



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

67ª Reunião Plenária Ordinária do CONFEMA

17 de abril de 2012 – 9h

PAUTA

Informes:

Expediente:

- I. Posse dos Conselheiros (Titular e Suplente) - Representantes do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES: **Alexandre Falcão de Araújo**, representante da Macro Leste 1 (Associação Aliança Libertária Meio Ambiente) - e como suplente: **Antonio Abel Rocha da Silva** representante da Macro Região Leste 2 (Associação da Verde e Proteção do Meio Ambiente);
- II. Aprovação da ATA da 66ª Reunião Plenária Ordinária do CONFEMA de 28 de fevereiro de 2012;
- III. Aprovação da ATA da 26ª Reunião Plenária Extraordinária do CONFEMA de 13 de março de 2012;
- IV. Sugestões de inclusão de Pauta.

Ordem do dia:

- I. Apreciação e Deliberação sobre Desapropriação para Implantação do Parque Linear Limoeiro (Processo nº. 2009 – 0.310.080-7);
- II. Apreciação e Deliberação sobre Desapropriação de Área para Implantação do Parque Municipal - Rua Clipperton (Processo nº. 2009 – 0.280.381-2);
- III. Apreciação e Deliberação sobre a Modernização da Infraestrutura Elétrica do Sistema Trólebus. Troca da Suspensão Rígida por Flexível e Fio de Contato – Trecho do Terminal São Mateus Carrão ao Terminal Penha e Revitalização das Estações Transformadoras Retificadoras – ETR(s) - (Processo nº. 2012 – 0.094.378-0);
- IV. Apreciação e Deliberação sobre Contratação de Serviços de Cadastramento Arbóreo em Eixo Viários de São Paulo - (Processo nº. 2011 - 0.157.747-5);
- V. Apreciação e Deliberação sobre Desapropriação de área de propriedade de BÁRBARA KRESS, situada à Rua Peixe Vivo, nº 114 / 11* - Jardim Santa Helena / Capela do Socorro, para implantação do PARQUE PRAIA DE SÃO PAULO – ORLA GUARAPIRANGA (Processo nº 2010 -0.214.132-6);



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

- VI.** Apreciação e Deliberação sobre Desapropriação de área de propriedade de RAIMUNDO LUIZ DOS SANTOS, situada à Rua Peixe Vivo, nº 122 / 05* - Jardim Santa Helena / Capela do Socorro, para implantação do PARQUE PRAIA DE SÃO PAULO – ORLA GUARAPIRANGA (Processo nº 2010 -0.214.140-7);
- VII.** Apreciação e Deliberação sobre Desapropriação de área de propriedade de MARIA APARECIDA CRISTE, situada à Av. Roberto Kennedy, nº 3.022 e 3.366 - Jardim Santa Helena / Capela do Socorro, para implantação do PARQUE PRAIA DE SÃO PAULO – ORLA GUARAPIRANGA (Processo nº 2010 -0.214.186-5);
- VIII.** Apreciação e Deliberação sobre Desapropriação de área de propriedade de RUI RODRIGUES DA ROCHA E S/M, situada à Av. Roberto Kennedy, nº 3.356 e 3.360 - Jardim Santa Helena / Capela do Socorro, para implantação do PARQUE PRAIA DE SÃO PAULO – ORLA GUARAPIRANGA (Processo nº 2010 -0.214.180-6);
- IX.** Apreciação e Deliberação sobre Desapropriação de área de propriedade de ABÍLIO DOS ANJOS COELHO E BENEDITA PINTO, situada à Av. Roberto Kennedy, nº 3.032 e 3.042 - Jardim Santa Helena / Capela do Socorro, para implantação do PARQUE PRAIA DE SÃO PAULO – ORLA GUARAPIRANGA (Processo nº 2010 -0.214.189-0);
- X.** Apreciação e Deliberação sobre Desapropriação de área de propriedade de JOSÉ FERREIRA DE FREITAS E S/M, situada à Av. Roberto Kennedy, nº 3.426 e 3.072 - Jardim Santa Helena / Capela do Socorro, para implantação do PARQUE PRAIA DE SÃO PAULO – ORLA GUARAPIRANGA (Processo nº 2010 -0.214.203-9);
- XI.** Apreciação e Deliberação sobre Desapropriação de área de propriedade de SIMONE FERREIRA SANTIAGO E IVAN ROBERTO TIMOCHENKO DE MORAES, situada à Rua Peixe Vivo, nº 140 - Jardim Santa Helena / Capela do Socorro, para implantação do PARQUE PRAIA DE SÃO PAULO – ORLA GUARAPIRANGA (Processo nº 2010 -0.214.153-9);
- XII.** Apreciação e Deliberação sobre Desapropriação de área de propriedade de MIGUEL PADULA FILHO E S/M, situada à Rua Peixe Vivo, nº 17 - Jardim Santa Helena / Capela do Socorro, para implantação do PARQUE PRAIA DE SÃO PAULO – ORLA GUARAPIRANGA (Processo nº 2010 -0.214.087-7);
- XIII.** Apreciação e Deliberação sobre Desapropriação de área de propriedade de ADOLFO CAMARGO E S/M, situada à Rua Peixe Vivo, nº 180 - Jardim Santa Helena / Capela do Socorro, para implantação do PARQUE PRAIA DE SÃO PAULO – ORLA GUARAPIRANGA (Processo nº 2010 -0.214.171-7);



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

Anexos:

ATA da 66ª Reunião Plenária Ordinária do CONFEMA de 28 de fevereiro de 2012;

ATA da 26ª Reunião Plenária Extra-Ordinária do CONFEMA de 13 de março de 2012;

Parecer Técnico do Projeto nº 2009 – 0.310.080-7;

Parecer Técnico do Projeto nº 2009 – 0.280.381-2

Parecer Técnico do Projeto nº 2012 – 0.094.378-0;

Parecer Técnico do Projeto nº 2011 - 0.157.747-5;

Parecer Técnico do Projeto nº 2010 -0.214.132-6;

Parecer Técnico do Projeto nº 2010 -0.214.140-7;

Parecer Técnico do Projeto nº 2010 -0.214.186-5;

Parecer Técnico do Projeto nº 2010 -0.214.180-6;

Parecer Técnico do Projeto nº 2010 -0.214.189-0;

Parecer Técnico do Projeto nº 2010 -0.214.203-9;

Parecer Técnico do Projeto nº 2010 -0.214.153-9;

Parecer Técnico do Projeto nº 2010 -0.214.087-7;

Parecer Técnico do Projeto nº 2010 -0.214.171-7;



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

Coordenadora Helena Magozo: Bom dia a todos e a todas. Nós vamos dar início à 67ª Reunião Plenária Extraordinária do CONFEMA, em 17 de abril, aqui no térreo da Secretaria do Verde. O Secretário Eduardo Jorge irá se atrasar um pouco, mas como nós já temos quórum, ele solicitou que eu desse início à reunião. Primeiro eu queria registrar a posse do Conselheiro Titular representante do CADES no CONFEMA, o Alexandre Falcão de Araújo. Então seja bem vindo, bom trabalho Alexandre. O primeiro ponto é a aprovação, vocês receberam por e-mail as duas Atas, a Ata da 66ª Reunião Plenária Ordinária e a da 26ª Plenária Extraordinária. Primeiro nós vamos para a deliberação da 66ª Reunião Plenária Ordinária. Eu queria fazer uma correção, que está escrito 67ª Reunião Plenária Extraordinária, é Ordinária. Nós estamos na 67ª Reunião Plenária Ordinária. Primeiro a aprovação da Ata da 66ª Reunião Plenária Ordinária do CONFEMA, em 28 de fevereiro de 2012. Os conselheiros que são favoráveis à aprovação da Ata, permaneçam como estão. Então está aprovada por unanimidade. E a deliberação da Ata da 27ª Reunião Plenária Extraordinária do CONFEMA, de 13 de março de 2012. Os conselheiros que são favoráveis à aprovação da Ata, permaneçam como estão. Então está aprovada por unanimidade. Sugestão de inclusão de pauta? Então nós vamos para a Ordem do Dia. Nós temos uma série de projetos hoje, que vão ser apresentados. Nós vamos inverter um pouco, nós organizamos diferente. Primeiro nós vamos apresentar os projetos que não são apresentados pela Secretaria do Verde, para deixar as pessoas livres, e as pessoas da Secretaria do Verde vão chegando mais tarde, para estar apresentando os demais projetos. Nós vamos começar pelo ponto 3 da Ordem do Dia, que é a Apreciação e Deliberação sobre a Modernização da Infraestrutura Elétrica do Sistema Trólebus. Troca da Suspensão Rígida por Flexível e Fio de Contato – a novidade é Trecho do Terminal São Mateus Carrão ao Terminal Penha e Revitalização das Estações Transformadoras Retificadoras – ETR(s) - (Processo nº. 2012 – 0.094.378-0). Quem vai apresentar?

Branco (SPTuris): Bom dia a todos. Eu sou Branco (incompreensível) da SPTrans. Aqui está a equipe do Trólebus, vamos dizer assim, a equipe veicular da Superintendência de Serviços Regulares, cujo responsável é o Simão. Está, aqui, o Carlos Vagner, Cassiano e eu, Branco, vou fazer para vocês a apresentação da modernização do sistema trólebus. Nós vamos começar com a modernização da infraestrutura elétrica do sistema trólebus. Desse projeto faz parte desde a troca de fios, que já estão desgastados na sua maioria do trecho, também a reforma das estações retificadoras e a troca da suspensão do fio do trólebus de rígido para flexível. O sistema de rígido para flexível. Com isso o trólebus tende a passar com mais tranquilidade na rede. Ele não tem aqueles impactos das alavancas do trólebus com a união da rede (incompreensível) sustentação, que é rígida hoje, e vamos passar para flexível. Isso que a gente chama de modernização da rede do trólebus. As estações



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

serão também modernizadas, com os reparos delas. E os veículos, que também faz parte do sistema, não faz parte da modernização do sistema trólebus, mas também estão sendo renovados, estão sendo trocados. Um breve histórico, este breve histórico nós sempre apresentamos para poder situar o sistema trólebus...

Coordenadora Helena Magozo: Branco, só para quem não estava nas outras apresentações, nós temos uma fonte no FEMA, que é advinda das multas da inspeção veicular e necessariamente elas têm que ser usadas dentro do molde de transporte sustentável. Então dentro dessa fonte dois projetos já foram apresentados, o centro de operação e também um semelhante em um outro trecho, agora esse outro trecho que o Branco está apresentando. Só para deixar claro, até por conta da apresentação mais resumida, porque já pressupõe uma apresentação anterior. O que não implica, absolutamente, que todas as dúvidas não sejam resolvidas, e questões colocadas por quem não conheceu a apresentação anterior.

Branco (SPTuris): Certo. Muito bem. Bem colocado. Bom, o breve histórico é bem breve mesmo. A gente só pontua a vida do trólebus ao longo do tempo, para poder localizar o ponto atual, que é a modernização desse sistema. Da infraestrutura desse sistema. Em 1949 teve o início da operação do trólebus pela antiga CMTC, hoje é SPTrans. No início da década de 70, com a crise do petróleo, esse sistema foi novamente observado, vamos dizer assim, com olhos bons. Porque é um sistema que realmente resolveria o problema para a gente. Então em 1973 teve um incremento nesse sistema. E esse incremento veio surtir efeito no final da década de 70, que é de 1975 a 1979, com o projeto SISTRAN, que previa a compra de novos veículos, instalação de novos trechos de rede. E chegou no final da década de 90, com um quadro que está ali: de 555 veículos, foi o pico do trólebus. 555 trólebus, sendo que desses veículos, tinham 111 novos, de segunda geração vamos dizer assim, e 286 deles de primeira e segunda geração, que já tinham sido reformados. Ou melhor, 111 de terceira geração, posso dizer assim. E 286 já de segunda geração, já estavam sofrendo reforma. Tínhamos 26 linhas, e 315 quilômetros de rede bifilar. Mas antes disso, no começo da década de 80, houve a transferência de toda essa infraestrutura, que hoje nós pretendemos modernizar, para a Eletropaulo. A Eletropaulo, naquela ocasião, era uma empresa do estado, ainda. Era uma empresa estatal. E foi de uma estatal para outra, a transferência, CMTC para Eletropaulo. E foi feito através de um convênio, a transferência. Foi feito um convênio em 1985, cujo prazo de vigência era de 25 anos, e nesse convênio haviam estabelecidas as responsabilidades de cada empresa. Para a SPTrans, para a CMTC, na época, coube a operação da frota. E para a Eletropaulo, a operação e a manutenção da infraestrutura da rede. A infraestrutura da rede, estação, edificadora, a estrutura toda. Então, esse quadro foi passado para a Eletropaulo. 26 linhas, perdão, e 315 quilômetros de rede bifilar. O convênio



