



ATA DA 95ª Reunião Plenária Ordinária do CONFEMA

27 de outubro de 2014 – 9h

Expediente:

- I. Aprovação da ATA da 41ª Reunião Plenária Extraordinária do CONFEMA de 16 de setembro de 2014;
- II. Aprovação da ATA da 94ª Reunião Plenária Ordinária do CONFEMA de 26 de setembro de 2014;
- III. Aprovação da ATA da 42ª Reunião Plenária Extraordinária do CONFEMA de 06 de outubro de 2014;

Sugestão de Inclusão de Pauta:

Ordem do dia:

- I. Apresentação “Mobilidade Urbana, Transporte Urbano Hidroviário – Região Sul Represa Billings” - pelo Secretário Wanderley Meira do Nascimento.
- II. Apresentação da Modernização da Infraestrutura Elétrica do Sistema de Trólebus e Deliberação da Proposta de Alteração da destinação de recursos aprovados da Região Central, para os Trechos Higienópolis, Acimação e Revitalização da estação Transformadora, Retificadora – Ipiranga II – (Processo nº 2014-0.277.087-8), pelo Sr. Idário de Camargo Branco da Secretaria de Transporte.
- III. Apresentação e Deliberação sobre projetos candidatos a financiamento pelo Edital FEMA 10/2013 de número: 01 e 05.
- IV. Apreciação e deliberação sobre Prorrogação Contratual de Serviços de Manejo e Conservação do Parque Ibirapuera (PA 2010.0.316.024-3) Valor de R\$ 1.531.034,78 (sendo R\$ 1.152.280,26 para o pagamento do principal e R\$ 378.754,520 para o reajuste)
- V. Apreciação e deliberação sobre Prorrogação Contratual de Serviços de Manejo e Conservação do Grupo de Parques Guarapiranga (PA 2010.0.144.515-1) Valor de R\$ 174.130,58 (sendo R\$ 146.130,58 para o pagamento do principal e R\$ 28.000,00 para o reajuste)
- VI. Apreciação e deliberação sobre contratação de serviços de Segurança e Vigilância Patrimonial desarmada para os Parques Municipais do Grupo Centro-Oeste no valor de R\$ 1.419.880,49. (PA nº 2011-0.074.761-0)



Anexos:

- ATA da 41ª Reunião Plenária Extraordinária do CONFEMA de 16 de setembro de 2014;
- ATA da 94ª Reunião Plenária Ordinária do CONFEMA de 26 de setembro de 2014;
- ATA da 42ª Reunião Plenária Extraordinária do CONFEMA de 06 de setembro de 2014;
- Parecer Técnico – processo nº. 2014-0.277.087-8 - Modernização da Infraestrutura Elétrica do Sistema de Trólebus.

- Parecer Técnico – projetos candidatos a financiamento pelo Edital FEMA 10/2013 de número: 01 e 05.

- Parecer Técnico – processo nº. 2010.0.144.515-1 - Prorrogação Contratual de Serviços de Manejo e Conservação do Grupo de Parques Guarapiranga.

- Parecer Técnico – processo nº. 2010.0.316.024-3 - Prorrogação Contratual de Serviços de Manejo e Conservação do Parque Ibirapuera

- Parecer Técnico – processo nº. 2011-0.074.761-0 - contratação de serviços de Segurança e Vigilância Patrimonial desarmada para os Parques Municipais do Grupo Centro-Oeste



Secretário Executivo Rubens Borges: Peço que todos se acomodem, para a gente iniciar a 95ª reunião plenária ordinária, de 27/10/2014. Início às 9h15. Antes de iniciarmos, eu queria agradecer a presença da equipe da SPTrans, que está aqui presente, que veio para uma apresentação. Informando que pela ordem do dia, o primeiro ponto de pauta seria uma apresentação do Secretário sobre mobilidade urbana, e transporte urbano hidroviário. Porém, em função de alguns outros compromissos, ele se atrasou um pouquinho. Então a gente vai inverter a pauta, e fazer a apresentação inicial da SPTrans, que já está aqui presente. Então, no expediente do dia, nós temos a aprovação da ata da 41ª reunião plenária extraordinária do CONFEMA, de 16 de setembro de 2014. Então vamos colocar a ata em votação. Os Conselheiros favoráveis à aprovação do texto da ata permaneçam como estão. Então a ata está aprovada. Segundo ponto do expediente é a aprovação da ata da 94ª reunião plenária ordinária do CONFEMA, de 26 de setembro de 2014. Então os Conselheiros que forem favoráveis à aprovação do texto da ata permaneçam como estão. Aprovada a ata. E aprovação da ata da 42ª reunião plenária extraordinária do CONFEMA, de 6 de outubro de 2014. Os Conselheiros favoráveis à aprovação do texto da ata permaneçam como estão. Sônia...

Cons. Sônia: Eu só tinha uma observação. Eu, quando li a ata que foi pelo e-mail, estava escrito 16 e não 6. Então, eu só pediria para verificar isso.

Secretário Executivo Rubens Borges: Essa de outubro?

Cons. Sônia: Isso.

Secretário Executivo Rubens Borges: Então a gente vai fazer a observação, e antes da publicação a gente corrige. Obrigado, Conselheira Sônia. Bom, então pergunto se há alguma sugestão de inclusão de pauta para essa reunião. Conselheira Cristina.

Cons. Cristina Antunes: Bom dia. Cristina Antunes, da SAJAPE. Eu gostaria de solicitar, Rubens, que fossem incluídas na pauta, informações sobre por quê que aquela verba para o Jóquei que foi aprovada, afinal, não vai ser usada? Vocês informaram isso na última reunião, mas eu gostaria de saber porquê. Principalmente porque eu votei contra. Eu achei que aquilo não tinha que ser usado com verba do FEMA, e no final, em alguma instância da prefeitura, isso foi confirmado. Quer dizer, não vai ser usada verba do FEMA. E também nessa mesma explicação, foi dito no dia da aprovação: isso daqui não é verba do FEMA. Vai entrar o dinheiro e vai sair o dinheiro, tal. Mas na última planilha que nos apresentaram, disseram assim: olha, isso daqui já inclui o retorno da verba do Jóquei. Então retornou e vai sair para a Habitação de volta. Eu queria entender esse mecanismo. E segundo, uma informação sobre o fato de recursos do TCA que entram no FEMA, não terem mais obrigatoriedade de serem usados na região onde houve o dano. Porque a gente tem, como eu já falei aqui várias vezes, nós temos 30 milhões do metrô, que são referentes às Linhas 5 e à Linha 17, e que, segundo o metrô, e segundo informações anteriores, obrigatoriamente teriam que ser usados na região. E eu já falei nesse caso aqui, dezenas de vezes. E agora, de repente, vem uma informação de que não. Não é assim. Quando entra no FEMA, vai para qualquer lugar. Nós temos essa verba, e temos uma verba de empreendimento lá no Alto da Boa Vista, que tinha um TCA que obrigava a implantação do Parque do Alto da Boa Vista. E por uma negociação aqui dentro, o empreendedor combinou de depositar esse dinheiro no FEMA. Se depositar no FEMA e não for para o Parque Alto da Boa Vista, nós perdemos duas vezes. Então eu quero entender esse mecanismo. E se for essa, realmente, a mudança no procedimento, a gente vai ter que interferir. A gente vai ter que reconstituir o direito que o decreto do TCA dá para a região. A terceira é sobre o processo da subprefeitura de Santo Amaro, mas aí, você já me deu uma informação em off. Obrigada.



Secretário Executivo Rubens Borges: Certo. Bom, então, como de rotina, as inclusões do ponto de pauta ficam mais para o final da reunião, para que a gente não atrase a ordem do dia. Bom, como eu informei então, a gente vai fazer uma pequena inversão de pauta. Então o segundo ponto, que é a Apresentação da Modernização da Infraestrutura Elétrica do Sistema de Trólebus, vai ser apresentada agora, pela equipe da SPTrans. E depois a gente volta à discussão, porque a proposta é de um remanejamento de uma sobra de recursos, que estava previsto para o trecho Centro, de recuperação do trecho Centro do trólebus, e a proposta é de remanejamento para outra região, que a SPTrans vai apresentar com mais propriedade. Então, Branco, fique à vontade, o microfone é seu.

Branco: Bom dia. O meu nome é Branco. Sou da Engenharia da SPTrans. Estou aqui com a equipe, o pessoal da SPTrans, aqui, à disposição de todos para perguntas, depois da apresentação. Nós estamos aqui mais uma vez para apresentar uma parte do projeto de modernização da infraestrutura do sistema de trólebus, com o objetivo de obter, de vocês, desse Conselho, a aprovação para transferência de recursos do próprio projeto para o novo trecho de modernização do trólebus. Nós vamos apresentar essas atividades, e as vantagens dessa modernização. O que acontece com o sistema após modernizada, a infraestrutura. Bom, o sistema de trólebus, ele, como o próprio nome diz, não só é feito pelo veículo trólebus como também... Quer dizer, não é composto pelo veículo só. É composto também, pela infraestrutura e rede de distribuição da energia, rede de contato do trólebus, e as subestações, e os pontos de parada, e assim por diante. Quer dizer, o trólebus, ele não é sozinho. Não é como o diesel, que sozinho se movimenta, e vai fazendo sua operação. Ele depende de outros elementos, para operar. E precisa operar bem, esses elementos. Ele precisa estar bem estruturado, esses elementos. Porque senão, não opera direito. Um breve histórico sobre o sistema de trólebus. A CMTC começou a operar os ônibus desde 1949. E a partir dessa época, operava só com diesel. E em torno de 1973... e trólebus também. Perdão. Em 1973 teve a primeira crise de petróleo. E aí, o sistema trólebus teve um pico de importância. E a partir daí, viveu sempre de picos de importância. 1973, 1979, oitenta e pouco, assim por diante. Quer dizer, ou seja, ele não sobrevive bem porque em picos, a indústria, tanto do veículo quanto dos elementos da infraestrutura, acabam tendo preços altos, e entregas difíceis, tal. Então o trólebus, ele vive momentos, sempre, de instabilidade. Ao ponto de, na década de 90, tivemos o máximo de veículos nas ruas, o número máximo de linhas que esse sistema já teve, e o maior número, também, de redes instaladas no circuito da cidade. São aqueles os números: 555 veículos, 26 dias, e mais de 300 pontos de rede vigilar. Bom, em 2010, voltou para a São Paulo Transportes, voltou para o poder público, toda a gestão da infraestrutura do eletro sistema, que estava com a Eletropaulo, particular. Quando em 1982 passou para a Eletropaulo, a Eletropaulo era estatal. Depois ela ficou uma empresa privada, e devolveu para a São Paulo... Devolveu para o estado, digamos assim, toda essa infraestrutura. E nesse período, no finalzinho da gestão da Eletropaulo, nós tivemos aí, pouca atuação de manutenção preventiva na rede de trólebus. Na rede, na estação, nos elementos que compõem a infraestrutura. Isso fez com que esse sistema fosse bastante degradado. E o trólebus sofreu com isso. E o usuário do trólebus, mais ainda. Porque ele tinha muitos problemas de operação. Escape de alavanca, e tal. Então precisávamos tomar algumas providências em nível de manutenção, modernização desse sistema todo. Estava muito ruim, mesmo. Então nós tínhamos esses números em 2010, aproximadamente. Que são os números de hoje. 201 veículos, em 11 linhas, e 32 megawatts de potência instalada nas estações retificadoras. E nosso consumo médio mensal, é em torno de 2,3 milhões quilowatts/hora. E transportamos 2,5 milhões de passageiros por mês. Bom, esses números todos aí, são os de hoje. São 24 estações retificadoras, e assim por diante. Qual o estágio atual, então, desse sistema? Nós temos, no poder público... Temos que fazer a manutenção e a operação e modernização, como eu disse agora a pouco, dessa infraestrutura. Nós contratamos esse serviço. São Paulo



Transporte faz o gerenciamento, a gestão desse contrato. Nós contatamos com uma empresa especializada. Que, aliás, muitos empregados dessa empresa foram da CMTC. Na época em que a CMTC mesmo fazia manutenção dessa infraestrutura. Então esse sistema, ele vem rolando, sendo tocada a manutenção dele, por pessoas que já têm essa experiência larga, nesse assunto. Essa empresa contratada, então, ela recebe para fazer a manutenção e operação do sistema. É um valor mensal já predeterminado. Esse valor vai diminuindo ano a ano, de acordo com a modernização desse sistema. A modernização é o segundo serviço que é pago por medição. A gente vai e mede, rigorosamente. Faz uma medição rigorosa do serviço prestado. E a empresa é remunerada. À medida que esse sistema vai sendo modernizado, vai tendo menos problemas na rede. E aí então, todo ano já é previsto no contrato, há uma diminuição no valor pago mensal, da operação e manutenção desse sistema. Então é uma manutenção preventiva e corretiva do sistema. Diminui ao longo do tempo. Bom, no plano de modernização, que nós apresentamos aqui na primeira reunião que nós tivemos aqui há um tempo, nós falamos que o total da rede de contato a ser trocado, vamos dizer assim, modernizado, era de 162,5 km. Ou seja, 325 km de rede bifilar dupla. E com essa rede, têm outros elementos que também... Não é só a rede em si, o fio e o contato. Têm os elementos de suspensão, por exemplo, que antigamente, como daquela foto do lado esquerdo, a suspensão rígida, que hoje são trocados por uma suspensão flexível. Um elemento moderno, que faz com que o trólebus, ao passar por esses cruzamentos, pelo ponto de sustentação da rede, dê menos solavancos. E aí, a alavanca escapa menos. O trólebus roda por uma via embaixo, e uma via em cima. Então têm buracos na rede debaixo, e têm problemas também na de cima, de rigidez. Então, podem escapar alavancas por um ou outro problema. Já então, com a rede modernizada, com essa suspensão flexível, o escape da alavanca é muito mais difícil de acontecer. Então é um dos elementos de modernização. Substituir essa suspensão rígida por flexível. E também, o tirante de sustentação da rede, aquele cabo que sustenta a rede, também é substituído de aço por poliéster. Os objetivos são, é claro, aumentar a confiabilidade do trólebus sobre a rede. Ele roda mais, sem escapar da rede, e o sistema fica mais confiável, e o passageiro vai ter o veículo operando mais do que parado por problemas. Bom, esse é só um registro (incompreensível). Quando vocês virem, passarem pela rua onde tem uma rede de trólebus, e virem, por acaso, esses paralelogramos aí, vocês sabem então, que é a suspensão flexível. Ali o trólebus passa sem muitos problemas de escapar. Vamos lá. Aí é uma foto da estação retificadora também. Que nós fizemos também, a revitalização dela. Do lado esquerdo a antiga, que dava muito problema, e agora, revitalizada, todas já estão revitalizadas, temos alguns resultados que apresentaremos mais adiante, interessantes. Bom, daqui para frente, vamos mostrar várias telas aqui, de trabalhos que nós conseguimos aqui, com o apoio desse Conselho, com recurso que nós obtivemos do FEMA, fazer essa modernização da rede. E os resultados são muito interessantes, como eu já tinha dito. O primeiro trecho que foi modernizado foi esse trecho aqui de São Mateus até Carrão. Ele já está concluído. Quando apresentamos aqui, essa parte do projeto, para que vocês aprovassem para a gente, essa ajuda financeira, nós tínhamos uma expectativa de ganho operacional. Nós tínhamos, antes de fazer a modernização, 17 ocorrências por mês, nesse trecho. E tínhamos uma expectativa de abaixar para 9. E na verdade, nós fomos econômicos. Porque na realidade, abaixamos para 3. Por que essa diferença? Porque nós só contamos com aquilo que nós tínhamos certeza que melhoraria. Ou seja, tinha uma rede bamba. Conforme nós trocamos a rede, ela ficou reta. Tinha trechos de curva mal projetados. Aproveitamos a modernização, e arrumamos essa curva. Assim por diante. Isso derrubava a rede. Com a troca desses elementos, todas essas ocorrências desses trechos, nós não contávamos mais com elas. Só contamos esses números. Mas há também, a sinergia que nós não contamos. E aí, chegamos a 3. 17 para 3, reduzimos 82%. São números da realidade. Esse é um ganho realmente importante para o sistema de trólebus, o sistema não poluente, que ele é. Outro trecho também foi o trecho Carrão/Penha. Também



estão 100% concluído. Houve uma redução de 60%, aproximadamente do ganho de ocorrências. Não ocorrem mais problemas tanto assim como ocorria. Outro trecho concluído é o trecho Vila Formosa. Também estão 100% executado. Aqui é um mapa da rede da cidade de São Paulo. E onde vocês têm verdinho aí, é o que já está concluído. O vermelhinho, ainda não. Não foi feito ainda. É previsto para modernização, e não foi feito ainda. Esse trecho também teve uma redução importante, de 3 para 0. Quer dizer, não acontecem mais problemas nesse trecho, devido à precariedade da rede. Outro trecho também, concluído, é a região Central. Esse nós conseguimos aqui, nesse Conselho, que fosse feita a transferência de recursos. E nós tínhamos obtido para a Celso Garcia, que na Celso Garcia nós temos, ainda, algumas definições para acontecerem lá, em um corredor que vai ter lá na Celso Garcia. Então nós não podemos fazer a modernização da rede sem ter a definição do corredor. Senão a gente vai gastar dinheiro à toa. Tem que fazer a coisa correta. Depois do corredor concluído, o desenho dele certinho, aí sim, vamos ver onde é que a rede vai passar. Então esses recursos, fora o Celso Garcia, foram transferidos para o Centro, e fizemos então, a modernização do Centro. O Centro não tínhamos ainda, certeza, se fariamos lá a modernização, que poderia ser que a prefeitura resolvesse colocar só ônibus a bateria, por exemplo, no Centro. Como essa tecnologia ainda não está suficientemente desenvolvida, a prefeitura achou por bem, fazer a modernização, sim, da rede de trólebus, lá. Foi feita, e também teve um ganho muito bom, de 34 ocorrências mensais, antes da modernização, para 4. Essa modernização tem uma peculiaridade: no Centro, assim como vários outros trechos também, a gente observa, ao longo da modernização, aliás, só observa com a modernização, quando a gente vai por a mão na massa mesmo, lá, que tem trechos que precisam ser, por exemplo, retificados. Trechos que podem ser melhorados, o traçado dele. Não só modernizar, trocar itens, trocar elementos por mais modernos, mas também mudar o traçado, no sentido de melhorar o fluxo dos trólebus. Isso faz com que haja economia de recursos. Alguns elementos que eram para ser trocados, muitas vezes não precisam ser trocados. Alguns elementos já foram trocados por manutenções corretivas, feitas há uma, duas semanas, um mês atrás. Então observa-se, na modernização, que esse elemento não é necessário que seja trocado. E assim por diante. Ou seja, o trecho fica também moderno no sentido do seu traçado. E aí, isso também colabora com a diminuição das ocorrências. O trecho da região central foi exemplo disso. Baixamos de 34 ocorrências mensais para apenas 4. Essa é uma região muito crítica. E o trólebus passou a operar melhor lá, e ser menos lembrado pela população como ruim. Ele passou a ser visto como um bom sistema de transportes. E é um bom sistema de transportes. Não poluente, e bom sistema de transportes, sim. O trecho Paes de Barros foi o último trecho recém-modernizado com recursos também conseguidos aqui, do FEMA. Temos 16 ocorrências antes da modernização, e conseguimos hoje operar com, no máximo, 4 ocorrências mensais. A redução de 75%. Bom, não só rede e seus elementos que são modernizados. Como eu disse agora a pouco, as estações retificadoras, aquelas que fornecem energia para essas redes, elas também sofreram uma revitalização muito importante, que faz também, com que o trólebus opere sem interrupções. Que são 24 estações que nós temos, retificadoras, ao longo do trecho todo. E antes dessa revitalização, das estações, nós tínhamos uma disponibilidade de energia em torno de 93,2%. E depois que modernizou, depois que revitalizaram as estações, temos hoje, 99,7% de disponibilidade de energia. É um número estranho para a maioria das pessoas. O que significa isso? Nós temos aqui, só para ter uma ideia, cada 1% que nós conseguimos a mais, de disponibilidade, são 6 horas a mais de disponibilidade que nós temos, da energia. Como na nossa casa, por exemplo. Você tem vários circuitos lá, e tem um circuito com problema. Um disjuntor que vive caindo. Abriu um disjuntor, você tem lá uma lâmpada, e três tomadas desligadas. Até que o eletricista chega lá e acha o defeito. Acha lá um curto-circuito qualquer, e conserta isso. Nesse período, ficou desligado. Você conseguia energia de outras tomadas, iluminação de outras lâmpadas. Até que você conseguiu então, resolver



aquilo. É a mesma coisa aqui. Cada 1% que você tem de ganho de disponibilidade, é que você conseguiu obter 100% da estação retificadora ligada. Suprindo a rede com a energia necessária. Bom, os trechos para os quais nós estamos aqui, hoje, pedindo a aprovação de vocês, da transferência de recursos são: Higienópolis, Aclimação. Esses são os trechos. E uma estação retificadora a mais, na região do Ipiranga, próxima do Museu do Ipiranga. Ali no mapa dá para ver quais são esses trechos. Como eu disse, os trechos em vermelho são aqueles que ainda não foram modernizados. Esse trecho longo aqui, é o da Celso Garcia, que nós falamos há pouco. Esse trecho longo. Depois desse trecho, vocês podem ver que têm poucos outros trechos pequenos, aqui, próximo da garagem do trólebus. E aí, está quase terminando o processo todo, de modernização da rede. Esses trechos, Higienópolis e Aclimação, são os trechos por onde passam essas ruas aí. Esses são os itinerários onde passam as três linhas de trólebus nesses trechos: Praça da República, Avenida Ipiranga, e assim vai. Aclimação. (incompreensível), aquelas regiões lá. Bom, esse trecho significa, aproximadamente, 14 km. 13,95 km exatamente, de rede bifilar simples. Na Higienópolis, 8,47 km, e na Aclimação, 5,48 km. Para esses dois trechos, a média de passageiros transportados, é em torno de 770 e poucos mil passageiros por mês. E a frota de 44 trólebus, que operam em três linhas. São essas as três linhas: Machado de Assis/Cardoso de Almeida, Magda Maria/Praça da República, Gentil de Moura/Praça da República. São meio tradicionais no sistema trólebus, bem operadas. E nesses trechos, como eu disse há pouco, nas outras vezes que a gente apresenta aqui, a gente mostra a expectativa que temos de ganho, da diminuição de ocorrências com a modernização. Aqui estão expectativas, como eu falei, a gente pega estudos de ocorrências nos últimos meses, e verificamos o porquê das quedas de alavanca, e problemas com o transporte por trólebus. Uma vez feita a modernização, não existirão mais aqueles problemas daqueles elementos que são substituídos. Ou seja, quando feita a modernização, a possibilidade de conseguir melhor ganho do que está marcado aí é muito grande. E tem acontecido realmente, como eu mostrei agora há pouco. Nós temos quatro ocorrências mensais nestes trechos, com uma média de 142 minutos para se atender cada ocorrência. Então nós temos, desde a parada do trólebus, pelo problema, até a volta à operação, em torno de 142 minutos de parada. Isso é muito ruim. Impacta no trânsito, em torno de 9 horas por mês. E após a modernização, a expectativa simples que nós temos, é que caia para menos de 1 ocorrência mensal. E o tempo de atendimento também. Que nós consigamos fazer menos da metade desse tempo. E no máximo em 72 minutos, faremos a recuperação desse trecho. E isso vai impactar em uma parada no trânsito, em menos de uma hora. Não mais do que uma hora. Isso vai gerar um ganho ambiental, um ganho no impacto ambiental, em torno de 90%. 89%, por aí. De 9, para menos de 1 hora. Ah, e a estação retificadora. Outro trecho... outra parte a ser modernizada... outro elemento a ser modernizado é a construção de uma estação retificadora, na região do Ipiranga, próxima ao museu. Essa estação retificadora é importante, para a linha que vai até a região do Ipiranga. Porque lá, nós temos uma linha mista. Hoje é uma linha mista. Operando com trólebus e diesel. O nosso pessoal de planejamento, operacional, misturou trólebus com diesel lá, porque a potência instalada para o trólebus lá, na estação retificadora, ela é insuficiente para a rede que está lá. Para os ônibus que estão lá. Para os trólebus que estão lá. Então, há uma variação de tensão muito grande. E aí, a operação do trólebus também é prejudicada. Não só pela rede em si, que tem que ser modernizada, como também pela potência instalada lá. É muito ruim. Tem pouca potência instalada. Então a ideia é equalizar isso. Ajustar isso. Com a instalação de uma nova estação retificadora, que vai arrumar isso, e nós vamos oferecer para o planejamento operacional, a possibilidade de operar (incompreensível), com todos os trólebus. Não com trólebus e diesel. Se houver possibilidade, tiver diesel suficiente, vamos colocar só trólebus lá, e não trólebus e diesel, como hoje. Não poluindo a cidade com os ônibus diesel. Então aquele ponto ali, próximo do Museu do Ipiranga, é a estação que eu acabei de falar. O trecho da rede que eu falei é aquele pedacinho que vai até o fim ali, que



está com diesel e trólebus. A ideia é colocar só trólebus lá, com aumento da potência instalada na região. Bom, em termos financeiros, esses dois projetos, tanto da infraestrutura da rede em si, quanto da estação do Ipiranga, elas devem consumir em torno de 3,6 milhões reais. A nossa equipe está aqui pedindo para vocês a aprovação do remanejamento de uma verba de 3,46 milhões, que é uma verba remanescente do próprio projeto de modernização. Ao longo da modernização, como eu vinha dizendo, alguns elementos de rede, algumas coisas, são economizadas. Não são trocados, por exemplo. E esses projetos tiveram economias. Todos eles tiveram alguns valores de economia pela nossa medição. Nós mantemos técnicos medindo junto com a operadora, junto com a empresa que faz a modernização, a gente mede o serviço feito. É uma medição rigorosa. E com isso, nós economizamos recursos. Em cada um desses projetos. Ora, esses recursos são da própria modernização. A intenção nossa era tentar ver se conseguimos a transferência desses recursos, não vai acrescentar nenhum novo recurso. É transferir esses recursos para... Não vai concluir a modernização, mas para dar sequência à modernização nesses dois trechos. Era isso. Nós estamos aqui, à disposição para qualquer pergunta, e agradecemos a paciência de todos. Bom dia.

Secretário Executivo Rubens Borges: Obrigado, Branco. Fica aberto então, às perguntas. Algum Conselheiro gostaria de fazer alguma... Então primeiro conselheira Cristina, e em seguida, Conselheira Sônia.

Cons. Cristina Antunes: Bom dia. Cristina Antunes, da SAJAP. Eu tenho várias dúvidas, Branco, que eu gostaria de esclarecer. Em primeiro lugar, eu não estava no Conselho quando essa verba foi aprovada. Então, primeira pergunta: quanto foi aprovado originalmente, para o trecho que vocês solicitaram? Que estava previsto?

Branco: Eu vou pedir ajuda para os colegas aí. Se alguém tem a informação de cabeça.

(fala sem microfone)

Cons. Cristina Antunes: Aqui do FEMA?

(fala sem microfone)

Cons. Cristina Antunes: 26 milhões. Isso em 2012?

(fala sem microfone)

Cons. Cristina Antunes: 2011, 2012, então. Eu acho que não tem a menor dúvida, Branco, da importância da rede de trólebus. Eu imagino que muitos de vocês estivessem aqui, já, na gestão da Marta, quando a gente perdeu aquela rede enorme, alegadamente, por um problema de contrato com a Eletropaulo. Foi o que nos foi dito. A prefeitura tinha uma dívida com a Eletropaulo e não tinha condições de saldar aquela dívida. Então se tentou uma negociação e não se conseguiu. Então foram desativadas. Você colocou o número de 555 veículos para 201. Então nós tivemos uma perda muito grave àquela época. Então, primeira pergunta: como foi feito... Quer dizer, como é que foi saldada essa dívida com a Eletropaulo, e que garantia a gente tem de que não vai haver uma nova interrupção? Isso aqui, estou recuperando uma história passada. Agora, a partir da aprovação da verba, eu tenho duas perguntas especificamente relacionadas aos valores. Com quanto, a SPTrans entrou nesse custo?

Branco: Bom, vamos responder primeiro por partes. A primeira pergunta, nós tínhamos 555 trólebus e abaixou para 201. Isso na década de 90, para...



Cons. Cristina Antunes: 2001. 2001, logo no começo da gestão da Marta.

Branco: Perfeito. É assim, nós tínhamos... Quem fazia os trabalhos de operação e manutenção era a Eletropaulo. Inicialmente, a Eletropaulo é estatal, depois a Eletropaulo privada. Essa empresa privada, a Eletropaulo contabilizava todo o serviço de manutenção de rede que fazia, ela contabilizava aquilo que ela achava, que ela imaginava que era causado pela má operação do trólebus. Então não havia ainda, um acerto com a operadora. Que era a São Paulo Transporte. A gestora da operação. Não havia um acerto: olha, isso aqui foi operação, esse defeito ocorreu por má operação. Não havia esse estudo feito, quando da ocorrência. Então a Eletropaulo, por si só, por um único lado, fazia o registro dos valores consumidos por aquele problema. E atribuía aquilo à má operação. E ia só acumulando esse valor. Era cobrado, mas não era pago. Esse valor foi crescendo, crescendo. Chegou ao número de 120 milhões de reais. Número alto. Por aí. 120 milhões de reais. E para se acertar... Isso ao longo de muitos anos. De 1985 até os anos 2000. 2010. Dá 25 anos que a Eletropaulo ficou fazendo essas contas, acumulando esses valores. Para poder zerar essa conta, a Eletropaulo aceitou um acordo. Eu estou resumindo bem a história. Pode parecer um absurdo o acordo, mas resumindo bem a história. Ela achava que tinha muito prejuízo na operação e manutenção dessa rede, ela devolveria essa rede para a São Paulo Transportes, para o poder público. E a São Paulo Transportes pagaria 20 milhões de reais. Isso foi bom para o estado. A prefeitura então pagou os 20 milhões. Pegou todo esse acervo, rede, estação, terrenos das estações, tudo que compõem o sistema trólebus. Pegou de volta, e passou a operar esse sistema. Esse foi o acerto. O risco de voltar a ter problema não há. Não existe porque é do poder público, esse sistema hoje, essa infraestrutura. E ela está sendo cuidada, como deveria ter sido cuidada desde o início. O poder público cuida bem. Assim eu acho. Que cuida bem, da melhor forma possível, da maneira mais correta possível. A outra pergunta...

Cons. Cristina Antunes: Eu queria saber qual era o custo total do trecho para o qual foi aprovada a verba do FEMA. E desse custo, com quanto a SPTrans entrou?

Branco: Isso. Para modernização desse sistema, ainda não entrou com nada. Só o FEMA tem coberto esses valores.

Cons. Cristina Antunes: Quer dizer que nós colocamos 26 milhões, durante, vamos considerar de 2011 até agora, em três anos. Mas não era para o que você está pedindo agora. Você falou que houve a da Celso Garcia, teve que ser mudado, portanto está fazendo um remanejamento. Pelo que você falou também, eu entendo que tudo que foi feito era uma coisa de modernização e manutenção. Para operar e garantir a operação. Então, o custo total... Só para confirmar, o custo total do trecho que foi solicitado só foi pago com recursos do FEMA? Só foi bancado com recursos do FEMA?

Branco: Isso. Os trechos de modernização da infraestrutura. Só modernização. A manutenção e a operação, não podem ser cobertas pelo FEMA, porque é custeio. Aí, nem... Não é...

Cons. Cristina Antunes: Ai, como eu gosto de ouvir você falar isso. Que custeio não pode sair do FEMA, embora a gente esteja gastando um monte de dinheiro de custeio para outras coisas. Mas tudo bem.

Branco: Esse aí, a São Paulo Transportes tem pago. É em torno de 800 a 900 milhões de reais mensais. Esse aí não é do FEMA.



Cons. Cristina Antunes: Eu vou passar para a Sônia, mas eu vou pedir a palavra depois, que eu quero ver o questionamento que ela vai colocar. A ampliação da rede, então, do jeito que está posto, o que vocês pediram foi para um determinado trecho. Aí vocês estão fazendo... Pedindo com esse mesmo dinheiro, já houve um remanejamento, pelo que você falou, para ampliar a rede...

Branco: Modernizar.

Cons. Cristina Antunes: Para modernizar a rede, além do trecho que foi acordado com o FEMA, é isto?

Branco: Não. No início, quando nós apresentamos o projeto global da modernização, apresentamos os 162,5 km de rede, que dá 325 km de rede bifilar. É o dobro disso. Esse aí é um número fixo a ser modernizado. Desde o início, apresentamos todos os trechos. Essa rede toda aqui.

Cons. Cristina Antunes: E os 26 milhões seriam para tudo?

Branco: Para a modernização toda. Exato. Como não dava para fazer tudo no mesmo ano. Não é possível. Não dava para o FEMA liberar todo o dinheiro, e a gente não ia usar mesmo. Não adianta. Nós pedimos por partes. Então foram feitos vários projetinhos. Foram apresentados aqui, as fatias de projeto. Apresentamos o projeto inteiro no início, depois fatiamos esse projeto em várias partes. Hoje estamos aqui trabalhando o trecho Higienópolis, Acimação e a Estação Retificadora do Ipiranga. Que está quase concluindo todo o trecho agora. Acho que é isso.

Cons. Cristina Antunes: Eu peço a palavra depois, de novo. Obrigada.

Cons. Sônia: Sônia, Morro do Querosene. Obrigada pela apresentação. Foi muito elucidadora. Eu tinha ouvido falar desse projeto, porque a Conselheira anterior tinha comentado quando esteve aqui no FEMA, a aprovação desse projeto. Eu tenho duas questões: uma é referente ao projeto anterior. Como essa solicitação é uma alteração de rubrica, pelo que eu estou entendendo, para gasto do dinheiro que já está aprovado, é isso, não é? Ele não deveria fazer parte do mesmo processo?

Secretário Executivo Rubens Borges: Na verdade, como os trechos são tratados separadamente, então para cada trecho, para cada aprovação, é autuado um processo, e a gente vai liberando os valores de acordo com o que está sendo aprovado aqui, porque foi o que o Branco falou. O projeto todo, ele vem caminhando desde 2011. Então para viabilizar administrativamente que aquele primeiro trecho dê andamento, sem emperrar os seguintes, então, para cada trecho, é aberto um processo, separadamente. Então nesse caso aqui, é um remanejamento de recurso. Mas é uma nova aprovação então a gente propõe outro processo, para que tenha começo, meio e fim desse processo. É como é feito na ciclovia. Então para cada trecho, uma aprovação e um processo diferente.

Cons. Sônia: Mas a primeira aprovação que foi de 26 milhões, ela reservou esse recurso para esse projeto, não foi?

Secretário Executivo Rubens Borges: Para um projeto como um todo.

Cons. Sônia: Como um todo.



Secretário Executivo Rubens Borges: Mas assim como a ciclovia que foi aprovado um valor maior, e para cada trecho, a Secretaria vem aqui e apresenta o trecho, justifica, presta contas do que já foi feito, que é o que o Branco está colocando para a gente, tudo que já foi feito, quais foram os ganhos, os ganhos ambientais, de mobilidade. Então, para cada trecho, tem uma aprovação e uma resolução independente. Então cada um é um processo.

Cons. Sônia: Entendi. Mas é que esses trechos já estavam dentro do projeto como um todo.

Branco: Para poder clarear, acho que talvez seja isso. Cada um desses trechos foi executado com dinheiro do FEMA. Muito bem. Mas ao longo da execução, houve... Quase todos eles. Acho que todos eles, houve economia de recurso. Essa economia de recursos gerou esse valor. 3,4 milhões reais de economia. A gente só quer que esses 3,4 milhões sejam agora transferidos... Para pedir novos recursos, não sei se nós vamos conseguir novos recursos. Porque está escasseando aqui, o recurso do FEMA. Então a ideia é aproveitar essa economia, para dar sequência no processo de modernização. É isso. É só transferência de recursos. Economizado para a gente.

Cons. Sônia: O que eu entendi então, é que se não houver essa mudança de rubrica, esse valor voltaria para o FEMA?

Secretário Executivo Rubens Borges: Voltaria para o FEMA. Quer dizer, ele deixaria de sair.

Cons. Sônia: Deixaria de sair?

Secretário Executivo Rubens Borges: Mas como ele está pedindo essa transferência, então o recurso seria aplicado nesse novo trecho.

Cons. Sônia: Entendi. A minha outra pergunta era com relação à ampliação da rede. Se existe algum... porque até agora todo esse valor de 26 milhões foi aplicado na modernização, e não teve nenhuma ampliação, certo?

Branco: Certo. Perfeito. Bom, com relação a possível ampliação da rede e trechos assim, é uma decisão mais nível de alta direção, prefeitura, Secretariado, tal. É possível que haja. Eu acho que é possível. Que o sistema, ele é bom. Têm corredores aí, que podem ser feitos com trólebus. Operação com trólebus. Aliás, deve ser feito a operação com trólebus em corredores. Não em ruas como no início eram... Porque no início da operação do trólebus, muitas das linhas eram muito ruas estreitas, curvas, tal. Não era uma operação adequada para o trólebus. Hoje, está mais retificado. Está melhor. Então é possível, sim, a ampliação. Mas eu digo de cara que podemos até ampliar a quantidade de trólebus sob essa rede, porque ela está, hoje, bem sustentada, ela tem potência instalada, que admite mais alguns trólebus. Então você pode acrescentar trólebus na operação atual. E a ampliação da rede pode ser também, é possível. Depende só de uma vontade do Secretário, do prefeito, da população também.

Secretário Executivo Rubens Borges: Cristina, antes de você voltar com a palavra, o Secretário também tinha pedido a palavra. Então, Secretário, por favor.

Secretário Wanderley: Bom dia a todos e a todas. Primeiramente, desculpe de chegar um pouco atrasado. É a minha renite. Quem tiver aí uma cura para renite, pode me avisar, que eu estou procurando. Me desculpe, mais uma vez, pelo horário. Eu gostaria de fazer duas observações. Eu sempre me ocupo desse fórum para dar algumas informações. Até para a



gente deixar a Secretaria o mais transparente possível. Então uma delas é esse próprio projeto que nós vamos analisar agora, no segundo momento, que não envolve recursos. Mas é uma forma de dar transparência aos projetos dessa Secretaria. Informar também... Eu já falei com vocês aqui, a respeito da Cantareira. Não vou repetir. Que para mim hoje, é o maior crime ambiental da cidade de São Paulo. E aí também, a título de informe, eu estarei voando com o Lucci, o promotor de justiça, na quinta-feira, para que a gente faça uma avaliação aí, em conjunto, do que está ocorrendo lá. Na ocasião que eu estive com o Lucci, ele também tinha o mesmo entendimento que a população de São Paulo. Ou seja, olhar a Cantareira com os olhos da perspectiva de quem mora. Ou seja, no terreno. Da perspectiva plana. Outra coisa é olhar por cima. Mesmo a população que mora ali no entorno, ela não tem consciência do que está ocorrendo na Cantareira. Ela só tem consciência pelo que ela ouve, que são os caminhões, que é um barulho ensurdecedor, a poeira que ninguém aguenta mais, e também, vários dinamites acima dos números de decibéis permitidos. Que da última vez, até um munícipe foi internado na UTI. Ou seja, porque esta obra não tem sequer plano de mitigação. E a gente não conhece como é que foi feito o licenciamento. Não foi feito por aqui. Eu não conheço o EIA/RIMA, não conheço o RIVE, não conheço o EIV. Que eu acho que tudo isso caberia ali. Mas enfim, eu sempre me proponho, neste fórum, dar essas informações importantes. Em relação ao projeto, eu gostaria de tecer algumas considerações. Era mais para provocação mesmo. E para a gente começar a discutir um pouco melhor o papel, talvez, estratégico da Secretaria do Verde, no que diz respeito a ser um instrumento de planejamento estratégico da cidade de São Paulo. Eu acho que aí tem um entendimento um pouco equivocado. Eu vou dizer o porquê. Se essa Secretaria tivesse orçamento para bancar toda a linha de trólebus, evidente que eu assinaria agora. Se ela tivesse orçamento também para bancar o projeto da ciclovia, evidente que assinaria de pronto. O que eu quero dizer com isso é que a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, não só na cidade de São Paulo, mas no Brasil, as pessoas não acompanharam a sua importância. Isso aí vai uma crítica a todos os governos. Seja no âmbito federal, estadual ou municipal. Então, na prática, acontece um pouco de um Frankenstein. Assim, todos precisam da Secretaria, mas também, ela não tem a importância devida dos governos. Então, na verdade, o que acontece? A Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, ela não tem capacidade, hoje, de investimento. Investimento é zero. Os poucos valores de investimento, eles vêm de fora para dentro. Que também está correto. Porque hoje, se vocês pegarem todos os projetos e os programas do governo de São Paulo, da prefeitura de São Paulo, todos dizem respeito ao meio ambiente mesmo. Você pega a ciclovia, diz respeito, diretamente, ao meio ambiente. Você pega os corredores, diz respeito diretamente ao meio ambiente. Enfim, eu ficaria citando todos aqui. A questão do lixo, trocar todas as lâmpadas de LED, enfim. Então me parece que a Secretaria, ela deveria, como ela não tem recurso para investimento, no mínimo, ela deveria participar diretamente dos projetos e participar, também, da discussão das prioridades dos projetos para fazer a sustentabilidade da cidade de São Paulo. Então vai aqui... é mais uma provocação de um entendimento do que é, de fato, a Secretaria do Meio Ambiente hoje, não só aqui no Brasil. No mundo. Porque na verdade, não diz respeito, muito, à vontade do governante em relação ao meio ambiente. O mundo inteiro está assim. A pauta mundial é essa. Não tem como fugir. Essa é a pauta mundial. Há pouco, eu estive em Córdoba. Eu ainda brinquei com o Haddad na volta, porque o discurso do (incompreensível) é igualzinho ao dele. Ou vice-versa. Inclusive, na mesma sequência. É Plano Diretor, a mudança do marco regulatório, trocar lâmpada de LED de toda a cidade de Buenos Aires, ter um marco regulatório na questão do gerenciamento do resíduo domiciliar. Enfim, também fala em corredor, fala em dar manutenção e melhorar, implantar mais parques em Buenos Aires. Enfim, é a mesma coisa. Não é porque eles conversaram. É porque o mundo está conversando, independentemente da nossa vontade. É isso que está ocorrendo. E os governos precisam entender isso com mais clareza. Então aqui, na verdade, é uma provocação, mesmo. De a



gente ter um entendimento um pouco melhor porque essa Secretaria aqui têm vários técnicos aqui, capacitados para os diversos assuntos. Aliás, o que mais tem na Secretaria é técnico capacitado. Na questão, por exemplo, da ciclovia, que eu acompanhei bastante essa discussão, de anos atrás, desde a época que a gente era demonizado, e que aqui, para minha surpresa, encontrei dois colegas aqui, daquela época. Que é a Ana Hoffman, e a Laura Ceneviva. Que também não participava desse processo de discussão da ciclovia, pela Secretaria de Transportes. Eu não estou falando aqui da Secretaria de Transportes. Eu estou falando do governo, de todas as Secretarias. Se a gente não conseguir chegar a esse entendimento, nós vamos continuar patinando dessa forma na cidade de São Paulo, e fazendo projetos... microprojetos, de forma parcelada. E não tendo entendimento da sustentabilidade da cidade como um todo. Eu, por exemplo, pessoalmente, acho que a cidade de São Paulo, ela não pode, não deve ter uma pauta ambiental única. A cidade de São Paulo tem uma escala diferente das outras. Só existem mais duas ou três no mundo. Eu não posso fazer uma pauta ambiental e dizer que Parelheiros tem a mesma pauta ambiental que tem em Mooca. Não tem. São pautas ambientais completamente diferentes. Então, não é só o meio ambiente que tem que ter isso. O governo tem que ter esse olhar também. Qual que é a pauta da Mooca, qual que é a pauta de Parelheiros, qual que é a pauta de Pinheiros. São pautas diferentes, diferenciadas. Pode ser que uma ou outra tenha igual, por hipótese. As quatro ali da Cantareira têm uma pauta parecida. Que está ali, o crime ambiental está ali do lado, no seu quintal. Então talvez tenha uma pauta parecida. Mas e assim, sucessivamente. Então mais como uma observação mesmo, e da minha preocupação enquanto Secretário. E você ficar recebendo aí, uma série de projetos, que vêm de todos os lados... Há pouco também, eu conversei com a Secretaria de Serviços. Aí acontece um pouco o contrário. Por exemplo, a gente quer implantar a coleta seletiva em toda a rede municipal. A gente montou já, uma portaria intersecretarial. Que é Secretaria de Educação, Secretaria de Serviços, e a nossa Secretaria. Aí é o contrário. A gente não tem recurso para investimento, mas também as outras não querem por recurso para investimento. Então, é mais aí, uma discussão, até para levar para o Secretário. Eu já conversei um pouco isso com o Gilmar de forma an passant. Mas isso acho que é uma hora, um determinado momento, e o governo vai ter que conversar isso um pouco melhor, e este fórum aqui é um fórum apropriado para isso também. Eu não tenho problema nenhum de discutir isso em um fórum igual a esse, mais mesclado em relação à sociedade. Assim como também, faço com o CADES. Sempre que eu tenho essa oportunidade, eu dou esses informes no CADES, também. Então era mais essa observação. E só para finalizar, em todo debate que eu tenho ido, das mudanças climáticas, seja aqui no Brasil, seja fora, seja em outra cidade, sempre a pergunta é a mesma: o que a cidade de São Paulo está fazendo para mitigação dos gases de efeito estufa? Então aqui vai uma observação em relação ao trólebus. Aí vai uma pergunta para a Secretaria de Transportes. Qual que é a meta de planejamento estratégico da Secretaria, que seja no médio, longo prazo, para ir mudando a matriz energética gradativamente? Seja o elétrico, seja o híbrido, porque a gente sabe que o item da fatia do bolo em qualquer gráfico das emissões, o maior é a questão energética e transporte. Depois que vêm resíduos sólidos, e tal. Então eu gostaria de saber, também, um pouco do planejamento estratégico da Secretaria, para essas ações de mitigação na cidade de São Paulo.

Secretário Executivo Rubens Borges: Obrigado, Secretário. Conselheira Cristina está com a palavra.

Cons. Cristina Antunes: Cristina Antunes, SAJAP. Secretário, eu peço licença e peço desculpas, antecipadamente. Eu vou concordar plenamente com o senhor, a respeito da percepção de que o meio ambiente é transversal a todas as Secretarias, perpassa todas as atividades de qualquer administração. Mas vou discordar totalmente de que tem que sair o dinheiro todo do FEMA. Eu pergunto aos representantes da SPTrans, dois valores: qual o



orçamento da Secretaria, e quanto tem no fundo de transportes? Como o senhor diz, o nosso orçamento é pífio. E o FEMA não é um saco sem fundo. Tem limite. Nós estamos aprovando desde que eu estou neste Conselho, faz um ano e alguns meses, nós estamos aprovando manejo. O dinheiro está saindo feito água. Agora, aprovar verba para uma Secretaria que é rica, eu sei que é rica... eu estou perguntando para que isso fique gravado aqui. Eu sei que é uma Secretaria rica, eu sei que o fundo tem muito dinheiro, e é a gente que banca sozinho a modernização da rede? Eu acho um problema, no mínimo, de isonomia. Porque um projeto, por exemplo, que é executado pela sociedade civil, em primeiro lugar, tem, obrigatoriamente, uma contrapartida de entidades que são voluntárias. Não são entidades profissionais. Que têm que conseguir dinheiro para a contrapartida. E segundo, se sobrou dinheiro, devolve para o fundo. Não tem como remanejar. Então falta isonomia nesse trato quando é governo e quando é sociedade civil. A sociedade civil executa projetos de interesse público. Não é de interesse particular. Tanto quanto todas as ações da Secretaria. Então eu não posso concordar com a possibilidade da gente bancar integralmente esse projeto de modernização. Como você falou. Quer dizer, não entrou nenhum tostão da Secretaria de Transportes. Como não está entrando... Nós não estamos bancando integralmente as ciclovias. Nós estamos dando uma parcela, demos 10 milhões esse ano, de um total de... eram 80 milhões, nós demos 10. Então não vejo uma única justificativa para se socorrer de um fundo de uma Secretaria pobre, como o senhor falou. Nós não temos nenhuma possibilidade de fazer investimento, e dar dinheiro de mão-beijada, sem nenhuma contrapartida. E mais, o remanejamento deveria ser substituído pela restituição. E aí começa sim, outro processo. Peça de novo o dinheiro. A gente faz uma coisa mais justa, mais equilibrada. Como eu falei: eu não estava aqui quando esse dinheiro foi aprovado. Eu, com toda certeza, teria votado contra. Infelizmente, eu costumo ser voto vencido aqui, porque tem uma maioria que aceita esse tipo de gestão. Nós estamos gerindo um fundo público. Vocês têm o seu dinheiro, vocês têm o seu próprio fundo de transporte. Então, eu não posso entender porque é que a gente teria que remanejar esse dinheiro. Terceiro ponto, Secretário. Até porque o meio ambiente perpassa todas as atividades da administração pública, a gente fica muito vulnerável com isso aqui no fundo. Porque então, tudo fala assim: ah, não. É de meio ambiente, então vamos lá para o fundo de meio ambiente. Daqui a pouco nós vamos estar bancando pesquisa da Petrobrás para fazer um diesel mais limpo. Porque tem a ver com o meio ambiente. Isso é uma obrigação de outros organismos da administração pública. Eu prezo muito o que se faz aqui no fundo. Aliás, é o papel dos Conselheiros. A gente tem que zelar por um uso equilibrado para isso. E, paralelamente, quando a gente vai liberar dinheiro para essas coisas, como o senhor diz, é uma parceria. É um apoio. Aliás, isso está na definição dos usos que podem ser feitos com dinheiro do fundo. É apoio. É uma questão de que, no máximo, complementa uma verba. E pela declaração aqui do Branco, a Secretaria não botou um tostão. A gente está bancando tudo. Eu entendo que isso é má gestão. Ser improbidade administrativa, aqui nessa Secretaria. Nós não temos que bancar projeto... bancar exclusivamente, com exclusividade nossa, um projeto que é da Secretaria dos Transportes. Eu falei da ciclovia que a gente fez com contrapartida. A ampliação da rede muito facilmente, eles vêm pedir também dinheiro. E esse remanejamento que já foi feito uma vez, eu também não estava aqui. Então eu me sinto muito à vontade para colocar todas essas questões com relação a esse pedido de hoje. Obrigada.

Secretário Executivo Rubens Borges: O Branco vai dar uma resposta. Depois a gente passa para a Sônia, e aí, a gente vai encerrar as inscrições, porque senão, a gente não consegue dar andamento na pauta.

Branco: Bom, com relação à colocação sua, está certo. Tudo bem. Entendi. A modernização foi toda feita com recursos do FEMA. Como eu disse e repito, é verdade. Mas na ocasião em que foi feito esse fundo, FEMA, foi feito com recursos da Controlar. Veículos



que não eram apresentados para inspeção, ou eram apresentados e eram reprovados, e assim vai. Então, esses recursos foram acumulados aqui na Secretaria. E foi aberta uma possibilidade de uso desse fundo para projetos que tinham a ver com a preservação do meio ambiente. Para qualquer Secretaria, para qualquer pessoa... Assim que eu entendi. Para qualquer órgão que apresentasse um projeto adequado com o meio ambiente, poder-se-ia utilizar, então, deste fundo, para poder fazer o projeto. Então, no caso da São Paulo Transportes, foi colocado para a gente: olha, não tem nenhum projeto da São Paulo Transportes que podemos fazer para utilizar esse dinheiro desse fundo? Então as áreas da São Paulo Transportes entraram com os seus projetos, tentaram analisar a possibilidade de usar o fundo. O projeto que mais se adequava para utilização do fundo era o projeto do trólebus. O trólebus é um veículo de transporte tipicamente amigo do meio ambiente. Então os projetos relacionados com o sistema de trólebus, que se adequavam para utilização do fundo era justamente o projeto de modernização. Só modernização, como eu disse há pouco. Lembra? Nós falamos da parte de custeio, que não cabe. Realmente, não cabe. Que eu tenho que pagar fornecedor, é diferente. Não é obra civil. Isso não vai. Mas aquilo sim, que tem a ver com a operação do veículo trólebus, para que ele opere melhor, e com isso possa fluir melhor o trólebus, e transportar mais passageiros, e produzir menos poluição... Porque quando ele quebra, ele produz poluição. Porque ele complica o trânsito na região. Então essa modernização... a única parte da manutenção desse sistema, que cabe a utilização do recurso, é a modernização. A modernização desse sistema então foi o projeto apresentado junto ao FEMA. Não é que a Secretaria do Verde pagou sozinha a modernização. Não. Foi uma utilização do recurso, uma solicitação feita da Secretaria de Transportes para a Secretaria do Verde, para utilização do fundo, para esse projeto de modernização. Que tem tudo a ver com a utilização do fundo. O fundo foi criado para essa utilização. É por isso que nós viemos pedir. Entendeu? É isso. Pedir a aprovação de vocês. E agora, houve essa economia de recursos e a gente pede para que possamos continuar usando esse recurso que já está definido, para dar sequência à modernização. E não vai terminar ainda. Infelizmente, não vai terminar. Porque novos projetos... Acreditamos que não haja mais o recurso. Que já tem pouco recurso. Uma vez que não está entrando mais dinheiro neste fundo. Entendeu? É essa a minha colocação.

Secretário Wanderley: Só a título de informação. Há pouco, a Secretaria de Finanças fez uma observação aqui para a Secretaria, que estava diminuindo e muito as receitas do FEMA. Por razões óbvias. Ponto 1 - nós temos uma linha de corte, hoje, da fiscalização, segundo nossos técnicos, deveríamos ter, no mínimo, 180 fiscais ambientais. Nós temos 25. E a inspeção veicular não existe mais. Não existe. Poderá vir a existir, deverá vir a existir. Foi judicializada um pouco. TCM foi e voltou. Foi e voltou. Agora ele está aqui na Secretaria. Mas também temos que ainda, refazer mais uma bateria de respostas para o TCM, enfim. Mas de qualquer maneira, o ano de 2014, esquece. Nós não teremos inspeção veicular enquanto receita.

Secretário Executivo Rubens Borges: Então só a resposta da Cristina, e em seguida a Conselheira Sônia, e a gente encerra os debates.

Cons. Cristina Antunes: Secretário, o senhor deu mais um bom motivo para a gente não aprovar. A gente precisa que entre dinheiro. Então a restituição do que sobrou seria muito benvinda.

(fala sem microfone)

Cons. Cristina Antunes: Ele está devolvendo. Na verdade, ele está restituindo o dinheiro que não foi gasto, porque tiveram competência e economizaram. Mas eu quero as duas respostas: qual é o orçamento da sua Secretaria, e por que essa continuidade não é feita



com recurso do fundo dos transportes? Já que sobrou dinheiro, esse dinheiro é do FEMA. O FEMA precisa muito de dinheiro porque tem uma série de outros projetos que vão, porque também merecem ser atendidos.

Branco: Bom, essa informação, eu não tenho. A gente é da São Paulo Transportes. Especificamente uma parte técnica da São Paulo Transportes, de engenharia, e essa informação, nós não temos da Secretaria. Infelizmente. Só quem tem, para me informar...

Secretário Executivo Rubens Borges: Se bem que no orçamento, a Secretaria de Planejamento têm os orçamentos aprovados para cada uma das Secretarias. Embora não tenha lá, detalhado, o que está congelado, o que não está, mas é uma informação que está disponível no portal da transparência, da prefeitura. Sônia, você gostaria de perguntar?

Cons. Sônia: Não entro nessa discussão, eu só queria alertar... Eu, retomando um pouco a fala do Secretário também, eu acho que a gente tem feito um esforço aqui, nesse ano, de exatamente colocar em pauta o planejamento do fundo. Como um agente da sustentabilidade da cidade. A gente tem insistido muito nisso, e tem sido muito difícil. Então esse questionamento que a gente está fazendo não é absolutamente pela importância desse projeto que a SPTrans veio trazer, e inclusive veio colocar que economizou um valor que é mais do que 10% do valor que foi alocado pelo FEMA nesse projeto. A nossa questão é que, nesse momento, a gente precisa tomar cuidado com o que a gente está fazendo com o fundo. Porque é um fundo especial do meio ambiente que deveria pensar o planejamento de sustentabilidade da cidade como um todo. É uma cidade enorme, com necessidades enormes. E pouco dinheiro. Porque, no momento em que a SPTrans trouxe para cá, em 2011, esse projeto, era um momento completamente diferente. O fundo ficou com um valor acumulado no fundo, durante alguns anos. A gente acompanhou isso. Eram poucos projetos. Agora a gente está no momento oposto, que o meio ambiente tem sido muito discutido. Tem sido muito procurado. O número de parques aumentou muito. O orçamento da Secretaria diminuiu. E o fundo deixou de receber recursos. Então a gente realmente está em um momento muito diferente. Muito diferente.

Secretário Executivo Rubens Borges: Bom, então, a gente tem aqui, o relatório... como todos os processos passam pela Comissão Técnica de Avaliação, então eu vou fazer a leitura do relatório. Eu não vou projetar, porque eu não tenho ele gravado aqui. Mas vocês receberam uma cópia desse relatório. Então eu vou fazer uma leitura rápida. Em seguida, a gente passa para a votação. Então o projeto é modernização da infraestrutura elétrica do sistema de trólebus, troca de suspensão rígida por flexível e fio de contato do trecho Higienópolis-Aclimação, e revitalização da estação transformadora retificadora ETR Ipiranga II. Proponente, é a Secretaria Municipal de Transportes. O processo é 2014.0.277.087-8. Valor solicitado é R\$ 3.587.536,53. Justificativa: A SPTrans, no relatório técnico número 10/2014, de folhas 2 a 29 do processo anexo, apresenta a justificativa para avaliação do projeto de troca de suspensão rígida por flexível, e fio de contato dos trechos Higienópolis-Aclimação, e revitalização da estação transformadora retificadora ETR Ipiranga2. O projeto implica na modernização de 13,95 km de rede bifilar em simples, destacando, como vantagem operacional e ambiental, a melhoria da infraestrutura elétrica do sistema de trólebus, essencial para o seu suprimento de energia, e que garante a operação sem descontinuidade. O ajuste garante maior fluidez do tráfego, conforto aos usuários, assim como redução de emissões de gases contaminantes na atmosfera, fundamental para o cumprimento das metas estabelecidas na lei de mudanças do clima, número 14.933/2009. Resumo da proposta: esse subprojeto descrito no relatório da SPTrans compreende a realização de serviços que devem ser executados por empresa contratada pela administração pública. Os seguintes serviços estão previstos no relatório analisado: modernização da rede de contato que compreende a troca de suspensão rígida por flexível,



a troca de fio de contato, e troca de tirante de aço por poliéster. Instalação de ETR Ipiranga II, que consiste na montagem, interligações elétricas, teste e operacionalização. O resultado obtido com as intervenções implicará, portanto, na maior confiabilidade do sistema e ganhos ambientais, pelos motivos elencados acima. A modernização deverá reduzir os congestionamentos na região, geradas pela paralisação de trólebus, e pelas equipes de manutenção na execução dos serviços de normalização da rede, o que implica na redução da emissão de gases e partículas poluentes na atmosfera, provocados pelo menor acúmulo de veículos, com velocidade reduzida. Análise econômica e orçamentária da proposta: requer a SPTrans, a aprovação do remanejamento de verbas residuais e serviços já executados, para realização de novos projetos apresentados no montante de R\$ 3.460.307,76. O custo do subprojeto total está estimado em R\$ 3.587.536,53. Ocorre que durante a execução da modernização dos trechos aprovados em apresentação anteriores, houve simplificações dos traçados, com menor utilização de elementos de rede, e com economia de recursos provisionados e aprovados, no montante de R\$ 3.460.307,76. Recurso já aprovado pelo CONFEMA em 23/11/2012, pela resolução número 087/CONFEMA/2012, juntada em folhas 31 a 34. A CAV identificou uma diferença entre o valor do subprojeto e os recursos economizados nas simplificações do traçado, no valor de R\$ 127.228,77. Diante do exposto, a locação dos recursos provisionados e aprovados anteriormente estarão cumprindo a finalidade de aprovação anterior, gerando a melhoria da modernização da infraestrutura elétrica do sistema de trólebus. A proposta foi analisada no aspecto da 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, também se expressa 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, respeitadas as prioridades estabelecidas pela SPTrans. Enquadramento nas diretrizes da política municipal de meio ambiente. A proposta se enquadra nas diretrizes do SISNAMA e do CADES, em especial quanto ao artigo 57 da lei 14.887, de 15 de janeiro de 2009, que reorganiza a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente que determina explicitamente que os recursos do FEMA destinam-se, precipuamente, a apoiar, entre outros, a manutenção, melhoria e recuperação da qualidade ambiental. A proposta está amparada nas metas da lei municipal de mudança do clima, número 14.933, de 2009. Segundo a resolução 165/CADES/2014, de 11 de fevereiro de 2014, que trata da diretriz anual para utilização de recursos do FEMA, observamos que a presente proposta se enquadra nas diretrizes: A) melhoria da qualidade do ar, e B) apoio ao uso de energia renovável no sistema de transporte coletivo, edificações e demais sistemas urbanos. Conclusão: face ao exposto no presente relatório, a CAV não identifica óbice no prosseguimento da presente proposta quanto ao remanejamento do recurso financeiro no montante de R\$ 3.460.307,76 para modernizar os trechos de Higienópolis-Aclimação, e ETR Ipiranga II, e aponta a diferença de R\$ 127.228,77 no valor do subprojeto apresentado, totalizando o valor de R\$ 3.587.536,53. São Paulo, 21 de outubro de 2014. Assina a Comissão Técnica de Avaliação. Então vamos à votação. Então temos aqui três questionamentos. Ordem, Conselheira Sônia, Conselheira Cristina, e Conselheiro Humberto.

Cons. Sônia: De qual rubrica sairia esse valor?

Secretário Executivo Rubens Borges: Da rubrica de apoio a ações ambientais, que é aonde entravam os recursos também das multas por falta de inspeção veicular. Então a dotação orçamentária permanece a mesma. Na verdade, o que já vinha sendo utilizado.



Cons. Sônia: Eu tenho aqui, só um relato de 25 de setembro. E não tenho atualizado. Não sei se a gente vai atualizar essa planilha. Pela minha planilha aqui, o valor disponível nessa rubrica em 25 de setembro, seria R\$ 3.688.000,00 de saldo.

Secretário Executivo Rubens Borges: Eu não estou com a planilha em mãos. Não sei se a Sandra tem essa informação. Mas eu acho que era isso. 3,6.

Sandra: Sandra, SVMA. Na realidade, Sônia, o que você tem aí é saldo orçamentário, não é financeiro. Então nós preparamos isso aqui. É o saldo financeiro do fundo, inclusive com... Está atualizado. No momento certo, nós vamos colocar para vocês que nós sempre vamos atualizar essas informações em todas as reuniões. Então o saldo atual é esse, e essa planilha que você tem, Sônia, é orçamentária, você entendeu? Na realidade, eles só vão abrindo recursos aí, desde que seja comprovado o financeiro. Está bom? Então é o que eu tinha a falar. Aproveitando, vamos já... Laressa, por favor, só aquele sintetizado que eu pedi para você falar, com relação à utilização dos recursos no FEMA, só para vocês entenderem o que é vinculado ou não. Aí a gente já explica tecnicamente.

(fala sem microfone)

Cons. Cristina Antunes: A preocupação é saber se tem dinheiro para isso, ou não.

Laressa: Bom dia. Laressa, DAF 1. Bom, quanto às informações referentes às receitas do FEMA, se vocês conseguirem visualizar, tem uma divisão que nós separamos assim: as receitas que são correntes, que elas podem ser destinadas para utilização de todo o custeio do FEMA, e algumas receitas carimbadas, que é... por exemplo, nós temos o Crédito de Carbono, que é uma receita que vem de leilão, é uma receita carimbada, e ela só pode ser utilizada com aprovação, obviamente, do FEMA, e para destinações que é a região de Perus e São Mateus. E no caso do TCA, todo e qualquer depósito que é feito pelas empresas para compensação ambiental, que deveria ter sido feita na implantação do remanejamento que não conseguiu ser feito no local, ele está sim, guardado no fundo, separado. Ele só é utilizado quando a Câmara de Compensação Ambiental aprova, e passa para vocês fazerem a aprovação. O recurso está totalmente guardado, não foi utilizado para nenhuma área que não fosse apropriação... aprovado pelo CONFEMA. Seria isso. Que hoje nós temos por volta de 84 milhões. A informação que você tinha dado, Cristina, é que você teve a informação que pode ser utilizado em qualquer lugar? Não é qualquer lugar de despesa. A informação que nós... que talvez seja isso, é que talvez... se não conseguiu utilizar (incompreensível) de São Mateus, e não utiliza lá, utiliza em outra área da cidade, mas isso é uma informação que a própria CCA pode informar melhor para vocês. Porque são eles que vão dar destinação do recurso.

Cons. Cristina Antunes: Eu gostaria de, mais tarde, voltar na questão do TCA, porque não é o que está diretamente ligado agora, com a questão. Mas eu gostaria de voltar, depois. Eu quero colocar, com relação ao meu voto, eu entendo que sem uma contrapartida... isso daqui já está aprovado. Foi aprovado antes de eu estar no Conselho. Foi uma decisão do Conselho. Mas eu entendo que aprovar esse remanejamento, uma vez que ele não vai ser restituído, se isto é uma decisão da gestão do FEMA, eu entendo que sem uma contrapartida da Secretaria, é inadmissível.

Secretário Executivo Rubens Borges: Então estando atendido também o questionamento do Conselheiro Humberto, a gente passa então, para votação do relatório. Então os Conselheiros que são favoráveis à aprovação da presente proposta permaneçam como estão. Então nós temos quatro votos favoráveis, um voto contrário...



Cons. Sônia: E eu quero me abster.

Secretário Executivo Rubens Borges: E a abstenção da Conselheira Sônia. O voto contrário da Conselheira Cristina, que por solicitação dela, gostaria que fosse mencionado nominalmente. Então, a proposta foi aprovada por três votos a um, e uma abstenção. Bom, então agradeço à equipe técnica da SPTrans. Convido a permanecer, caso estejam interessados no restante do ponto de pauta. O Secretário vai entrar em seguida, com uma apresentação sobre transporte hidroviário no município. Então se sintam convidados, e se precisarem se ausentar, fiquem à vontade. Obrigado. Só retificando, eu acho que falei apresentado. Mas a proposta está aprovada por três votos a um e uma abstenção. Dando continuidade então à reunião, eu passo a palavra para o senhor Secretário Wanderley, para apresentação do transporte hidroviário no município. Então peço que todos se acomodem nos seus lugares para a apresentação.

Secretário Wanderley: Bom, na verdade, eu vou só tecer algumas considerações gerais, porque quem vai apresentar é a própria proponente. Mas é mais para esclarecimento. Bom, a questão do transporte aquaviário, tanto no Ipiranga quanto na Billings, eu me lembro de que... bom, eu cheguei em São Paulo com 15 anos de idade. Já tinha essa discussão. Não sei quem que tem mais aqui... Viu, Sandra, não sei mais quem que tem mais idade do que eu, mas quando eu aqui cheguei com 15 anos, já tinha essa discussão. Então na verdade, é um projeto emblemático mesmo, da cidade de São Paulo. Importante para a Secretaria do Meio Ambiente, para a cidade, e para a sustentabilidade. Enfim, tudo que é de bom para a cidade de São Paulo. Sobretudo também por conta do transporte coletivo, já esgotado ali naquela região, ali Grajaú, M'Boi Mirim, que todos nós conhecemos aqui, no dia a dia, nas reportagens sobre o trânsito. O diferente desse projeto, eu não estava aqui nessa Secretaria, mas a informação que eu tenho é que esse projeto também veio para cá, para recurso do FEMA, para fazer o projeto. Salvo engano, parece que era isso. A diferença desse projeto, na verdade ele está vindo para cá, que é nessa lógica da gente dar transparência para a Secretaria, nesses projetos. A ideia desse projeto é que isso seja uma modelagem jurídica nos moldes de uma PPP, que não envolve recurso direto do orçamento da prefeitura. Essa é a primeira empresa que vai apresentar. Assim que tiver a modelagem jurídica pronta, nós vamos fazer a manifestação de interesse para que outras empresas venham a participar também, desse processo. Então qual que será o formato? O formato, a empresa se capacita, ela se apresenta como interessada, vai ter um projeto básico, e ela começa a desenvolver e implantar o projeto. Não tem muito o que falar além da importância desse projeto, e da forma como ele vai ser feito. Vai ser muito parecido com a iluminação de LED na cidade de São Paulo. Não sei se vocês sabem, outra informação também, essa PPP deve estar prosperando agora, nas próximas semanas. Com certeza será a maior PPP da América Latina. Que a ideia é trocar todas as lâmpadas de LED na cidade de São Paulo, também, com essa modelagem jurídica na forma de uma PPP. A ideia desse projeto aqui na Guarapiranga me agrada muito, porque no governo passado, eu acabei fazendo uma série de projetos para a Guarapiranga, de revitalização, enquanto arquiteto. Uma parte dele prosperou, outros ainda estão em encaminhamento, mas enfim. Então eu tenho ali, um apreço muito grande pela represa. Até porque eu fiz ali, na época, toda a batimetria. Não só as margens como também o fundo. Discuti bastante com os ambientalistas da época. E foi uma discussão bastante acalorada, mas também muito interessante do ponto de vista técnico. Aonde eu fiz uma observação, à época, sem prejuízo aí, de enriquecimento da discussão, mas eu disse, naquela época, que a mitigação ali, já foi ocorrida há muitos anos atrás. E que o Rio Guarapiranga, ele está no fundo da lagoa. Ou seja, ele está alagado. O Rio Ipiranga, na verdade, ele está lá no meio da represa da Guarapiranga. E eu tive a oportunidade de fazer uma batimetria. Inclusive a vegetação ainda se encontra por lá. Toda emaranhada. E têm algumas árvores que elas se mantêm na água. Está aqui o nosso especialista nisso. Sabe disso. Então eu disse, naquela época, que na verdade, a



mitigação... Já foi feita a (incompreensível). E que aquela vegetação no entorno da Guarapiranga, que à época eu fui passível de muita crítica, porque ali eu colocava um deck, que o deck que ia ser a praia. Porque ali, se você tem um sobe e desce, da baixa e da alta, aquilo não vira nada. Não é nem areia. É lama. Não é vegetação. É alguma coisa que não existe por conta desse vai e vem da subida da água. E que não dá para as pessoas ficarem ali. Nem em pé, quanto mais deitada. Então a ideia era fazer um deck. Esse deck seria a praia. E recuperar a vegetação do entorno. E no meu entendimento, aquela vegetação ali não faz mais parte do ecossistema. Ela é estranha àquele local ali. É por isso que aquela vegetação sempre está feia. Ora ela está um pouco verde. Ora ela seca. Ela vai e volta, de acordo com o vai e vem da água. Então ali também há que se fazer um trabalho na Guarapiranga. Eu já conversei aqui com o pessoal do DEPAVE, de achar as espécies adequadas para fazer a rearboração no entorno da Guarapiranga. Esse é outro projeto. Este, sim, é um projeto que a gente gastaria com vontade pelo FEMA, e pela Secretaria. É uma pena que eles foram embora, mas quando eu faço essa observação, no mínimo, eu acho que a Secretaria deveria ter pelo menos a chancela da parceria. É só isso. Também. Não é a Secretaria. Acho que aí, é o conceito para a cidade. É o meio ambiente participando da cidade. Senão fica uma espécie de um banco. E não é esse o propósito, a proposta da Secretaria. Mas enfim, a ideia é começar o projeto pela Guarapiranga. Vão ter vários pontos ali, píer. Vai ser explicado agora para vocês. E que é um projeto muito, ainda, embrionário. Que ele vai estar aí, claro, para discussão. Depois vai ter um momento adequado para as audiências públicas. Aliás, começa pela Billings, desculpa. E também, o Secretário Jilmar Tatto está a par desse projeto. Ele já começa a fazer alguns estudos prévios também, de fazer a integração. O ônibus com esse modal. A gente fez algumas exigências e ponderações que gostaria que esse fórum aqui também enriquecesse, e melhorasse, e fizesse mais propostas também. Uma delas foi no sentido de que também não seja só um transporte coletivo do dia a dia. Mas que também, ele venha a favorecer o transporte turístico para aquela área. Sobretudo depois da Guarapiranga para que as pessoas conheçam lá. Aquelas maravilhas ali, do Capivari, etc. E também colocar uma embarcação um pouco menor, mas que seja na dimensão de uma escola de aula. De uma classe, para que se faça educação ambiental com as crianças também, nessa lâmina d'água. Então na verdade, a ideia é essa. O diferencial é esse. Não envolve nenhum recurso. Envolve, simplesmente, o início de um debate que nós vamos ter, não só nesse fórum, mas eu acredito na cidade de São Paulo. Que por ser emblemático, com certeza nós vamos debater bastante, em várias audiências públicas esse projeto, até que ele chegue no tamanho que a gente quer, e no modelo que a gente quer, e com a qualidade que a gente quer.

Secretário Executivo Rubens Borges: Passo então a palavra para a empresa interessada. Eu peço que o senhor se apresente e apresente a sua empresa para ficar registrado. Eu peço que fale no microfone, por conta da gravação. Obrigado.

Genivaldo Teixeira: Eu sou Genivaldo Teixeira. Sou diretor-executivo do grupo VJD, do qual se encontra o senhor Veraldo Barbiero, presidente do grupo. Nós somos uma empresa de navegação fluvial. Hoje, presente em diversos estados brasileiros. E apresentamos esse projeto no intuito de facilitar o transporte coletivo de São Paulo. Principalmente naquela região ali, que é uma zona bastante prejudicada nos horários de pico. O que a empresa vai apresentar são embarcações estilo catamarãs. O senhor deve ter aí, na sequência. E como o Secretário já mencionou, nós estamos desenvolvendo isso em comum acordo e com as normas exigidas com a SPTrans. A SPTrans também vem nos apoiando no tocante ao transporte antes, durante e depois da navegação, que é antes da represa lá no bairro Jardim Cocaia, Grajaú, que atinge também Pedreira, Interlagos e Diadema em específico, futuramente. Então hoje, nós temos um estudo prévio, e o que nós estamos apresentando é que os empresários da área do transporte coletivo também da região, já estamos falando com os mesmos, para integrarmos isso. Conforme o Secretário falou, a Secretaria hoje, não



teria nenhum ônus. A empresa já está chegando na represa com alguns recursos. E o recurso, hoje, para a Secretaria, seria zero com a implantação dessa travessia e desse transporte fluvial. Os nossos catamarãs, de imediato, se puder, navegariam com média de 250 a 400 passageiros, até 1200 ou 2000, conforme a demanda, no decorrer do prazo e da necessidade. E nós estamos aqui, à disposição, para algumas perguntas pertinentes. O Secretário podia perguntar, ou...

Secretário Executivo Rubens Borges: Eu não sei se vocês querem ver até o final, a apresentação, e de repente, irem tirando dúvidas. Como é que vocês preferem fazer? É que eu não sei a sequência da apresentação aqui. Então a gente poderia passar ela toda, e depois voltar. É. Aqui têm algumas informações sobre as viagens.

Genivaldo Teixeira: A SPTrans vem nos municinando de informações específicas. E que vêm favorecer a população que é a grande massa. As pessoas que necessitam desse transporte. Hoje, nós temos o corredor da Belmira Marin, que é bastante congestionado. E dá em torno de alguns quilômetros, e isso seria reduzido em 1700, no máximo 1750 metros, feitos por água, hoje, essa travessia. Então, reduziria bastante no transporte. Então, como os senhores estão vendo ali...

Secretário Wanderley: Viu, senhores, membros do Conselho, aqui tem um dado interessante que assim... até por uma observação nossa, política, e pela própria insistência do prefeito Fernando Haddad que ele procura nos orientar diuturnamente para que a gente não partidarize a discussão, ele faz essa observação sempre, então a gente tomou, por bem, em um primeiro momento, não incluir Diadema e São Bernardo. Mas com certeza, eles vão ser incluídos. Que era para não dar essa discussão, porque ia ter que envolver... Vai envolver o governo do Estado. E por aí, ia ser um empecilho aí, por questão de bobagem, de partidarização. Então a gente resolveu, em um primeiro momento, deixar São Bernardo e Diadema fora. Mas com certeza, é de fundamental importância que eles se integrem no sistema também. Que é importante, também, para os dois municípios. Então a gente deixou proposadamente para um segundo momento.

Cons. Cristina Antunes: Eu gostaria de falar exatamente a esse respeito, Secretário. Na ocasião em que esse projeto foi... o recurso foi recusado, uma das questões era exatamente essa. A represa é do estado, e o uso da represa, portanto, pressupõe uma parceria entre os dois níveis de governo. E aquela ocasião, o projeto chegava, sim, até São Bernardo e até Diadema. A gente questionou isso. E depois daquela reunião, porque eu imaginei que a Secretaria tentasse novamente apresentar, fazendo algumas alterações, eu conversei com o **Bussinger**. E ele me explicou todo o processo que está previsto no nível do estado, para isso. E falou assim, olha, tem sim, podemos sim, devemos sim, fazer uma parceria com a prefeitura. Portanto, apesar de ter sempre esse problema de partidarização, eu acho que neste caso, que é um ganho incontestável para todas as regiões vizinhas às represas, deveria haver essa parceria. Imagino que a PPP que está sendo formulada inclua o governo do estado. Ou não?

Genivaldo Teixeira: Por ora, como disse o Secretário, nós estaremos envolvidos no município. Posteriormente, vai haver essa demanda e nós não podemos fugir à regra. Nós temos que ter essa expansão. Mas futura. De imediato, como está exposto ali, pontilhado: Pedreira, Jardim Bandeirantes, Interlagos, Gaivota e Cantinho do Céu, e depois uma extensão, conforme disse o Secretário, até turisticamente falando, Bororé, que é uma área bastante pertinente. Que a empresa também tem um projeto de educação ambiental na área de escolas, que seria estendido, através do instituto dela, à região do Bororé, que é muito plausível desse teor, aí. Mas de imediato, o município. Como já disse, nós não podemos fugir, futuramente, São Bernardo e Diadema. Mas a priori, prefeitura de São Paulo.



Cons. Cristina Antunes: Mas quando for feita essa expansão, será com o governo do estado?

Genivaldo Teixeira: Com certeza.

Cons. Cristina Antunes: Eu queria fazer duas perguntas.

Secretário Wanderley: Não, não, viu, Cristina. Até antes, porque assim, a mesma primeira etapa, têm algumas áreas ali, que pertencem ao DAEE. E aí, por ocasião do licenciamento, vai ser compartilhado esse licenciamento por ser manancial. Então vai ser o compartilhamento daqui da Secretaria com a Cetesb, com certeza.

Cons. Cristina Antunes: Eu vejo que esse projeto ganhou uma qualidade que o anterior não tinha. Que é exatamente essa articulação administrativa que na avaliação que a gente fez à época, é crucial. A gente tinha os embarcadouros aqui nessa região. Estava envolvido no mesmo projeto. Os embarcadouros fora de São Paulo. E um benefício... Eu vou colocar um "benefício", porque não é verdade. Benefício é do estado todo. Mas um benefício para duas prefeituras, ou três, às custas de um recurso que estaria sendo liberado por esta Secretaria. A gente, na verdade, ele não foi indeferido o pedido, à época, só por conta desse meu questionamento. Porque a representante da SEMPLA, à época, alegou nesses termos, que ela achava que o FEMA não daria conta de bancar isso. Isso lá atrás, há muitos meses. Então eu fico extremamente satisfeita com essa mudança, com essa mudança de olhar, e com o conceito de parceria público-privada, que está sendo colocada agora. E eu fico feliz, Secretário, que tenha essa posição aqui dessa Secretaria. Outra vez, nós somos pobres nesta Secretaria. E neste fundo. Então a gente teria que bancar, se fosse aprovada àquela época, a gente teria que bancar um projeto que é benefício, inclusive, para outros municípios. E aí, eu queria saber o valor dessa PPP.

Genivaldo Teixeira: Nós não temos ainda, doutora, por conta de alguns informes que a SPTrans ainda não nos forneceu. Mas tão logo tenha, o Secretário será informado de imediato através de ofício, e isso, eu acredito que nas próximas semanas, nós já tenhamos isso em mãos. Mas de momento, ainda não temos, por conta de alguns setores que estavam trabalhando em cima disso, mas não conseguiram ainda.

Cons. Sônia: Posso fazer uma pergunta? Eu gostaria de entender com maior clareza, em que pé que está esse projeto no sentido de ele ser financiado pela prefeitura. Se a Secretaria do Transporte está entrando com que valor? Porque é uma apresentação preliminar, ou já está avançado na gestão?

Secretário Wanderley: Não envolve recurso público. Nenhum lugar. Nem aqui, nem da de Transportes. É uma PPP. O que está se discutindo agora, é por isso que a gente não tem, talvez, esse dado fechado. A Secretaria de Transportes está fazendo um estudo de demanda. Qual que seria essa demanda? Em função da demanda, eles vão dimensionar a quantidade de embarcação. E a frequência e o horário. Por isso talvez, não tenha o número fechado, ainda. Assim que a Secretaria de Transporte deixar clara a demanda, eles vão poder dimensionar de uma forma mais precisa o valor aí, do investimento. Mas não envolve recurso público nenhum. É zero.

Cons. Sônia: Vai ser uma concessão então, em contrapartida ao investimento?

Secretário Wanderley: PPP. É diferente de concessão. É parecido. É parecido. Mas não envolve recursos públicos. Nem no projeto, nem na operação. Eles vão ser remunerados



pela tarifa. Ah, sim, incluímos também, claro, eles vão ter que criar um espaço nessas embarcações para as bikes, com certeza.

Cons. Cristina Antunes: E os programas de educação ambiental vão ser administrados também pela empresa, ou aí entra a parceria da prefeitura?

Secretário Wanderley: Não, não. Administrado pela Secretaria. O pessoal da educação ambiental, talvez daqui, UMAPAZ, enfim. Mas da Secretaria, com certeza.

Cons. Cristina Antunes: Aquela ocasião, Secretário, eu falei que eu aprovaria também, de olho fechado, se fosse um projeto solicitando recurso para fazer esse programa de educação ambiental dentro das barcas. Dentro das embarcações. Então entendo que o FEMA poderá participar disso, futuramente.

Secretário Wanderley: Então, eu fico muito contente porque em 1989, eu fui Secretário de Planejamento e Meio Ambiente lá em Angra dos Reis. Não sei se vocês acompanharam aqui, mas foi bastante divulgado. A gente lançou a primeira biblioteca móvel, que era em um barco de pescador, em uma traineira, que a gente adaptou uma biblioteca porque as crianças, eles demoravam, às vezes, duas, três horas, de uma colônia para outra. E aí a gente fez uma biblioteca que está funcionando até hoje. Então foi com base nisso que logo de pronto, falei: não, nós temos que fazer uma embarcação aqui, específica para isso. E aí eu acho que... E aí, Cristina, não é só a Secretaria que tem que estar envolvida nisso. Eu acho que aí, as ONGs também devam estar envolvidas nisso, com certeza. Que é para enriquecer o processo.

Secretário Executivo Rubens Borges: Bom, então, dando andamento, sequência, independe de aprovação. É apenas uma apresentação. Eu agradeço à empresa, e pergunto se posso fazer a cópia desta apresentação, para deixar nos nossos registros. Mas como é propriedade da empresa, então... só fazer aqui o backup.

Genivaldo Teixeira: O nosso diretor-presidente gostaria de dar uma palavrinha.

Secretário Executivo Rubens Borges: Pois não. Está com a palavra. Fique à vontade. Só peça que se apresente para fins de registro.

Veraldo: Bom dia a todos. Prazer estar aqui com vocês mostrando esse projeto da minha empresa. É uma empresa totalmente familiar, estamos operando com transporte aquaviário há 30 anos em vários estados do Brasil. E a possibilidade de a gente vir operar aí, é exatamente a facilitar o usuário ao transporte de quem não tem veículo, que seriam os catamarãs. E mais para frente, no nosso projeto, nós instalaríamos também o funcionamento de balsas, ferry-boat, para transporte de veículos. Onde nesses ferry-boats teria o transporte de veículos e passageiros também. Mas inicialmente, é só o transporte de passageiros para a gente começar com certa segurança, e para prestar um bom serviço. Além de um bom serviço, um serviço com muita segurança, que é o lema da minha empresa, da nossa empresa: trabalhar com segurança. Porque não adianta lançar um projeto desses, viabilizar isso, e começar a atender, a trabalhar em cima disso aí, e não ter segurança. Não é de feitiço nosso. Hoje, a nossa empresa tem, totalmente, o apoio da Marinha do Brasil devido a gente estar operando há tantos anos, e graças a Deus, não tivemos nenhum acidente até hoje. Porque todo o transporte, ou terrestre ou por água, ou qualquer outro tipo de transporte, tu tem que ter, acima de tudo, a segurança e a viabilidade das coisas funcionarem com muita tranquilidade, e com muitas fiscalizações de todos os órgãos. Não só da Marinha, mas órgãos ambientais, para que nada se faça para deixar uma má impressão. Hoje nós operamos no Paraná, operamos na Bahia, operamos no Rio



Grande do Sul, estamos iniciando um serviço novo em Santa Catarina, no município de Canoinhas. Então, o que eu tenho a dizer para vocês, com a certeza do que eu estou falando, nada vai se fazer, que nós coloquemos as embarcações, o serviço, meio nas pressas, para pensar em viabilizar, ou questão de ver a parte financeira. Não é isso. Como a minha empresa hoje opera em vários estados, a gente procura, antes de tudo, manter e conservar o que a gente fez até hoje. Então eu quero, antes de tudo, agradecer aí, a atenção que vocês estão me dando para expor o que é a minha empresa, e não só no transporte de veículos e passageiros, mas a minha empresa opera com transporte de grãos, de cereais. Fui o primeiro navegador no lago de Itaipu, quando foi construída a maior usina do mundo, em Foz do Iguaçu em um trecho de 250 km que liga Foz do Iguaçu a Guaíra, divisa com Mato Grosso. A primeira embarcação, o primeiro navegador lá fomos nós. E estamos até hoje, navegando. E o que eu tenho mais para dizer para vocês, é um projeto já há um bom tempo. E que as coisas estão desenvolvendo com certa rapidez. E acima de tudo, tudo isso aí não vai ter nenhum custo, tanto para a prefeitura, para o estado, para o meio ambiente, nada. Recurso é da minha empresa, nossa empresa. Não vai ter terminal que a prefeitura vai ter que fazer, ou qualquer coisa parecida. Nada disso. Que às vezes, chega aqui um empresário de navegação, expõe um projeto bonito, lindo, mas tem que a prefeitura ou o estado adiantar tantos milhões para acontecer isso. Não é nada disso. Nem do transporte das embarcações e até aqui, nada. Todo o custo é particular, porque a gente já está nesse ramo há muito tempo. E o que a gente sabe fazer e bem feito é só isso. Então a gente quer aumentar cada vez mais, crescer a empresa. Hoje, o presidente da empresa sou eu. Mas já tenho três filhos que estão me ajudando muito. E com certeza, a gente vai tentar fazer, dar um bom serviço, prestar um bom serviço para a população de São Paulo e da região. Tenho dito.

Secretário Executivo Rubens Borges: Obrigado. Volto a palavra para o Senhor Secretário.

Secretário Wanderley: Veraldo, desde já, obrigado. Te agradeço. Eu queria só fazer uma observação. Que eu sou do mar, gente, também. Conheço um pouco de água. Por que catamarã? Porque o catamarã ele cala menos. Porque qualquer outro tipo de embarcação vai calar mais. Calar, ou seja, a parte que fica para baixo d'água. O catamarã cala muito pouco. Que ele então, é uma embarcação... talvez a mais adequada. Não é isso, Veraldo? Para esse espelho d'água aí. E depois também, tem a questão ambiental. Os outros motores no padrão normal tem a questão da poluição ambiental também. E aí vai ser hidrojato. O hidrojato, claro, ele mitiga bastante aí, a questão aí da contribuição, aí, de óleo, etc., na água, que até nem vai poder ocorrer por conta de ser um manancial. Então tem que ser muito bem equalizado, muito bem feito. Sob pena de ter problemas ambientais. E o que ele falou em relação aos atracadouros, o que a gente está solicitando também para a empresa, é que não seja simplesmente um atracadouro. Não é atracadouro o que a gente quer. A gente quer um ponto de embarcação, e de integração. Então vai ter que ter estacionamento, tem que ter banheiro público, tem que ter lanchonete, tem que ter ponto para estacionamento das bicicletas, enfim, é um... Não é, simplesmente, o píer. É mais do que isso. Inclusive é no padrão... Aí... já tem um. No padrão da cidade de São Paulo, da Secretaria de Transportes. Só que aqui, claro, voltado para uma linguagem para a água.

Secretário Executivo Rubens Borges: Conselheira Sônia. Ela tem uma pergunta. Eu peço que seja breve, porque a gente ainda tem outros pontos de pauta, e dado ao adiantado da hora...

Cons. Sônia: Eu agradeço a apresentação...



Veraldo: Só confirmando as palavras do secretário. O catamarã, a embarcação construída com o catamarã é o sistema para transporte de passageiros com maior segurança que existe, devido as embarcações não terem problema de oscilar um lado ou outro. Que nem aconteceu com o Bateau Mouche. O passageiro que está à bordo vê uma paisagem bonita, vai 100 pessoas para um lado, foi o que aconteceu com o Bateau Mouche, e vira a embarcação. O catamarã não acontece isso. A estabilidade da embarcação é para 200 pessoas, mas as 200 pessoas, 150, podem inclinar para um lado, a embarcação pouco oscila. Devido a ser a embarcação mais bem aprovada no mundo hoje. Para não ter problema por falta de segurança, é o sistema catamarã.

Cons. Sônia: Eu agradeço a apresentação. Agradeço inclusive que essa exposição tenha sido feita aqui no Fundo, mesmo antes de entrar em processo de audiência pública. Eu tenho uma dúvida razoavelmente grande. Eu não acharia nem um pouco estranho se tivessem recursos públicos envolvidos nesse projeto, porque é um projeto grande. Inclusive o maior valor diz respeito aos terminais intermodais. E essa infraestrutura de interligação com a terra. Aqui, não tem a numeração, mas te aqui um orçamento em números grande porque ainda não está detalhado, não está nesse processo. Mas como possíveis fontes de financiamento, o primeiro é o FEMA, o segundo é o PAC, o terceiro é o BNDES, depois BIRT e último lugar as PPPs. Eu realmente não estranho essa proposta de financiamento. Eu acho que é dentro da proposta... do tamanho do projeto, não estranho. O que eu estranho é que esteja sendo falado que é só uma PPP. Então isso aqui foi readaptado, foi renegociado? É isso que eu gostaria de entender.

Genivaldo Teixeira: O que está aí, do FEMA, talvez seja só por conta da questão da educação ambiental. Então volto a afirmar, este projeto não tem nenhum recurso público. Você está falando de BNDES, é que toda a PPP toma recurso mesmo. Toma recurso no mercado. Pode ser em qualquer banco privado, ou no BNDES, Banco do Brasil, Caixa Econômica etc.

Secretário Executivo Rubens Borges: Mais nenhuma pergunta? Agradeço então a apresentação. Vamos dar andamento na nossa pauta. Apresentação e Deliberação sobre projetos candidatos a financiamento pelo Edital FEMA 10/2013, os projetos enumerados de 01 a 05. Nós temos aqui a comissão de avaliação. Eu convido o Jânio, não se se o Luiz vai apresentar também, ou só o Jânio. Eu tenho aqui as apresentações.

Jânio: Bom dia. Meu nome é Jânio. Eu vou fazer a apresentação dos resultados da comissão de avaliação dos projetos do FEMA 10. Antes de iniciar a apresentação dos resultados, eu vou apresentar a CAV, que é a comissão de avaliação, que é composta pelo Cristiano, que é da Secretaria de Abastecimento, a Tatiane, que também é de Abastecimento; o Luiz, que é de ABAST também; a July, que é do DPP; e o Rubens, que também é do DPP; eu sou do DEPAVE 8; e tem a Ana Gimenez, que não está presente, do DGD Sul II; e a Laressa, que é de DAF 1; a Simone, que não está presente, está de férias. Acho que vocês estão bem acostumados com a apresentação deste tipo de avaliação. O FEMA 10 tem como objetivo apoio à agricultura de base sustentável e comercialização de produtos que tem a mesma origem, base orgânica, base sustentável, nas subprefeituras de Itaquera, São Mateus, Guaianazes, na zona leste. Capela do Socorro, M'Boi Mirim e Parelheiros, na zona sul. Começando pelo primeiro projeto avaliado, foram recebidos 5 projetos, este é o primeiro, apresentado pela proponente CMAIS, da zona leste. O nome do projeto é Horta na Praça. A localização do projeto Horta na Praça é Itaquera, São Mateus, Guaianazes. O resumo é este. A proposta é capacitação dos catadores de lixo reciclado das instituições parceiras. É o projeto Ação Social Anjos da Guarda (PROASA) e 2. Associação dos Moradores do Jardim 9 de Julho (ANJU). A ideia do projeto é tornarem-se agricultores



agroecológicos e, juntamente aos capacitados incluirá os agricultores que já cultivam no sistema agroecológicos em São Mateus. Se vocês tiverem dúvida...

(fala sem microfone)

Jânio: É este aqui. O projeto estava errado. O nome do projeto é Horta na Praça. Objetivo geral: capacitação dos catadores de lixo reciclado das Instituições parceiras, que eu já comentei. E dos agricultores da região leste do município já cadastrados na prefeitura, com o objetivo de trabalhar com agroecologia na região, manejo do sistema de produção, baixo impacto e fomentar o desenvolvimento de empreendedorismo sustentável. Se alguém quiser que eu fique um pouco mais de tempo no slide é só. Esse é o objetivo geral. Esse projeto teve alguns problemas. Então eles perderam o prazo de protocolo de alguns dados, principalmente os dados **digitais**, eles não trouxeram. Já começou alguns problemas na avaliação dele logo de início. Foram pedido alguns ajustes. A etapa de ajuste, como o projeto não... um dos passos para aprovar, ele tem que trazer o documento digital e protocolar aqui na SVMA. A CMAIS ano conseguiu trazer. Ela trouxe fora do prazo, então logo de cara a CAV avaliou como não atendendo aos objetivos do edital por conta da falta de documentação, além de, ele fugiu um pouco do objetivo proposto, que é apoio à agricultura e não trabalhar com horta na praça. Então a CAV, em unanimidade, ela não recomendou. Fundamentado em um dos pré-requisitos do edital, que é não enquadrar nas diretrizes. Então ele não atende aos critérios do edital FEMA 10/2013. Tendo uma pontuação final muito baixa.

Cons. Cristina Antunes: Eu queria perguntar sobre o mérito do projeto. O conteúdo do projeto, se era interessante, se realmente estava bem estruturado? Vocês não chegaram analisar o mérito? Sabe porque, em outra época que eu fui conselheira, a gente recebia alguns projetos recusados pela CAV, mas que eram projetos muito interessantes. E, na verdade, tem, sim, o rito que deve ser cumprido. O Rubens, inclusive solicitou prorrogação do prazo, que não tinha ainda projetos protocolados. E eu sem querer interferir nos projetos da CAV, eu sinto muito que bons projetos sejam excluídos por tecnicismo como esse. É muito difícil para uma ONG montar projetos. A Secretaria, inclusive, teve um tempo que prestou serviço de qualificação para montar projetos. É muito difícil mesmo. Então eu queria saber se o conteúdo, o mérito do projeto chegou a ser analisado, ou se breiou aí, por conta desses problemas burocráticos de não apresentar versão eletrônica, ou de perder o prazo?

Jânio: Eu vou passar para o Cristiano, ele é da zona leste, ele vai responder.

Cristiano: Eu também lamentei muito o CMAIS. Eu sou Cristiano, sou engenheiro agrônomo da supervisão de abastecimento da Secretaria de Desenvolvimento. Na verdade, inclusive conhece a entidade, a CMAIS. Até lamentei, além de perderem o prazo, fugiram um pouco do objetivo do edital, que era trabalhar com os agricultores que já estão presentes lá, para desenvolver. E não trabalhar com horta na praça. Porque a ideia é um pouco fomentar a questão econômica do negócio. A gente até chegou a conversar, eu acho que, por eles perderem o prazo, fizeram um projeto meio a toque de caixa, e acabaram perdendo um pouco o foco. E além dos problemas, eles não conseguiram as cartas de adesão. Ou seja, você não tem um público definido. Enfim, ficou muito vago. Eu acredito que a CMAIS tem potencial para apresentar bons projetos. E, com certeza, a gente sempre estimula lá, trabalhando na zona leste, estimula o pessoal. A gente também lamenta de ter que reprovar um projeto deles. Mas realmente por conta de... não foi tecnicismo, foi porque o projeto não estava estruturado...

(fala sem microfone).



Cristiano: A CMAIS de São Mateus.

Secretário Executivo Rubens Borges: Eu peço que o senhor repita a pergunta, só para ficar registrado.

Orador não identificado: O que me chamou a atenção, a entidade. Porque nós temos uma entidade na Mooca, Tatuapé, Mooca, tem serviço no Brasil todo, e nós tivemos aqui, um conselheiro como parceiro (incompreensível) presidente desta entidade. Mas a CMAIS deve ser a menina que também foi aqui... A Sueli, exatamente.

Cons. Sônia: Eu queria só saber. No final das contas quantos projetos que foram apresentados e qual é o valor total previsto.

Jânio: Eu vou passar o previsto, valores por projeto.

Cons. Sônia: Mas o edital tem uma dotação, não é?

Secretário Executivo Rubens Borges: Foi aprovado aqui R\$ 1.500.000,00 para os projetos, com limite até R\$ 375.000,00 por projeto.

Jânio: No caso do CMAIS tem o valor total de R\$ 349.181,00. Foi o que eles apresentaram. Solicitação do FEMA: R\$ 322.095,00. Contrapartida: R\$ 27.086,00. Que é contrapartida referente no mínimo 10% do valor total mais a contrapartida. Qa proponente precisa apresentar como proposta.

Cons. Sônia: Quantos projetos foram apresentados?

Jânio: Cinco projetos.

Secretário Executivo Rubens Borges: Então vamos à votação do projeto. Já temos a manifestação da comissão. Eu sempre pergunto pelo lado positivo: os conselheiros favoráveis à aprovação do projeto, permaneçam como estão.

Cons. Sônia: Desculpa, eu realmente não consigo... como eu vou votar um projeto se eu não vi todos os projetos... todos os projetos não cabem (incompreensível).

Secretário Executivo Rubens Borges: Na verdade, o que eu entendi que foi colocado pela comissão é que eles deixaram de atender o edital. Então eles tivessem impedidos de assinar, mas a gente passa pelo rito da votação, para que os conselheiros tenham ciência e corroborem ou não, ou se discuta as questões do projeto nesse momento. Então a gente coloca sempre em votação, independente do parecer da comissão.

Cons. Cristina Antunes: Eu acho que seria importante a gente conhecer o processo com mais detalhes. Porque já aconteceu de vir projeto para o FEMA com recomendação de indeferimento pela CAV que reverteu essa posição aqui no conselho. Mas realmente nós não temos elementos para avaliar isso. Outra vez, é uma entidade séria, é uma entidade conhecida. E eu não sei qual seria a possibilidade, ou flexibilidade do FEMA, da CAV, para dar oportunidade de aprimorar o projeto. Uma vez que foram só cinco que foram apresentados...

Secretário Executivo Rubens Borges: Deixa eu só colocar, é assim, o rito da avaliação, a CAV recebe o projeto, faz uma primeira avaliação. Se houver necessidade de adequação do projeto, é solicitado, é publicado no Diário Oficial, é solicitado o ajuste do projeto. E a



entidade tem oportunidade de apresentar essas adequações. E aí, o que acontece? A CAV recomenda ou não o projeto. Aqueles projetos que eventualmente não sejam recomendados, mas que não incidam em uma ilegalidade, ou seja, não fere o edital, o conselho pode aprovar mesmo que não seja recomendado. Mas estando dentro dos critérios legais, o conselho poderia pedir novos ajustes. Ou fazer uma condicionante, assina se atender tal e tal ponto. No caso do não cumprimento do edital, o próprio secretário estaria impossibilitado de assinar, porque fere o edital e a gente aprovasse, por exemplo, se fosse o caso, nós estaríamos incorrendo em uma ilegalidade também. E não estaríamos dando possibilidade de outras instituições que, às vezes, deixaram de participar porque tinha um ponto do edital que eles não conseguiriam atender. Então a gente tem que tratar todos com igualdade. Então o que acontece aqui é assim: a gente avalia, a CAV informa os dados do projeto, se cometeu alguma ilegalidade, ou não atendeu o edital, eles já alertam o conselho e a gente coloca em votação, embora tenha ferido o edital, mas a gente coloca em votação por conta da formalização e da corroboração deste conselho. Aqueles projetos que tenham necessidade ainda de alguma adequação, mas que não fere o edital, aí o conselho pode adotar o critério de solicitar ou não mais algum ajuste.

Cons. Sônia: Eu queria perguntar por que a gente não recebeu os projetos?

Secretário Executivo Rubens Borges: O projeto em si. É que assim, o projeto é tratado em um caráter confidencial até ter a avaliação de todos eles. O que é apresentado para o conselho é o relatório final. Porque a gente não pode divulgar o projeto antes de ter a avaliação final da comissão. O projeto é da instituição, e a gente tem que preservar a confidencialidade daquele projeto até a avaliação final.

Cons. Sônia: Sim, mas eu lembro que em editais passados, os conselheiros recebiam os projetos.

Secretário Executivo Rubens Borges: Não. Que eu me lembre, não. A menos que a comissão tenha mandado...

Cons. Sônia: O último edital qual foi?

Secretário Executivo Rubens Borges: Foi o 9.

Cons. Sônia: De que ano?

Secretário Executivo Rubens Borges: Foi 2012, que era de agricultura... Educação ambiental.

Cons. Sônia: Educação ambiental, e os projetos foram para os conselheiros.

Secretário Executivo Rubens Borges: Não me lembro.

(fala sem microfone)

Cons. Sônia: Que eu me lembre, a gente recebeu os projetos.

Secretário Wanderley: Rubens, não é o caso da CAV dar mais uma explanação.

Secretário Executivo Rubens Borges: A gente pode detalhar mais. A CAV lê os projetos. Os projetos estão aqui, os técnicos estão aqui, então eles podem detalhar um pouco mais



os projetos. Nosso problema é que são cinco e a gente vai se estender nas discussões de todos eles, mas não tem problema. A gente fica à disposição.

(fala sem microfone)

Secretário Executivo Rubens Borges: São cinco projetos. Na pauta saiu 1 e 5, mas é um a cinco. São 5 projetos. Vocês preferem ouvir todos eles e depois fazer a votação?

Cons. Sônia: É, isso é bom.

Secretário Executivo Rubens Borges: Então é só gravar qual é a posição de cada um deles. As restrições ou não de cada um.

Cons. Cristina Antunes: Rubens, se tem uma ilegalidade e nem o secretário poderá endossar, aí fica descartado. Fica descartado.

Cons. Sônia: A gente aprova o parecer da...

Secretário Executivo Rubens Borges: Aprova o parecer da CAV. Então vamos mudar a pergunta: os conselheiros que são favoráveis ao relatório apresentado pela CAV, nos termos em que foi apresentado, permaneçam como estão. Então o relatório está aprovado, o projeto obrigatoriamente ao foi aprovado. Então a gente passa para o segundo.

Jânio: O segundo a proponente é ABD, Associação Brasileira de Agricultura Biodinâmica. A linha é a mesma. O nome do projeto é Desenvolvimento da Agricultura Biodinâmica na zona sul. Abrangendo as subprefeituras de Capela, M'Boi, Parelheiros e focado... não focado, mas abrangendo a região das duas áreas de proteção ambiental: Bororé e Capivari. O projeto objetiva o fortalecimento do processo de transição agroecológica vigente por meio de capacitações de produtores e consumidores, assistência técnica individual nas propriedades, focando o manejo da agricultura biodinâmica, planejamento da propriedade e ferramentas de gestão focando no modelo de comercialização CSA. Objetivo geral é promover o desenvolvimento rural sustentável, que está dentro da proposta FEMA 10, através do fortalecimento do processo de transição agroecológica da agricultura familiar na zona sul e pensando em consolidar a confiança nos alimentos orgânicos e biodinâmicos, aumentando o consumo desses produtos, através de um desenvolvimento de um novo modelo de comercialização que aproxime e integre consumidores e produtores. Não dá para fugir muito do que está aqui. A gente como CAV, a gente tem que seguir um protocolo. Então não tem como. Tem que ser assim mesmo, infelizmente. Os objetivos específicos: ampliar a consciência ecológica de 5 produtores e consumidores, aumento de ofertas de alimentos orgânicos e Biodinâmicos, certificação, criação de redes de comercialização e instrumentos de gestão para práticas comerciais e divulgação da agricultura biodinâmica. Isso aqui são os ajustes. Depois da primeira avaliação que a CAV faz, se tiver alguma coisa inconsistente, a gente emite um documento chamado AJUSTE, que é a segunda chance que a proponente tem de modificar e tornar o projeto mais aprovável, digamos assim. Então foram solicitados todos esses ajustes. Se vocês acharem necessário eu posso ler um por um. E o parecer da CAV, depois que solicitamos os ajustes, a proponente atendeu todos eles e o projeto, a CAV decidiu que recomenda o projeto. Ou seja, ele atende aos critérios que...

Cons. Cristina Antunes: A gente fez uma leitura hiperdinâmica ali, das recomendações. Mas pelos objetivos que a entidade colocou, me parece que tem um objetivo implícito, que é comercial.



Jânio: Também.

Cons. Cristina Antunes: E aí eu fico em dúvida se justifica a gente dar dinheiro para facilitar uma atividade rentável, comercial, porque eles estão falando inclusive da venda, a custa do dinheiro do FEMA. Eu entendo que fazer toda a capacitação, fazer o estímulo... seria um trabalho muito mais de educação ambiental e de produção orgânica, do que da comercialização. Então eu tenho dúvida com relação àquilo. Modelo de comercialização... apontar o número de horas referentes, apoio logístico para distribuição de pontos de coleta. Eu fico meio preocupada porque todo produtor orgânico precisa vender. Agora a venda não pode ser baseada em recurso do FEMA. Eu entendo que deveria separar essa parte. Não sei quanto eles colocaram na solicitação de verba por item. Ali, o 11: o agricultor beneficiário e contratado do projeto. Ele está sobrepondo funções, você quer dizer o quê? Porque ele é beneficiário e é contratado ao mesmo tempo. Então não sei como isso daqui teria sido superado. A questão da logística, eu também não sei se implica a comercialização. O meu ponto básico é este. Eu entendo que o FEMA não pode patrocinar, não pode financiar um esquema de comercialização.

Luiz Henrique Marinho Meira: Meu nome é Luiz Henrique Marinho Meira, sou engenheiro agrônomo, diretor do departamento de agricultura, supervisão de abastecimento, secretaria de Desenvolvimento Trabalho e Empreendedorismo. Na verdade, esse direcionamento do projeto foi dado no próprio edital que este conselho aprovou. Ele é um projeto destinado a apoiar a agricultura urbana e periurbana desta capital. Então ele tem um caráter de fomentar esse apoio direcionado aos princípios da transição agroecológica e o próprio edital que definiu a estrutura necessária de logística e apoio à comercialização. Essa parte sobre logística e comercialização, é muito interessante a discussão porque ela faz parte ao fomento a atividade agrícola. A gente nunca teve uma política pública para agricultura na capital. Ela está nascendo agora a partir do nosso novo Plano Diretor. A gente sempre teve uma política muito mais pontual. Esse FEMA já financiou atividade para agricultura, mas no enfoque da educação ambiental, mais da educação ambiental do que da atividade produtiva. Na verdade, a gente preparou uma apresentação muito breve porque o tempo que a gente tinha pensado seria muito curto. Mas as dúvidas que estão surgindo são mais profundas, no sentido da compreensão, da motivação do próprio edital. A agricultura, bem resumidamente o quadro nosso da capital, ela, apesar de não ter tido políticas destinados à agricultura na cidade de São Paulo, ela já foi uma atividade muito pujante, principalmente no extremo sul da capital. Ela vem em um segmento histórico de declínio, e essa agricultura está sendo substituída por ocupações irregulares do território. Invasões, usos indiscriminados, e outras atividades de forte impacto ambiental. Então o nosso trabalho, muito em conjunto com o DEPAVE 8, o Departamento de Unidade de Conservação, surgiu a partir da compreensão de que a agricultura é um elemento de proteção das nossas áreas de proteção ambiental, das APAs Bororé-Colônia, Capivari-Monos principalmente. E de salva guarda dos poucos recursos naturais que a gente ainda tem nessa cidade. Então as áreas agrícolas no extremo leste da capital, e no extremo sul, uma parte que a inda não estamos atingindo nesse edital, que é a borda da Cantareira e Perus, justamente essas áreas são onde, hoje, a gente tem alguns recursos remanescentes em melhor condição. Então esse entendimento que agricultura, principalmente agricultura de base agroecológica, ela está intimamente atrelada à conservação ambiental. Agora, ela não é o segmento estabelecido na sociedade, muito pelo contrário. Ela é um segmento minoritário. Há menos de 10, 15 anos que a agroecologia entrou no nosso cardápio. Inclusive, se nesta sala, formos fazer um levantamento, a minoria das pessoas que efetivamente compram com regularidade produtos orgânicos, ou da produção agroecológica. Então ele é um segmento social, fim, ligado à cadeia econômica, mas ele é minoritário e **contragemônico** no sentido de que ele rompe as bases do sistema alimentar estabelecido. Isso é, o grande agronegócio atrelado a grandes cadeias comerciais, os grandes supermercados, hipermercados da cidade. Então a comercialização faz parte da



estratégia de desenvolvimento da agricultura. Na Europa, hoje, se discute a cadeia curta, a ligação direta do agricultor com o consumidor, com o cidadão urbano. E dessa interação surgem os valores, tanto do lado consumidor, o valor do alimento produzido, personalizado, que tem uma referência na sua produção. E por parte do campo, o valor do agricultor, o valor da preservação daqueles recursos, na produção daqueles alimentos, garantindo que aquela terra será bem explorada, vai ser preservada. Então a produção, como (incompreensível) coloca, o consumidor tem que ser o coprodutor. Ele tem que compreender que isso tem uma origem e qual o sistema que estou apoiando quando eu faço o consumo de alimento. Então essas duas contas são muito amarradas. A gente não consegue desenvolver uma agricultura agroecológica e orgânica sem em pensar no escoamento dessa produção. Isso é, eu dar o retorno para o agricultor do trabalho que ele está realizando. Só para terminar, por isso, nós, na supervisão de abastecimento, estamos fortemente estimulando a abertura das feiras orgânicas aqui na capital, abertura dos mercados públicos para apoiar esse segmento da agricultura em transição e agricultura orgânica, e o próprio edital pensou na estratégia e logística.

Secretário Executivo Rubens Borges: Obrigado, Luiz. Secretário, gostaria de falar alguma coisa?

Secretário Wanderley: Primeiro, Luiz, tudo que você falou, todos concordam em gênero, número e grau. Mas não foi isso que a Cristina levantou, e também uma dúvida minha. Nem tudo que é justo é legal. Essa é a questão. Eu também estou inseguro.

Secretário Executivo Rubens Borges: Secretário, só para esclarecer. Nós já tivemos outros editais parecidos. O nosso fundo não é só um fundo ambiental, ele é um fundo socioambiental. Inclui, entre as ações ambientais, também a capacitação ou a geração de atividade e renda. A gente já teve outros projetos que a gente incentivava o uso de recursos naturais para fazer artesanato e comercialização desse artesanato, tal. E todos os editais, ou pelo menos alguns editais, davam também apoio a essas estruturas de comercialização, geração de renda para aquela própria população. Para criar o hábito ambiental e sustentável. E dentro do tripé da sustentabilidade, do econômico, social e o ambiental. Então esse é o foco do edital. E o edital previa no seu escopo esse apoio, essa infraestrutura para comercialização...

Secretário Wanderley: Não, não. Mas eu não terminei. Isso eu entendi.

Secretário Executivo Rubens Borges: Eu só estou colocando que não há ilegalidade na proposta.

Secretário Wanderley: Eu estou dizendo o seguinte: hoje, nós temos cadastrados 358 agricultores, tem um cadastro que pode estar para cima, para baixo, mas é um número que tem aí, pelo menos é um número que eu conheço. Vamos supor que você seja um dos 358 e você não está incluído nisso, como você faz? Você reclama, o que o Lucci vai falar?

Luiz Henrique Marinho Meira: Não, não. Só um esclarecimento, secretário. Os agricultores contemplados são aqueles em transição. Ou seja, o cadastro que nós temos, na verdade, 411 são os...

Secretário Wanderley: Eu sei, mas isso é frágil...

A ideia da comercialização também, dentro do edital e os projetos precisavam prever, a questão da replicação disso. Ou seja, aqueles agricultores que são capacitados, eles têm



também, e o próprio projeto, obrigação de replicar esse conhecimento e essa capacitação. E o próprio mecanismo de comercialização, de criar o hábito.

Secretário Wanderley: Não é assim que a justiça entende as coisas. Há duas semanas, eu estive com o Lucci, vocês não acham que tem uma legislação que permite corte de árvore com remoção? Você concorda que existe a legislação? O Lucci não concorda. Ele diz que vai me processar. Só para terminar, eu não estou questionando o conteúdo do projeto. Muito pelo contrário. Até porque eu estou há seis meses pedindo ao DEPAVE 8, para me fazer um simples desenho de uma borda da Capivari, ali, sim, a gente vai fazer agricultura urbana dentro da escala que São Paulo merece. E tem recurso do governo federal para isso. Aí é outra coisa, aí entra recurso do governo federal, entra Caixa Econômica, entra o que for, BNDES... esqueci outros órgãos agora. É um outro tipo de enfoque. E com outra abrangência também. Para mim é até uma surpresa. Tudo bem, eu não estava aqui. Mas esse projeto, eu tenho falado desde o dia em que cheguei aqui, eu preciso do desenho da borda da Capivari, que é para ter duas funções: na produção de agricultura e também servir como uma cerca viva. O Leandro está aqui de prova, ele sabe o que estou dizendo. Sem detrimento dos outros projetos, não é isso. Porque o projeto, desde o pequeno, eu acho que é importante. Mas a cidade de São Paulo precisa de projetos que envolvam políticas públicas. Esse é o grande desafio da cidade de São Paulo. Não adianta eu fazer uma central de triagem lá em Jabaquara de 20 toneladas. Essa de 500 toneladas já é pouca para a cidade de São Paulo, é pífia ainda. Mas é muita coisa. Essa é a cidade de São Paulo, esse é o problema. A hora que a gente começar a enumerar uma meia dúzia de projetos para São Paulo e tratar na escala de São Paulo, essa cidade dá um salto de qualidade, eu não tenho dúvida nenhuma disso.

Cons. Cristina Antunes: Eu gostaria de dar uma informação: nós temos em Santo Amaro uma feira orgânica todas as semanas, mas a comercialização é por conta deles. O que a prefeitura fez, que aí eu entendo que seja uma política pública interessante, é ceder um espaço público para eles fazerem isso. O resto é tudo por conta deles. Então como ficariam esses agricultores que já passaram por esse ciclo de formação. Eles também já passaram apuros lá para trás, de capacitação, de aprendizagem, superaram essa etapa sem precisar de recurso, não estou achando que a gente deva negar o recurso de capacitação, mas esses agricultores se equiparam, se estruturaram para trazer produção para esta praça, lá atrás do fórum de Santo Amaro, e faz as vendas deles com muito sucesso. Tem uma população grande, hoje em dia, que consome os orgânicos. Mas sem que a prefeitura passe a mão na cabeça deles para eles se instalarem e venderem. Para isso tem Sebrae, tem outros órgãos que faz isso. E tem os financiamentos. Financiamento, eles recebem o dinheiro e pagam de volta. O FEMA, outra vez, não é um banco. O FEMA é um fundo público para essas questões de interesse geral. Então eu entendo que toda capacitação, mobilização, o ciclo de apoio logístico, tudo isso é uma qualificação necessária para os agroprodutores que estão começando. Os outros gostariam muito de ter tido esta oportunidade também. Mas quando chega no item comercialização, eu acho que a gente estaria estabelecendo um diferencial que rompe completamente com a isonomia, que eu cobro inclusive dos órgãos públicos, está certo, para poder se instalar comercialmente. Eu acho que realmente tem uma fronteira aí, que a gente tem que respeitar. Se no bonde do projeto realmente estiver excluído o apoio do dinheiro do FEMA para eles comercializarem, aí eu acho que está corretíssimo. O interesse, como o secretário falou, não tenho dúvida nenhuma de todo o interesse que você colocou.

(fala sem microfone)

Cons. Cristina Antunes: Pois é, talvez seja um vício do edital. Mas precisa separar, porque realmente isso aqui cria um precedente muito grave e se o Lucci questionar, ele tem toda



razão de questionar. A gente não tem que bancar com dinheiro público comercialização. E o empreendedorismo, na verdade, não pressupõe isso. Você aprende a fazer e faz. Mas não... Você pode ser ajudado a aprender. Mas para executar e ganhar dinheiro, aí tem que se virar.

Cristiano: A título de esclarecimento. Na verdade, a feira de Santo Amaro é aberta a todos os produtores, eu acho que a gente não tem nenhum produtor de São Paulo lá. O Zundi está agora. Que já foi abastecido, enfim. A realidade nesse momento na zona sul, e alguns lugares aí, as dificuldades são, populações em uma vulnerabilidade, que elas... difícil acesso a determinadas políticas públicas, como o próprio crédito. Eu trabalho na assistência técnica lá, é difícil. Porque a questão de regularização fundiária e social, uma coisa que a gente já vem debatendo inclusive com a secretaria, como a gente estruturar um programa para estabelecer. E eles não conseguem acessar. Porque essas políticas, o próprio Pronaf, eles foram muito bem estruturados, mas para uma realidade no sul, onde o pessoal tem as escrituras de terras e tudo mais. Lá, enfim, Parelheiros, a gente tem uma dificuldade. E o agricultor lá tem uma dificuldade de se capacitar e acessar. A ideia de fomentar a comercialização é exatamente dar um pouco da estrutura inicial para que eles possam se fortalecer, gerar renda e a partir daí conseguir galgar os próprios caminhos, conquistarem os seus mecanismos. As coisas estão atreladas... como o pessoal, eu acho que, fez o edital com reciclagem, (incompreensível). É o start inicial para que eles, ali, possam e venham aglutinando mais. Ou seja, a ideia da replicação é isso, que eles se estruturando, eles possam dar apoio também para os demais. Os novos. Eu entendo a preocupação da senhora. É apenas um entendimento que a gente tem, trabalhando diretamente com os agricultores lá, quando estive lá. Porque assistência técnica tem um limite, a capacitação tem um limite de acesso. E a ideia de se tornar pública é expandir. E quando a gente tem uma limitação de alguns agricultores apenas com esses mecanismos para acessar, hoje a gente já tem alguns, mas a gente vê que dentro desses 411 que a gente tem cadastrados, a gente tem um universo de 30 que conseguiu acessar. Os demais vão ter muita dificuldade se a gente não tiver uma política pública estruturada, e aí, o apoio do FEMA nesses editais, para que eles comecem a libertar as amarras lá também.

Cons. Cristina Antunes: Eu preciso colocar. Você falou do ponto crítico, a questão de legalidade da terra. A gente teve agora, no Plano Diretor um salto importante em reconstituir a zona rural. Tem normas diferentes da zona urbana. Portanto, uma grande contribuição do projeto, desse edital seria, através de uma política pública que agora está fundamentada na lei do Plano Diretor, contribuir para regularizar essa situação irregular. Porque, senão, o próprio FEMA não poderia dar dinheiro.

(fala sem microfone)

Cons. Cristina Antunes: Ótimo. Então, outra vez, a gente precisa tomar cuidado para não usar dinheiro do FEMA para ações que são contestáveis na justiça. Então a questão da legalização do solo é fundamental. Tem que começar daí. A gente não poderia esperar que um produtor que está irregular com relação à terra, e eu sei que é a maioria, que eles permaneçam nessa situação irregular, recebendo dinheiro do FEMA para produzir. Então eu acho que um ganho paralelo importantíssimo é justamente ajudar exatamente nesse processo de acesso que você está dizendo. Mas outra vez, eu que acho que não cabe a nenhuma administração passar a mão na cabeça, porque você impede que esse produtor, nesse caso, realmente progrida. Ele vai ficar se sentindo protegido sem ter a necessidade de brigar pelo lugar para comercializar. E isso se aplica a todo pequeno produtor, a todo pequeno empreendedor, os artesãos, o pessoal que trabalha com a questão das cooperativas de lixo. Você tem que dar as condições para que eles façam, mas não fazer



por eles. Mas tudo bem, a gente está discutindo isso há muito tempo. Se achar que deve votar.

Cristiano: Só um adendo. Bem breve. Realmente não dá para esgotarmos o debate sobre a questão agrária e o mundo rural desse espaço. E as políticas. O governo federal tem um acúmulo, eu trabalhei no governo federal, então tem um acúmulo de 10, 12 anos, que começou uma política específica para agricultura familiar e a seria muito bom a gente beber mais nessa fonte. Eu concordo em gênero, número e grau o que colocou aqui o senhor secretário, quanto ao escopo da política pública, deve ser muito mais amplo e estruturante. Não tenho dúvida nenhuma. E eu acho que houve dificuldades por conta desse edital, sim, porque ele é uma novidade dentro da secretaria, dentro do CONFEMA. Mas ele mais se assemelha, para nosso esclarecimento, a alguns programas, por exemplo, incubadora de negócios, arranjos produtivos locais. Ele tem uma concepção de fomento ao negócio, que a gente vê em outros segmentos sociais. Agora, para eu fazer esse debate para a agricultura, a gente precisaria de um tempo muito maior. Está bom?

Secretário Executivo Rubens Borges: Vamos dar o encaminhamento? Eu pergunto para o presidente do conselho, senhor secretário, se a gente dá continuidade nas votações? Mas diante das discussões eu acho que é mais uma questão de mérito do edital, que já foi discutido anteriormente, mas em função das discussões trazidas, se a gente continua, ou se o senhor prefere suspender a votação e a gente formalizar uma consulta ao jurídico, para saber, diante do Plano Diretor e da nova legislação... Porque o edital nos permite, eventualmente, por algum fato superveniente até suspendê-lo, se for o caso. Mas diante do impasse aqui, e considerando que, a grosso modo, nós não temos ninguém do jurídico, ou que tenha conhecimento técnico para avaliar, a gente formalizar uma consulta ao jurídico para saber se não estamos incorrendo em alguma ilegalidade. Pergunto ao senhor, continuamos ou suspendemos e fica para a próxima reunião?

Secretário Wanderley: Então, essa questão observada do edital, eu estou no órgão público desde 89, e desde 89, eu mexo com edital. Não era nem 8666 ainda, era 2300? Não tem ninguém mais velho que eu aqui. Acho que era 2300 se eu não me engano. O problema não é esse que você colocou. O problema é em qual instância jurídica ele pode ser instalado. Você tem a autarquia, você tem fundação. Esses são mais fáceis de instalar, os editais dessa forma. O problema é que estamos dentro de uma administração pública municipal, que tem as suas peculiaridades. E aqui em São Paulo tem mais peculiaridade ainda. Há pouco recebi aqui três fundações, que seria interessantíssima, eu queria contratar ontem. Se fosse no estado não teria problema, porque uma coisa é o Tribunal do Estado ter entendimento de uma coisa, outra coisa é o nosso aqui, o mesmo assunto, o nosso Tribunal Municipal tem outro entendimento. Este é o grande problema. Quando eu falei a pouco do Lucci, sem querer, o tempo está curto, mas é importante dizer isso. O Lucci, quando eu toquei no nome do promotor, ele não estava brincando comigo, ele estava falando sério. Ele diz o seguinte, ele acha que a legislação para o corte de árvores é só para obra pública, obra privada não. Ele falou isso, categoricamente. Que é o princípio da excepcionalidade. Ele acha que obra privada não é excepcional. Portanto, eu estou burlando a lei diuturnamente, na cabeça do Lucci, é claro. É evidente que isso aí dá uma discussão. Mas ele é autoridade máxima jurídica no município nesse assunto. É isso que eu quero dizer. A gente não pode dá margem... É evidente que o projeto é excelente, eu estou inseguro em relação a essa questão. Nós temos que resolver isso, não é empurrar com a barriga. Muito pelo contrário. Na próxima, ele tem que ser o primeiro, mas isso tem que estar resolvido, tem que estar cristalino. Na minha cabeça não está. Não está. Eu acho que é relevante, sim, o que foi colocado aqui. Por exemplo, eu dei um número de 358, ele já falou de 411. E eu falei que isso não era um número exato. Ele está com 411. Esse 358 é da Secretaria do



Trabalho. A Secretaria do Trabalho tem me consultado diuturnamente (incompreensível): prepara essa área, porque tem recurso do governo federal. Que é o mesmo assunto.

(fala sem microfone)

Secretário Wanderley: Então, aí dentro da mesma...

(fala sem microfone)

Secretário Wanderley: Então, mas não tem muito diálogo. São projetos diferente, estamos falando de projetos diferentes.

(fala sem microfone)

Secretário Wanderley: Mas eu estou falando do projeto. Nós estamos falando de projetos diferentes que poderia ser um projeto só. Que isso é típico de São Paulo. Eu falei aqui, no início, de um projeto de implantar coleta seletiva em toda a rede municipal, para minha surpresa, o consórcio, não sei se é a **LOLO** ou é a outra, estava implantando a coleta seletiva na rede municipal sem nem consultar, sequer, a Secretaria de Educação. São coisas que acontecem no nosso dia a dia. Eu acho que a gente tem que fazer uma consulta jurídica, sim, para isso. É muito simples, é só a questão da comercialização. É muito simples. Por exemplo, a questão da agricultura orgânica, quem criou algum problema na cidade de São Paulo não foi essa secretaria, foi outra que não vale a pena dizer. Não é o caso. Mas a minha posição foi muito firme, minha posição foi assim: não é que tem que fazer feira orgânica no Ibirapuera, tem que fazer em todos os parques de São Paulo. Eu fui o primeiro a dizer isso. E volto a dizer. É evidente que não vai ainda, porque não tem produção suficiente para isso. Vamos combinar, ainda não tem,. Por isso que estamos perseguindo com esses projetos. É por isso também que não tem preço ainda que brigue com preço dos outros. Nós precisamos aumentar mesmo a capacidade produtiva desse pessoal. É evidentemente que sim. É evidentemente que a questão fundiária também não está resolvida. Mas eu penso que nessa faixa da borda da APA é muito mais fácil resolver a questão fundiária do que ficar resolvendo essa colcha de retalho. Isso é um entendimento meu, que já trabalhou muitos anos com o Plano Diretor, já mexi muito com a questão fundiária. Eu sou membro instrutor do projeto Orla do Brasil. Que mexe exclusivamente com isso. O plano de fundo dele é transformar as terras que estão na municipalidade para a União. Eu mexo com essa questão fundiária a muitos anos. Eu acho que é muito mais fácil a gente mexer nessa questão fundiária da faixa como um todo, de ter esse entendimento. A gente vai resolver de bloco, não vai resolver picado. Esse é o meu entendimento. Mas enfim, eu não vou entrar no mérito da discussão do projeto que já está em andamento. Mas essa questão específica da comercialização, eu não estou seguro. Vocês me desculpem. É só uma questão de segurança mesmo.

Secretário Executivo Rubens Borges: Bom, então suspendemos a votação desses projetos do edital. E retomamos na próxima reunião, já com uma manifestação da assessoria jurídica.

Cons. Cristina Antunes: Suspende todos?

Secretário Executivo Rubens Borges: Todos. Todos do edital. A gente vai dar continuidade nos próximos ponto de pauta, que são os de manejo e...



Cons. Cristina Antunes: Eu peço desculpas, secretário, eu tenho que ir. Os de manejo, eu, invariavelmente, voto contra. E espero que no ano que vem a gente realmente não tenha mais que passar por esse sufoco.

Secretário Executivo Rubens Borges: Ok, obrigado.

Cons. Cristina Antunes: Obrigada. Até logo.

Secretário Wanderley: Obrigado.

Secretário Executivo Rubens Borges: Então vamos dar continuidade ao ponto de pauta.

Cons. Sônia: Eu posso fazer uma solicitação? Nós recebemos hoje, aqui, uma planilha diferente do que temos recebido nas reuniões anteriores. Eu estou aqui fazendo uma contas para ver se eu entendo, e não entendi muito bem os valores aqui colocados. Eu não sei se hoje é o dia de fazer essa exposição, já que o adiantado da hora está muito para frente. Inclusive, eu gostaria que as pautas fossem pensadas um pouco com o tempo que a gente tem, porque tem ficado um pouco exprimido as nossas discussões.

Secretário Executivo Rubens Borges: A demanda tem sido grande, então a gente está procurando atender, mesmo com as reuniões extraordinárias que tem sido quinzenais, a gente está fazendo o possível para dar uma sintetizada. Mas é que são vários pontos.

Cons. Sônia: Então eu acho que a gente poderia deixar essa explanação para a próxima, mas eu peço que seja feita e eu peço também que, aqui foram colocados os valores por rubricas e não por projetos. Eu lembro que uma vez a Sandra trouxe os projetos também. Porque eu, por exemplo, nessa linha aqui: implantação por projetos ambientais, que tem 30 milhões na provisão, não é isso? Eu não me lembro exatamente o que são esses projetos. Então se a gente pudesse receber junto uma planilha descrita.

Secretário Executivo Rubens Borges: Ok. Então seguimos para o próximo ponto de pauta, que é o item 4: Apreciação e deliberação sobre Prorrogação Contratual de Serviços de Manejo e Conservação do Parque Ibirapuera. Processo: 2010.0.316.024-3 Valor R\$ 1.531.034,78 (sendo R\$ 1.152.280,26 para o pagamento do principal e R\$ 378.754,520 para o reajuste). Trata a presente proposta de prorrogação por mais 60 dias, a partir 27/10/2014, do contrato de serviços manejo e manutenção e conservação do Parque do Ibirapuera, cujo objeto inclui serviços de manejo da vegetação, manutenção de gramados e áreas ajardinadas, coleta e destinação de lixo gerado pelos usuários, limpeza e higiene dos sanitários públicos, manutenção preventiva e corretiva básica das edificações e instalações sob responsabilidade da administração do Parque Ibirapuera com vencimento previsto para 27/10/2014. A presente contratação tem destaque em sua relevância na manutenção da qualidade ambiental, considerando que os Parques Municipais são parte integrante das áreas verdes de proteção integral. Análises econômicas: e A presente proposta origina-se de manifestação de DAF. G, sob folhas 1150, com relação à necessidade de realização da manutenção e preservação das áreas verdes do Município. Sendo assim, com base em parecer expedido pela Procuradoria Geral do Município (PGM), foi apresentada a proposta de utilização de recursos do FEMA no montante de R\$ 1.531.034,78 (sendo R\$ 1.152.280,26 para o principal e R\$ 378.754,52 para o reajuste), na dotação de despesas correntes para a prorrogação do presente contrato para um período de 60 dias a contar de 27/10/2014. DAF-G informa ainda em folhas 1149 e 1150, que há saldo na dotação orçamentária para Operação, Manutenção e Conservação de Parques – FEMA de R\$ 3.598.003,85 em 17/10/2014. Em folhas nº 1146 do processo, a contratada se manifesta favorável pela prorrogação do contrato por 60 dias e sob folha nº 1147, foi juntada a



manifestação da Unidade fiscalizadora do contrato, que atesta a necessidade de prorrogação, tendo em vista que o processo licitatório proposto para contratação de serviços técnicos de manejo e conservação do parque Ibirapuera encontra-se em andamento. Enquadramentos nas diretrizes do SISNAMA e do CADES. Em fls. 809 a 814 constam manifestação da Procuradoria Geral do Município (PGM) da Secretaria de Negócios Jurídicos (SNJ) da Prefeitura do Município de São Paulo, com parecer favorável à utilização dos recursos do Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – FEMA para “manutenção da qualidade ambiental e ao desenvolvimento sustentável”, uma vez que as áreas verdes são elementos integradores da urbanização do Município, e que os parques integram as áreas verdes de “Proteção Integral”. Com base no parecer da PGM, entende-se que a proposta ora apresentada se enquadra nas diretrizes estabelecidas pelo SISNAMA e pelo CADES, em especial quanto ao art. 57 da Lei nº 14.887 (de 15 de janeiro de 2009 que reorganiza a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente – SVMA), 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”. Ainda, preconiza o parecer que o próprio CADES no exercício das atribuições previstas no artigo 32 da Lei 14.887/2009, em artigos 6º e 35, inciso I do Decreto nº 52.153, de 28/02/2011), estabeleceu entre as diretrizes para utilização dos recursos do FEMA: “Expansão , manejo e conservação de áreas verdes e unidades de conservação e Parques Urbanos, Lineares e Naturais”. Conclusão Com base no exposto no presente relatório, a CAV considera que a proposta atende às diretrizes anuais estabelecidas para o exercício de 2014, aprovada pelo CADES, que trata da utilização dos recursos do FEMA, e entende com fulcro nas manifestações ponderadas pela Procuradoria Geral do Município da Secretaria dos Negócios Jurídicos que é viável a utilização de recursos do FEMA para viabilizar a proposta, ora analisada, cujo valor é de R\$ R\$ 1.531.034,78 (sendo R\$ 1.152.280,26 para o principal e R\$ 378.754,52 para o reajuste), visando a prorrogação contratual por 60 dias a contar de 27/10/2014, respeitada a utilização de dotação própria atribuída às despesas correntes em linha com a recomendação proposta pela Secretaria dos Negócios Jurídicos. Assim sendo, a CAV não identifica óbice para prosseguimento da proposta em referência. São Paulo, 17 de outubro de 2014. Assina a Comissão Técnica de Avaliação – CAV.

Cons. Sônia: Esse processo já sofreu várias prorrogações...

Secretário Executivo Rubens Borges: Sim.

Cons. Sônia: O significado dele estar sendo prorrogado só por 60 dias...

Secretário Executivo Rubens Borges: O relatório esclarece... Existe um processo de contratação nova, que está em andamento. Então foi solicitado 60 dias, acho que para dar tempo de concluir o processo de licitação.

Cons. Sônia: Também é pelo FEMA, não é?

Secretário Executivo Rubens Borges: O contrato novo?

Cons. Sônia: O contrato novo.

Secretário Executivo Rubens Borges: A princípio, sim. Mas com a virada do exercício pode continuar ou ano. Aí a gente vai ver depois que aprovar o orçamento. Então vamos à votação: os conselheiros favoráveis à aprovação da presente proposta, permaneçam como estão. Então temos votação unanime. Está aprovado por unanimidade. Próximo ponto de pauta: Apreciação e deliberação sobre Prorrogação Contratual de Serviços de Manejo e



Conservação do Grupo de Parques Guarapiranga. Processo: 2010.0.144.515-1. Proponente: SVMA/DEPAVE. Valor Total: R\$174.127,20, sendo R\$ 146.130,58 para o pagamento do principal e R\$ 27.998,62 para o reajuste do período. Análise da proposta: Trata a presente proposta de prorrogação contratual por 01(um) mês dos serviços de manejo, manutenção e conservação dos parques que compõem o Grupo de Parques Guarapiranga, composto pelos Parques Guarapiranga, Pq. Eucalipto , Pq. Nabuco, Pq. Santo Dias e Severo Gomes, cujo objeto inclui serviços de limpeza externa e conservação de áreas verdes. Em folhas de nº 2782 e 2783 encontra-se o Termo de Aditamento de Contrato nº 122/SVMA/2014 publicado em DOC em 18/10/2014 (pg. 128) com vencimento da prorrogação em 07/11/14. Análise econômica e orçamentária da proposta: A presente proposta origina-se de manifestação de DAF. G, com relação à necessidade de realização da manutenção e preservação das áreas verdes do Município, que solicita a utilização de recursos do FEMA para a realização da proposta ora apresentada, conforme informação de folha nº 2796. Em folhas nº 2797 encontra-se assentado a informação que a empresa Demax Serviços e Comércio Ltda., concorda em prorrogar excepcionalmente o prazo do contrato por mais 1 (um) mês, tendo em vista o andamento da contratação de Ata de Registro de Preços, cuja licitação encontra-se em processo de finalização. DAF-G, em folhas nº 2796, solicita o montante de R\$174.127,20 sendo R\$ 146.130,58 para o pagamento do principal e R\$ 27.998,62 para o reajuste do período, visando suportar a despesas com a prorrogação por 1(um) mês. Sendo assim, com base em parecer expedido pela Procuradoria Geral do Município (PGM) da Secretaria dos Negócios Jurídicos (SNJ), juntado ao presente sob folhas nº 2562 a 2567, foi apresentada a proposta destacando-se a utilização de dotação de despesas correntes para a contratação dos serviços. O enquadramento se repete. A gente vai à conclusão. Com base no exposto no presente relatório, a CAV considera que a proposta atende às diretrizes anuais estabelecidas para o exercício de 2014, aprovada pelo CADES, que trata da utilização dos recursos do FEMA, e entende com fulcro nas manifestações ponderadas pela Procuradoria Geral do Município que é possível a utilização de recursos do FEMA para viabilizar a proposta, ora analisada, cujo valor R\$174.127,20, sendo R\$ 146.130,58 para o pagamento do principal e R\$ 27.998,62 para o reajuste do período da prorrogação contratual por 1(um) mês, respeitada a utilização de dotação própria atribuída à despesas correntes em linha com a recomendação proposta pela Secretaria dos Negócios Jurídicos. Diante do exposto no presente relatório e com base no parecer da Procuradoria Geral do Município, a CAV não identifica óbice na utilização do Recurso do FEMA. São Paulo, 21 de outubro de 2014. Comissão Técnica de Avaliação – CAV. Vamos à votação: Os conselheiros favoráveis à aprovação da presente proposta, permaneçam como estão. Então a proposta está aprovada por unanimidade. Próximo item de pauta, e último: Apreciação e deliberação sobre contratação de serviços de Segurança e Vigilância Patrimonial desarmada para os Parques Municipais do Grupo Centro-Oeste. Processo: 2011-0.074.761-0. Proponente: SVMA/DEPAVE. Valor Total: R\$ 1.419.880,49 (sendo R\$ 1.194.381,30 para a prorrogação e R\$ 225.499,19 referente ao reajuste). Análise da proposta: Trata a presente proposta de prorrogação contratual de serviços de Segurança e Vigilância patrimonial desarmada para os Parques do Grupo Centro Oeste, registrado sob nº 040/SVMA/2011. DAF. G, em folha 1859 solicita a apreciação do CONFEMA, para utilização de recursos do FEMA para custeio da referida prorrogação pelo período de 03(três) meses a contar de 02/11/14. Com base na manifestação da Procuradoria Geral do Município (fls. 1495 a 1499): “não se verificam, em tese, óbices jurídicos à utilização de recursos do FEMA para a contratação de serviços de vigilância ostensiva desarmada nos parques públicos integrantes do Sistema de Áreas Verdes do Município”. Análises econômicas e orçamentárias da proposta: A presente proposta origina-se de solicitação de DAF. G, com relação à necessidade recursos do FEMA para prorrogação contratual por mais 03 (três) meses a contar de 02/11/2014, Valor Total: R\$ 1.419.880,49 (sendo R\$ 1.194.381,30 para a prorrogação e R\$ 225.499,19 referente ao



reajuste). Em folhas 1860/1861, constam a solicitação de DEPAVE e a manifestação da contratada quanto à concordância em prorrogar o contrato por mais 03 (três) meses. Em folha 1862, foi juntado o Demonstrativo de reajuste do contrato, onde constam o histórico de prorrogações e os cálculos de reajuste. DAF informa ainda, em manifestação de folha 1859 que serão utilizados R\$ 922.699,36 no exercício de 2014 e que o saldo da dotação para Operação e Manutenção dos Parques – FEMA em 17/10/2014 é de R\$ 3.598.003,85. A CAV salienta, no entanto, que não há manifestação do DEPAVE quanto à vantajosidade da prorrogação e nem se os preços praticados são compatíveis com o mercado. Com base em parecer expedido pela Procuradoria Geral do Município, foi apresentada a proposta de utilização de recursos do FEMA, na dotação de Operação, Manutenção e Conservação de Parques - FEMA - despesas correntes, para a presente prorrogação. Enquadramentos se repete aos demais. Conclusão: Com base no exposto no presente relatório, a CAV considera que a proposta atende às diretrizes anuais estabelecidas para o exercício de 2014, aprovada pelo CADES, que trata da utilização dos recursos do FEMA, e entende, com fulcro nas manifestações ponderadas pela PGM que é possível a utilização de recursos do FEMA para viabilizar a proposta, ora analisada, cujo valor é de R\$ 1.419.880,49 (sendo 1.194.381,30 para a prorrogação por mais 03 meses e R\$ 225.499,19 para o reajuste), destacando que para 2014 será utilizado o montante de R\$ 922.699,36, respeitada a utilização de dotação própria atribuída à despesas correntes em linha com a recomendação proposta pela Secretaria dos Negócios Jurídicos. A CAV recomenda que, na ocasião da aprovação do Orçamento de 2015 que esse ocorra preferencialmente pelo Orçamento da SVMA. Assim sendo, a CAV não identifica óbice no prosseguimento da proposta em referência. São Paulo, 20 de outubro de 2014. Comissão Técnica de Avaliação – CAV.

Cons. Sônia: O que significa: A CAV salienta, no entanto, que não há manifestação do DEPAVE quanto à vantajosidade da prorrogação e nem se os preços praticados são compatíveis com o mercado?

Secretário Executivo Rubens Borges: Esse é um procedimento burocrático do DEPAVE. Ele tem que se manifestar se a prorrogação é vantajosa para o município ou não. E juntar mani... e os preços praticados no mercado. Embora tenha, pela média dos outros, ou pela rotina dos outros processos, a gente sabe que a prorrogação, hoje, é vantajosa por conta dos reajustes e realinhamentos de preços. Porém, essa parte burocrática não consta no processo. Obrigatoriamente, esse processo vai ter que voltar para DEPAVE, para que haja essa manifestação. Então é isso.

Cons. Sônia: Então se aprovarmos aqui, é com essa ressalva de que vai ter que voltar para DEPAVE.

Secretário Executivo Rubens Borges: Obrigatoriamente. Porque o jurídico só vai fazer o despacho do secretário estando toda parte burocrática dentro da rotina. Vamos à votação: Os conselheiros favoráveis à aprovação da presente proposta, permaneçam como estão. Então a proposta foi aprovada por unanimidade. Encerramos assim o nosso ponto de pauta. