



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

16 de agosto de 2011 – 9h

PAUTA

Informes:

Expediente:

- I. Posse dos novos Conselheiros (Titular e Suplente) - Representantes da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente: Sr. JOSÉ MAESTRO DE QUEIROZ e Sra. CRISTINA PEREIRA DE ARAÚJO;
- II. Posse dos novos Conselheiros (Titulares e Suplentes) - Representantes de Entidades Ambientais Não-Governamentais: Sra. MARIA CECÍLIA PELLEGRINI GOÉS, Sr. GILMAR ALTAMIRO, Sr. EDRIS QUEIROZ LOPES e Sr. LUIZ FERRUA FILHO;
- III. .Sugestão do dia.

Ordem do dia:

- I. Apresentação da SPTrans sobre os Estudos da Utilização de Combustíveis Alternativos ao Diesel de Petróleo – Sr. Simon (SPTrans)
- II. Deliberação sobre complementação de Valor Aditado da Contratação de Projeto de Infra-Estrutura e Pavimentação da Via Maria Trindade – Parque Anhanguera – (processo de nº 2010 – 0.134.429 – 0);
- III. Deliberação sobre complementação de Valor Aditado da Contratação de Projeto Básico Completo para o Viveiro de Mudas – Parque Anhanguera – (processo de nº 2010 – 0.130.891 – 0);
- IV. Apreciação e Deliberação sobre Alteração da Resolução nº 013/CONFEMA/2011, de 29 de abril de 2011;
- V. Apreciação e Deliberação sobre a Revogação da Resolução nº 002/CONFEMA/2002.

Anexos:

Parecer Técnico do Projeto nº 2010 - 0.134.429 - 0;

Parecer Técnico do Projeto nº 2010 - 0.130.891 - 0;

Minuta de Alteração da Resolução nº 013/CONFEMA/2011, de 29 de abril de 2011



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

SRA. HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO (DIRETORA DO DEPARTAMENTO DE PARTICIPAÇÃO E FOMENTO A POLÍTICAS PÚBLICAS – DPP): - Bom dia a todos e a todas! Nós estamos dando início a 62ª Reunião. Primeiro temos a previsão da posse dos novos conselheiros, então vamos procedendo à posse aos conselheiros e depois assinam o termo de posse. Então, representando a Secretaria do Verde do Meio Ambiente para um novo mandato, o José Maestro de Queiroz e a Cristina Pereira de Araújo, diretora da Escola de Jardinagem, e o José Maestro é do Grupo Técnico de Educação Ambiental – UMAPAZ. Obrigada! E também a posse dos novos conselheiros, representantes de entidades ambientais não governamentais, os titulares, os dois titulares e os dois suplentes que foram eleitos. Então os titulares são a Maria Cecília Pelegrini Góes, e o Gilmar Altamiro; e os suplentes são o Eudes Queiroz Lopes, que está aqui no nosso lado, obrigada Eudes, bem vindo; e o Luiz Ferrua Filho, que ainda não chegou. Então nós vamos dar início à ordem do dia. Nós vamos começar com uma apresentação da SPTRANS sobre os estudos da utilização de combustíveis alternativos ao diesel de petróleo. O Simão da SPTRANS é que vai fazer a apresentação. Essa apresentação foi motivada por uma solicitação dos próprios conselheiros, nós tivemos o primeiro projeto aprovado cuja a fonte foram as multas da inspeção veicular que necessariamente devem ser revertidas para o transporte sustentável. Então, houve uma indicação da linha de tróibus, como a linha de escolha para os projetos a serem apresentados aqui no FEMA e CONFEMA. E quando dessa apresentação, foi entendido que era muito importante que se tivesse um contexto mais geral dessa questão energética e da política, das buscas da Secretaria de Transporte, de outras fontes alternativas. Então é nesse sentido, não é para deliberação ou apresentação de projeto, é uma apresentação de esclarecimento, de orientação, de apresentação da política de transporte, no sentido da sustentabilidade.

SR. SIMÃO (Diretoria de serviço SPTRANS): - Bom dia a todos. Gostaria de antes de começar a apresentação, me apresentar. Eu sou o Simão, aqui está o Branco, que é o gerente da área de desenvolvimento e tecnologia, nós trabalhamos na diretoria de serviços das SPTRANS. E, na realidade, essa atividade é uma das atividades nossas, é a que eu vou apresentar aqui pra vocês, que está fomentando o mercado para o desenvolvimento de novas alternativas energéticas para aplicação no sistema de transporte. Mas antes mesmo da gente entrar no assunto propriamente dito, só para dar um panorama para vocês de uma maneira bem rápida de quais são as nossas atribuições dentro da cidade de São Paulo. Nossa principal atividade é planejar e fiscalizar o sistema de transporte, porque muitas vezes as pessoas perguntam: *“Pô, a SPTRANS é empresa fiscalizadora e tem uma área de engenharia pra desenvolver tecnologia”*. É que na realidade faz parte, inclusive isso tá contido na lei do sistema de transporte aqui da cidade, um outro tópico que é da responsabilidade do órgão



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

gestor, que é zelar pela boa qualidade do serviço, observado dentre outros elementos a atualização tecnológica e a acessibilidade. E aí, a gente pensou exatamente a atribuição da nossa área, uma delas que é o quê? Fomentar o desenvolvimento de novas tecnologias e a realização de estudo de possíveis alternativas ao diesel de petróleo. Então, só pra vocês entenderem que nós estamos inseridos nesse aspecto, agora nós temos outras diretorias, outros setores lá, voltados a parte de fiscalização, controle, nós felizmente não estamos nessa, porque a fiscalização e o controle da cidade não é fácil na área de transporte. Bom, alguns dados gerais da cidade: hoje nós transportamos aí em média seis milhões de usuários, que acabam gerando nove milhões e oitocentos mil registros, ou seja, aquela pessoa que acaba utilizando mais do que um ônibus durante o dia. Nós temos mil e trezentas linhas sobre nossa responsabilidade, são catorze mil, novecentos e trinta ônibus circulando no município, que acabam movimentando cento e noventa e duas mil viagens em dias úteis, temos dez corredores, vinte e oito terminais. Em dias úteis nós percorremos mais ou menos três milhões de quilômetros, muito pouco, né? O que totaliza no final de um mês, considerando aí sábado e domingo, setenta e cinco milhões de quilômetros. São alguns números que hoje estão sob a nossa responsabilidade. Bom, o que é que nós temos rogando na cidade hoje? Então, o perfil da nossa frota, a gente procurou ilustrar aqui pra facilitar o entendimento, é isso que está aí, então nós temos veículos de pequeno porte, que transportam até quarenta passageiros, até veículos de grande porte que chegam a transportar cento e noventa passageiros. Quer dizer, isso números que nós colocamos calculados, porque na prática em alguns casos chega a transportar muito mais. O trólebus ele estaria inserido, como a Helena tinha comentado, na categoria dos veículos padrão, ali com oitenta e três passageiros de capacidade. O que varia muito a capacidade de passageiro é a quantidade de portas do veículo, então esses números podem mudar, vocês podem ter ouvido outros números, mas nós temos uma série de veículos no sistema que tem portas de ambos os lados. Quando você insere porta no veículo você acaba indisponibilizando lugares, isso é uma necessidade até pelo próprio perfil da cidade. Bom, agora em números. Quantos carros de cada uma daquelas tecnologias nós temos presentes no sistema? Isso mais a título ilustrativo, vocês podem observar que a grande maioria são veículos, ônibus básicos, né, que são cinco mil, quase cinco mil e cem veículos, os ônibus de grande porte, duzentos e onze, são os biarticulados, eles tem pouco espaço na cidade pra essa finalidade. Idade média da nossa frota, 4,7 anos, então a frota relativamente nova, e até existe exigências contratuais pra isso, nenhum carro pode ter mais do que dez anos no sistema, e a idade média da frota de cada empresário não pode superior a cinco anos, então isso são regras contratuais. Bom, dentro da atividade que eu comentei, onde nós nos inserimos da lei de mudanças climáticas? Nós procuramos selecionar alguns dos tópicos da lei onde a São Paulo Transporte tem aí a sua responsabilidade. Então tem alguns deles aí que



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

seria a promoção do uso de energias renováveis, e substituição gradual dos combustíveis fósseis por outros de menor potencial de emissão de gás de efeito estufa, executada...efetuada a energia nuclear. Então nós, dentro do nosso trabalho anteriormente a lei, nós tínhamos já um foco que era buscar alternativas energéticas ao diesel de petróleo, com advindo da lei a gente começou focar bem dentro do que está estabelecido a lei, estabelecido na lei. Bom, aí tem outros aspectos, até pra eu não me estender nessa questão que acho que boa parte de vocês conhece a lei, hoje nós estamos atuando diretamente no Art. 50. Que seria o quê? A gente está substituindo combustível fóssil por não fóssil, numa cadência de 10% ao ano, sendo que até 2018 nós temos que substituir tudo, e aí é um grande desafio pra nós, porque o espaço de tempo é curto, por tudo o que nós pesquisamos no mercado, vocês vão ver as alternativas aí, e as dificuldades que nós encontramos para isso, seja do ponto de vista técnico, do ponto de vista financeiro, do ponto de vista de viabilidade de uma maneira geral, a gente vem tentando fazer da melhor forma possível, e é isso o que a gente quer compartilhar com vocês, exatamente como é que estão esses estudos, o que é que foi feito até o momento. Mas para isso, e até para entender a lei, nós colocamos aqui alguns números, então você tem que substituir 10% ao ano do combustível fóssil por não fóssil, o quanto eu tenho que substituir na realidade? Então, se eu considero que a minha frota roda em média 200km por dia, cada veículo, eu considerando vinte e cinco dias úteis pela frota que eu tenho, pelos dados de quilometragem, hoje nós temos um dado aqui, eu julgo que é bastante interessante até pros volumes de consumo do Brasil, principalmente de diesel, de trezentos e oitenta e seis milhões, quase trezentos e noventa milhões de litros/ano de combustível que a gente queima para fazer esses catorze mil e novecentos ônibus circularem pela cidade. Então a nossa meta é essa, reduzir 10% ao ano desse volume. Agora, isso significa somente substituição? Não. Se eu conseguir aumentar a performance do sistema, melhorando o seu desempenho, aumentando velocidade média, eu conseguindo reduzir o consumo sem substituir nada, eu também estou atendendo a lei, isso existem quesitos na própria lei que preveem. A gente está o quê? Implantando novos corredores. Por que a gente implanta novos corredores na cidade? Pra ganhar em velocidade. E existem já testes feitos por nós que comprovam que quando eu aumento a velocidade média do sistema eu reduzo o consumo de combustível. Outra questão: a gente está reavaliando a nossa frota, procurando aumentar a quantidade de oferta de lugares, pras pessoas serem transportadas, sem necessariamente aumentar a frota da cidade. Ao contrário, se a gente conseguir aumentar a velocidade, a gente conseguindo desenvolver outros mecanismos, do ponto de vista operacional, a gente consegue muitas vezes até reduzir frota. Hoje existe um plano de reorganização por parte da nossa área de planejamento operacional, onde eles vem conseguindo reduzir uma parte da frota, até substituindo veículos de menor porte, veículos de maior porte, oferecendo maior demanda e reduzindo frota, mas



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

isso nem sempre é possível até pelo perfil da cidade. Por que é que nós temos veículos pequenos? Porque pra rodar na periferia, ou em alguns trechos da cidade, principalmente em concordâncias de vias, em locais de mananciais que nós operamos onde o trecho é totalmente de terra, não está pavimentado, se eu colocar um ônibus de médio ou grande porte, ele não faz uma viagem completa, ele fica no meio do caminho. Então, sempre tem uma série de fatores que envolvem essas questões. O que é que nós procuramos fazer? Até dentro dos estudos das alternativas energéticas, sufocar esses aspectos operacionais, e isso a gente vai procurar demonstrar pra vocês. Bom, nesse fomento, nesses estudos que nós fizemos, nas alternativas energéticas ao diesel de petróleo, o leque que nós entendemos que caberia uma avaliação mais detalhada e um estudo, que estaria aí sendo possível de implantação a médio e longo prazo, em alguns casos aí a gente já tem alguns sistemas e até algumas tecnologias implantadas em pequena quantidade, então já diria a curto prazo, mas estão aqui elencados. Então, hoje o que é que nós temos? A possibilidade de utilização de biodiesel, etano. Quando nós falamos em energia elétrica, a gente desmembrou em três segmentos, o trólebus que já está aí no sistema, veículos híbridos e o monotrilho que é um fato novo pra cidade, nós temos aí algumas linhas em vias de implantação, principalmente por parte do metrô e por parte da SPTRANS nós estamos também no mesmo caminho. Diesel proveniente de cana-de-açúcar, que é um fato totalmente novo, sistema Dual Flex, que seriam veículos diesel utilizando diesel etanol, tendendo, a indústria de fabricação está tendendo a buscar motores pra veículos pesados que não existem no mercado, é um desenvolvimento, até um desafio muito grande por parte da indústria, mas buscando o quê? O mesmo que nós temos veículos de passeio hoje, nós não temos carro que é Flex: etanol, gasolina. Então existe uma tendência da indústria apresentar tecnologias aí nessa condição. E o veículo a hidrogênio, nós entendemos que é algo pro futuro, mas que em alguns países está presente, aqui no Brasil, a AMTU está com veículo em teste com uma parceria com o Banco Mundial, e nós pretendemos trazer também aqui pra cidade de São Paulo que nós não podemos ficar fora do que está acontecendo no cenário geral, apesar de nós não acreditarmos que essa é uma tecnologia que a gente consiga implantar em grande escala num espaço de tempo tão curto. Eu vou procurar agora, em cada uma dessas tecnologias, passar um panorama geral pra vocês, a gente pinçou só alguns pontos que a gente acabou analisando pra cada uma delas. Então aqui é um cenário geral, vocês vão ver que tem pontos positivos e negativos em cada uma delas, mas pra compartilhar com vocês do nosso estudo. Então no caso do biodiesel, ele tem o maior custo em relação ao diesel convencional, quem tiver a curiosidade entra no site da ANP, vocês podem acompanhar o biodiesel hoje é comprado pela Petrobrás por leilão, e o custo desse litro varia, chegou a custar R\$ 3,50 o litro, R\$ 3,70, e hoje o que é que nós estamos fazendo? Nós estamos trabalhando com mistura. Por quê? Porque a indústria de fabricação ainda não aprovou a



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

utilização de 100% de biodiesel em motores pra veículos do porte de um ônibus, de um caminhão. Existem estudos que mostram que a utilização de biodiesel 100%, aumenta a emissão de NOX e aumenta o consumo, além de comprometer a durabilidade de motores, alguns componentes de motores provavelmente terão que ser substituídos, então carece de desenvolvimento. Então, só para vocês entenderem, hoje nós temos toda a frota da cidade usando 5% de biodiesel misturado ao diesel, e nós temos, aqui vocês podem observar na última linha, mil e duzentos ônibus utilizando 20% de biodiesel, já com foco em atender a lei. Por que é que nós estabelecemos 20%? Em função de disponibilidade de combustível, quando nós fizemos o estudo não existia biodiesel suficiente para a gente utilizar na frota inteira da cidade de São Paulo, e uma exigência da montadora que foi o limite de 20% que até 20% já havia estudo feito, nós já havíamos feito testes com a montadora aqui na cidade de São Paulo, foram feitos testes no Rio de Janeiro, ensaios em laboratório que deram essa condição de utilização dos 20%. Com isso ainda nós temos um pequeno aumento de aproximadamente 3 a 4% no consumo, já utilizando 20%, e um pequeno aumento da emissão de NOX, mas nos demais gases a gente acaba tendo ganhos. Então, esse é um ponto que a gente limitou em 20%, colocou uma frota que a gente encara como sendo uma frota piloto para avaliação. Qual o comportamento? Qual a confiabilidade da utilização desse combustível? Até para a decisão futura de expandir para mais veículos da frota. E além de tudo tem a questão financeira, que há um aumento de custo, então isso nós temos que fazer uma previsão orçamentária para poder suprir, porque quando eu tiro veículos diesel e coloco... utilizando B5, e coloco veículos utilizando B20, eu aumento o custo do sistema. E como é que eu fecho essa conta, aumentando a tarifa? Não. Não podemos fazer isso. Tem uma equação financeira que precisa ser resolvida. Para essa condição a ANP não autorizaria a utilização sem uma prévia consulta. Por quê? Porque hoje no Brasil existe uma especificação pra B100, então se eu quiser utilizar qualquer outra mistura de biodiesel ao diesel que não seja 100%, eu tenho que ter autorização da ANP. Então existe todo um processo, uma formalização que tem que ser feita junto a Agência Nacional de Petróleo, para que eu possa usar o B20, B30, B50, qualquer mistura com exceção a B5, nós temos que ter autorização da ANP. Não sei se vocês já tiveram oportunidade de ver, mas os nossos ônibus nós procuramos identificar com um adesivo Ecofrota, e nele a gente especifica qual o combustível que está sendo utilizado naquele veículo, e como são mistura a gente define o percentual. Se vocês pegarem os veículos que estão com B20, vocês vão ver que tem um número ANP autorizando essa questão. Foi mais um preciosismo nosso, não que haja uma exigência, ele está identificando isso no veículo, nós temos que ter autorização propriamente dita. Bom, veículos a etanol, uma das nossas preocupações, nós só temos um fornecedor pra essa tecnologia, então fica restrito, o mercado acaba ficando na mão de um único fornecedor pra essa tecnologia. Ele tem um consumo



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

consideráveis comparado com o veículo diesel, chega a consumir 60% a mais do que um veículo diesel. O etanol nesse caso é um etanol aditivado, ele não é 100% etanol, tem uma mistura de 5% de aditivo, esse aditivo é importado, fazendo com que o preço do litro do etanol, ele acabe subindo um pouco. Nós temos aqui uma grande dificuldade, vocês sentem isso na pele, todos nós sentimos, que é o quê? A garantia de preço e fornecimento de etanol. Quando o mercado lá fora tiver favorável pro açúcar, o que é que vai acontecer com o etanol aqui? Então essa é uma preocupação muito grande da São Paulo Transportes, da secretaria, por quê? Porque nós não podemos ficar vulneráveis no mercado. Nós cidadãos comuns, a gente vai, anda de transporte urbano, metrô e tal, e as pessoas que na sua grande maioria não tem automóvel, depende de transporte urbano, no dia que não tiver etanol, para frota. Então esse... Essa é uma preocupação que a gente passa constantemente de que nós temos que ter, caso a gente tenha uma frota em grande escala, nós temos que ter garantia de preço e fornecimento, isso é mais ou menos que nem energia pro hospital, não pode faltar nunca, faltou para. Bom, a tecnologia para veículos pesados necessita de uma avaliação em médio prazo quanto à confiabilidade, durabilidade, desempenho, apuração de custos operacionais. Por quê? Na Suécia nós temos lá seiscentos carros, até a frota aumentando um pouco mais, utilizando essa tecnologia, é esse veículo que opera lá há alguns anos. Existe uma política de governo... Nas condições climáticas, nas condições de operação da Suécia. Mas essa tecnologia nas nossas condições, com o nosso clima, porque lá o clima é frio, mas aqui o clima é totalmente diferente. Então existe uma preocupação nossa de ter um acompanhamento do veículo nas condições reais de operação, que é a melhor forma da gente avaliar todos esses aspectos que eu acabei de citar. Hoje o que é que nós temos? Cinquenta veículos já em operação e mais dez em produção. Então, eu acredito que acho que mais quinze dias, está chegando os outros dez aí, a gente vai ter sessenta carros operando. Nós já estamos acompanhando cinquenta, o desempenho dos veículos está indo muito bem, com exceção a consumo o restante a gente tem tido aí o desempenho até além daquilo que a gente imaginava. Que isso na realidade pra quem não conhece, é o motor diesel, por isso que tem que usar um aditivo, ele não é um motor de Ciclo Otto, motor como os nossos carros de passeio pra queimar etanol. Então, pra que ele possa fazer com que o motor entre em explosão e comece a funcionar, ele precisa desse aditivo, que ele é um detonante. Então é um motor diesel que trabalha com taxas de compressão elevadíssimas, então ele trabalha com temperaturas muito mais altas do que um motor convencional diesel. Então por isso da nossa preocupação num clima como o nosso, veículos trabalham em altas temperaturas na condição “anda, para, anda, para” que é o nosso trânsito, como é que ele se comporta? Será que esse motor vai ter a durabilidade de esperar? Se ele não tiver nós temos um custo adicional, nós temos disponibilidade de veículo em maior tempo, então isso tudo precisa ser avaliado. Bom, a novidade, nós testamos o ano passado aí,



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

é o diesel da cana-de-açúcar. Para quem não conhece, na realidade esse foi um projeto desenvolvido pelos americanos, estão sediados aqui no Brasil por quê? Porque há um interesse muito grande deles na cana, eles poderiam produzir esse combustível de outra fonte, mas a cana é que possibilita a melhor produção. O processo é idêntico a produção de etanol, a única diferença é que eles conseguiram, com a capacidade aí com o conhecimento deles, modificar geneticamente uma bactéria, e essa bactéria se alimenta dos açúcares e excreta o diesel de cana. E eles já conseguiram modificar ela agora geneticamente novamente, e está produzindo querosene de avião e gasolina, é uma coisa fantástica, temos que tirar o chapéu. E com uma grande vantagem nesse caso, se você pegar a especificação desse diesel de cana e comparar com a especificação do diesel que nós utilizamos hoje, eles tem 93 a 95% de similaridade, com a grande vantagem, não tem enxofre que é o material ruim, vai, vamos dizer assim, da composição do diesel, que é a nossa briga já de algum tempo, está reduzindo o teor de enxofre, o percentual de enxofre no diesel. E agora nós temos um combustível renovável com a mesma especificação do diesel. Onde é que nós temos o maior problema hoje? É o quê? Não tem escala de produção, então o custo desse combustível hoje ele é alto, muito alto pra nossa realidade. Nós chegamos a fazer testes o ano passado inteiro, a Secretaria do Verde acompanha os processos junto com a gente, em três veículos com uma mistura de 10% pra ir gradativamente substituindo o diesel, é possível substituir 100%, já existem estudos em bancada, que foram feitos em parceria com uma das montadoras do sistema que comprova a possibilidade de utilização de 100% desse combustível. Então, a partir do momento que o fabricante conseguir equacionar a questão da produção, nós temos certeza que esse custo cai, existe aí até uma meta, um trabalho que a gente está fazendo junto ao fabricante para que a gente a médio prazo consiga ter preços competitivos com o diesel, vai depender muito da escala e da capacidade produtiva onde eles já estão tentando melhorar essa condição. Nós estamos na seguinte fase, existe um projeto de colocar... de inserirmos 10% de mistura em mais ou menos cento e trinta veículos, só não colocamos em mais por causa da questão financeira, nós não temos recurso financeiro hoje para estar com mais veículos com essa tecnologia. Mas, existem empresas interessadas no sistema em colocar aí muito mais veículos com essa tecnologia. Então, esse é um panorama geral para que vocês tenham conhecimento, o Rio de Janeiro ficou interessadíssimo nisso, lançou um programa oficial a semana passada num congresso que teve no Rio a respeito de combustíveis alternativos, para uma parceria com essa empresa também e eles estão testando 30% da mistura no Rio. Então nós estamos alternando com o Rio, nós testamos dez, no Rio não tinha conhecimento, esperou o nosso resultado, agora já está com um programa de utilização no Rio, mas pra teste 30%. E nós estamos tentando viabilizar testes com 50% também, que é a nossa próxima etapa, alternando com o Rio, os testes lá no Rio, 30, aqui em São Paulo nós estamos tentando viabilizar a



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

utilização com 50%. Isso ainda não foi fechado justamente por causa da falta do combustível. Bom, o trólebus já é uma tecnologia consagrada, todos vocês conhecem, nós estivemos a pouco tempo aqui discutindo esse assunto, nós apresentamos um projeto aqui para nós tentarmos resgatar o trólebus na cidade porque se vocês analisarem, na realidade, não na cidade, mas no país, o trólebus ele foi praticamente abandonado, não há uma política de governo a nível federal, qualquer coisa que incentive a utilização. São Paulo foi a única cidade, vamos dizer até capital, que acabou mantendo o trólebus. E nós entendemos que de todas as tecnologias, hoje 100% trólebus em questão ambiental, não tem o que discutir. Por que é que hoje nós estamos pensando? Justamente porque não temos um mercado, não tem demanda, então temos dificuldade para aquisição de peças, temos dificuldades para manter a estrutura que alimenta o sistema trólebus, até por um abandono, vou ser bem sincero aqui, da Eletropaulo que era nossa parceira nisso, houve até ação judicial aí no passado, nós estamos assumindo como nós apresentamos para vocês aí, a rede aérea de volta com proposta de fazermos um upgrade no sistema visando o quê? Alavancar a utilização até, ampliação do sistema elétrico na cidade de São Paulo, mas com custos competitivos com as demais tecnologias. Por quê? Porque hoje na condição que ele está, ele acaba ficando caro demais. Um dos nossos passos, nós já modificamos essas especificações técnicas dos veículos, existem veículos com tecnologia nova, se comparada com a maioria dos trólebus que vocês veem rodando na cidade. Isso possibilitou o quê? A gente está utilizando peças de mercado, por exemplo, motor elétrico de tração desses trólebus hoje, novo, que entra, é um motor elétrico que utiliza na indústria, então você consegue peças de reposição, e o próprio motor a um custo muito, mas muito mais baixo do que os trólebus antigos, e sem a necessidade de encomenda, porque quando você tem que encomendar, muitas vezes triplica o preço do produto, até o valor chega a preços exorbitantes. Então nós mudamos, hoje as especificações técnicas para veículos trólebus são trólebus com corrente alternada, que, aliás, nós acabamos fazendo o quê? Na realidade só nos adequando a tecnologia de ponta que existe para esse tipo de veículo no mundo, e a gente vem acompanhando, a tendência da utilização de veículos elétricos no mundo vem crescendo significativamente. E a aplicação dele, a aplicação dele na realidade a gente entende que tem que estar mais voltado a corredores do que compartilhando com os automóveis, isso também reduz custos. Então são planos futuros. Mas aí, as dificuldades que nós temos: custo da implantação da infraestrutura, rede aérea ainda é uma situação cara pelos motivos que eu já expus, o maior custo operacional hoje, situação atual, já comentei, a partir de dezembro nós estamos assumindo a rede aérea, já estamos aí num processo licitatório para contratar uma empresa, para substituir a Eletropaulo na manutenção, na operação da rede aérea e na modernização, que isso vai possibilitar a redução de custo, aumento de confiabilidade. Incorporação de custos e operação e manutenção da infraestrutura



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

elétrica vai ter que ser inserida nas nossas planilhas de remuneração, que não faziam parte. Então, a São Paulo Transporte, até dezembro ela paga somente conta de energia elétrica, a partir de dezembro, nós temos que inserir nas nossas planilhas de remuneração, o custo da manutenção e operação da rede. Então esse valor vai saltar significativamente, então o nosso desafio é reduzir esses custos. Inclusive, o Eduardo já nos ajudou aí em políticas junto ao governo federal, que quanto mais nós precisamos da energia elétrica, que são nos horários de pico, a energia é sobretaxada, nós pagamos um preço absurdo. Quer dizer, não existe política do governo federal, a NIEL(?), para beneficiar... para a gente poder utilizar a energia elétrica no sistema de transporte. Então, isso é um trabalho que nós aqui do município, a prefeitura vem assistindo junto ao governo federal, e nós provavelmente teremos outros parceiros, o Rio de Janeiro está acenando com a possibilidade também de veículos aí, principalmente por causa da Copa, a Olimpíada aí. O BNDES, agora jogou a nosso favor, não sei se vocês têm acompanhado, mas saiu recentemente uma linha de crédito do BNDES especial para utilização de veículos elétricos e veículos híbridos. Então, se comparado com as linhas de financiamento para veículos de combustível fóssil, nossa, até eu gostaria de operar. São doze anos para pagar, dois anos de carência, taxa de juros baixíssimas, para incentivar o mercado na utilização de veículos elétricos e híbridos no sistema de transporte. Então, isso já é um primeiro cenário favorável aí a utilização de veículos com essa tecnologia. Contratualmente nós temos a obrigação de renovar cento e quarenta desses trólebus antigos que estão rodando na cidade, nós temos cento e noventa hoje, doze já foram renovados, não houve renovação de mais porque nós temos tendo alguns problemas tanto com o nosso operador no sistema, quanto com a indústria de fabricação. Que quem fabricou os doze primeiros veículos é uma empresa do sul, ela teve problemas de ordem financeira, estava quase em processo de falência, aí houve a necessidade de interromper a produção. Aí, desenvolvemos em conjunto com o operador um novo fabricante, nós temos um ônibus padrão que foi feito por esse novo fabricante com avaliação da SPTRANS, ele está em fase final de conclusão, acredito que mais quinze, vinte dias nós vamos avaliar o veículo. Se ele atender a todos os requisitos estabelecidos nas especificações, aí há possibilidade de uma produção em série dessa frota. Temos um segundo, que aí é um veículo que também atende as especificações, mas que a gente já está com uma projeção futura, que é nesse segundo veículo colocar um banco de baterias para dar autonomia pro trólebus operar sem a necessidade da rede aérea, em distancias não muito longas, porque a bateria não tem recurso, mas isso auxiliaria bastante, principalmente numa falha, numa necessidade de paralização para fluir o trânsito, então, você desloca o veículo, ele não fica parado, estagnado, até que se restabeleçam as condições operacionais. Bom, veículos híbridos nós temos catorze na cidade, uma tecnologia nacional, esses veículos eles necessitam ainda de desenvolvimento, produto nacional. Nós entendemos



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

que a cidade vai passar pela utilização dos veículos híbridos antes de chegar no hidrogênio, porque boa parte da estrutura de construção de um veículo hidrogênio passa pela tecnologia aplicada nos veículos híbridos. Nós estamos insistindo, aí desde que nós inserimos nesses veículos híbridos no sistema, com o mercado para que a gente consiga trazer tecnologia híbrida de fora, a gente nunca conseguia. Por quê? A indústria de fabricação entendia que é um veículo caro para a realidade brasileira, não via possibilidade de mercado, portanto, não ia investir dinheiro em tecnologia que sabia que não ia comercializar num espaço de tempo tão curto. Numa parceria com a Fundação Clinton, a gente persistiu com esse desenvolvimento, e a Fundação Clinton conseguiu aí alguns parceiros para a gente fazer um convênio de cooperação técnica e testar as diversas tecnologias híbridas que tem no mundo, comparando com aquilo que nós temos aqui, para que a gente tenha uma avaliação mais precisa. E o nosso parceiro aqui, o fabricante brasileiro, já andou alterando, evoluindo um pouco na tecnologia. Qual é a intenção? Ainda esse mês nós testarmos uma das tecnologias que é o veículo da Volvo, já foi anunciado aqui na cidade, ele foi apresentado aqui em São Paulo e no Rio de Janeiro. Por quê? Porque essa parceria envolve a cidade de Curitiba que tem interesse, nós aqui de São Paulo, Rio de Janeiro e Bogotá na Colômbia. Então, até pra viabilizar, o banco interamericano de desenvolvimento, está colocando um dinheiro a fundo perdido para o desenvolvimento desse teste porque eles também têm muito interesse em ter estudos desse tipo para divulgar em países em desenvolvimento, em países de terceiro mundo, para adoção de tecnologias mais limpas. Então nós temos um parceiro aí que está financiando esse teste. A proposta é a gente verificar o desempenho desses veículos, consume, emissões de poluentes, apesar dos fabricantes já terem nos passado os ensaios de laboratório, mas a condição real de operação para fazer uma análise comparativa, e daí nós tomarmos as decisões da utilização futura ou não dessa tecnologia na cidade. Bom, monotrilho como eu comentei, o metrô hoje já vem construindo linhas de monotrilho, é uma atração elétrica com a concepção diferenciada, tem algumas ilustrações aí do que existe de monotrilho sendo utilizado aí afora; a São Paulo Transportes está numa fase de estudos de projeto funcional para a utilização na região sul da cidade; o nosso Expresso Tiradentes originalmente era todinho, até cidade Tiradentes, do Parque D. Pedro até cidade Tiradentes, era todinho veículo sobre pneus, aí em função de um acordo entre prefeitura e o próprio governo do estado, os trechos 4 e 5 do Expresso Tiradentes, estão sendo já construídos pelo metrô e vão ser monotrilho, até pela condição do viário, da demanda que existe na extremidade da zona leste. Uma das grandes vantagens da utilização desse sistema é que a gente vai poder, em função dele não compartilhar com o trânsito, ter velocidades altíssimas, aí se comparado com veículo sobre pneus, é ter ganho na produtividade, ou seja, a gente consegue com a quantidade pequena do veículo, transportar uma quantidade de pessoas muito maior do que a gente transportaria por ônibus, com isso a



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

gente consegue até reduzir frota se for o caso, dependendo da região, no sistema, com isso a gente está deixando de queimar combustível. Bom, o hidrogênio, como eu comentei com vocês, o que é que nós estamos fazendo? Acompanhando os testes na EMTU, apesar do teste não ser nosso, mas a gente tem parceria lá e acompanha, mas até uma decisão do nosso secretário, e entendimento, é que a gente precisaria fazer um acompanhamento mais detalhado dessa tecnologia, pensando em projetos futuros, e para isso a intensão de aquisição de uma frota piloto, uma quantidade pequena de veículos para que a gente possa fazer esses testes. Então, em que estágios que nós nos encontramos? Nós concluímos recentemente a elaboração de uma especificação técnica desse veículo, que nós não tínhamos conhecimento algum, conversamos com o fabricante, canadenses aí, empresas de nível internacional, conversamos com outros agentes envolvidos no processo, porque não é só a tecnologia do veículo, existe toda uma infraestrutura de abastecimento para a utilização do hidrogênio, ela é mais ou menos parecido com a utilização do gás natural, você é obrigado a armazenar o hidrogênio em cilindros, a altas pressões para que você tenha autonomia necessária para poder trabalhar. E qual é a nossa intensão? Nossa intensão é publicar, eu acho que nos próximos dias aí, eu não sei ainda, que tem uma análise jurídica a ser feita em todo o nosso trabalho, mas um aviso de chamamento público para a aquisição de uma frota piloto, ou seja, nós vamos soltar no mercado nacional um chamamento público pra ver. Existem empresas interessadas, as montadoras atuais, tem tecnologia lá fora, elas têm interesse em participar desse projeto com a gente, então a nossa intenção é colocar isso no chamamento público para verificar o comportamento do mercado em relação a essa tecnologia. Bom, eu comentei anteriormente, mais a título de esclarecimento, mas, uma das nossas decisões que lá dentro da São Paulo Transportes há uma crítica muito grande, que a gente faz uma série de atividades, uma série de trabalhos e não divulga o que faz. Então isso aqui nós decidimos colocar em toda a frota da cidade de São Paulo, essa logomarca, esse adesivo denominado Ecofrota, para que a gente possa divulgar para a população o que está sendo feito nessa questão, em atendimento a lei, em relação aos combustíveis não fósseis que estão sendo utilizados, ou as tecnologias na cidade. Então, nós desenvolvemos essa logomarca, estamos colocando em todos os veículos que possuem tecnologia, que sejam tecnologias limpas, mesmo nesse caso, até colocamos esse propositalmente, já recebemos críticas a respeito de mistura. Porque as pessoas, algumas, alguns usuários viram e disseram o seguinte: *“Isso é uma verdadeira enganação, é uma mentira, porque o veículo não é menos poluente coisa nenhuma, porque ele continua usando o diesel”*. Nosso enfoque está mostrando o que a gente está fazendo, ele é menos poluente sim, se comparado com diesel, nossa comparação sempre é o veículo diesel convencional, mas então a título de esclarecimento para vocês, toda a frota que tiver entrando com combustível novo, nós vamos colocar esse adesivo. E aí, alguém pode



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

perguntar: “*Por que os trólebus não têm?*”. Na realidade a gente está desenvolvendo uma identidade visual para colocar nos trólebus também, não colocando, são trólebus que vão ser substituídos, então nós estávamos até indecisos: Vamos colocar nesses trólebus agora? Não vamos colocar? Mas a gente decidiu fazer um estudo para fixação dos adesivos sem comprometer o restante da comunicação visual do veículo. E até nós temos um problema, cada vez que a gente insere algo novo desse tipo no veículo, nós temos que estar compatível com a lei de cidade limpa, porque senão dá conotação de propaganda e aí a gente tem problemas, então só a título de esclarecimento. E vocês viram lá na copa da árvore, está lá identificado qual é a tecnologia alternativa. Bom, como é que a gente faz então? Depois de todas essas avaliações, como é que a gente parte para a tomada de decisão? Então, nós desenvolvemos uma metodologia lá na secretaria, na SPTRANS, procurando analisar todos os aspectos envolvidos para a tomada de decisão da utilização da tecnologia. E, nós chegamos a conclusão que três aspectos são fundamentais, e agora estamos discutindo um quarto que é a questão da saúde pública que a gente está apanhando um pouquinho para chegar nos números. Então esse quarto vocês não vão ver nessa matriz de decisão que a gente montou, mas a gente está tentando aí fechar uma equação que fique de forma clara, transparente, que nos possibilite tomada de decisão, seria mais um aspecto que é o da saúde pública. Então, quais os aspectos que a gente considera para avaliar as tecnologias? O ambiental. Aqui nós listamos alguns dos pontos que a gente utiliza para avaliação, e eu vou mostrar depois uma das planilhas que a gente utiliza, que a gente acaba atribuindo pontos a esses quesitos para poder chegar numa matriz de decisão. Então no aspecto ambiental hoje a gente leva em consideração se o combustível é de fonte renovável ou não, o nível de ruído daquela tecnologia que está sendo utilizada, e os níveis de emissões que nós criamos uma equação, não vou entrar no mérito aqui, onde a gente extrai dessa equação, o potencial poluidor daquele veículo ou daquela frota, então eu consigo comparar tecnologias diferentes em função do potencial poluidor. Só a título de esclarecimento, nessa equação nós atribuímos pesos a cada um desses elementos, e para a cidade de São Paulo dentro da realidade, quais são os vilões da cidade? Nós entendemos que a é a NOX e o material particulado, então nós atribuímos mais peso. Se o veículo emitir mais NOX ele perde mais pontos, se ele emitir mais material particulado ele perde mais pontos na hora da avaliação, então a gente compara as tecnologias. Não sei se vocês lembram que eu comentei que o biodiesel aumenta o nível de NOX, então se eu comparar o biodiesel com outras tecnologias ele acaba perdendo ponto nesse quesito, e assim sucessivamente. Então, só para vocês terem um panorama geral de quais os critérios que a gente adota para poder avaliar no ponto de vista ambiental. Bom, do ponto de vista financeiro, os investimentos na compra de veículo por quê? Porque a São Paulo Transporte, ela arrecada o dinheiro do sistema quando o passageiro paga a tarifa, e depois repassa para o



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

operador de acordo com a sua condição operacional, com as características da frota. Agora, como é que é feita a composição de custos? Existem os custos fixos e variáveis. Dentro desses custos tem um componente que é o preço do veículo, de tudo o que o empresário investe em tecnologia veicular, ele recebe de volta ao longo do período de contrato, 80% do investimento realizado, então a gente devolve para ele 80% que ele investiu, residual de 20%, ele vende o veículo no mercado e recupera. Quando há uma tecnologia diferente daquilo que o mercado pratica, muitas vezes não consegue vender, então ele pode ter o problema de não conseguir receber o residual de 20%. Então, o mercado não pratica a aquisição desses veículos, ele acaba ficando com o prejuízo. Mas de qualquer maneira o investimento é um dos itens, infraestrutura envolvida, no caso de trólebo de rede área, no caso do gás natural, estação de compressão, ou seja, tudo aquilo que envolve acaba sendo remunerado, então nós temos que considerar nesse aspecto. Investimento e infraestrutura de abastecimento, tempo de depreciação desse componente, ou dessa infraestrutura, ou desse veículo, tudo isso é considerado nas questões financeiras. Existem outros itens, a gente listou aqui os principais: do ponto de vista técnico operacional, esse é um item importante porque muitas vezes a tecnologia ela acaba sendo inviabilizada na utilização por uma questão operacional, apesar da gente ter atribuído o peso menor a esse quesito, mas ele é determinante em alguns casos. O caso do trólebus, ele é confinado debaixo de uma rede, então você tem um problema, e assim sucessivamente. Mas aqui só os principais: capacidade de transporte. Por quê? Porque tem algumas tecnologias que eu sou obrigado a agregar uma série de componentes no carro que acaba ocupando espaço do passageiro. Então, o carro é do mesmo tamanho que um convencional diesel, mas ele transporta menos, isso representa aumento de custo no sistema, porque eu tenho que pôr mais veículos para transportar a mesma coisa que eu transportava antes, então isso é extremamente importante, porque ele acaba refletindo num outro aspecto que é o financeiro, ele acaba refletindo na ocupação de espaço na cidade, porque eu tenho que colocar mais frota na rua, conseqüentemente eu vou gerar mais congestionamento. Então tem outros aspectos aí, é um fato importantíssimo: a confiabilidade, a suavidade na aceleração porque a gente tem tecnologias que acabam trazendo desconforto para o passageiro, isso a gente leva em consideração, parece um item banal, mas a gente considera ele; disponibilidade no mercado dessa tecnologia. Citei o exemplo do hidrogênio, o hidrogênio hoje não é um veículo que você, a hora que você quiser comprar você compra, ele não está disponível no mercado. Disponibilidade do combustível, exemplo do diesel da cana que eu comentei; facilidade de fornecimento, distribuição desse combustível. No caso de gás natural, você tem um gasoduto, ele vem lá de Santos, do Rio de Janeiro, ele tem que chegar até a porta de uma garagem, ou você tem que levar o ônibus até um ponto de abastecimento, isso reflete em questões financeiras, em questões operacionais, de disponibilidade. Complexidade na



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

implantação da infraestrutura de abastecimento; flexibilidade operacional, caso do trólebus que eu citei, ele não tem flexibilidade, ele está atrelado a uma rede aérea, e hoje a gente vem buscando essa flexibilidade, nós estamos fazendo alguns estudos, quando eu comentei do banco de baterias, a utilização de ultracapacitores, até adiantando para vocês, nós estamos aqui fazendo uma parceria com algumas empresas, inclusive uma fornecedora de energia que não Eletropaulo, para testar um veículo com ultracapacitores, então é um trólebus que tem dispositivos que conseguem captar energia e armazenar. Qual é a nossa intenção futura para reduzir o custo do trólego? Ao invés de você ter a rede aérea contínua, você ter pontos onde ele vai... Alimenta, e têm condições de percorrer dois, três quilômetros, ele alimenta de novo. Onde seriam esses pontos? Na parada. Ele já não é obrigado parar para transportar o passageiro? Com isso eu não tenho rede aérea entre uma parada e outra, então reduziria drasticamente o custo da infraestrutura do trólebus. Esse é um projeto que a gente pretende colocar um veículo em teste a partir do ano que vem, nós temos... já firmamos o convênio de cooperação técnica com os parceiros, estamos agora na fase de projeto, vamos pegar um dos nossos trólebus antigos aí, que já foram até retirados do sistema, a empresa tem recursos financeiros para adaptar esse veículo para um teste sem passageiros, para a gente ver essa tecnologia de fato ela atende as necessidades. Então, provavelmente o ano que vem vocês vão acompanhar junto com a gente esse desenvolvimento. Bom, aqui não vou entrar no detalhe, mas o que é que nós fazemos? Nós pontuamos cada um daqueles aspectos, existe um critério para a pontuação que está aí, que a pontuação obtida é dividida pela pontuação máxima, vezes um peso que nós atribuímos. Então, na questão ambiental hoje, e o peso nós adotamos aquele que nós entendemos que é o mais adequado, então ele pode ser alterado. Para a questão ambiental hoje, nós atribuímos um peso de 50%, questão financeira 30, e as questões técnicas operacionais 20%. Isso aqui é uma matriz, para vocês entenderem como é que nós fazemos. Nós colocamos as tecnologias, nossa base é sempre o diesel, então ele sempre está com uma pontuação muito ruim perto das outras tecnologias, a não ser que tenha alguma coisa que consiga ser pior do que o diesel, e aí a gente avalia, pontua. Essa pontuação vai de 0 a 5 pontos, 5 pontos é a melhor das tecnologias, é aquela que seria o suprassumo, e a gente faz as comparações para depois uma classificação, da melhor para a pior tecnologia. Isso, aí tem os outros dois aspectos, nós colocamos num só porque se eu colocasse a planilha inteira aqui, vocês não iam enxergar absolutamente nada. Então, nós pinçamos o aspecto ambiental, mas poderia estar tudo financeiro que ele é maior do que esse inclusive, o técnico operacional, isso nós temos uma matriz onde a gente faz essas avaliações. Aqui na realidade, vou direto nesse que é melhor, aqui já seria o resultado da avaliação, e essa aqui é a nossa matriz de decisão. Então aqui a gente procurou representar dentro do que tem hoje, do jeito que está o trólebus, nós não colocamos nem o hidrogênio porque a gente não tem informação do hidrogênio. Mas o



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

que a gente tem, como é que a gente avaliou? Dentro daqueles critérios, vocês podem observar ali tem uma nota, certo, que vai de 0 a 10. Então quanto mais próximo de 10, melhor a tecnologia, quanto mais próximo de 0, pior. E aqui embaixo a gente procurou, eu não tinha os números precisos, porque quem faz essas contas é o nosso pessoal da área financeira, que eles que cuidam da parte de remuneração, mas a gente fez dentro da nossa área lá, um custo aproximado até para montar uma matriz aqui para vocês enxergarem. Então aqui na parte de baixo é o custo por quilômetro. Quanto custaria, não são números precisos, aqui tem com certeza, existem imprecisão nesses números, mas quanto custaria por quilômetro para cada tecnologia rodar? O que é que nós fizemos? Aquela linha vermelha que vocês estão vendo, nós pegamos a média da nota de todas as tecnologias, e a média de valores aí a gente traça os quadrantes, e aí, a gente vê como é que se enquadram essas tecnologias. Então, a melhor opção, a opção intermediária, as opções intermediárias é a pior opção. Então hoje, se a gente pensasse do jeito que está o sistema, qual seria a melhor alternativa? O etanol, ele teve uma nota aí entre 7 e 7,5, e o custo por quilômetro dele em torno de R\$ 5,50. O trólebus hoje, sem nenhum investimento nada, ele estaria numa intenção intermediária, mas nós temos a projeção de que ele com os trabalhos que nós vamos fazer, ele pula pro lado esquerdo. E vocês podem observar um detalhe aqui, trólebus sem rede aérea e trólebus com rede aérea, vocês veem a diferença de preço quando você tem a infraestrutura envolvida na conta da operação do trólebus, e o nosso desafio é exatamente trazer isso para o lado esquerdo. Então, hoje com a rede sucateada, com os trólebus velhos, do jeito que está o sistema hoje, então seria esse cenário. Desse jeito ele está numa condição intermediária, mas com uma pontuação elevadíssima perto das outras tecnologias. Onde nós estamos apostando? Nas opções intermediárias. Diesel de cana e veículos híbridos, Volvo, os testes que nós fizemos, esse carro Volvo para nós foi uma surpresa muito grande, ele tem apresentado uma economia de consumo de combustível entre 30 e 35% comparado com veículo diesel. Então, isso já está trazendo um tremendo de um benefício, mesmo que eu usasse a tecnologia diesel hoje, eu já conseguiria atender algumas fases da lei, porque eu estou reduzindo o consumo de diesel, eu estou deixando de utilizar o diesel. Se nós associarmos, não utilizarmos o diesel, usarmos o diesel da cana nesse veículo, nós então teríamos uma tecnologia muito mais favorável. Só que esse ônibus híbrido hoje, ele custa o dobro de um veículo similar diesel, então é um ponto que nós temos que trabalhar junto com os fabricantes, e assim sucessivamente. Mas é a partir daqui, de tudo aquilo que nós mostramos para vocês, é aqui que a gente apresenta para o secretário, o secretário por sua vez discute com a administração com o prefeito para a tomada de decisão. E é óbvio, que a tecnologia pode ser a mais maravilhosa do mundo, mas se nós não tivermos recurso financeiro, nós de alguma maneira temos que viabilizar, mas o resultado do trabalho é esse. Então, toda nova tecnologia que surgir, a gente faz o mesmo trabalho e



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

insere ele neste quadro, então o resultado final é exatamente isso. Bom, basicamente é essa, desculpe aí a demora, mas eu acho que agora vocês entendem bem melhor como é que é feito o nosso trabalho. Nós estamos dando ênfase ao trólebus, estamos com um projeto, porque a tecnologia já está aí, a gente não pode perder a oportunidade de levantar a utilização do trólebus, melhorar essa condição, criar um cenário favorável pra ele, porque já está desenvolvido, já está consagrado.

E nesse caso do trólebus, o quesito que foi citado aqui, são vários quesitos personalizados, o quesito “disponibilidade” pesa mais nesse momento. Quer dizer, você pode observar ali uma tecnologia que tem um melhor desempenho, nota e tal, mas não está disponível. O hidrogênio desculpe, o híbrido, está melhor, tem uma melhor colocação, mas não está disponível ainda, como nós queríamos que estivesse, está em desenvolvimento ainda. O trólebus já é uma realidade e por isso esse quesito pesa bastante nesse momento, aí a gente... ele disse aqui, nós temos um desafio de melhorar, de fazer uma gestão da manutenção da operação do sistema dentro da estrutura do trólebus, de diminuir o custo desse quesito, e vamos conseguir. Isso aí é simples, porque hoje, como ele disse também, está sucateado, está mesmo, a estrutura do trólebus hoje é ruim, e poucas ações, nós conseguimos melhorar isso. e nós vamos fazer obviamente a ação necessária para deixar essa tecnologia no ideal dela, no melhor possível, e vai realmente o lado de quadrante, como opção intermediária boa para a opção boa realmente. Digo intermediária boa porque ela está lá no alto em termo de nota, mas está na direita também no termo de custo. É isso. Obrigado.

Bom, estamos à disposição e agradecemos a atenção. Peço desculpas aí pelo meu tempo.

SRA. HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO (DIRETORA DO DEPARTAMENTO DE PARTICIPAÇÃO E FOMENTO A POLÍTICAS PÚBLICAS – DPP): O representante da SP Transportes, está aberto para o esclarecimento dos conselheiros. Gilmar e conselheiros, que chegaram depois, bem-vindos, sintam-se empossados, assinem o termo de posse, já estão inseridos na reunião.

SR. GILMAR ALTAMIRANO: - Primeiro, eu queria parabenizar essa gestão de trazer de volta o trólebus, porque infelizmente nós sem citar governos, alguma coisa, infelizmente pouco tempo atrás nós vimos trólebus arrebatados a marretas, marretadas, a gente chegou a ver para sucateamento, era uma coisa triste. E tinha muita gente tentando defender essa tecnologia que é limpa, tem dificuldades, tem problemas de infraestrutura, mas a tecnologia está comprovada que ela ainda é a tecnologia mais limpa, e que está aí com vocês colocada. Então, eu acho que tem que ser realmente empenhado o trólebus como algo que tem que ser recuperado, e a gente tem uma moção da sociedade em função disso, havia só um grupo que



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

defendia, o pessoal achava assim, meio saudosista, mas não era saudosista. A tecnologia veio aí, eu me lembro de estar na Rua Augusta quando tiraram os trólebus das transversais, e um dono de livraria chegou, me chamou e falou assim: “*Olha, passa a mão aqui no meu escritório, na minha loja*”. E nós passávamos a mão assim, e estava... A fuligem tinha tomado conta da loja dele. Isso nunca aconteceu quando tinha trólebus passando aqui pela Rua Augusta. Então, eu queria só fortalecer a ideia de que realmente tem havido um empenho, parabéns pelo empenho em cima de recuperação do trólebus.

SR. SIMÃO (Diretoria de serviço SPTRANS): - Obrigado.

SRA. HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO (DIRETORA DO DEPARTAMENTO DE PARTICIPAÇÃO E FOMENTO A POLÍTICAS PÚBLICAS – DPP): - Ouvi atentamente a apresentação, agora eu tenho um sonho, que também essa questão possa ser avaliada dentro do sentido econômico-financeiro, Simão, quando a gente puder fazer uma lógica financeira também intersetorial. Que a gente pode até estar gastando mais no transporte, mas economizando, por exemplo, na saúde, isso é um sonho de uma política intersetorial em que a gente possa até mudar de casinha, a questão da saúde pública, ou isso ser absorvido no custo financeiro.

SR. SIMÃO (Diretoria de serviço SPTRANS): - Perfeita a sua colocação, e essa é a nossa preocupação, tanto é que eu comentei com vocês que nós estamos tentando desenvolver o quarto aspecto aqui que é a questão da saúde, que nós entendemos exatamente dessa forma. Que nós não podemos enxergar simplesmente o custo, nós temos que enxergar primeiro os benefícios que tudo isso traz, para que a gente possa daí implantar. Agora, nós esbarramos em bastantes dificuldades, nós estamos conversando com o Professor Saldiva, da Faculdade de Saúde Pública, ele nos forneceu o material, nós andamos fazendo algumas pesquisas em relação ao que o Banco Interamericano de Desenvolvimento adota nas questões de qual o custo para a saúde, a poluição, o quanto ela custa para a saúde? Para que a gente possa inclusive utilizar isso como moeda de troca, como justificativa para a implantação. Só que a gente tem encontrado dificuldades, chegamos a pegar até estudos de doutorado de algumas pessoas que fizeram algo parecido com isso, estamos tentando montar essa matriz. Mas a gente esbarrou, tem muita... Se a gente pegar o cenário americano, e o cenário europeu, já existe divergência nesse aspecto. Um, considera o ciclo de vida completo daquela tecnologia do combustível, então vou pegar o exemplo da cana aqui no Brasil, existe uma crítica muito grande de alguns países quanto a política do Brasil por quê? Quando você planta a cana você não usa fertilizante? Então você já está contaminando. Você colocou isso na sua conta para



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

chegar a conclusão se essa tecnologia é mais ou menos limpa? Isso é uma política dos americanos, os europeus já não entram nesse mérito, e assim sucessivamente. Quer dizer, eu estou falando assim, tanto conhecimento de causa porque nós estamos pesquisando, e eu estou aprendendo com isso. Aqui tem pessoas que possam até nos ajudar, sejam especialistas no assunto, nós não somos, nós somos engenheiros, somos técnicos, e a gente não é focado na questão ambiental, ninguém aqui é formado, ou tem formação nessa área. Mas a gente tem consultado o mercado, consultado os especialistas para obter esse conhecimento para a gente poder montar essa matriz que vem ao encontro do que você está colocando.

SR. (?): - Bom, em relação ao etanol, os produtores vem crescendo muito a produtividade por área plantada, que essa é outra crítica que vem no exterior ao Brasil, e nós invadiríamos áreas pra alimentos e florestas. Mas a produtividade deles vem crescendo muito, principalmente aqui em São Paulo. Além disso, já existem algumas empresas, a Nativa, por exemplo, ela substituiu completamente o uso desses implementos agrícolas por um tipo de plantio, tanto que ela é a maior empresa hoje de orgânico no mundo. Então existe também essa possibilidade. Mas eu queria só lembrar que entrou em funcionamento agora em maio desse ano, o fundo da lei climática federal, também tem uma lei climática federal e o fundo semelhante ao nosso, começou a funcionar em maio, e foi aprovado um orçamento de empréstimo a fundo perdido, pequeno, para a área de risco principalmente, para a adaptação, mas uma linha de duzentos milhões, esse ano para o BNDES fazer empréstimos a um juro mais baixo para tecnologias que sejam menos emissoras. Então era importante que a SPTRANS, a Secretaria de Transportes, entrasse no site do Fundo Nacional de Clima do Ministério do Meio Ambiente, para orientar esses proprietários de ônibus aqui em São Paulo, a começar a disputar esse recurso, é o recurso do BNDES a juro mais baixo. Esse ano são duzentos milhões, mas o ano que vem o orçamento previsto é bem maior.

SR. SIMÃO (Diretoria de serviço SPTRANS): - Excelente! Nós não tínhamos conhecimento não, mas nós vamos levar isso até para a própria secretaria. Para nós é uma novidade saudável, nós conhecemos a linha de financiamento do BNDES diferenciada aí para veículos elétricos, mas não esse fundo. Excelente! Essa questão do etanol é até interessante, nós tivemos na Suécia justamente para conhecer lá a utilização do etanol em transporte urbano, e para a nossa surpresa, o etanol utilizado na frota inteirinha, nos seiscentos anos da Suécia, sai daqui do Brasil, sai daqui para ser queimado nos ônibus lá. Agora, nós vimos a política de governo deles, se o etanol que é produzido aqui, ele utilizar mão-de-obra escrava, se for proveniente de queimadas, eles tem toda uma política para aquisição do nosso etanol, eles não compram. Então existe uma política justamente nessa linha, de defender o ciclo de vida do



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

combustível, então tudo aquilo que interferir, ou que possa contaminar o meio ambiente para a produção daquele determinado combustível, a política do governo sueco é não adquirir. Então existe, é um troço interessante, e é essa questão que a gente está tentando fechar. Como a gente definir esse ciclo de vida com resultado final na saúde?

SR. EDUARDO JORGE – PRESIDENTE DO CONFEMA: - É, a comunidade europeia acabou de aprovar uma diretriz nova, há uns quinze dias atrás, e ele deu uma nota aos biocombustíveis. O etanol passa, o biocombustível não passa.

SR. SIMÃO (Diretoria de serviço SPTRANS): - O biocombustível não. É.

SR. EDUARDO JORGE – PRESIDENTE DO CONFEMA: - Tanto que os produtores de soja aqui no Brasil, ficaram chateados..

SR. SIMÃO (Diretoria de serviço SPTRANS): - É, houve uma reação.

SR. EDUARDO JORGE – PRESIDENTE DO CONFEMA (Diretoria de serviço SPTRANS): - É, estão tentando que o Brasil entre na Organização Mundial do Comércio porque eles se acham prejudicados por essa diretriz da comunidade europeia. Mas o etanol passou, o biodiesel ficou.

SR. SIMÃO (Diretoria de serviço SPTRANS): - Mas é, de fato, isso é uma verdade, a gente tem acompanhado, e o que o Eduardo comentou, o etanol, o Brasil está evoluído de uma forma que nós estamos dando aula hoje. Hoje, colheita mecanizada, já existe uma lei estadual aqui em São Paulo que estabelece um prazo, acabou a colheita através de quem? Então, se eu não me engano, 2014, não é? Acho que é isso, não tenho certeza. Nós hoje conseguimos produzir um volume monstruoso, com o mesmo hectare que a gente conseguia produzir anteriormente, estamos deixando de utilizar fertilizantes que contaminam o solo. Então, o Brasil está caminhando no ponto positivo dessa questão, é muito importante isso, então tudo isso acaba pesando.

SRA. HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO (DIRETORA DO DEPARTAMENTO DE PARTICIPAÇÃO E FOMENTO A POLÍTICAS PÚBLICAS – DPP): - Muito obrigada, vocês.

SR. SIMÃO (Diretoria de serviço SPTRANS): - Nada. Nós é que agradecemos a atenção.



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

SR. EDUARDO JORGE- PRESIDENTE DO CONFEMA – Nós aprovamos aqui um milhão e duzentos mil, pelo primeiro lote de multas por ausência da inspeção veicular. A informação que eu tenho da Secretaria de Finanças, é que já há mais quatro milhões de reais chegando, que vai vir pro fundo e esse fundo está destinado a vocês da Secretaria de Transportes para o combate a poluição. Vocês já tem previsão de entrar com outro projeto para gastar os quatro milhões?

SR. SIMÃO (Diretoria de serviço SPTRANS): - Sim. Nós estamos na fase de conclusão desse segundo projeto, nós não colocamos para a apreciação ainda do secretário, Marcelo, mas nós estamos finalizando e a nossa intenção, estava conversando até com a Helena, se nós conseguirmos fechar o projeto aprovado pela nossa diretoria e pelo secretário, de na próxima reunião, que acho que é dia 30, não é Helena? Dia 2, alguma coisa assim, nós estarmos aqui de novo apresentando o segundo projeto. Então, nós estamos já bem adiantados com essa segunda etapa.

SRA. HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO (DIRETORA DO DEPARTAMENTO DE PARTICIPAÇÃO E FOMENTO A POLÍTICAS PÚBLICAS – DPP): - Muito obrigada, de novo.

SR. SIMÃO (Diretoria de serviço SPTRANS): - Nada. Nós é que agradecemos.

SRA. HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO (DIRETORA DO DEPARTAMENTO DE PARTICIPAÇÃO E FOMENTO A POLÍTICAS PÚBLICAS – DPP): - Então agora nós vamos para o segundo e o terceiro ponto da ordem do dia, que na verdade são deliberações sobre complementações. Esses dois projetos, eles estão sendo apresentados pelo DEPAVE 1, estão o Ramiro e o Roberto aqui conosco, são os técnicos responsáveis, eles já foram aprovados mas eles tem uma necessidade de aditamento no processo de contratação, então , uma informação aos novos conselheiros, sempre que há qualquer mudança de valor do que foi aprovado, o projeto precisa retornar aqui pro CONFEMA, para avaliação. Vou ler, no relatório, o que estão propondo de aditamento. Qualquer coisa, Ramiro, fique a vontade, para se manifestar. Estão propondo um aditamento de prazo, escopo e valor do contrato .Vou falar primeiro do viveiro, não da Via Maria Andrade. Eu estou falando então da Via Maria Trindade, que é uma via de acesso às intervenções do Parque Anhanguera. É um termo aditivo de prazo, escopo e valor, no valor de R\$ 16.370,04, perfazendo um total então desse projeto, de R\$ 136.370,04. O projeto, mas é uma outra questão que não voltaria para cá por conta disso, também propõe a extensão do prazo contratual, mas isso seria uma questão que se resolveria na questão jurídica. Quando ele foi apresentado pela primeira vez, ele foi apresentado



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

detalhadamente, isso não está acontecendo agora só porque há uma solicitação de aditamento. Temos a posição da CAV, então é a contratação do projeto de infraestrutura e pavimentação da Via Maria Trindade, do Parque Anhanguera, o valor total R\$ 136.370,04 já com o aditamento. Temos o posicionamento da CAV, de que a proposta, o projeto faz parte de uma série de intervenções a serem realizadas no Parque Anhanguera. A Via Trindade é uma via interna ao parque que conecta a Estrada de Perus a outras edificações e equipamentos dentro do parque, incluindo o Centro de Reabilitação de Animais Silvestres, o CRAS, e o Viveiro de Produção de Mudas Arbóreas da Secretaria do Verde e Meio Ambiente. O objeto da contratação refere-se ao desenvolvimento do projeto básico, completo, de infraestrutura e pavimentação da Via Maria Andrade, em um trecho de 1.200m de extensão, e execução de serviços complementares de levantamento planialtimétrico cadastral, e estudo geotécnico de subleito, que visam possibilitar o desenvolvimento do projeto. Enquadra-se dentro das diretrizes, objetivos e princípios da política ambiental, está enquadrado na resolução CADES, na diretriz de expansão e conservação de áreas verdes, visto promover melhorias no Parque Anhanguera, e vamos à análise técnica da proposta, segundo a CAV, a justificativa técnica proposta está fundamentada no fato desta via do parque não ter pavimentação, o que dificulta o trânsito de veículos pesados de carga, automóveis, tratores, da equipe de manutenção do parque, principalmente durante a época de chuvas. A contratação de serviços especializados apresentado nesse projeto, e do desenvolvimento de um projeto básico completo, de uma estrutura e pavimentação da Via Maria Andrade, em um trecho de 1.200m de extensão e execução dos serviços complementares de levantamento do planialtimétrico, estudo geotécnico de leito que visam possibilitar o desenvolvimento do projeto. A análise técnica baseou-se no termo de referência acrescida dos termos de pedido de aditamento contratual, que o aditamento inclui a extensão de serviços contratuais e preços correspondentes, serviços extracontratuais e preços correspondentes, novo valor contratual e a prorrogação do prazo contratual. O novo valor contratual não altera o objeto do contrato. Consideramos que a proposição é ambientalmente correta e adequada ao ambiente do parque, destaca-se a preocupação com o traçado que promova menor movimento de terra, que do ponto de vista ambiental é relevante, e o menor corte de árvores possível. Então, menor movimento de terra e corte de árvores, enterramento de toda a rede de infraestrutura, construção de valas de drenagem de infiltração ao longo da via, e uso de blocos intertravados de concreto para a pavimentação. A análise econômica e orçamentária, baseia-se nas tabelas SIURB/EDIF que são referência para os orçamentos públicos, então o valor perfaz R\$ 136.370,04. A conclusão é que a CAV considera que a proposta de aditamento contratual de prazos e de valor atende aos critérios de seleção estabelecidos para a contemplação de financiamento financeiro. Então, vamos para a deliberação. Pois não.



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

SR.FRANCISCO CALHEIROS-CONSELHEIRO CADES: - Eu vi o processo e o relatório, eu só queria fazer uma pergunta. Com relação aos autores do relatório, houve um que não assinou, não é? Um está de férias, e o outro não assinou. Eu gostaria de saber se ele não assinou porque não concordou, por que é que ele não assinou, né?

SRA. HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO (DIRETORA DO DEPARTAMENTO DE PARTICIPAÇÃO E FOMENTO A POLÍTICAS PÚBLICAS – DPP): - Ele não assinou porque estava ontem, quando o relatório foi impresso, pela comissão, fora aqui da unidade, ele vai assinar, ainda hoje nós vamos mandar para assinatura. Ele trabalha na UMAPAZ, e hoje ele vai estar lá. Vamos para a votação. Quem são os titulares? Quais são as pessoas que irão votar, Nísia? Então, Amélia, a Gina, Cristina, também o Francisco que está no lugar do Ferrua, é isso? Está no lugar do Zé Eduardo, ele está no lugar do Zé Eduardo. Então, você também vota, Francisco, Gilmar e a Cecília, o.k? E o secretário se tiver empate. Então vamos lá. Então, os conselheiros que são favoráveis à aprovação do projeto, levantem a mão. Então está aprovado por unanimidade. Agora nós vamos para o outro projeto, que é aditamento também, a proposta de contratação do projeto básico do viveiro de mudas do Parque Anhanguera. Então refere-se ao aditamento contratual de escopo e valor da contratação do projeto básico completo para o viveiro de mudas do Parque Anhanguera, incluindo todas as pranchas gráficas e soluções técnicas, memorial quantitativo do projeto, do orçamento, elaborado conforme planilha SIURB/EDIF, memória aberta de cálculos do quantitativo e o orçamento, e o memorial descritivo do projeto, inclui também levantamento do planialtimétrico cadastral e execução de sondagem. DEPAVE 1 é o responsável pelo projeto; o valor total, R\$ 207.651,38. Então, nesse projeto também estará incluído o LEPAC, que é o planialtimétrico, sondagem, projeto básico completo da implantação geral, e projeto básico completo de edificações. Segundo parecer da CAV, está enquadrado dentro das diretrizes da política de meio ambiente e do CADES, no CADES segue a diretriz biodiversidade, fauna e flora, porque trata-se de projeto de implementação de viveiro de mudas. Análise técnica da proposta, pela CAV. A proposta está bem embasada tecnicamente, demonstrando existir a necessidade de se ter um projeto básico completo, detalhado, a fim de viabilizar a contratação da obra de implantação do viveiro. Percebe-se no memorial descritivo do projeto, a preocupação com o uso de materiais sustentáveis e técnicas ambientalmente corretas, o que caracteriza a preocupação ambiental do projeto. Em virtude desses fatos, entendemos que o projeto possui viabilidade técnica. O pedido de aditamento anexado a página 742, deve-se à extensão dos serviços contratuais, redução e supressão de serviços desnecessários e inclusão de serviços extracontratuais, resultando em novos preços de serviços. Todos discriminados implicam num valor total de R\$



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

207.651,38. Não houve alteração do objeto do contrato, pela avaliação do projeto e alterações solicitadas, entendemos que não há nada a se opor quanto ao pedido de aditamento. A análise econômica seguiu os levantamentos SIURB/EDIF e estão adequados ao produto e aos critérios das contratações públicas. Então a CAV considera que a proposta de aditamento contratual de escopo e serviço, atende aos critérios de seleção estabelecidos para a contemplação de financiamento do FEMA. Está faltando também a assinatura do André, que vai ser cumprida hoje a tarde, O.K? Então, vamos para a deliberação. Os conselheiros que são favoráveis à aprovação do projeto, por favor, levantem a mão. Então está aprovado por unanimidade. Agora, eu vou passar aqui o microfone para o Rubens, que nós temos dois itens nossos aqui de regulamentação, do FEMA e do CONFEMA, que o Rubens vai orientar.

SR. RUBENS BORGES – SECRETÁRIO EXECUTIVO DO CONFEMA – Bom dia a todos. Boas vindas aos novos conselheiros. Recentemente a gente colocou em votação nesse conselho, um novo regimento interno do conselho que foi votado em abril por conta da reestruturação da secretaria, que houve uma nova lei que reestruturou a secretaria e por consequência reestruturou também o CONFEMA. E, para se adequar a nova legislação nós fizemos um novo regimento. Esse regimento ele foi aprovado em abril, dia 29 de abril, pela resolução nº 13 do CONFEMA, porém em contato com a nossa assessoria jurídica, e por conta até da realização das eleições para eleição de novos conselheiros, novos representantes da sociedade civil, a assessoria jurídica entendeu que seria interessante a gente acrescentar no regimento interno qual que é a forma, qual que é o critério de seleção dos novos conselheiros, porque apesar de constar que seriam eleitos, mas não havia uma discriminação ou um detalhamento de como isso seria feito. Então, nós fizemos... tem uma proposta de alteração da resolução para que a gente possa adequar o nosso regimento interno a essa orientação da nossa assessoria jurídica. Então, vocês...

SRA. HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO (DIRETORA DO DEPARTAMENTO DE PARTICIPAÇÃO E FOMENTO A POLÍTICAS PÚBLICAS – DPP): - O que procuramos, nessa alteração, foi seguir fielmente o processo como se dá hoje, é só uma inclusão de como se dá o processo eleitoral, pelo que o Rubens justificou.

SR. RUBENS BORGES – SECRETÁRIO EXECUTIVO DO CONFEMA: - Então, foi acrescentado no regimento interno, alguns parágrafos no Art. 1º que reza sobre a composição do conselho, então foram acrescentados alguns parágrafos que eu vou ler para que a gente tenha... Possa discutir, e em seguida a gente passa para a votação. Então, da composição do conselho, Art. 1º: “O conselho do fundo especial do meio ambiente e desenvolvimento



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

sustentável, será integrado por seis membros, todos com seus respectivos suplentes assim definidos conforme estabelece o Art. 42 da Lei 14887 de 15 de janeiro de 2009". Então, é um representante da Secretaria do Verde do Meio Ambiente, um representante da Secretaria Municipal de Planejamento, um representante da Secretaria Municipal de Finanças, um representante do Conselho do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, e dois representantes da entidade não governamentais ambientalistas, cadastradas na Secretaria do Verde do Meio Ambiente. Esse era o texto que até então nós tínhamos no regimento. Foi acrescentado o § 1º: "O conselho será presidido pelo Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente". § 2º: "Os representantes dos órgãos da administração municipal e seus respectivos suplentes, serão designados pelo prefeito mediante indicação dos secretários municipais". § 3º: "O representante e respectivo suplente do CADES, serão designados pelo prefeito mediante indicação do referido conselho". § 4º "Os representantes a que aludem o inciso V desse artigo, e seus respectivos suplentes, serão designados pelo prefeito mediante indicação das entidades que representam, conforme procedimentos estabelecidos nos incisos 1 a 3 desse parágrafo".

Inciso I – "O Secretário Municipal do Verde do Meio Ambiente, e presidente do CONFEMA, torna público o edital de cadastramento na SVMA, por meio de Diário Oficial da cidade de São Paulo, de organizações não governamentais, ambientalistas, interessados em participar da eleição do CONFEMA. O edital de cadastramento estabelecerá: a) Prazo, exigências e orientações para cadastramento das novas ONGs ambientalistas, ou para atualização das que se encontram cadastradas; b) Data e local da realização da assembleia para eleição das ONGs ambientalistas que farão parte da composição do CONFEMA para o mandato do biênio. II – Após o cadastramento, o Secretário do Verde do Meio Ambiente e do município de São Paulo e presidente do Conselho do Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, comunica por meio de Diário Oficial da Cidade de São Paulo, as ONGs ambientalistas habilitadas a participar da eleição dos representantes de ONGs ambientalistas no CONFEMA para o mandato do biênio. III – A assembleia de eleição dos representantes das ONGs ambientalistas no CONFEMA, deverá respeitar as seguintes normas: a) Todas as ONGs ambientalistas habilitadas poderão se candidatar e/ou votar em seus candidatos por meio do representante de cada ONG presente na assembleia; b) Deverão ser eleitos os dois representantes titulares e dois suplentes das ONGs ambientalistas dentre os que receberem maior número de votos, o primeiro e o segundo mais votado serão titulares, terceiro e quarto mais votado serão suplentes; c) No início da assembleia será entregue aos presentes uma lista de presença com o nome das ONGs ambientalistas a qual deverá ser assinada e devolvida a Secretaria do CONFEMA ao final do evento. Será fornecido uma cópia da mesma para a mesa organizadora; d) Deverão ser eleitos entre os presentes, um presidente e um relator, o qual se responsabilizará pela confecção da ata da assembleia; e) A ata deverá especificar o nome das



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

entidades candidatas as vagas do CONFEMA, e de seus respectivos representantes. O número de votos obtidos por cada entidade e sua classificação no compito geral de votos; f) A ata deverá ser entregue na Secretaria do CONFEMA até sete dias corridos da data da eleição; g) O descumprimento das alíneas “A a F”, implicará no não reconhecimento do processo eleitoral pelo CONFEMA, devendo ser convocada nova assembleia; h) O prazo para interposição de eventuais recursos será de três dias úteis contado da data da publicação do resultado da assembleia no Diário Oficial da Cidade de São Paulo”. Então, essa é a proposta de alteração, e o Art. 27, também da mesma resolução, que é a última das disposições finais, é a última, o último item da resolução, é o Art. 27: “Esta resolução entrará em vigor na data de sua publicação revogadas a resolução 13 CONFEMA 2001, de 29 de abril de 2011, e a resolução nº 1 de 19 de dezembro de 2002”. Então, essa resolução com esse novo regimento passa a substituir os regimentos anteriores. Pergunto se há algum comentário?

SRA. HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO (DIRETORA DO DEPARTAMENTO DE PARTICIPAÇÃO E FOMENTO A POLÍTICAS PÚBLICAS – DPP): - Na verdade, isso já tinha acontecido, mas faltava só formalizar porque nós tínhamos a lei de 2001, que em 2002 tivemos todas as regulamentações. Agora, houve a lei de 2009, nós tivemos o decreto regulamentador e também o regimento que tem que ser adequado. Só que, no final, esquecemos de incluir que a anterior estava revogada, de fato era isso, mas eu acho que a precisão jurídica pede que se coloque a revogação, é o mesmo objeto. Está aberto para o posicionamento dos conselheiros. Só acrescentamos o processo eletivo porque não estava mencionado e a Assessoria Jurídica nos aconselhou a isso para não ter nenhuma dúvida do processo. Então, vamos para a votação?

SR. RUBENS BORGES – SECRETÁRIO EXECUTIVO DO CONFEMA - Então, é só para esclarecer, a conselheira Amélia me perguntou, qual a resolução que nós estávamos tratando, porque tem duas na pauta. Então, é a resolução 13, que é a que foi aprovada em abril, que nós estamos revogando, e também revogando a resolução 01 que era o antigo regimento interno. Então passa a valer o novo regimento, se aprovado, claro, passa a valer esse novo regimento através de uma nova resolução. Então, vamos para a votação? Os conselheiros que são favoráveis à proposta de redação do novo regimento interno, levantem a mão. Então, está aprovado por unanimidade. O próximo item da pauta, aí a gente organiza. O próximo item de pauta é: Apreciação e deliberação sobre a revogação da resolução 02 – CONFEMA/2002. A resolução 02, eu acho que vocês não receberam por e-mail, mas só para esclarecer. A resolução 02, ela é uma resolução... Desculpe, alguma dúvida? Não. A resolução 02, ela foi uma resolução aprovada juntamente com a 01, que era o regimento interno, mas a 02 era o



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

regulamento do fundo, ou seja, como o fundo passaria a funcionar a partir dali, porque até 2002 nós não tínhamos uma legislação específica que regulamentasse os convênios do fundo, e a forma como isso se daria, a forma de análise de projetos. Então, naquele momento o conselho entendeu que precisaria ter aquilo regulamentado para que o fundo pudesse passar a funcionar. E assim foi, foi aprovada a resolução 02, e nós adotamos os procedimentos daquela resolução. Recentemente a prefeitura percebeu que outras secretarias também tinham necessidade de ter normas para os seus convênios e formas de prestação de contas, e publicou uma legislação própria que é um decreto que regulamenta os convênios para todas as secretarias, na prefeitura, e uma resolução, uma portaria intersecretarial, que é a portaria 06/SEMPLA/SF, que estabelece a forma de prestação de contas, de andamento dos convênios. Então, com essa nova legislação, a nossa resolução 02 ela se tornou inócua porque algumas coisas que constavam dela passaram a fazer parte do decreto regulamentador do conselho, e outras passaram a fazer parte do decreto que rege os convênios na prefeitura. Então, para que não haja confusão de legislação, ou contrariedades entre as nossas resoluções com a legislação vigente, então foi proposta aqui, a gente está propondo uma nova resolução que revoga na sua totalidade a resolução 02. Então, eu vou ler o texto proposto da resolução e a gente abre para discussão. Então, resolução que dispõe sobre regulamento do fundo especial de meio ambiente e desenvolvimento sustentável, resolução 02/2002. “O Conselho do Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CONFEMA, usando das atribuições e competências que lhe são conferidas por lei, considerando o disposto no Decreto 52153, de 28 de fevereiro de 2011, e o Decreto 52388 de 3 de junho de 2011, que dispõe sobre a regulamentação da Lei 14887 de 15 de janeiro de 2009, e considerando o Decreto 49539 de 29/05/2008, que dispõe sobre as normas relativas as transferências de recursos do município de São Paulo, mediante convênios na portaria secretarial SEMPLA/SF, nº 6/2008, que normatiza a operacionalização dos convênios, e ainda instrução normativa SF/SUTEM de 09/2009, de 24 de junho de 2009, que dispõe sobre procedimentos relativos e demonstrativos contábeis dos fundos municipais resolve: Art. 1º - Durante a 62ª Reunião Plenária Ordinária, revogar a resolução 02/2002, regulamento do Fundo Especial de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, por considerar que o referido texto torna-se inócua mediante a legislação vigente. Art. 2º - Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação revogadas as outras disposições encontradas”. Assina o secretário do Meio Ambiente. Alguma dúvida, algum questionamento? Não? Então, vamos para a votação. Os conselheiros que concordam com a nova redação, com a redação da resolução revogando a resolução 02/2002, levantem a mão. Então, está aprovado por unanimidade. Eu não sei, eu não estava no início da reunião, mas foi dada a posse pelos conselheiros.



62ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA - CONFEMA

SRA. HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO (DIRETORA DO DEPARTAMENTO DE PARTICIPAÇÃO E FOMENTO A POLÍTICAS PÚBLICAS – DPP): - Queria agradecer a presença de todos os conselheiros, e dar as muito boas vindas aos novos conselheiros, que a gente possa ter uma gestão profícua e produtiva, os novos conselheiros, os velhos, os velhos, novos. Obrigada.

EDUARDO JORGE MARTINS ALVES SOBRINHO

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

CONSELHEIROS PRESENTES:

AMÉLIA TAMIKO SEGUCHI TOLEDO

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