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

teve seu fim em 2010. Foi um ponto importante nessa história do trólebus. Então, voltou, agora, da empresa privada, Eletropaulo, já não era mais pública, é empresa privada, para a SPTrans, empresa pública. Através de um acordo foi feito esse retorno da infraestrutura. Foi feito um acordo com a Eletropaulo, uma vez que havia pendências para serem acertadas. Pendências financeiras para serem acertadas. Foi feito um acordo, acertada a pendência, e então, a Eletropaulo passou para a SPTrans o quadro que está ali agora. Quer dizer, muito menos linhas, 11 linhas, só. Nós temos 190 veículos, que é o que permanece hoje, ainda. Operacionais, 190 veículos. 200, na verdade, operacionais, que transportam, em média, dois milhões, quatrocentos mil passageiros por mês. Essa estrutura toda de rede tem lá uma potência instalada de 32 megawatts, consome mensalmente, em média, 1.830.000 quilowatt/hora. Temos aí, 260 quilômetros de cabos alimentadores aéreos. São cabos que alimentam a rede de contato do trólebus. 55 quilômetros de cabos alimentadores subterrâneos, 9.000 postes aproximadamente, e chaves seletivas e cruzamentos, 366 chaves. E têm mais componentes elétricos. Mas esses aí são os mais relevantes, que nós citamos aí. Como é que é agora estágio atual da SPTrans, fazendo a operação e manutenção desse sistema trólebus, da infraestrutura toda do trólebus? Tivemos que contratar uma empresa para executar esse serviço. A CMTC, antes de passar para a Eletropaulo, é que executava esse serviço. Mas foi para a Eletropaulo, na época estatal, foi toda a rede, os terrenos, a estação, edificadora, tudo, e também pessoal. E a infraestrutura todinha, material, equipamentos, caminhões-torre, tudo foi para a Eletropaulo. Agora, com a volta, voltou esse equipamento, mas o pessoal não. Por motivos óbvios, não pôde voltar o pessoal. Então, tivemos que contratar uma empresa para realizar, para fazer a operação dos serviços de manutenção, modernização da infraestrutura. Então, foi firmado, no final do ano passado, com a empresa Fasson Eletromecânica, o contrato para fazer o serviço de operação e manutenção da rede. E nesse contrato, é feita a operação e manutenção da rede propriamente dita, e modernização do sistema. Esse que nós estamos tratando aqui, para o qual estamos aqui para conseguir o recurso do FEMA. A remuneração do serviço de operação e manutenção é feito mês a mês, de um valor global, que vai sofrer decréscimos, esse valor vai diminuindo, ao longo do tempo em que a rede for sendo modernizada, porque é óbvio também. Uma vez modernizada, acontecem menos problemas na rede, daí, menos atuação da equipe de manutenção. E aí, menos valor para ser pago. E também, fazemos a remuneração do serviço de modernização e o pagamento desse serviço é feito por evento realizado. Fez lá um trecho de rede, fazemos a medição e pagamos por esse serviço. É assim que é feito, então, esse contrato. Para realizar os serviços de operação e manutenção é fundamental que se tenham esses elementos. Três elementos de início, aí. O CCO, e as bases de atendimento. A gente chama de os postos avançados de atendimento. Temos dois desses postos, um em Tatuapé e outro na Aclimação. São locais onde também ficam



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

duas estações retificadoras. Então, como tem um terreno bom, com um espaço bom para abrigar caminhões e material, nós aproveitamos para fazer as bases de atuação. Base Tatuapé e Base Aclimação. Delas é que partem os caminhões e tal, para poder ir pessoal para fazer manutenção. E também do CCO. Obviamente, tem lá um espaço para ser colocado o material, almoxarifado. E, lá no CCO, terá o controle de telecomando das estações, o despacho das equipes, a comunicação externa que é feita, também, via CCO, e a inspeção da rede e das estações retificadoras. E obviamente, planejamento e manobra de circuitos. Muito bem, esses três elementos têm que estar afiadinhos. O CCO foi o alvo do primeiro pedido aqui, de recurso do FEMA. Está em vias de iniciar suas obras, agora. Já está planejado, já está todo projetado. E, a modernização da rede, propriamente dita. Teve um primeiro trecho, já também, que vamos começar nesse mês, a execução da modernização do primeiro trecho, e o trecho total a ser modernizado compõe-se por 162,5 quilômetros de rede de contato. Ou seja, como a rede são dois fios, a gente vai trocar, de fio, o dobro disso: 325 quilômetros de fio. E vamos, como eu disse agora a pouco, a modernização trata da troca dos fios, da troca da suspensão rígida por flexível... a suspensão rígida, como eu estava falando, dá para ver aqui esses dois cabos da rede, são os cabos de fio, e o tirante que está sustentando a rede aqui. Do tirante para o fio, tem lá, uma união. Aquela união é rígida. Quando o trólebus passa por ali, aquilo é pesado. A alavanca passa por ali, é um nó que tem ali, então, dá sempre uma pancadinha. Isso pode, aos poucos, ir danificando a rede, vai estragando a rede, e o contato. A alavanca pode escapar. Aqui, já não. Aqui tem a suspensão flexível, quando a alavanca do trólebus passa por ali, todo o conjunto absorve esse impacto. E faz com que então, a alavanca escape menos, ou até não escape tão facilmente. E com isso, você consegue o quê? Consegue aumentar a confiabilidade operacional, a velocidade média do sistema aumenta também, isso é muito importante, há a diminuição, por consequência, das ocorrências por obsolescência de materiais, porque são coisas mais modernas, e há melhora da eficiência do transporte por trólebus. E óbvio, a satisfação do usuário também. Porque hoje, toda vez que quebra uma rede, é o trólebus. Quer dizer, é o trólebus. Não importa que o sistema... Eles não têm a visão do sistema. Têm a visão do trólebus. Então, é o trólebus que quebrou. Mas isso vai acabar, se Deus quiser. A modernização da rede de contato, já, o trecho 1, como eu falei, foi o alvo do nosso primeiro pedido aqui no FEMA. E já vamos iniciar este mês. Então a coincidência, começa esse mês a modernização desse trecho, que é do Terminal São Mateus, metropolitano, e passando pela Mateo Bei, até o Terminal Carrão. O trecho alvo do nosso pedido hoje. Da nossa solicitação hoje. É o projeto do trecho 2 e 3. Os trechos 2 e 3. Aí estão os locais atendidos por esse trecho, que vai até o Terminal Carrão. O primeiro trecho já foi aqui: São Mateus a Carrão. Do Carrão até Penha. São terminais. Carrão, Avenida 19 de Janeiro, rua Antônio de Barros, e assim vai. Celso Garcia, Aricanduva, todo esse trecho é o... vamos dizer assim, o trecho que nós classificamos como



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

segundo mais importante, em termos de deficiência. Quer dizer, a rede está ruim nesse trecho. O primeiro trecho, o principal, de todo o sistema trólebus, era a Mateo Bei mesmo. Quer dizer, o trecho ruim da rede. Muito nó na rede, muita emenda, fio já desgastado. E aí, o segundo trecho é esse, por prioridade de problemas, paralisações. Esses são os problemas mais encontrados na rede. Dá para ver, é muito simples ver isso aí, as deficiências. O elevado número de emendas, tem emenda atrás de emenda, na sequência. Então hoje, quando quebra a rede, somos obrigados a substituir um trecho de 100 metros, 200 metros, mas ainda com emenda. A ideia é substituir o fio e deixar por muito mais tempo, sem emendar nada. O tirante, desfiando. Aqui é o tirante que sustenta a rede. Note bem. E ele desfiando, quebrando ali, a rede fica bamba e pode até cair. A rede sinuosa, dá para perceber pela foto ali. Muito ruim, isso estraga... Faz escape de alavanca, faz com que a alavanca escape, muitas vezes. Essa é a chave que nós citamos a pouco, que é um componente super importante, que é chave de desvio de rede, que o trólebus vem em uma direção, o outro em direção para outro par de redes, de fio. Há também o desgaste excessivo nesse mecanismo, que pode provocar o escape das alavancas. E aí, a consequência toda mais. A bitola da rede, fora de gabarito, porque vai desgastando. Uns trechos gastam mais, outros menos e aí, fica a bitola ruim. E aí, há, com isso, pouca tensão de estiramento. Que se estender muito a rede, quebra. Pode quebrar. Então, há pouca tensão de estiramento, que faz com que a rede fique bamba. Todos esses problemas que observamos aí, que mostramos aí, é que faz com que seja necessária essa modernização. Faz parte da modernização, também, a revitalização das estações transformadoras e retificadoras. A gente chama de ETR, Estação Transformadoras e Retificadoras. São 24 estações que vão passar por isso, e elas estão colocadas ao longo dessa malha, 201 quilômetros de rede bifilar. O que seria revitalização? É a recuperação e a conservação do abrigo físico da estação, e também, de alguns componentes eletrônicos. Os objetivos disso são também simples: é aumentar a disponibilidade energética da alimentação da rede de contato. Porque quando uma estação cai, ou seja, abre o circuito, os trólebus tendem, ou parar, depende da distância da estação, ou alimentados por outra estação, eles passam com menor velocidade. Isso atrapalha muito o trânsito também. E a estação, quando cai, tem que ser religada remotamente. Daí a gente ter que melhorar a estação. Ou, muitas vezes, hoje, ainda não estamos religando todas remotamente, mas a tendência é religar remotamente. Por isso têm que ir pessoas até a estação fazer a religada. Então, a gente vai aumentar a disponibilidade energética da rede de contato com essa modernização. Com essa revitalização das estações. Com isso, eliminamos a baixa (incompreensível) elétrica também, em função da infiltração de água, se tem que fazer a conservação, (incompreensível), vocês vão ver que realmente precisa. E com isso, tende-se a melhorar a eficiência do transporte, mais uma vez a satisfação do usuário, claro. Olha como é que está isso. A estação são essas caixas, esses cubículos aí. O conjunto desses cubículos, nós chamamos



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

de estação transformadora retificadora. E dentro da estação, dentro do abrigo físico da estação, você tem outra telha em cima dela. Quer dizer, é para eliminar infiltração que já está ali. Telhado quebrado, precisando de reparo. Isso tem que ser feito na estação para poder... É um pecado, mas está assim. Aqui é a proteção improvisada dos cubículos, por essas lonas aí. Tem que eliminar isso. Ali é concreto, tem que fazer impermeabilização, nova impermeabilização, para poder acabar com aquilo. Aquilo é infiltração. Fica daquele jeito ali. Aqui nós apresentamos alguns números dos trechos que nós estamos falando. A extensão desse segundo trecho, é mais ou menos a extensão do primeiro trecho: 18 quilômetros, é o que dá, aproximadamente, 9 quilômetros de via, são dois fios. As linhas desse trecho que nós vamos atender, são duas de grande porte e uma pequena. Então a Terminal São Mateus, final Parque Dom Pedro, 43 trólebus rodam nela. A Terminal São Mateus, Praça da República, atendimento só noturno, dois ônibus, dois trólebus só. E 36 outros trólebus na linha do Terminal São Mateus até o Terminal Penha. E dá um total de 81 trólebus. Isso, nesse trecho há uma média de passageiros (incompreensível), mais de um milhão de passageiros por mês. E o fluxo de veículos que passa nesse trecho, uma vez que... Imagina um trólebus quebrando nesse trecho. Olha só o que acontece. Têm mais de 5.800 veículos por hora, na manhã, no período da manhã, e mais de 6.000 veículos por hora, à tarde. Quando quebra um trólebus ou quebra uma rede, não é quebrar um trólebus, no nosso caso aqui, é quebrar a rede, acontecer um problema com a rede, ou com qualquer elemento da infraestrutura. Nós causamos um problema no trânsito, desse porte aí. 5.800 a 6.100 veículos por hora. Isso, a gente pode imaginar esse impacto em hora parada. Veja, nós temos uma média do ano passado, pegamos a média do ano passado, que esse ano está começando ainda, vamos dizer assim, a média do ano passado é de 135 minutos para se atender o problema. Para se restabelecer a operação normal do trólebus. Em média, era de 135 minutos. E a média de ocorrências que davam esse tempo é de cinco ocorrências. Dava um impacto aproximado de 11 horas e 15 minutos do trânsito. Isso, infelizmente, é lamentável. Agora, com a obra de modernização nesse trecho, nós teremos aquilo ali. Número de ocorrências mensal caindo para 1,3, porque essas ocorrências deixam... não dependem só da rede, de outros componentes também, (incompreensível), a própria estação retificadora, e o tempo tende a abaixar para menos do que 90 minutos, que é um tempo aceitável. Que é o tempo, inclusive, que nós pusemos em contrato com a Fasson, a empresa que faz a manutenção e operação da rede. E o impacto vai baixar daquelas 11 horas e 15, para 1 hora e 57 minutos. Totalmente aceitável, nós, que trabalhamos com sistemas, podemos dizer para vocês que realmente não vai causar grande impacto. Esse impacto é muito pequeno. O impacto ambiental faz com que a gente tenha aí, uma redução de 83% do congestionamento. É aquilo que eu falei: de 11 horas para quase duas horas. Para esse segundo trecho, segundo e terceiro trecho de rede, nós estamos estimando um custo de material e mão-de-obra, em torno



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

de 5 milhões de reais. Isso, como eu já disse, compreende a troca dos cabos, a suspensão, e a modernização das estações retificadoras. E aí, os aspectos legais, quer dizer, a gente só cita aqui, nos nossos trabalhos, como disse a Helena, nós temos a legislação que faz com que a gente possa solicitar para o CONFEMA esse recurso. A gente está baseado na lei 14.933, que é a lei de mudanças climáticas, que prevê que até 2018 tenhamos, rodando na cidade de São Paulo, os ônibus com combustível não de fonte fóssil, e sim, de fonte renovável. E o trólebus é... no caso do combustível. Agora, pode ser energia elétrica também. Movido por energia elétrica. Que é o caso nosso aqui. O trólebus, ele atende a lei 14.933. A lei 14.887, que reorganiza a Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, e determina que os recursos do FEMA são utilizados para manutenção e melhoria ou recuperação da qualidade ambiental. A Resolução 136, do CADES, que trata da diretriz anual da utilização dos recursos, e aí fala, no seu item A: Incremento do uso de energia renovável no sistema de transporte coletivo. Daí é que se encaixa esse pedido para o trólebus. Bom, como eu disse no início, não só a rede e estação que faz o sistema trólebus, o veículo também faz parte, e também, estamos renovando essa frota por veículos de piso baixo, que já atende à acessibilidade, também atende ao Decreto Federal 5296. E o sistema de tração auxiliar desses veículos, tem lá o seu inversor trifásico microprocessado, tem interface homem/máquina. O próprio veículo avisa: “teve uma queda em tal componente”. Através de uma codificação, você chega no componente com problema. É um veículo moderno realmente. O motor de tração dele é um motor de corte alternado, ao contrário dos veículos da geração anterior, que é de corrente contínua. Bons motores, mas têm lá os seus problemas, que o alternado não traz. E é um motor com uma potência de 165 quilowatts. Os anteriores é de 120 quilowatts, mais ou menos. E é blindado. Quer dizer, ele não sofre tanto com problemas de areia, pedrisco, água, e assim por diante.

Coordenadora Helena Magozo: Alexandre, sempre quando for falar, fale no microfone, porque é gravada toda a sessão.

Cons. Alexandre: Essa aquisição dos ônibus é com recurso próprio da SPTrans?

Branco (SPTuris): Essa aquisição dos ônibus é com recursos do Poder Municipal. Quem compra os trólebus é a iniciativa privada, a operadora hoje, e ao longo da vida útil desse trólebus, eles são depreciados, na remuneração, há uma depreciação que vai passando o trólebus para o poder público, aos poucos. Ao longo dessa vida, ele vai passando do poder privado para o poder público, vamos dizer assim.



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

Orador não identificado: Branco, só uma dúvida. Na foto, você percebe, tem a adaptação para o cadeirante, também, é isso? Você falou por causa do piso baixo.

Branco (SPTuris): Além do piso baixo, ele tem o box para o cadeirante.

(fala sem microfone)

Coordenadora Helena Magozo: Fale no microfone, por favor.

Orador não identificado: Só complementando. Esse veículo, ele é bem similar a alguns veículos diesel que vocês já vêem circulando pela cidade. Então ele é um veículo de entrada baixa, que nós chamamos, ele tem rampas de acesso para cadeiras de rodas, tem uma suspensão pneumática com sistema de movimentação vertical da suspensão, que permite o veículo rebaixar para facilitar o acesso. E tem a área reservada para acomodação das cadeiras de rodas, com cinto de segurança, e os demais itens exigidos em norma.

Branco (SPTuris): Perfeito. Esse aqui é o carro de 15 metros, com duplo eixo traseiro. Ele tem capacidade um pouco maior do que aquele anterior, que é de 12,20 metros. Esse é de 15 metros. Tem um motor um pouquinho mais potente, de 210 quilowatts. Esse veículo, pela modernidade que traz, inversor trifásico, motor de corrente alternada, ele tem uma confiabilidade maior. E, realmente, a quilometragem entre uma falha e outra dele, é muito maior do que a do anterior. Que já era melhor do que o anterior ainda. Ou seja, é melhor que o diesel. Hoje, a média do diesel, ela é muito menor do que a do trólebus. Por incrível que pareça. A gente fala: “mas quebrou outro trólebus.” Mas é o sistema como um todo. É uma rede que quebrou a estação, a gente sempre tende a por a culpa no trólebus. Mas é o sistema como um todo. Que, como eu disse, com a modernização, deve atingir um patamar, deve mesmo, a gente vai conseguir chegar a isso, sim, um patamar de aceitação muito razoável. Muito obrigado a todos. Esse período, nós estamos aqui, aguardando qualquer dúvida, para a gente responder.

Coordenadora Helena Magozo: Obrigada. Alguma questão dos Conselheiros? Por favor, Alexandre.

Cons. Alexandre: Na verdade, é só um comentário. Na sua explicação, eu entendi, mas aqui no resumo da proposta, está assim: “A modernização deverá reduzir em 83%, os congestionamentos da região.” Pelo que eu entendi, do que você falou, seria, os congestionamentos causados pela quebra da rede. Que como está aqui, parece que de Carrão a Penha quase não vai ter mais congestionamento.



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

Branco (SPTuris): O trólebus vai resolver o problema do... Não, não. Foi falha nossa...

Coordenadora Helena Magozo: E nós vamos ler aqui, a gente já retifica, Alexandre. Bem observado.

Branco (SPTuris): Muito bem observado. E aquela história, o trólebus, ele não vai resolver o problema da poluição ambiental também. Ele só não vai poluir. É a mesma coisa. Então, no trânsito também, os problemas que são causados pelo sistema trólebus, serão reduzidos em 83%.

Coordenadora Helena Magozo: Então, podemos ir para a leitura do relatório, da CAV. Então, o projeto apresentado pela Secretaria Municipal de Transportes, SPTrans também, é Modernização da Infraestrutura Elétrica do Sistema Trólebus. Troca da Suspensão Rígida por Flexível e Fio de Contato – Trecho do Terminal São Matheus Carrão ao Terminal Penha e Revitalização das Estações Transformadoras Retificadoras – ETR(s). Proponente - Secretaria Municipal de Transportes, valor, R\$ 5.010.356,89. Justificativa - A SPTrans, no relatório 015/11 da SPTrans, em anexo, apresenta como principal justificativa para a avaliação do projeto, localizado no Trecho Carrão ao Terminal Penha, a vantagem operacional e ambiental obtida com a melhoria da infraestrutura elétrica do sistema trólebus, essencial para o suprimento de energia e que garante a operação sem descontinuidade. O ajuste garante maior fluidez do tráfego, conforto dos usuários, assim como a redução das emissões de gases contaminantes na atmosfera, fundamental para o cumprimento das metas estabelecidas na Lei Municipal de Mudanças Climáticas. Outra justificativa é a modernização da rede de contato que compreende a troca de suspensão rígida por flexível, a troca do fio de contato e a troca do tirante de aço por sintético. Revitalização das ETRs que consiste na recuperação e conservação do seu abrigo físico e acessos aos equipamentos eletromecânicos e eletroeletrônicos de alimentação em corrente contínua para a rede de contato trólebus. O resultado obtido com as intervenções implicará, portanto, na maior confiabilidade do sistema e ganhos ambientais, pelos motivos elencados acima. Análise e Avaliação da Proposta. Resumo da proposta - Esse subprojeto compreende a realização de serviços que devem ser executadas por empresa a ser contratada pela administração pública. A modernização, aí a correção, deverá reduzir em 83% os congestionamentos provocados pela rede trólebus na região. Provocados por falha na infraestrutura do sistema trólebus na região, o que implica na redução da emissão de gases e partículas poluentes na atmosfera, provocada pelo menor acúmulo de veículos com velocidade reduzida. Enquadramento nas diretrizes, objetivos e princípios da Política Municipal do Meio Ambiente e do SISNAMA; na legislação ambiental vigente; bem como nas diretrizes, prioridades e programas de alocação de recursos estabelecidos pelo CADES - A proposta se enquadra nas diretrizes do SISNAMA e do CADES, em especial quanto ao art. 57 da Lei nº 14.887 que reorganiza a Secretaria Municipal do Verde, que determina explicitamente que os recursos do Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável destinam-se precipuamente a apoiar, entre outros: “a manutenção, melhoria e/ou recuperação da qualidade ambiental”. A proposta está amparada nas metas da Lei Municipal de Mudança Climática, Lei 14.933/2009. Enquadramento nas estratégias de ação recomendadas - Segundo a Resolução n.º



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

146/CADES/2012, que trata da diretriz anual para utilização dos recursos do FEMA, observamos que a presente proposta se enquadra nas diretrizes: incremento ao uso de energia renovável no sistema de transporte coletivo, edificações e demais sistemas urbanos e também na diretriz de melhoria da qualidade do ar. Análise técnica da proposta - Avaliamos a proposta e observamos sua sustentabilidade a partir do ganho ambiental resultante da diminuição dos congestionamentos, em vista da garantia da melhor transferência de energia para o trólebus. O ganho ambiental, na opção pelo investimento no sistema de trólebus, traduz-se na relevante redução da carga poluente, em relação aos veículos movidos pela queima de combustíveis fósseis. A seleção do trecho a ser modernizado teve como critério sua importância operacional e estado de conservação, comparado com os demais trechos integrantes do sistema, como documentado, na apresentação do projeto. Análise econômica e orçamentária da proposta - O custo do subprojeto está estimado em R\$ 5.010.356,89 e tem como base o contrato nº 2011/0459-01-00 estabelecido com a empresa contratada para Prestação de Serviços de Operação, Manutenção Preventiva, Corretiva e Modernização da Infraestrutura de Alimentação Elétrica em Corrente Contínua do Sistema Trólebus da Cidade de São Paulo, de responsabilidade da Secretaria Municipal de Transporte. Conclusão da CAV - Consideramos que a proposta atende aos critérios de seleção estabelecidos para contemplação de financiamento do FEMA. Então, agora, nós vamos para a deliberação dos Conselheiros. Os Conselheiros que são favoráveis à aprovação da proposta apresentada pela SPTrans, por favor, permaneçam como estão. Então a proposta está aprovada por unanimidade. Então, eu queria agradecer a presença das equipes, da SPTrans, da Secretaria de Transporte. Obrigada. Podem permanecer. Podem permanecer, mas nós vamos para outro projeto.

(fala sem microfone)

Coordenadora Helena Magozo: Só lembrando para quem chegou um pouco depois, é que nós estamos optando, primeiro, então, pela apresentação dos projetos das Secretarias de fora para depois centrarmos na SVMA. Agora, a pauta, seria o quarto ponto da pauta. A apreciação e deliberação sobre contratação de serviços de cadastramento arbóreo em eixos viários de São Paulo. Processo nº. 2011 - 0.157.747-5. É um projeto apresentado pela Secretaria de Coordenação das Subprefeituras, nós temos aqui a Sônia Hanashiro, e a Cíntia, que já foram da casa, de DEPAVE, e que vão estar apresentando então, o projeto.

Sônia Hanashiro (Secretaria de Coordenação das Subprefeituras): Bom dia a todos. Nós fomos da Secretaria do Verde, hoje estamos na assessoria técnica de obras e serviços da Secretaria de Coordenação das Subprefeituras. Sônia Hanashiro sou eu, Cíntia Bianchi, e Bruno Porto da equipe de ATOS. Viemos aqui falar sobre a contratação do cadastramento, mas para contextualizar, a gente teria que falar, claro, da questão da gestão de arborização de vias públicas da cidade. Quando a gente fala de arborização aqui, neste contexto, nós estamos falando da arborização de logradouros. Das árvores que ficam nos passeios públicos, nos canteiros centrais, nos canteiros laterais da cidade. E que o processo de urbanização da cidade, muitas vezes,



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

na maioria das vezes, desconsiderou. Isso a gente pode perceber assim: porque a gente não tem mais área disponível para plantio, porque tem via rebaixada, porque têm elementos, porque têm várias outras coisas, e o espaço, área permeável dos canteiros para as árvores que já existem. E a gente percebe, também, na cidade, um grande número de árvores senescentes. Aquelas que já estão depauperadas, estão quase assim, no fim do ciclo. Tanto no fim do ciclo de vida porque árvore é um ser vivo, porque também, é assim, tanto estresse, acaba diminuindo o que a gente chama de vida útil da árvore. De vida saudável da árvore. Então, é urgente. A gente ter o conhecimento dessa vegetação arbórea. Por quê? Conhecendo, a gente elaborar planos que nós chamamos de planos de manejo. Do que é necessário fazer para essas árvores, para elas permanecerem nesses locais, em condições saudáveis, e ou então, para plantio de novas árvores, de acordo com preceitos técnicos, para prevenir as extorsões quando essas árvores crescerem. Nesse sentido, para a questão do conhecimento, foi criado na Secretaria, o programa Identidade Verde, que cuida de zelar pela arborização. Então ele consiste no cadastramento, no inventário, no diagnóstico dessas árvores, e na proposta de manejo da vegetação de corte arbóreo, com o intuito de conservar, renovar e ampliar a arborização. Qual a diferença do que se faz hoje, da gestão atual? A gestão da arborização, historicamente, ele é reativo. A Prefeitura é reativa à questão da gestão. Por quê? O munícipe faz uma solicitação que chega à Prefeitura, move a máquina da Prefeitura. Vai o técnico fazer a vistoria, faz o laudo, dá uma recomendação, que dá uma ordem de serviço, que vai a equipe de campo executar o serviço quando é o caso. O programa pensa em fazer uma gestão proativa. Então, obter as informações quantitativas e qualitativas dessa vegetação, antes de alguém pedir. E a partir dessas informações, a municipalidade estabelecer as estratégias de conservar, de renovar, e de ampliar a arborização. Com tudo isso, temos o objetivo específico de, a partir do momento que a gente conhece, a Prefeitura foi, antes, conhecer essa vegetação, minimizar as ocorrências previsíveis de acidentes. É passado o verão, a gente tem visto sempre, no jornal, é muito recorrente, a questão da queda de árvores. Então, o objetivo específico é de minimizar as ocorrências previsíveis dos acidentes causados pela queda de árvores, ou parte delas. E reduzir então, por consequência, solicitações de remoção ou de manejo de árvores no SAC. E o cidadão não ter que solicitar, mas sim, auxiliar a Prefeitura a verificar uma ocorrência que a Prefeitura não conseguiu ver. A gente fez a vistoria, cadastrou, conhece a árvore, mas foi lá, e um caminhão bateu na árvore. Então a gente precisa desse olhar, também, dos munícipes, auxiliando, mas aí, reduziríamos essas solicitações. Que hoje gira em torno de 68 mil solicitações/ano. Do que consiste o cadastro, inventário, diagnóstico? É uma ficha de campo, muito grande, assustadora, mas que os técnicos vão a campo fazer esse trabalho. O que nós chamamos de cadastro/inventário, são os dados de endereço, a rua, o número do lote onde ele está inserido, o distrito, subprefeitura, distância da esquina, a rua de referência, qual rua que a gente



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

está medindo para ser a distância da esquina, distância do alinhamento do lote, as condições do entorno, o tipo de edificação, localização, a largura do passeio, se o pavimento está levantado, se existe calçada verde, o tipo de pavimento, as dimensões do canteiro, e o tipo de canteiro. Se existe vegetação interferente, que é assim: a árvore principal e uma goiabeira que passarinho semeou ali, crescendo, prejudicando o desenvolvimento da árvore que chamamos de principal. Se existe permeabilidade nesse canteiro, e as dimensões. As características endométricas, que são as medidas da árvore. Então, diâmetro do colo, altura do peito, altura da primeira bifurcação, altura total, diâmetro da copa, e a especificação, qual é a sua espécie de árvore. E o diagnóstico. O diagnóstico consiste em avaliação. Essa avaliação nossa, é assim: feito, olhando a árvore como um todo. Mas por partes. Então, do sistema radicular, do colo, que é a faixa de transição entre o sistema radicular e o tronco, do tronco, da copa. E da copa, dividido em duas partes: a primeira bifurcação, onde ela começa a bifurcar, e a copa propriamente dita. Primeira bifurcação por quê? É um ponto muito importante, de ruptura, de acúmulo de água, que a gente precisa observar bastante. E aí, nesse diagnóstico, nesses cinco pontos da árvore, cinco faixas da árvore, a gente avalia interferência com os elementos urbanos, que são as fiações, rede de água, em cima e embaixo. O diagnóstico da situação, se existem injúrias, se ela foi podada, teve poda inadequada, se existem ramos cruzados, secos, podres, vegetação parasita, **erva** de passarinho. E a sua sanidade. A existência de fungos, cupins ou formigas, entre outros macro e microrganismos. E uma avaliação geral da situação. A situação aqui é nomenclatura assim: ela está em um local que é incontornável a sua situação. Por exemplo, do lado de uma boca de lobo. A gente não consegue tirar a boca de lobo, modificar a drenagem para preservar a árvore. Então, teria que tirar a árvore, porque a mudança física é inviável. E o estado geral, que é um estado geral muito (incompreensível), ruim, mau, regular e bom. Bom, tudo isso, as recomendações técnicas do que seria necessário para manter essa árvore saudável no local, ou, se não houver possibilidades, a remoção. Então, nós temos aí, alguns itens para recomendação dentro do que a legislação nos permite. Avaliação técnica, as podas, vários tipos de poda, a remoção da árvore, se pode ser substituído no local ou não, remoção de vegetação parasita, de vegetação interferente, adequação do elemento urbano, do canteiro, monitoramento, controle de organismos xilófagos, ou, se necessário, a gente fazer uma análise de risco de queda nessa árvore, utilizando alguns métodos que existam na área. Isso é um exemplo do que a gente já fez, de serviço de ampliação de canteiro. Isso foi realizado por uma equipe da Secretaria do Verde. Então, em cima, com o canteiro do jeito que estava, e após, a adequação. E as podas de levantamento. Em cima é o antes, e as fotos de baixo depois. Primeiro a de limpeza, de levantamento aliás, a segunda de limpeza, a terceira é uma poda de condução. E uma remoção, quando não é possível manter a árvore no local. Então essa árvore aparentemente, estava muito bonita, não tinha um oco



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

visível no tronco, mas avaliando a primeira bifurcação, a gente viu o oco da primeira bifurcação até a raiz, e até lá embaixo. Então um pedacinho aí do tronco. Todos esses dados, a gente fica com aquela ficha imensa, elas são inseridas no SISGAU, que é o Sistema de Gerenciamento de Árvores Urbanas, que é um sistema gerenciado pela Secretaria do Verde. Ele é um banco de dados relacional para plataforma WEB, e ele fica hospedado na PRODAM, então ele dá acesso à rede da Prefeitura. Na intranet da Prefeitura. E o sistema permite que a gente não perca os dados, e é uma ferramenta importante para a gestão. Ele armazena o histórico, então eu vou fazer a primeira vistoria, insiro os dados, vou fazer a segunda, ele não perde os dados da primeira vistoria, e armazena fotos também. E com todas essas informações, o que fazemos? Fazemos um plano de manejo. Então assim, na rua X, têm tantas árvores, quantas árvores precisam ser manejadas, dessas, quais as podas que têm que ser feitas, quais têm que ser removidas, onde pode ser substituído, e o potencial de plantio no local. Dentro do programa, que nós já... os projetos que fazem parte do portfólio do programa. Então fizemos um projeto piloto em Perdizes, englobando 25 ruas, passamos por todas as etapas, desde o cadastramento, diagnóstico, inserção no SISGAU, elaboração do Plano de Manejo, e execução dos serviços. Estamos, hoje, fazendo a segunda vistoria de todas as árvores. O treinamento dos técnicos de todas as subprefeituras, com esse modelo de gestão, para uniformizar os conceitos utilizados pelos técnicos, para avaliação das árvores, para conhecer o sistema, e capacitar os técnicos, e a equipe de apoio dos técnicos das subprefeituras, quando existe, para operar o SISGAU. E, dentro desse treinamento, fizemos também um treinamento com a equipe do DEPAVE, porque nós temos que tramitar essas informações. Então, para que eles também conhecessem quais os conceitos que estamos utilizando, quais os métodos que estamos utilizando. Fizemos aí, forças-tarefas de SAC, para atendimento de SAC em várias subprefeituras, que assim, um volume muito grande de solicitações, e tivemos também, que atuar. Então, faz parte do programa, e vamos iniciar este ano, uma uniformização dos conceitos das equipes de campo. Então fizemos a parte interna, e agora, como as equipes de trabalho que fazem a poda e remoção são terceirizadas, a gente precisa que eles entendam, também, o que estamos falando, para que essa qualidade se reflita lá, na operação de campo. Durante o treinamento dos técnicos nas subprefeituras, foi construída uma estimativa de árvores localizadas nos passeios públicos, canteiros centrais e laterais, que deu uma ordem de, na cidade de São Paulo, de 976.529 árvores. Em torno de um milhão de árvores em logradouros públicos. Árvores consolidadas. Excluídas as mudas, com DAP menor que 5. Então, entrando no projeto, o que nós temos na Prefeitura? Vocês viram lá um universo de quase um milhão de árvores, para gestão dessas árvores, quem faz são as subprefeituras com um número de técnicos e a Lei Municipal 10.365, que disciplina o corte e a poda de árvores na cidade, ele estabelece que o subprefeito deve autorizar, ouvido do engenheiro agrônomo ou biólogo responsável. Então, não só a supressão, tem



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

um outro artigo mais para a frente, que é o artigo 12, que diz que a poda também. Então assim, é um volume muito grande de trabalho, com uma ficha muito grande de avaliação, daí a necessidade que a gente vem aqui pleitear no FEMA, o apoio para realizar o cadastro e o inventário dessas árvores. Então, seria os serviços de cadastramento, não do diagnóstico, que diagnóstico é responsabilidade do técnico da subprefeitura. Então, só o serviço de cadastramento das árvores no campo, levantamento dos dados, a tomada de fotos, e o carregamento desses dados no sistema, no SISGAU. E aí, ficando para os técnicos das subprefeituras, o diagnóstico dessas árvores e as recomendações do manejo. Esses dados de cadastramento, de condições de entorno, tudo aquilo que vocês viram antes, são importantes para decisões. Para tomada de decisões e planejamento do manejo. E eles não precisam de conhecimentos específicos. Não precisa ser engenheiro agrônomo, engenheiro florestal, um biólogo, para tomar esses dados. Com exceção da identificação das espécies. Então, a gente não precisa colocar um engenheiro para fazer esse trabalho. Com o intuito de definir estratégias para o estabelecimento de árvores saudáveis e de minimizar os transtornos, quando essas árvores caem, ou os galhos delas caem, foram priorizados locais onde impactos sobre a mobilidade urbana é maior. Então as vias que constituem os principais eixos de ligação entre as regiões da cidade, e uma outra prioridade foi nas regiões que apresentam arborização consolidada significativa. Uma arborização mais antiga, mais significativa. E foram excluídas as vias que fazem parte do Distrito Sé e República, porque eles fazem de um outro projeto, da Secretaria do Verde, que é do Programa Pró-Centro. Então para não haver sobreposição de objeto.

Conselheiro Alexandre: Uma questão. Entendo que as vias que têm maior densidade de árvores, os bairros com maior densidade de árvores, podem ser priorizados, mas por outro lado, eu vi ali nos indicadores, que a zona leste é bem precária na arborização urbana. E talvez menos pelos riscos de queda, mas mais pela importância de manutenção dessas pouquíssimas árvores que existem na arborização urbana, também é importante dar foco nas regiões carentes. Nas regiões com pouca arborização urbana.

Sônia Hanashiro (Secretaria de Coordenação das Subprefeituras): As vias são as vias de ligação. Independente se elas têm muitas árvores ou não. Então assim, foram definidas as vias de ligação entre os bairros, a questão da mobilidade urbana, além de onde têm árvores consolidadas. Então deverão ser cadastradas todas as árvores com diâmetro, altura do peito acima de 5 centímetros, que estejam nos passeios públicos, nos canteiros centrais, e nos canteiros laterais, até o limite de 94.320 árvores. Depois eu falo desse número. Essas vias que estão em verde, as subprefeituras já fizeram o cadastramento. Consegue enxergar? Esse polígono é o Distrito Sé e República. E essas vias em azul são as vias de abrangência desse projeto. Então, você pode ver que



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

ele pega toda a cidade. Independente de zona leste, zona sul, zona leste, zona norte. São 1005 quilômetros de vias, em um total de 94.320 árvores. Como foi estimada essa quantidade de árvores por via? A partir do momento que foram definidas as vias, a equipe saiu à rua com contador manual, aqueles que a gente faz conta em festa, em eventos, com contador, contando o número de árvores. Não dá para dizer que é exato, mas é muito próximo. Bem próximo. Cronograma do trabalho é de dez meses, com 10% em cada mês, de trabalho. E a contratação desses serviços otimizará o tempo dos técnicos das subprefeituras. Os técnicos das subprefeituras, eles são responsáveis pela gestão das árvores e das áreas verdes das subprefeituras. Então é um volume de trabalho, já na rotina, muito grande. Esse cadastramento otimizará o tempo deles. Porque ele vai lá, já com os dados cadastrais fazer o diagnóstico, e a gente não perde os dados de diagnóstico. Todos esses dados ficam disponíveis para a Prefeitura, ao longo do tempo inclusive. Isso dará agilidade aos trabalhos, tornando mais eficaz os serviços prestados na nossa cidade. A equipe, o secretário Ronaldo Camargo, Marcelo Bruno é o nosso chefe, da assessoria técnica, e a equipe técnica de atos, áreas verdes, compostas por oito engenheiros agrônomos.

Coordenadora Helena Magozo: Então está aberto para indagações e comentários dos Conselheiros.

Cons. Gilmar: Bom, primeiro eu queria parabenizar a Secretaria de Coordenação, por ter uma assessoria do quilate de vocês. Eu acho que a Secretaria já, agora, é um avanço essa gestão, é uma transversalidade na prática, vamos chamar assim. Leva os técnicos para lá. Nós já tivemos embates dessa Secretaria com subprefeitura, na discussão sobre conceitos de poda, etc. etc. Então isso, acho que é um avanço substancial. A minha pergunta é a seguinte: como é que será feita a interface com a Eletropaulo?

