto ambiental razoável em favor do ambiente, obviamente. Esse trecho tem o custo aproximado de R\$4.600.000, um pouco mais do que 10% do valor estimado para toda a modernização do sistema.



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

Sra. NÃO IDENTIFICADA: - Quantos por cento da modernização?

Sr. Branco Neto - SPTRANS: - Um pouquinho mais que 10%. A modernização do sistema trólebus todo, a gente estima em 41 milhões e alguma coisa. Já foi falado na vez passada, R\$41.200.000 é custo nesses três anos, é a operação de três anos, a modernização toda.

Sra. NÃO IDENTIFICADA: - Não só do trecho de São Mateus?

Sr. Branco Neto - SPTRANS: - Não, não. É o CCO, troca dos fios, a suspensão, a instalação da nova estação edificadora. Tudo isso R\$41 milhões e alguma coisa. E só esse trecho de rede e suspensão, o custo estimado é de R\$4.650.000 reais. Bom, o aspecto legal já foi falado uma vez, essa modernização do sistema trólebus vem ao encontro para atender a demanda da Lei 14900, lei municipal de mudança climática município, que fala sobre a substituição dos veículos a diesel por veículos que utilizam combustível de fonte renovável e a lei fala também do estímulo ao uso de veículos com tração elétrica, especialmente o trólebus, então realmente está muito a favor da lei. Só... Temos uma tela aqui que vai ajudar a agente a entender... Nos familiarizando mais com o sistema trólebus. Quando se fala no sistema trólebus, a gente entende aquele veículo lá e tal, mas aqui sempre acha o veículo velho, pensa no veículo antigo e nunca imagina que ele faz parte do sistema, assim como a infraestrutura toda, que faz parte do sistema e também é modernizado. Esse veículo hoje é um veículo moderno e esse da foto é um dos 140 trólebus que serão substituídos por força de contrato com a operadora. Esse veículo é um veículo de piso baixo, como os diesel padrões de hoje, veículo de piso baixo, que garante acessibilidade, também está na lei e o sistema de duração dele, são duas carteiras que nós colocamos, de maior relevância, piso baixo, penetração e auxiliar. A penetração é feita hoje por motor de corrente alternada, é um motor de tração blindada de corrente alternada, ao contrário dos que hoje operam, mas a geração anterior. É motor de corrente contínua, estão mais sujeitos a falhas por ataques de petrisco, de água, de... Oi? (Intervenção fora do microfone.) Poeira ou coisa assim. Esse motor é blindado, é um motor de custo menor e de vida maior, com menor possibilidade de defeitos. Então, ele tem uma confiabilidade maior, um motor moderno e o inversor do sistema auxiliar, o inversor bifásico micro processado. Ele tem uma interface homem/máquina, aquele IHM colocado ali, interface homem/máquina que é uma coisa moderna, que permite uma manutenção mais adequada porque o próprio equipamento informa se houve defeitos e aonde é o defeito por códigos e tal. É muito mais simples e é moderno. Para você ter uma idéia, esse sistema, guardadas as proporções, é o mesmo sistema do metrô da linha (...)... Perdão, da linha amarela, da linha quatro, amarela, do metrô, é o mesmo sistema. Então, ele dificilmente acarreta... Sofre problemas eletrônicos. Os problemas eletrônicos que têm hoje são os mesmos que o diesel



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

tem, com porta, suspensão, coisas mecânicas que são fáceis de resolver, a garagem tem infraestrutura suficiente para resolver. Ou seja, os problemas elétricos estão diminuindo cada vez mais, a confiabilidade é muito grande. A idéia é se chegar aí a mais de 20 mil quilômetros entre falhas, que é a que nós chamamos de MKDF, que é a Média de Quilometragem Dentre Falhas, que hoje no sistema de ônibus diesel está entre quatro, só para você ter uma idéia, está entre quatro e cinco mil quilômetros e o trólebus já foi, em meados da década de 90, já chegou a mais de 20 mil, foi um pico bom pelo qual passamos. E a idéia com essa modernização do sistema de infraestrutura e também do veículo é... Do sistema todo, é ter essa confiabilidade do sistema. Muito obrigado. Está apresentado o novo projeto e aqui os elementos de rede. O Alferes poderia falar um pouco sobre isso daqui rapidamente?

(intervenções simultâneas)

Sr. Alferes Alves (Superintendência de Serviços Veiculares da SPTrans): - (...) Uma descaracterização da situação nominal do cabo, ele tem 107 mm e aqui ele está mais ou menos com 35% dessa área. Então, a vida útil desse cabo aqui já se esgotou por isso ele se entorta, ele cria aquela sinuosidade na rede de contato e provoca as quebras. Esse daí é o fio novo, é o fio que vai substituir esse que está lá em São Mateus. Vai dar características nominais da rede tanto elétricas, quanto físicas, mecânicas impedindo a quebra, impedindo a descontinuidade de operação do sistema. Então, uma curiosidade. A vida útil desse fio aí está em torno de cada... De 1.800.000 passagens de trólebus. Cada 1.800.000 que passam você minimiza a área de contato descaracterizando as características do fio. *(Interferência fora do microfone.)* Eu, trocando hoje um fio de contato lá em São Mateus, a próxima troca é daqui a mais ou menos 11 anos. Aqui... *(Interferência fora do microfone.)* É. São Paulo hoje o trecho que tem o maior fluxo de passagem de trólebus é ali próximo à Praça da Sé, em que você tem que fazer uma troca a cada seis anos. Aí o que o Branco está mostrando é a substituição dos tirantes de aço que fazem a sustentação, sustentam a rede de contato pelo tirante de poliéster. O tirante de poliéster tem duas características positivas em relação ao de aço. Primeiro ele é isolante. Ele é isolante e em qualquer alavancada ele minimiza os curtos circuitos da rede. E a segunda característica é a maior capacidade de suporte de peso, esse tirante de aço suporta mais ou menos 2,5 toneladas e o tirante de poliéster quatro toneladas. *(intervenção fora do microfone)* Além de... Exatamente, é a malha ficar mais leve e você tem uma flexibilidade maior do sistema, um é rígido, está aí o outro flexível. Aí o outro detalhe é a ponteira do trólebus, isso aí é a alavanca, aquela que escapa do fio de contato. *(intervenções fora do microfone)* Seis metros aqui de alavanca. *(intervenções simultâneas)* Não, é isso. Então, o projeto é substituição de toda essa infraestrutura mecânica e elétrica, e, principalmente, nós não trouxemos, a rede flexível, que são isoladores rígidos que ficam conectados ao tirante de aço, a gente vai substituir que nem uma foto que passou, por um sistema pendular. Que o que acontece? Se a alavanca ou tem uma costela de vaca que nós chamamos no asfalto, que dá aquele pulinho no trólebus, no sistema rígido esse



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

pulinho é amortizado pela rede, então ela sofre um impacto, ela é dura, com aquele pulo mole ela parte. E a rede flexível não, ela é móvel, então ela acompanha qualquer impacto do trólebus. Então, se o motorista, vamos falar, tem que desviar de uma criança, vamos fazer um caso extremo e a lavanca se desloca, a rede também se desloca. Então, ela se deslocando não existe a descontinuidade do contato da lavanca com o fio dando prosseguimento à operação do ônibus. Esse é o fator mais importante que dá uma confiabilidade significativa ao sistema. Ok? É isso. Obrigado.

Sr. Branco Neto (Superintendência de Serviços Veiculares da SPTrans): - Bom, os Conselheiros vão fazer perguntas ainda a vocês. De toda forma talvez eu tenha que sair para uma reunião e eu queria registrar a importância desse encontro aqui entre nós. O Brasil já teve uma rede de trólebus muito importante por em previdência do Brasil ela foi sendo desativada, São Paulo era vanguarda disso. Infelizmente conseguimos manter essa rede e 200 ainda, e agora finalmente a Secretaria de Transportes vai recuperá-la totalmente e que isso certamente vai ter uma influência no país como um todo, porque todas as cidades praticamente desativaram sua rede de trólebus, infelizmente. Então, essa é a primeira questão que eu queria colocar, a importância de que a Secretaria de Transporte retome essa posição de vanguarda no transporte limpo no Brasil. Segundo, é um momento também de ir cumprindo compromisso, compromisso da lei climática, que a Secretaria de Transporte é a principal devedora, vamos dizer assim, em relação a nós aqui todos, vocês sabem disso. Então, esse trabalho junto com os outros trabalhos de transporte limpo, os vários tipos de experiências que vocês estão fazendo, é um compromisso com a lei climática que vocês estão cumprindo e esse espaço de recuperação dos trólebus, modernização dos trólebus é um passo importante. Em segundo lugar, e aí já diz respeito ao próprio FEMA, quando a inspeção veicular foi implantada integralmente em 2010, no final de 2010, a prefeitura começou a cobrar daqueles que não tinham feito inspeção veicular, porque durante 2008, 2009 e 2010 não cobramos, quem fazia, quem não fazia. Agora, a partir da implantação total em 2010 quem não fez passou a ser multado. E o compromisso que o Prefeito tomou com a cidade é que essas multas viriam para o FEMA e seriam gastas todas com a Secretaria de Transportes em projetos de transporte limpo. Então, para evitar qualquer acusação de indústria de multas. Quer dizer, aqui é uma coisa fechada, a inspeção veicular para melhorar a condição da saúde da população, diminuir a poluição do ar. Quem desobedece a inspeção veicular e gera uma multa vai voltar a alimentar o programa de limpar o ar da cidade de São Paulo, então, é um ciclo fechado. E por isso, esse dinheiro que acabou de cair aqui agora aqui, esses R\$ 4.000,00 tem que imediatamente serem gastos, a gente... Aí já é tarefa do FEMA e de vocês de não deixar esse dinheiro ficar parado para poder fazer caixa na prefeitura que às vezes é a acusação que se dá em relação às multas, a gente não pode, nós agora que estamos com esse dinheiro, não podemos chegar no final do ano sem ter realizado isso. Pagou multa tem que limpar o ar, isso é tarefa nossa e de vocês, então essa é uma questão muito importante e que o FEMA é o caso especial do FEMA, que agora nós temos essa obrigação: pagou multa, a Secretaria de Transportes tem que limpar o ar com a multa. Assim, eu



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

queria registrar isso para a gente ter a noção desse trabalho diferente, porque o FEMA se debruça sobre vários recursos, mas esse é um recurso diferente, é recurso para limpeza do ar da cidade de São Paulo e tem que ser gasto. Então, eu espero que vocês consigam receber o dinheiro, abrir a licitação e até o final do ano está trabalhando nisso daí.

Coordenadora do CONFEMA: - Está aberta a sessão para o posicionamento dos Conselheiros. Gilmar, por favor.

Sr. Gilmar Altamiro - Conselheiro: Bom, primeiro, na outra reunião já falei a respeito da importância que é esse trabalho de resgate dos trólebus. E o Secretário colocou uma coisa importante, antigamente a gente tratava isso muito separadamente, alias, a Secretaria de Transportes e Transporte, Meio Ambiente e Meio Ambiente, e hoje ainda bem que nós estamos começando a pensar de uma forma integrada para que as coisas aconteçam. E eu vi, apenas uma colaboração, eu vi esses dias uma... Todo mundo está falando em sustentabilidade e eu ouvi a melhor definição de sustentabilidade mais simples para que todos entendam. Alguém falou assim: “-Sustentabilidade é resgate.” E está acontecendo o seguinte, estamos resgatando trólebus, sacolas retornáveis, embalagens retornáveis, ou seja, nós estamos voltando ao... Bicicletas, não é, que nós tínhamos uma sociedade mais limpa. E de repente meu sonho é que também nós conseguimos, talvez no centro da cidade, resgatar os trilhos que estão embaixo do asfalto para voltarmos a ter os nossos trólebus sobre os trilhos, que o impacto é melhor do que a fuligem do pneu, o desgaste do pneu e etc. Então, eu acho que parabéns, nós temos que... Realmente tem que gastar esse dinheiro e procurar dar esse exemplo, que o mundo está dando esse exemplo e nós não podemos ficar atrás de uma metrópole tão impactante como essa. É só uma contribuição, obrigado.

Coordenadora do CONFEMA - Podemos ir para a deliberação, então? Quer falar Cecília? Então, por favor. O microfone para a Cecília Gilmar.