Sônia Hanashiro (Secretaria de Coordenação das Subprefeituras): Na questão da gestão da arborização, a interface com a Eletropaulo continua sendo formal. Solicitar o apoio... Mas a partir do momento que a gente tiver o cadastramento de uma via inteira, a gente já não pede mais para a Eletropaulo: “olha, uma árvore aqui, a outra ali, a outra ali.” A gente consegue, inclusive, otimizar o trabalho deles. Acho que daí, o nosso poder de barganha, o poder de negociação aumenta. Hoje, qual a justificativa deles? Que eles não conseguem trabalhar conforme as demandas da Prefeitura, uma solicitação nessa rua, outra na outra rua, daqui a dois meses outra nessa mesma rua, e aí vira um trabalho insano, também. Aí, com o cadastramento, o diagnóstico e o plano de manejo de uma via inteira, de um logradouro, de um bairro, a gente consegue otimizar o trabalho de todo mundo. Não só das subprefeituras, mas da Eletropaulo também.



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

Cons. Gilmar: Outra coisa que é muito difícil na gestão, qualquer gestão, é a interface com o munícipe. O munícipe tem uma visão completamente diferente, e às vezes, equivocada da questão da árvore. Já mudou muito. Já há uma evolução para isso. Muitas vezes você olha assim, o munícipe fala assim: “eu vou...” Está preocupado mais com remoção. Vai cair, tem cupim, alegam tudo, etc. etc. etc. porque está atrapalhando a entrada do carro dele. Eu sei que a verba não permite, mas só como sugestão, eu sempre coloco nas minhas opiniões a respeito desses projetos, que a gente procure uma forma de comunicação com o munícipe, de edu-comunicação. O que a gente tem tentado fazer é mostrar um pouco, de alguma maneira, ou seja de um comunicado, ou seja no... o site hoje, o acesso ainda é limitado. Nós sabemos disso. Mas seja, de alguma forma, que, quando for feita alguma ação próxima a casa dele, que ele saiba, saiba que tipo de árvore, o que está acontecendo. Porque o munícipe não tem a mínima informação. Aliás, o agente público já não tinha. Agora, vocês estão ajudando isso. Agora, o munícipe, desculpe, é zero, e a dificuldade muito grande de comunicação com o munícipe.

Sônia Hanashiro (Secretaria de Coordenação das Subprefeituras): Mas é verdade. A gente fez o projeto-piloto em Perdizes, e assim, a gente desenvolveu até, depois de um tempo, um folheto de informação. E a abordagem na rua era constante. Primeiro que o munícipe também tem uma carência da presença do serviço público, da municipalidade ali, ouvindo o que ele está querendo dizer. Mas também, para circular informação do que a gente estava fazendo lá. Então assim, logo no início, foi muito difícil. As pessoas eram muito agressivas, tanto para uma... só para fazer o diagnóstico, só para fazer o laudo. Depois, na hora de executar também. Assim, brigavam com a gente porque a gente podava, porque a gente não podava, porque removia, porque não removia, porque plantava, porque não plantava. A gente já chegou a plantar árvore com polícia. Mas aí, quando eles viram que a ideia ali, e nós estamos voltando há dois anos, nós vamos e voltamos, estamos sempre presentes, o pessoal se acalmou. Tem porque a presença da Prefeitura fazendo o que é obrigação dela fazer.

Coordenadora Helena Magozo: Mais algum posicionamento de algum Conselheiro? Alexandre, por favor.

Cons. Alexandre: Alguns, na verdade. Primeiro é em relação ao parecer que eu vi ontem à noite, por e-mail, mas ele está muito sucinto. Ele não tem o resumo da proposta. Então, eu confesso que eu só fui entender minimamente, o que era a proposta, agora, com a fala da Sônia. E aí, achei ela bem interessante, mas ontem, quase passou despercebida a proposta.

Coordenadora Helena Magozo: Desculpe. Houve algum equívoco. Porque tem, eu li ontem, eu revi o material, e tinha. Não sei, porque não é essa versão que foi passada para os Conselheiros.



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

Cons. Alexandre: Mas acho que foi essa que foi por e-mail também, mas tudo bem.

Sônia Hanashiro (Secretaria de Coordenação das Subprefeituras): Mas você conseguiu entender com a exposição?

Cons. Alexandre: Agora, consegui, claro. E achei bem interessante. Agora, na verdade, vai ser bem na linha de sugestões, e talvez até provocações. Em relação à edu-comunicação, o Conselheiro Gilmar falou, a gente sente também... que aí é mais complexo, não depende só desse projeto, mas vale a pena comentar, você mesmo falou, que a postura é reativa, da gestão. E eu sinto, pelo menos eu senti isso na subprefeitura de Itaquera, por relatos de moradores que a postura de fiscalização ainda é muito mais incisiva do que a postura de educação ou de orientação. Então, a gente sente... tem um parceiro nosso, lá, que foi multado, por desinformação cortou uma árvore, e aí ele decidiu, ou foi obrigado a plantar uma outra. Mas para a multa, parece que foi um pouco eficiente. A gente se colocou à disposição. Ele não nos ligou, e foi comprar as mudas. E aí, quando eu cheguei lá, ele estava com pinus. Eu falei: “poxa, podia tanto ser uma nativa, uma frutífera...” Mas por quê? Porque não houve uma orientação. Houve uma postura relativamente eficiente na fiscalização, mas parece-me que a orientação aí, da comunicação, não foi tão eficiente. Eu sei que isso é complexo, porque têm as regionais, as subprefeituras, mas só para comentar. Outro comentário e provocação, nesse caso, a gente podia começar a pensar em projetos-pilotos que não sejam nos bairros nobres. O bairro nobre, como Perdizes, por exemplo, é exceção na cidade. Não é regra. A maior parte da cidade é composta por bairros periféricos, com ocupação até irregular. Não digo nem o que não é ainda, cidade formal. Mas se a gente concentrar esforços em um bairro já consolidado, minha realidade lá, Itaquera. Essa realidade vai ser a realidade de 50% ou mais da cidade. Então é interessante a gente começar a pensar em projetos-pilotos que vão dar mais trabalho, porque vão ter questões bem mais críticas, mas que vão ser, até, mais úteis depois. Porque é possível que com o piloto em Perdizes, você já relatou, vocês encontraram muitas dificuldades. Posso imaginar, e acredito mesmo. Mas vai ser bem pior na periferia provavelmente. Eu imagino... Pode ser preconceito também, mas eu imagino que sim.

Sônia Hanashiro (Secretaria de Coordenação das Subprefeituras): Só para esclarecer, assim, o projeto-piloto em Perdizes foi feito porque é um local densamente arborizado, uma arborização consolidada, e que a gente precisava desse piloto para definir conceitos. Testar métodos, como a gente mede, como a gente vai medir daqui para lá, e essa esquina, e essa configuração de rua, como nós vamos fazer. E assim, conceitos: o que é poda de adequação? Então



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

a gente tem que definir, para poder uniformizar os conceitos na cidade. Então foi por conta disso. A gente não podia pegar um local que não tinha árvore, que a gente não ia conseguir fazer isso. Foi por isso que foi definido lá. No treinamento das subprefeituras, nós não fizemos um treinamento com Datashow. Teve um dia só, meio dia, na verdade, em frente a um computador, discutindo as questões teóricas, de defeitos de árvore, das coisas que a gente tem que observar na árvore, para avaliar, e o resto foi no campo. Então cada subprefeitura teve uma rua-piloto. Então, uma rua-piloto, ou eram duas, então conforme o que a subprefeitura definia. Então, tinha uma rua com muita árvore, outra rua com nenhuma árvore para definir. Porque o nosso final, também, era o plano de manejo. Então todas as subprefeituras tiveram sua rua-piloto.

Cons. Alexandre: E só mais uma, rapidamente. O SISGAU, você falou que fica na intranet. Existe alguma possibilidade ou alguma proposta de tornar isso público, acessível para todos os cidadãos?

Sônia Hanashiro (Secretaria de Coordenação das Subprefeituras): Acho que assim, é um sistema da Prefeitura, de gestão da arborização, mas nada impede que tenha algumas informações que fique disponível para o cidadão. Madri tem um sistema assim, algumas informações ficam disponíveis, de qual espécie que é, de quando foi plantada, tal.

Coordenadora Helena Magozo: Acho que não é para não fornecer informação, mas pela complexidade do sistema, Alexandre. É difícil. Os técnicos para se apropriarem do SISGAU, eles levam muito tempo. Agora, eu acho que é como a Sônia falou, nada impede que informações que interessem mais diretamente ao munícipe sejam, sim, divulgadas, e apropriadas pelo munícipe.

Cons. Gilmar: Sônia, cada árvore vai ter seu registro também, por foto?

Sônia Hanashiro (Secretaria de Coordenação das Subprefeituras): Sim. O sistema permite que para cada inspeção de cada árvore, você coloque fotos. Você pode colocar infinitos. Mas como a gente tem um problema de capacidade e de transmissão de dados na Prefeitura, a gente recomenda que se coloque duas fotos do que é significativo, uma vista geral, e uma foto significativa da árvore para cada inspeção. Uma resolução um pouco baixa, porque senão você estoura lá o servidor da PRODAM, e com as melhores resoluções fica no seu arquivo, no arquivo da unidade, mas têm fotos. Você consulta fotos também, todas as informações dessa árvore, mais as fotos.

Cons. Gilmar: Foi testado esse cadastro longo que você mostrou aí?

Sônia Hanashiro: Nós já fizemos 14.900 árvores.



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

Cons. Gilmar: Que bom.

Sônia Hanashiro (Secretaria de Coordenação das Subprefeituras): O problema é que vai o técnico, faz toda a parte cadastral nas medidas, que não teria necessidade. A nossa solicitação do apoio, o pleito de apoio ao FEMA é para fazer essa parte que não precisa ser o técnico. Serviço subsidiário.

Cons. Cecília: Sônia, eu tenho uma dúvida. Você está trazendo a proposta de um projeto. Então, ele tem um tempo de execução.

Sônia Hanashiro (Secretaria de Coordenação das Subprefeituras): 10 meses, nosso cronograma.

Coordenadora Helena Magozo: Ela apresentou o programa,. 10 meses.

Cons. Cecília: Então, agora, me parece que essa proposta que você está trazendo é para a vida toda. Porque árvore, hoje, ela está de um jeito, ano que vem ela vai estar de outro, eu não estou entendendo muito bem o que podem significar dez meses na vida das árvores da cidade. E, outra questão, me parece que isso é uma atitude que tem que... me pareceu uma atitude sábia, que tem que ser implantada no programa, no expediente da Prefeitura. Então, a segunda questão que eu pergunto, é: a Prefeitura não tem dinheiro para isso? É necessário recurso do FEMA?

Sônia Hanashiro (Secretaria de Coordenação das Subprefeituras): Nós temos assim: a sua primeira pergunta, dos 10 meses. Nós temos um projeto fechado, que o projeto tem que ter começo, meio e fim. Mas esse projeto está inserido em um programa, que é ao longo da vida dessa árvore. A primeira parte que eu mostrei, a do programa para a gestão, para a mudança da gestão da arborização. Esse é o programa que vai ao longo da vida da árvore, e que estamos implantando em todas as subprefeituras, esse modelo de gestão. Esse projeto apresentado aqui, de 10 meses, de 94.320 árvores, é um projeto que vai ter começo, meio e fim, para auxiliar que a gente dê um avanço nesse trabalho.

Cons. Cecília: Mas os cadastramentos então, devem continuar? Passados os dez meses, ainda continua alimentando a base de dados?

Sônia Hanashiro (Secretaria de Coordenação das Subprefeituras): Sim. Além do cadastramento, depois vem o diagnóstico. Desses 10 meses, essas árvores cadastradas, elas vão sofrer um diagnóstico. E o diagnóstico também vai servir, vai alimentar o sistema. Assim, a gente começou e a gente quer dar um avanço grande, para a roda girar e não ter fim.



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

Coordenadora Helena Magozo: Acho que a pergunta que a Cecília colocou, pode ser esclarecida por informações contidas no processo. São informações que eu considero importantes. Então, uma das questões que a CAV colocou, está aqui no processo, foi a questão da amostragem. Por que a CAV colocou essa questão? Ela colocou essa questão porque o critério da amostragem é muito importante. Por isso que eu acho que a Cecília está preocupada. Quer dizer, como é que a gente pode generalizar o projeto para a cidade? A amostragem teve certos critérios, justamente para permitir isso. É importante essa característica de amostra. Mas essa amostra não é tudo. Isso, de certa forma, vai ser extrapolado para a arborização mais ampla da cidade. Então, uma das perguntas que a CAV fez, foi: “quais são os critérios da amostragem?”. Outra questão, do recurso... porque a gente, quando chega aqui, já tem uma seleção lá atrás, não é, Cecília? Muitas coisas nem chegam até à CAV, nem ao CONFEMA, às vezes chegam na CAV, não chegam no CONFEMA. Por que projetos como esse chegam? É porque eles não são ações contínuas, rotineiras da Prefeitura. Eles têm um caráter excepcional. Quer dizer, é um tipo de metodologia, é um tipo de projeto que não é da rotina. Realmente, não há recurso previsto no orçamento, para esse tipo de projeto. Por isso que eles chegam aqui. Nós tivemos, por exemplo, um projeto que foi até modelar, em um outro momento a gente pode até estar trazendo, da questão dos bugios, da fauna, que também atendeu a esse mesmo critério. Quer dizer, a gente tem todo um atendimento de acompanhamento da fauna. Naquele momento, foi considerado importante, pela unidade, uma caracterização, que aqui a gente pode estar chamando de cadastramento, que extrapola a rotina diária dessa cidade e dos técnicos disponíveis para isso. Então, a justificativa é essa: não está no orçamento isso, e é um projeto excepcional em termos da rotina. E a amostragem é que justifica essa questão de um manejo, de um certo procedimento estendido para a cidade, nessa questão.

Cons. Cecília: Helena, eu pensei nisso, da rotina, e eu fiquei pensando. O que é que pode significar eu dizer que a árvore hoje tem 2 metros, e no ano que vem ela tem 3, e no ano que vem, ela tem... ou seja, esse, me parece que tem que ser um projeto de rotina. Tem que ser um projeto implantado, tem que ser um projeto da Prefeitura. Isso que eu não entendi muito bem, o que pode significar esses 10 meses na vida das árvores, que hoje têm algumas que vão estar com 1 metro, outras...

(fala sem microfone)

Cons. Cecília: Me parece que é uma proposta, um projeto de rotina. Ele tem importância, eu reconheço a importância nele, e acho que ele deve ser de rotina.



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

Coordenadora Helena Magozo: Sim. Agora, uma coisa que está se colocando é o seguinte: de repente, por uma amostragem, eu posso pensar em um plano de manejo, inclusive, de árvores que não foram cadastradas, mas que eu tenho informação daquela tipologia de árvore, naquela circunstância, eu estabeleço um modo de conhecer mais a reação das árvores, da vegetação, dentro do ambiente de São Paulo, do ambiente urbano. Então, por exemplo, em uma determinada situação, eu já vou com uma determinada premissa naquele manejo. Porque eu tenho dados que, dentro dessa amostragem, em N árvores assim se deram, entendeu? Por isso que é amostragem. Quando se trabalha com amostragem, você trabalha com uma possibilidade também, de generalizar, com todos os erros que a amostragem tem. Mas ou a gente vai por esse caminho, ou a gente não... Um milhão de árvores, a gente... Vocês sabem o que... Vocês viram o inventário, o que significa isso. Quer dizer, a amostragem tem um sentido dentro desse projeto. Ao mesmo tempo, tem um sentido de rotina, como você falou, de poder trabalhar um manejo mesmo em árvores que eu não cadastrei. Mas que eu presumo, com maior segurança então, de que ela vai reagir assim, assado, que esse procedimento é salutar para a manutenção daquela árvore. Não sei, eu não sou agrônoma. Eu tento entender os projetos que chegam. Então, meu entendimento foi esse.

Sônia Hanashiro (Secretaria de Coordenação das Subprefeituras): Sim. E o projeto, o projeto sempre é um começo, meio e fim. É a característica do projeto. Mas ele está inserido em um programa que não tem fim. A gente está começando, e não tem fim. Começamos, você viu que de uma estimativa de um milhão de árvores, a gente conseguiu fazer o cadastro de um pouquinho mais de 14 mil. Com muito esforço. Esforço porque não é rotina. A gente pretende que isso vire uma rotina. A gente pretende que isso vire a gestão da arborização. Mas nós estamos propondo agora um trabalho, então a gente está trocando, a gente sempre fala, está trocando a roda do carro com o carro andando. A gente precisa dar uma acelerada. Então assim, a gente está propondo a implantação dessa mudança de gestão. Hoje, ainda é por conta do SAC, do SAC e das solicitações que chegam às subprefeituras. Nós queremos deixar de ser reativos, para ser proativos, a gente fazer o que a arborização merece que a gente faça por ela.

Coordenadora Helena Magozo: Tudo bem, Cecília? Então eu vou ler aqui, o parecer, e peço desculpas para vocês por não ter ido o parecer completo, contando que a expanação tenha esclarecido o projeto.. Qualquer dúvida assim, liguem, por favor. Está bom? Você percebeu, Alexandre, liga: “olha, eu estou vendo que está incompleto...” Liga, porque escapam algumas coisas. Vamos ao relatório. Contratação de Serviços de Cadastramento Arbóreo em Eixos Viários de São Paulo. Proponente - Secretaria da Coordenação das Subprefeituras, ATOS. Valor total, é o valor referencial de licitação, porque vai



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

ser feita uma licitação, é o valor máximo então, é R\$ 2.236.418,72. Análise e avaliação da proposta - No enquadramento, aí nas políticas, no SINAMA, legislação e no CADES, a proposta se enquadra nas diretrizes do SINAMA e do CADES, em especial no artigo 57 da lei que reorganiza a Secretaria, que determina explicitamente que os recursos do FEMA destinam-se a apoiar, entre outros, manutenção, melhoria e/ou recuperação da qualidade ambiental. O enquadramento, nas estratégias de ação recomendadas, na resolução CADES/2012, 146, que determina a diretriz anual do FEMA, ela estaria na diretriz de expansão e conservação de áreas verdes e unidades de conservação. Análise técnica da proposta... Isso que eu acho que está faltando, Alexandre. A presente proposta tem como objetivo a contratação de serviço de levantamento e cadastramento das árvores em campo e carregamento no Sistema de Gerenciamento das Árvores Urbanas (SIGAU) importantes para as decisões e planejamento do manejo arbóreo das vias urbanas contemplando todas as 31 subprefeituras. Serão cadastradas, em 10 meses, aproximadamente 10% das árvores do município, com Diâmetro da Altura do Peito (DAP) acima de 5 cm, até o limite de 94.320 unidades, de acordo com a prioridade levantada por cada subprefeitura, ou seja, vias que constituem os principais eixos de ligação entre as regiões da cidade e as que apresentam uma arborização consolidada significativa. A base de dados para o cadastramento será composta pelos exemplares arbóreos dos passeios públicos (calçadas), dos canteiros centrais e laterais com as seguintes informações: responsável; endereço; georreferenciamento; condição do entorno; canteiro; permeabilidade; especificações; características dendrométricas, fotos. Ao todo serão levantados 41 dados de cada exemplar arbóreo, imagens fotográficas compatíveis com a entrada no SIGAU, e ainda, um relatório fotográfico de melhor resolução possível com a vista geral da árvore e uma foto do canteiro. Haverá o recolhimento de Anotação de Responsabilidade Técnica específica para o objeto do contrato. A inserção de dados no SIGAU será realizada de acordo com as normas e procedimentos orientados pela PRODAM e de acordo com o cronograma de apresentação de resultados requeridos. Cada produto entregue será avaliado por amostragem, com a tolerância de variação prevista e devidamente resguardadas quanto aos limites de desconformidades. O projeto possui relevância para potencializar a implantação de um modelo de gestão da arborização em logradouros públicos mais eficiente com a geração de subsídios para otimizar o tempo dos técnicos responsáveis pela gestão de todas as áreas verdes. A abrangência da proposta, apesar de ser aproximadamente 10% do total da arborização do município, se configura como um piloto para analisar as dificuldades e subsidiar futuras adequações para este serviço em sua totalidade. Análise econômica e orçamentária da proposta - O termo de referência que orienta a contratação está anexado à página 107 do processo. A composição do orçamento referencial foi feita pela Coordenação da Subprefeitura/ATOS, tendo como base três tomadas de preços com valores de fevereiro de 2012, anexadas às



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

páginas 169/183. A média dos preços resultou em um valor de R\$ 2.236.418,72 conforme informação à página 184 deste processo. Analisando a proposta de custo, verificamos que a mesma é coerente com o tipo de produto pedido e que os valores estão dentro dos custos do mercado. Em vista disso não temos nada a opor quanto à viabilidade econômica da proposta. Conclusão - Consideramos que a proposta atende aos critérios de seleção estabelecidos para contemplação de financiamento do FEMA. A CAV assina. Então vamos para a deliberação? Os Conselheiros que são favoráveis à aprovação da proposta de contratação de serviço de cadastramento arbóreo em eixos viários de São Paulo, apresentada pela equipe de ATOS, Secretaria de Coordenação das Subprefeituras, permaneça como está. Então a proposta está aprovada por unanimidade. Obrigada. É o seguinte: cadê o Edmilson? Então, primeiro, nós vamos começar com a Rosélia. A Rosélia está em uma outra comissão, não é Rosélia? Só para contextualizar vocês. O primeiro ponto de pauta, que é o Parque Limoeiro, a fonte é o crédito de carbono, e a gente vai ter a apresentação do Edmilson, que é responsável por todos os projetos do DEPAVE 1, que é o Departamento de Projetos, na região Leste. As outras desapropriações, a fonte de todas as outras desapropriações são os termos de compensação ambiental. Então são por deliberação da Câmara de Compensação Ambiental, que estão chegando os projetos aqui. Eu pediria que a Rosélia, que é a diretora do DEPLAN, contextualizasse um pouco, e justificasse os pedidos de desapropriação. Então, nós temos aqui, só para clarear, Rosélia, além das 8 áreas que são relacionadas à questão da Orla do Guarapiranga, que a grande maioria é da Orla, são pequenos lotes na Orla do Guarapiranga, nós temos uma deliberação dessa fonte, que é a implantação do parque da rua Clipton, em Campo Limpo. Então, todas são da orla, com exceção do Clipton. Dessa fonte. Depois, o Limoeiro na Leste, que é o Edmilson que é crédito de carbono.

Rosélia: A rigor, no caso das desapropriações, são áreas, os 9 processos se referem a 10 lotes da Orla do Guarapiranga, que é um Parque que vai se constituir no Parque Praia de São Paulo, que é a praia da Guarapiranga, na avenida Kennedy. Já é um parque que está sendo paulatinamente implantado pela subprefeitura da Capela do Socorro, com recurso da Secretaria do Verde, e algumas já eram da EMAE, da empresa estadual, outras áreas eram públicas e algumas particulares. Exatamente para poder constituir essa linha de orla, mesmo. Então, esses 9 processos, são 10 lotes de um loteamento regular, nós estamos aqui...

(fala sem microfone)

Rosélia: Acabei não preparando material. Há um mapa aqui, no processo.



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

Coordenadora Helena Magozo: O que a Rosélia está colocando, é o 5º ponto da ordem do dia. Vai do do 5º ao 13º. Todos são pequenos lotes dentro dessa mesma região, que é da Orla do Guarapiranga.

Rosélia: Isso. Então, essa parte escura é a represa, aqui você tem uma avenida, você vê na horizontal uma avenida, que é a avenida Kennedy, e então são essas... essa quadra aqui, que está demarcada aqui, tem um quadrado vermelho, então esses lotes todos estão nessa quadra. Fica entre a avenida e a represa. Nós começamos priorizando pelas áreas vazias, então todas essas áreas vazias, algumas já foram desapropriadas, que era um golfe e tudo o mais. Demos prioridade para elas. E agora a gente já acabou... São as últimas áreas a serem desapropriadas aqui na orla.

Coordenadora Helena Magozo: Do lado da Praia da Lola?

Rosélia: É. Do lado da praia da Lola. Já tem uma parte feita aqui. É que está muito pequeno esse mapa, mas as áreas que estão demarcadas em verde já são as áreas de parque. Já estão implantadas.

(fala sem microfone)

Coordenadora Helena Magozo: Todos esses processos são pequenos lotes. Cada um deles é um lote, então pelo processo, você identifica exatamente de que lote nós estamos falando. Aqui é mais genérico. Cada processo tem a parte de **DESAP**, a avaliação e a que lote se refere.

Rosélia: Isso. São avaliações por proprietário. Então aqui, nós temos 10 lotes com 9 proprietários. Então é isso que nós estamos agora, fazendo o depósito. Aprovado aqui, a gente poderia fazer o depósito, que permitiria o início da ação desapropriatória, nesse caso. Seria o primeiro depósito.

Coordenadora Helena Magozo: Em cada um dos pareceres tem a relação também da deliberação da Câmara de Compensação, para que venha para o CONFEMA, para uso desse recurso. Certo?

Rosélia: Essa ata aqui, se refere à ata da Câmara de Compensação Ambiental.

Coordenadora Helena Magozo: É importante passar uma informação também, para o Alexandre, que está chegando e para a Cecília, que possivelmente não estava no CONFEMA, quando da Resolução. Lá atrás, foi deliberado aqui, no CONFEMA, que uma das fontes possíveis para ampliação das áreas verdes, para as desapropriações para as áreas verdes, seriam os recursos advindos de compensações ambientais. Se, por exemplo, um empreendedor solicita a supressão da vegetação, ele tem todo um compromisso em relação a isso. Uma das possibilidades de encaminhamento desse recurso, após ser dimensionado em termos de cada indivíduo arbóreo



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

que é suprimido, e a condição desse indivíduo e sua localização é que pudesse ser revertido em desapropriações também, para ampliação das áreas verdes na cidade de São Paulo, através de depósito no FEMA. Houve uma resolução anterior do CONFEMA, neste sentido.

Rosélia: Isso. É o que a gente chama de manejo... O que fica... Compensação externa. Você tem uma parte já calculada, que é a compensação que tem que ser no próprio empreendimento. E tem uma parte que nunca cabe toda a compensação dentro do próprio terreno. Então o que vai para fora, é deliberado nessa Câmara de Compensação. Ou, às vezes, é plantio na proximidade, quando a gente tem disponibilidade de área, ou senão, a gente, hoje, está também fazendo esse depósito, transformando em recurso para a compra de áreas para Parques.

Coordenadora Helena Magozo: E o valor da desapropriação parte de toda uma planta desapropriatória, que é feita pelos técnicos, é encaminhado para a DESAP, que é o departamento que cuida das desapropriações no município, e eles é que estipulam o valor dessa área, dessa desapropriação. Às vezes vai para juízo, tem todo um processo aí, até o final para a desapropriação acontecer, mesmo. Então, gente, eu vou fazer o seguinte: o item 5º, como eu falei para vocês, até o item 13, são todos esses processos de pequenos lotes dessa mesma área. Então os pareceres são idênticos, com diferença da identificação de cada processo, de cada lote. Então, eu vou ler um parecer, mas daí nós temos que deliberar um a um, que é uma exigência que nós temos do Tribunal de Contas. Então, vamos lá. Desapropriação de imóvel para implantação de parque público Praia de São Paulo, na orla do Guarapiranga. Todos estão nessa categoria. Em resumo, a presente proposta visa utilizar recursos do FEMA para desapropriação de um imóvel, para implantação do Parque Praia de São Paulo. Então, em termos de enquadramento, e diretriz de legislação, as propostas, então todas têm esse parecer, se enquadram nas diretrizes do SISNAMA e do CADES, em especial na questão de manutenção, melhoria e/ou recuperação da qualidade ambiental, na lei que reorganizou a Secretaria. Dentro das ações recomendadas pelo CADES, em 2012, resolução 146, se enquadra na diretriz expansão e conservação de áreas verdes, e unidades de conservação. Análise técnica das propostas - As presentes propostas se referem a desapropriações de imóveis que farão parte do futuro Parque Praia de São Paulo. Considerando-se a importância da preservação da área e o fato de que esse parque faz parte de uma intervenção maior, na Orla da Represa Guarapiranga, não temos nada a opor quanto à desapropriação. Análise econômica e orçamentária da proposta - O valor referencial da desapropriação foi definido por DESAP, segundo os critérios técnicos para esse tipo de avaliação. Em função disso, esse valor servirá para imissão da posse do imóvel. Imissão de posse, a Rosélia vai explicar melhor, não quer dizer ainda área de propriedade da PMSP, mas para imissão de posse.



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

Depois, ainda, continua o processo jurídico, aí, até chegar à desapropriação, não é Rosélia? Conclusão – A CAV considera que a proposta atende aos critérios de seleção estabelecidos para contemplação de financiamento do FEMA. Então, eu vou pelos números de processo, gente. A gente vai um a um, pelos números de processo, começando pelo 5º. Então, em relação à área contemplada no processo 2010-0.214.132-6, que é a desapropriação de área de propriedade de Bárbara Creci, situada na rua Peixe Vivo, 114, Jardim Santa Helena. Os Conselheiros que são favoráveis à aprovação...

Cons. Cecília: Helena, posso só fazer uma pergunta antes? Eu queria saber o seguinte. Você disse que ainda não significa desapropriação propriamente. Que é apenas o início do processo.

Coordenadora Helena Magozo: Acho que a Rosélia pode explicar melhor.

Rosélia: Nesse caso é o início, mesmo. A desapropriação, atualmente... Antigamente a Prefeitura fazia uma desapropriação a partir de valor venal. E também, podia colocar no precatório e tudo o mais. Hoje, a Prefeitura, ela não pode mais proceder dessa forma, como fez historicamente. Então, nós temos que fazer uma avaliação, a partir de valor de mercado. Isso é feito pelo Departamento de Desapropriações que é da Secretaria de Negócios Jurídicos, tem toda uma norma da desapropriação que eles seguem, para fazer esse laudo. E então, esse primeiro laudo é um laudo chamado laudo administrativo, feito por DESAP, que é quanto a Prefeitura então, oferece ao proprietário, para a desapropriação. E para a gente iniciar essa ação desapropriatória, nós precisamos depositar esse valor. Nós estamos ainda, nessa primeira fase, nesses casos. A gente estaria depositando esse primeiro valor, e esse valor também é sujeito a contestação pelo proprietário. Caso o proprietário, ou o próprio juiz, considere que o valor não está correto, eles fazem um outro laudo, o perito judicial faz um outro laudo, e caso esse valor seja mais alto, nós temos que...

Coordenadora Helena Magozo: Que é o caso do Limoeiro, que nós vamos ver mais à frente, Cecília.

Rosélia: É, nesse caso aí. Caso o valor seja mais alto, a gente tem que depositar o complemento. Há casos, por exemplo, que foram aprovados, no ano passado, Nascentes do Água Podre, por exemplo, que os proprietários vão fazer acordo. Então não vai para essa segunda fase. Então, eles já estão satisfeitos com o valor que a Prefeitura está oferecendo. Eles vão fazer um acordo, esse é um processo mais rápido. Foi algo que a gente aprovou, acho que em dezembro, aqui, e a gente já teve a notícia que essa semana vai ser assinada a escritura. Então já é assinada uma escritura, em nome da Prefeitura. E aí, aquele valor que estava depositado eles recebem



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

integralmente. Agora, em relação quando há contestação e que há um segundo laudo, chamado Laudo Prévio do Perito Judicial, a Prefeitura também tem que fazer esse complemento, depositar o complemento, para prosseguir a ação da desapropriação. E com esse segundo complemento, normalmente a gente pode pedir a posse do terreno. Tendo a posse do terreno, a gente pode entrar no terreno, fazer o parque, pode já, vamos dizer, tomar posse, mesmo do terreno. Aí a parte, vamos dizer, o que a gente ainda não é proprietário, porque aí tem aquela parte documental, até fazer a escritura final. Toda documentação tem que estar em ordem, para a gente conseguir ter a escritura. Eu nunca vi caso que volte para trás. Porque tendo a posse, já temos, vamos dizer, direito ao uso do terreno. É assim que acontece a desapropriação.

Cons. Cecília: E então, a menos que não seja aceito, mas em princípio, esses lotes serão comprados por esse valor, assim, a menos...

Rosélia: A menos que eles, os proprietários ou juiz contestem.

Cons. Cecília: Mas em princípio, isso daqui já é o valor total do lote.

Rosélia: Do lote.

Coordenadora Helena Magozo: O valor da Prefeitura. Aí, o proprietário tem o direito de aceitar ou não.

Rosélia: É. Isso.

Coordenadora Helena Magozo: Então, vamos retomar o ponto quinto, que é então, desapropriação da área de propriedade de Bárbara Creci, na Peixe Vivo, 114, Jardim Santa Helena. Os Conselheiros que são favoráveis à aprovação da proposta, permaneçam como estão. Aprovado por unanimidade. O lote de propriedade de Raimundo Luiz dos Santos, situado na Peixe Vivo, 122, Jardim Santa Helena. Os Conselheiros que são favoráveis à aprovação, permaneçam como estão. Aprovado por unanimidade. A área de propriedade de Maria Aparecida Cristi, na Roberto Kennedy, de 3022 a 3366, Jardim Santa Helena. Os Conselheiros que são favoráveis permaneçam como estão. Aprovado por unanimidade. A propriedade do Rui Rodrigues da Rocha, na Roberto Kennedy, de 3356 a 3360, Jardim Santa Helena. Conselheiros que são favoráveis, permaneçam como estão. Aprovado por unanimidade. Propriedade de Abílio dos Anjos Coelho e Benedita Pinto, Roberto Kennedy, 3032 a 3042, os Conselheiros que são favoráveis permaneçam como estão. Aprovado. Área de propriedade de José Ferreira de Freitas, na Roberto Kennedy, 3426 e 3072, Jardim Santa Helena. Os Conselheiros que são favoráveis permaneçam como estão. Está aprovado. Propriedade de Simone Ferreira Santiago e Ivan Roberto Timochenko de Moraes, Peixe Vivo, 140, Jardim Santa Helena. Os



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

conselheiros que são favoráveis permaneçam como estão. Aprovado. Propriedade de Miguel Padula Filho, na Peixe Vivo, 17, Jardim Santa Helena. Os conselheiros que são favoráveis, permaneçam como estão. E a propriedade de Adolfo Camargo, na Peixe Vivo, 180, Jardim Santa Helena. Os Conselheiros que são favoráveis, permaneçam como estão. Aprovado por unanimidade. Eu queria que a Rosélia também falasse, apresentasse o ponto 2, que é Desapropriação de Área para Implantação do Parque Municipal da rua Clipperton. Que aí é uma outra região, não é Rosélia? Processo 2009-0.280.381-2.

Rosélia: Esse também é um caso de recurso proveniente de TCA, Termo de Compensação Ambiental por manejo de vegetação. Então, no processo aqui, consta... depois, se vocês quiserem olhar, a ata aprovada na Câmara de Compensação. Esse daqui é um pequeno lote situado no Morumbi, próximo ao Parque Burle Marx, que tem essa característica. Eu acabei não trazendo uma apresentação, mas tem essa característica. Ele é um pequeno lote, que está aqui encravado, dentro de uma área pública... Encravado está, porque a rua que teria acesso ao lote, ela não foi aberta à época do loteamento, que é bastante comum existir isso no Morumbi. Então essa rua, ela hoje, ela está tomada por vegetação. Foi toda regenerada. Então, ela nunca foi aberta. Esse lote, o proprietário, ele pediu para a Prefeitura abrir essa rua para dar acesso ao lote dele. E isso geraria uma necessidade de corte de vegetação muito grande, e a Prefeitura estava não querendo abrir. Então, isso provavelmente, provocaria até uma desapropriação indireta. Poderia provocar, porque ele tem um terreno, ele é proprietário, só que ele está impedido de construir, porque ele está sem acesso ao lote. Então nós vimos aqui, que teria uma oportunidade de a gente fazer um parque, exatamente, por quê? A área, já em volta, é pública. E ela está sozinha aqui dentro. Então, essa rua não precisaria ser aberta, essa é a situação desse lote. Ela foi incluída dentro do nosso plano de parques, por essa peculiaridade. É uma área que tem uma nascente, dentro da área pública tem uma nascente.

(fala sem microfone)

Rosélia: O lote não é muito grande.

Coordenadora Helena Magozo: O lote tem 1054 metros quadrados, esse lote. 1054 metros quadrados. 23 mil é o parque. É que está inserido nessa área pública maior.

Rosélia: Isso. Exatamente. Esse caso também é o primeiro pagamento. É o pagamento do laudo da Prefeitura. É o valor que a Prefeitura está oferecendo para a área, que é esse valor de R\$ 341.000,00, para poder iniciar a ação de desapropriação. Esse depósito permite abrir a ação.



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

Coordenadora Helena Magozo: Podemos ir para o relatório? Decreto de Utilidade Pública para o Parque Municipal Rua Clipperton. A presente proposta, apresentada por DEPLAN 4, visa utilizar recursos do FEMA para a desapropriação de um lote, incluído na implantação do Parque Municipal Rua Clipperton. Valor total - R\$ 341.653,57. Análise e avaliação da proposta, dentro da legislação e do SISNAMA, se enquadra nas diretrizes do SISNAMA e do CADES, especialmente na questão de manutenção e melhoria e/ou recuperação da qualidade ambiental, enquanto destinação de recurso do Fundo. Enquadramento na estratégia de ação recomendadas, dentro da resolução CADES 146/2012, que estabelece a diretriz anual, se enquadraria em expansão e conservação de áreas verdes e unidade de conservação. Análise técnica da proposta - A presente proposta se refere à desapropriação de um lote de 1054 metros quadrados, que fará parte do futuro Parque Municipal Rua Clipperton. Considerando-se que esse lote será integrado a outras áreas públicas para criação do Parque Municipal Rua Clipperton, de aproximadamente 23 mil metros quadrados, não temos nada a opor a isso. Análise econômica e orçamentária da proposta - O valor referencial da desapropriação, foi definido por DESAP, segundo os critérios técnicos para esse tipo de avaliação. Encontra-se anexado à página 125 desse processo. Não temos nada a opor quanto a esse valor, visto que servirá de base para a desapropriação do imóvel. Então a CAV considera que a proposta atende aos critérios de seleção estabelecidos para contemplação de financiamento do FEMA. Então vamos para a deliberação desse ponto, que seria o ponto 1 originalmente, da ordem do dia. Sobre a deliberação sobre desapropriação de área para implantação do Parque Municipal Rua Clipperton, processo 2009-0.280.381-2. Os Conselheiros que são favoráveis à aprovação da proposta, permaneçam como estão. Então está aprovado por unanimidade. Obrigada, Rosélia. Você está liberada. Agora, nós vamos para o ponto 1. Os primeiros serão os últimos. A fonte dessa proposta é créditos de carbono zona leste. Deixa eu explicar um pouquinho, principalmente, para o Alexandre, que você é novo aqui no Conselho. Nós temos uma fonte financeira que são os créditos de carbono, advindos dos leilões de crédito de carbono de dois aterros: o Bandeirantes, na região Noroeste, e de São Mateus, na região Leste. E também tem uma decisão do prefeito, do secretário e do Conselho, de que esses recursos devem ser implementados, no caso do aterro leste, subprefeitura de São Mateus, da Tiradentes, e no caso do Bandeirantes, Perus e Pirituba, por terem sofrido, historicamente, mais impacto desses aterros. Então, no caso, nós tivemos leilões de crédito de carbono. Primeiro foi do Bandeirantes, o segundo foi Bandeirantes e São João. E, na verdade, na questão da área do São João, nós tivemos uma série de compensações, já previstas, então os investimentos não foram tão ágeis como dos advindos do Bandeirantes, não é, Edmilson? Então nunca podia ter uma duplicidade. Então um dos projetos já, que a própria comunidade apresentou na audiência pública,



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

logo após o leilão, eles apresentaram um plano de áreas verdes para a região. E o Limoeiro era um dos que estava em processo de desapropriação. Então é isso que o Edmilson, que é o arquiteto responsável pelos projetos Leste, da Secretaria, dos Parques, vai estar falando para a gente, justificando e contextualizado.

Edmilson: Eu coloquei essa foto introdutória, porque o parque Limoeiro, essa primeira fase, a gente dividiu o Parque Limoeiro em duas fases pelo planejamento de DEPLAN. As duas fases previstas no Plano Regional Estratégico da Subprefeitura. Essa primeira fase é o terreno que a gente está tratando, que a gente está tentando fazer a compra, e ele está localizado mais ou menos nessa área aqui, que ainda **existe muitos vazios urbanos** e muitas nascentes da cidade de São Paulo, que a gente, dentro do planejamento de DEPLAN, essa é a área mais sensível, na verdade, a degradação ambiental, então por isso é que são essas áreas aqui que a gente está tentando resgatar. Aqui no meio, já é a área do Parque do Carmo, que também, a gente já está preservada pela implantação do Parque Natural do Carmo. E aqui, eu coloquei essa foto também, para (incompreensível), porque muitas das nascentes do rio Aricanduva, que é o segundo principal rio afluente do Tietê, muitas das nascentes desse rio, elas acontecem aqui nessa região da subprefeitura de São Mateus, e já fazendo uma situação aqui, o Limoeiro está localizado mais ou menos aqui, onde existem também nascentes. Então essa que é a vertente das nascentes do rio Aricanduva, e que a gente está tentando priorizar a ação. Aqui é uma visão global das ações dentro da subprefeitura de São Mateus, os parques estão previstos. Aqui é o Natural Aricanduva, que está fazendo toda a preservação de todas as nascentes do rio Aricanduva que corre por aqui. Nós temos o Limoeiro aqui, a parte que a gente está tratando. O Córrego Limoeiro, ele nasce aqui atrás, ele também é um afluente do rio Aricanduva, assim como também, aqui, o Córrego Caguaçu, e os outros, córrego dos Machados e tudo o mais. Aqui é o plano regional, onde aqui se tem a demarcação da previsão do plano do... da implantação do Parque Linear Limoeiro, nesse ponto, assim como o córrego Caguaçu, aqui também tem implantação prevista no plano regional. O que a gente está tratando, na verdade, é implementar o planejamento que já está contido dentro do plano regional da subprefeitura de São Mateus. Aquilo que a Helena disse, na verdade, o aterro São João que é localizado aqui, a expansão do aterro dessa área toda que gerou a compensação, onde a ECOURBS é obrigada a implantar o Sapopemba, que está em implantação. O Natural do Aricanduva, que também que já iniciaram agora o cercamento, e um equipamento no morro do Cruzeiro. São essas três compensações da ECOURBS. E temos também, na mesma área, uma grande compensação da Dersa, na hora de fazer a Jacu Pêssego, para implantar esses dois parques: **Guabiroba Mombaça** e para o Jardim da Conquista. Todas essas outras áreas em verde, são áreas que são do nosso planejamento, e que



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

são passíveis da gente trabalhar também compra, ou por crédito aqui também é possível. Ou pelo Fundo.

Coordenadora Helena Magozo: Edmilson, só para a gente lembrar, aqui já foi aprovado com os créditos de carbono, o Nebulosas, que ele está em franca implementação...

Edmilson: Já está em obra. Já está em obra.

Coordenadora Helena Magozo: E tem também o cercamento do Sapopemba.

Edmilson: Os projetos de hidráulica e elétricas do Sapopemba, também. A ECOURBS é responsável pela implantação do parque e de parte da infraestrutura. A gente complementa com o cercamento e com alguns projetos de hidráulica e elétrica. **Edmilson:** Oi?

Esses que estão em cor amarela, mas é parque...

Edmilson: São as compensações do aterro. É só uma legenda que a gente pôs. São parques também. E aí, a área do Limoeiro é essa área prevista. Deixa eu só voltar. Na verdade, o Parque Linear Limoeiro, na verdade, a previsão no plano regional, a nascente dele é aqui próxima e corre até aqui. Na nossa previsão, a gente separou essa gleba aqui, na primeira fase do Parque Limoeiro, que é uma mata muito significativa e com nascentes (incompreensível). Então a gente já queria fazer a compra, para poder fazer o cercamento e evitar a depredação que já está acontecendo, isso vocês vão observar na outra foto. E a segunda fase, a gente implanta a área da várzea, que é o córrego propriamente dito. Essa área aqui não está confrontante ao córrego, mas está confrontante a um dos afluentes desse Córrego Limoeiro, que a gente considera importante. Que é esse que vocês observam nessa outra foto. Aqui é o Córrego Limoeiro original, que segue lá para a Avenida Aricanduva, e tem um córrego muito importante aqui, são 5 nascentes detectadas pela nossa rede hídrica, dentro dessa área de mata, e que é um afluente muito importante para o Córrego Limoeiro, para o volume de água do Córrego Limoeiro. E essa mata que já tem processos aqui, já há um campo de futebol, o pessoal já começou a desmatar. E aqui tem uma área que também está com comprometimento de solo, e a gente já previu fazer o enriquecimento e tratamento ambiental dessa área, e tentar fazer a reconstituição de toda essa mata aqui, preservando essa mata. Então essa área que a gente está tratando agora, que a gente está classificando como a primeira fase do Parque Linear Limoeiro. É isso.

Coordenadora Helena Magozo: Mais alguma pergunta? Vamos para o relatório. Já passou anteriormente pelo CONFEMA. Para acompanharmos o



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

processo, Cecília. Esse projeto Parque Limoeiro viveu o processo de desapropriação, que comentamos anteriormente. Em um primeiro momento, houve um valor estabelecido por DESAP, depois a COHAB, que é a proprietária da área, colocou no judiciário. E o perito judiciário determinou um valor que nós estamos depositando em juízo, nesse momento, porque o DESAP vai até o final, para tentar chegar ao melhor valor, defendendo os interesses da PMSP. Mas, hoje, é para garantir essa área na região. Então é uma complementação de um depósito já feito por um valor estipulado em DESAP, e esse depósito está estipulado pelo perito judicial. Então no momento deposita isso em juízo, até haver a definição do valor mesmo da desapropriação. Esse adendo é complementação de parecer técnico. O parecer técnico, vocês têm aí no processo. O Parecer técnico é anexado à página 177 do processo, referente à proposta de desapropriação de uma área para implantação do Parque Linear do Córrego do Limoeiro, utilizando recursos da dotação do FEMA – Créditos de Carbono. Refere-se à desapropriação de um terreno situado na Rua Tauro, s/n e Av. Recanto Verde Sol – Bairro Iguatemi, para implantação do Parque Linear do Córrego do Limoeiro. Proponente do valor foi DESAP. Valor do Laudo Prévio para Imissão de posse é R\$ 3.082.596,00. Considerações da CAV - Do ponto de vista técnico, reafirmamos o parecer original, principalmente pela referida desapropriação ser uma etapa necessária para a implantação do Parque Linear Córrego Limoeiro. Ao mesmo tempo, concordamos com o parecer da diretora de Deplan, anexado à página 294 deste processo, em que claramente se posiciona favorável ao depósito do valor prévio para que seja feita a imissão de posse do imóvel. Em relação à análise orçamentária, o parecer do Procurador Diretor de Desap/PGM, à página 291 deste processo, informa que o laudo prévio, executado para efeito de imissão de posse e resultando em um valor total de R\$ 3.082.596,00, implica que a referida imissão de posse só poderá ser feita após o depósito do valor complementar, que é esse valor que a gente está deliberando, de R\$ 2.105.303,46, acrescido da correção monetária devida, já que o prazo limite final venceu em 30 de março de 2012. Na verdade, você tem um valor, mensalmente você tem um índice que corrige esse valor. Como essa importância será depositada em juízo apenas para garantir a imissão de posse, sem prejuízo de uma eventual contestação do valor por parte de Desap, que pela competência acompanha este processo de desapropriação defendendo o interesse da municipalidade até a sua finalização, quando será conhecido o valor definitivo da desapropriação, somos pelo seu prosseguimento. Então aí a CAV assina favoravelmente.

Edmilson: Eu só queria complementar uma informação que os técnicos me passaram agora. Esse aqui é o Córrego Fidelis, só retomando, o Parque Linear Limoeiro é a área da várzea do Córrego Limoeiro, que está nesse sentido, Norte/Sul. Isso aqui não está previsto inicialmente no plano regional estratégico. Mas DEPLAN incluiu, por conta da importância desse córrego, que é o Córrego Fidelis afluente, importante da margem



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

direita do Rio Limoeiro, e por conta dessa vegetação bastante significativa na área. E essas nascentes presentes do Córrego Fidelis no Parque Limoeiro. Então assim, essa área não é inicialmente prevista no plano regional, mas por conta do planejamento da Secretaria, a gente foi incluída, pela importância que ela tem. Esse aqui é o Córrego Fidelis.

Cons. Cecília: Não sei se você já falou, mas qual o tamanho dessa área?

Coordenadora Helena Magozo: Está no processo, deixa eu pegar no processo.

Edmilson: A metragem é levantada em cima do Decreto de Utilidade Pública.

Cons. Cecília: Não, não precisa ser exato. Eu queria só uma ideia.

Coordenadora Helena Magozo: Tudo isso é importante. Trata-se de área com 206.754,69 metros quadrados. Inseridas em ZEPAMs – Zona Especial de Proteção Ambiental. 206.754,69. É isso. É muito grande essa área.

Edmilson: Esse parque aqui tem 350.000 metros quadrados, é basicamente a mesma proporção. É uma área bem significativa, por isso foi incluída (incompreensível). Uma outra coisa importante, a gente tem observado, a gente que está diariamente lá, in loco, após a conclusão dessa avenida aqui, da expansão da Jacu Pêssego, a gente já está observando que a SEHAB está com muita atenção nessa área aqui, que acabou criando uma acessibilidade muito grande, e a gente já tem observado grandes ocupações nessa região aqui, por conta dessa facilidade de acesso. Então, eu acho que o mais rapidamente nós conseguirmos preservar esses vazios que ainda existem aqui, que já estão com eminência de ocupação irregular imediata, a gente já tem muitos casos aqui. Eu acho bem positivo, dentro dessa perspectiva de a gente assegurar essas áreas livres ainda.

Coordenadora Helena Magozo: O valor do laudo prévio é R\$ 3.082.596,00, como já tinha sido depositado uma parte, o restante que vai ser depositado é R\$ 2.105.303,46. Vamos para deliberação? Os Conselheiros que são favoráveis à aprovação da proposta de desapropriação para implantação do Parque Linear Córrego do Limoeiro, permaneçam como estão. Então foi aprovado por unanimidade. Obrigada, Edmilson. Os Conselheiros, alguém quer mais se posicionar... Então eu queria agradecer a presença de vocês. Muito obrigada. Fomos muito produtivos hoje.

Cons. Alexandre: Eu gostaria de saber do Edital FEMA 9, como é que estão sendo as inscrições, se tem uma previsão?

Coordenadora Helena Magozo: A previsão de limite de entrega das propostas seria dia 30 de abril, a data final, a gente adiou para 7 de maio. A Nísia, aqui presente é a diretora da divisão, que gerencia o FEMA. Já chegou algum projeto? Ela informa que ainda não, mas isso é tradicional. É na véspera mesmo. Não é diferente dos outros



67ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA – CONFEMA

editais. Não chegou nenhum ainda. Porque dia 30 foi decretado ponto facultativo, então não vamos receber nesse dia, que era o último dia. Então nós estamos prorrogando para o dia 7 e publicando isso. Se vocês puderem divulgar. Muito 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

GINA ARMELIN PAGOTTO

JOSÉ MAESTRO DE QUEIROZ

GILMAR ALTAMIRANO

MARIA CECÍLIA PELLEGRINI GÓES

ALEXANDRE ABEL ROCHA DA SILVA

HELENA MARIA DE CAMPOS MAGOZO

Coordenadora Geral do CONFEMA

RUBENS BORGES

Secretário Executivo