Sra. Maria Cecília (Conselheira): - Bom dia para todos. Tem certos momentos que eu acho que a gente precisa perceber bem o que a gente está dizendo e o que a gente está pensando e o que a gente está propondo. Então, eu acho assim, primeiro, o Sr. Secretário ele diz assim: “-Pagou multa, limpar ar.” A primeira coisa que a gente tem que pensar é o seguinte, nem sempre quem está pagando a multa é porque está sujando o ar, porque a pessoa ela cuidou do seu carro, ela cuidou... Tem muitas pessoas conscientes que não estão poluindo o ar e elas... Ela tem que ainda ir lá provar que... Ela tem que ir lá provar que não está poluindo o ar. Então, conceitualmente ela vai pagar multa não porque ela poluiu o ar, ela vai pagar multa, porque ela não foi lá provar que não está poluindo o ar. Então, já existe um problema conceitual aí, porque se eu ando... No Brasil existe um problema, a



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

gente tem que provar que é honesto, enquanto que o certo seria o outro provar que a gente é culpado, então a gente tem que provar que a gente é honesto. Então, já vejo um problema, precisamos falar as coisas corretamente. Mas vamos supor, vamos supor que venha esse dinheiro, então eu acho... Eu não vou ser contra os trólebus, só que em termos... Eu entendo que temos outras coisas para fazer, eu ainda não vejo moinhos de vento nessa cidade, um vento que assoprou aqui na nossa reunião forte, nós temos vento, com esse vento a gente pode carregar baterias, a gente pode fazer esses ônibus andarem de outras maneiras. Por quê? Eu fiz uma continha aqui rapidamente, são oito quilômetros que vamos usar quatro milhões. Ou seja, nós vamos gastar R\$ 500 mil para um quilômetro, eu não sei, são oito quilômetros, R\$ 4 milhões para oito quilômetros. Outra coisa que eu preciso dizer gente, eu sou nascida nessa cidade, eu tenho 62 anos, se eu andei de trólebus duas vezes, ou seja, eu estou aqui representando uma comunidade, lá no Butantã não tem trólebus, do lado de lá tem trólebus, mas tem ônibus mal utilizados. Então, se vamos investir na Secretaria de Transportes, vamos vê essa Secretaria de Transportes de uma maneira, eu continuo vendo ônibus grandes, vazios em horários absolutamente vazios e precisamos pegar R\$ 4 milhões que seja e coloca para as pessoas estudarem esse fluxo quando que tem que ser ônibus maior, quando tem que ser menor, aonde tem que ser maior, aonde tem que ser menor. Então... E outra coisa também que eu queria dizer, eu sou nova nesse Conselho, nem sei direito ainda, mas eu sei que é a terceira reunião desse Conselho que eu venho para uma reunião técnica de trólebus. Eu gostaria muito de está vendo células fotovoltaicas, geração de energia, outros... Por quê? Já votamos um projeto, não foi. Já não votamos R\$ 700 mil naquele outro dia? E agora esse esvaziamento que eu estou vendo aqui, que hoje quase que não tinha *quórum*. Não, tem *quórum*, mas eu acho que não tem, muitos Conselheiros faltaram, ou será que estão todos aqui? Eu mesma, eu fico pensando assim, eu estou gostando das pessoas que eu estou vendo, eu acho que são pessoas sérias fazendo um bom trabalho, mas eu sou obrigada aqui a fazer um papel de advogado do diabo, porque todas as questões elas têm dois lados, a gente não pode ignorar o outro lado e ficar... Por quê? Eu acho que é assim. Obrigado!

Coordenadora do CONFEMA: - Há algum conselheiro que queira se colocar? Então, vamos para a deliberação, depois eu vou fazer alguns esclarecimentos sobre a contextualização dessa deliberação, Cecília, que se chegou em um ponto por que tem sido essa, vamos dizer, esse recurso que tem vindo aí a gente vai explicar com mais clareza. Então, os Conselheiros que são favoráveis à aprovação do segundo projeto apresentado hoje de modernização da rede de trólebus em São Paulo, por favor, levantem a mão. Então, nós temos um, dois... São quatro votos favoráveis. Votos contrários ao projeto? A Cecília... Então, são quatro votos favoráveis e um voto contrário ao projeto. Alguma coisa que vocês querem esclarecer? Não.



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

Sr. Simão Neto - SPTRANS: - Só algumas considerações rápidas. Como a Sra. Cecília comentou, nós já estamos aqui na terceira vez nos apresentando aqui e tal. Mas, na realidade, nós, em função da magnitude do projeto e da necessidade de está fazendo isso em etapas é que nós propusemos para a Secretaria do Verde que a gente viria aqui e que vamos vir mais vezes, espero eu que a gente consiga, inclusive, aprovação nas demais. Com que propósito? De a gente começar um projeto, ou seja, tem um começo, meio e fim, então nós começamos o projeto do trólebus, nós não vamos ir aqui na casa apresentar um segundo projeto sem ter terminado o primeiro. Então o nosso propósito é começar e terminar, e nós fizemos por etapas, porque a rede de trólebus não diferente, não tem como fazer, nós temos que fazer por etapas senão para o sistema na cidade, e até pelos investimentos necessários. Como o próprio Secretário comentou, o Branco já fez menção, nós fizemos anteriormente, nós estamos não só preocupados em melhorar a qualidade do sistema de transporte, mas nós temos uma obrigação legal, nós temos uma lei aí que dá ênfase à necessidade discussão de utilização de energia elétrica. Na comentamos na segunda reunião, que aí a senhora comentou: *“-Nós não viemos aqui para pleitear, nós viemos aqui para apresentar o que nós estamos fazendo.”* A senhora estava presente aqui, e nessa segunda reunião nós mostramos todos os estudos, nós não estamos só trabalhando com o trólebus, nós estamos trabalhando com veículos hidrogênio. Se vocês acompanharam, tem um chamamento público na praça, eu comentei que ele ia sair e ele saiu, ele está aí na praça. Então, estamos trabalhando aí para ampliarmos esse leque de alternativas. Estamos testando o diesel da cana, estamos testando o biodiesel. E por que eu falo testando? Porque essas tecnologias no mundo ainda não estão consolidadas e nós... E fico muito contente até de dizer isso, nós estamos acompanhando o que de melhor está acontecendo no mundo, o Brasil está par e passo nessa questão. Só que como é que nós vamos está buscando, como a senhora citou aí, tecnologias diferenciadas, se elas não estão consolidadas? Aí nós estaríamos agindo de má fé, usando o dinheiro público, esse dinheiro numa coisa que a gente não tenha certeza. Agora, o trólebus é uma tecnologia que está aí a anos, é uma tecnologia consagrada e do nosso ponto de vista incontestável quanto à questão da poluição. Ou seja, de todas as tecnologias que a gente tem é a que não polui absolutamente nada. Então, quer dizer, nós não podemos deixar isso de lado, esse é um ponto importante. A outra questão que a senhora comentou de ônibus vazio circulando na cidade. Uma cidade como a nossa, com 15 mil ônibus, 1.300 linhas, a quantidade de quilômetros que nós percorremos por dia, a gente não consegue equacionar da noite para o dia todos esses problemas, e, infelizmente, nós até não trouxemos aqui, mas nós temos o nosso pessoal de planejamento que vem trabalhando na reorganização do sistema justamente com essa ótica, da gente está proporcionando oferta de lugares dentro dos ônibus com mais eficiência e se possível com a menor quilometragem possível, ou seja, com menos ônibus na rua e com uma oferta maior do que a que a gente tem hoje. Então, tem carros grandes? Tem, porque a gente tem muitas regiões da cidade que se a gente soltar um ônibus por minuto, que diferente do metrô a gente não consegue fazer isso, ainda não atende à demanda. Só que depois o que acontece? Tem uma concentração de



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

horário, que são os horários de pico. Nesse entre pico realmente a gente tem lá uma transição, que é nesse momento que a gente está trabalhando. Eu tenho que tirar o carro grande da rua e colocar o menor? Sim, tenho que fazer isso. De que forma? É isso que nós estamos estudando. E isso tem um título dentro da São Paulo Transporte, chama-se “Reorganização do Sistema”. E isso envolve questões contratuais, envolve outras questões. E o que mais nos prejudica? O perfil da cidade, porque para tudo que você tem que fazer você vai gerar um custo absurdo em desapropriação. Vocês observam: quantos ônibus nossos nós temos com porta dos 2 lados? A gente colocou porta em um ônibus que acaba eliminando lugar para ganhar em velocidade, que eu consigo usar a faixa da esquerda. Então, são coisas desse tipo que a gente vem buscando, soluções, mas não são rápidas de serem implantadas. A gente vem readequando alguns corredores da cidade, vocês estão acompanhando, justamente para aumentar essa velocidade e a gente com isso, se eu ganhar velocidade eu consigo reduzir frota e aumentar a oferta de lugares. Em alguns casos o Branco até fez menção em uma das apresentações dele a respeito disso aqui. Então, tem uma série de trabalhos aqui que não dá para a gente está demonstrando para vocês. *(intervenção fora do microfone)* É, na realidade, é o seguinte, essa questão da geração de energia, eu até comentei na reunião passada, para veículos elétricos hoje você tem condições, o híbrido é uma tecnologia que gera a sua própria energia sem depender de captação de energia. Nós temos aí, eu comentei com vocês também, um sistema que provavelmente a gente vai está testando o ano que vem, nós estamos aí na fase de conclusão do projeto, início de montagem de um veículo, onde ele também vai captar a energia sem contato *wireless*, como o Cassiano comentou aqui. Então, quer dizer, isso tudo são evoluções. Hoje nós temos uma evolução monstruosa nas baterias que nós utilizamos em nossos celulares que está sendo transferida para o uso veicular. Vocês devem estar ouvindo aí a Nissan veiculando o Lift, que é um veículo elétrico para pessoas utilizarem. A China estava evoluindo bastante na utilização de veículos a bateria para transporte urbano, não só automóveis, e nós estamos antenados nisso. Só que se país de primeiro mundo, países ricos que investem milhões, eu não sei se vocês já viram na televisão a Toyota anunciando, ela investe US\$ 1 milhão por hora em tecnologia veicular, e é a empresa que tem o veículo híbrido melhor do mundo de passeio. Mas se a gente pensar na realidade brasileira nós temos capacidade para isso? E nós mesmo assim estamos par e passo acompanhando o que está acontecendo no mundo. Então, me desculpem estender na resposta, mas é que eu entendo a sua posição, mas talvez seja uma falha nossa, da Secretaria de Transportes, não veicular mais intensamente os trabalhos que estão sendo feitos. Só que a velocidade para a implantação de isso não é rápida, porque também não depende só da Secretaria, nós não somos desenvolvedores de tecnologia, nós fomentamos o mercado para atender uma necessidade. E a gente depende da indústria de fabricação, depende de outros para esse investimento. A questão do trólebus em particular nós não podemos começar e parar no meio do caminho e essa etapa, como o Branco citou, ela vai demandar 3 anos, nós já fizemos o planejamento disso para fazer as coisas com o pé no chão e a gente ter a certeza que vai ter um começo, meio e fim. Obrigado!



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

Presidente do CONFEMA: - Eu quero fazer um reparo no seu discurso Simão. Vocês não são obrigados a apresentar somente projetos em relação a trólebus. Não, só um reparo, porque ficou a impressão que você, enquanto não reparar a rede de trólebus ,todos os dias, que você vai demorar bastante, porque ela ficou abandonada muito tempo, não é tarefa para hoje, você falou mesmo que são 3 ou 4 anos. Se nesse meio do caminho a Secretaria de Transportes quiser e nós tivermos algum recurso que possa ter algum investimento para transporte limpo, vocês podem trazer que a gente vai analisar. Você falou... Não é só... Não vamos esperar você reformar a rede de trólebus inteira, que vai levar 3 anos, se... *(intervenção fora do microfone)* Não, se você tiver algum outro projeto, com licitação pronta de transporte limpo e a gente tiver dinheiro das multas em relação à poluição do ar, o dinheiro é para esta linha de projetos e não pode ficar o dinheiro parado aqui.

Coordenadora do CONFEMA: - Então, eu queria agradecer aos colegas da Secretaria de Transportes, a exposição. Cecília, só para esclarecer, o que acontece? A gente tem várias fontes e várias possibilidades de destinação dos recursos do FEMA. Uma fonte, vamos dizer, que é a mais genérica, a mais conhecida, essa fonte mais geral do FEMA é a que a gente tem dedicado, por exemplo, ao lançamento dos editais. Hoje nós estamos com essa fonte esgotada, ela está completamente comprometida com o pagamento dos projetos aprovados. Então, nesse momento, não há possibilidade de nós apresentarmos um edital aqui, porque nós não temos o respaldo financeiro para isso. A Amélia acompanha até passo a passo na Secretaria de Finanças. Não é Amélia? A luta então é para fazer garantir que os nossos convênios assinados, estejam garantidos. Então, nós executamos todo o recurso que a gente tinha dessa fonte para os editais, o que ainda temos este ano, temos os projetos que muitas vezes prevêm 2 anos de duração. Então, por isso é que nós não temos apresentado editais aqui, porque nós temos responsabilidade em relação aos projetos aprovados. A fonte das multas, o que o Secretário tinha colocado é uma fonte que está disponível e nós temos a responsabilidade de dar destinação para suporte sustentável. Na conversa que nós tivemos com os técnicos da Secretaria de Transportes, aqui parece assim, isoladamente, é um dinheiro importante, R\$ 4 milhões, R\$ 5 milhões, mas dentro de uma política de transporte isso não é tanto dinheiro. Tanto que você pode ver que na licitação , para a qual estamos contribuindo parcialmente, há uma previsão de quarenta e poucos milhões. *(intervenção fora do microfone)* Só para modernização. *(intervenção fora do microfone)* . Mas o que a gente achou importante? Ter procedência no que a gente apresentar aqui, estar relacionado com a lei e ser viável. Não adianta eu imaginar, por exemplo, alguma coisa que tem como início a energia eólica para a transformação em energia elétrica se eu não tenho como aplicar isso na rede de transportes , se não podemos aplicar nisso. Então, a questão do trólebus foi uma das possibilidades que foi apresentada, pelo fato do edital estar pronto e estarem garantidas todas as outras premissas legais que a gente tem compromisso para estar seguindo aqui. E a questão deles estarem 3 vezes se apresentando aqui, uma delas



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

independente de liberação de projeto, foi para uma apresentação sobre a política de transportes, que eu planejei, porque eu acho que nós temos que ficar o mais possível familiarizados e com a apropriação crítica, inclusive, do que nos é apresentado aqui. Lembra que SPTRANS apresentou um projeto na primeira vez que aqui estiveram e nós convidamos para uma segunda vez para que não ficasse só na questão do projeto apresentado, mas para se entender uma política maior e as questões que essa política coloca, que podemos concordar ou não concordar. Então, só para explicar por que das apresentações, desde que você tomou posse. Temos outras linhas em que o FEMA tem recurso ainda, como o da questão dos TCAs para a desapropriação de áreas verdes, mas ainda não chegou nenhum projeto aqui, os setores técnicos estão preparando os projetos. Porque a idéia é que a gente esteja sempre com o dinheiro em utilização, disponibilizado a favor da cidade, mas há um tempo, às vezes, para elaboração de projeto, não tão ágil, como nós gostaríamos. Então, só para te explicar o que é isso, não é carta marcada, porque senão ficamos, numa posição desconfortável. No ano passado, tínhamos reunião toda a semana do Conselho para a deliberação dos projetos e dos editais. Hoje nós estamos nessa situação. Então, até o Rubens em uma próxima vez pode explicar um pouco os recursos utilizados para os novos Conselheiros, os recursos disponíveis para dar mais clareza disso que eu estou falando Rubens, por favor. Está bom? Então, agora nós vamos para a deliberação da ata da 62ª reunião plenária ordinária do CONFEMA que vocês receberam. Então, os Conselheiros que são favoráveis a aprovação da ata, por favor, levantem a mão. Então, está aprovada por unanimidade. Eu só queria relembrar de novo que, então, nós já temos a eleição do novo mandato dos Conselheiros, da representação do CADES aqui, Francisco é o titular e a Pérola é a suplente. E que está aberto no site da Secretaria o edital para a eleição dos representantes das ONGs no CADES municipal. São 10 representantes titulares e 10 suplentes em 10 regiões da cidade, porque há essa diferença entre o Conselho do CADES e do CONFEMA. No CONFEMA a sociedade civil representa a cidade toda, apesar da entidade poder ser vinculada a uma região. Já no CADES há uma vinculação regional, por macro-região, composta por três ou quatro subprefeituras. Há um representante e as eleições serão regionais. Está bom? Então, queria agradecer a todo mundo, muito obrigada. Até uma próxima reunião.

EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO

**Presidente do Conselho do Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável
– CONFEMA**

CONSELHEIROS PRESENTES:

AMÉLIA TAMIKO SEGUCHI TOLEDO



25ª Reunião Extraordinária do CONFEMA

FRANCISCO JOSÉ CALHEIROS RIBEIRO FERREIRA

GILMAR ALTAMIRANO

JOSÉ MAESTRO DE QUEIROS

MARIA CECÍLIA PELLEGRINI GÓES

HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO

Coordenadora Geral do CONFEMA

RUBENS BORGES

Secretário Executivo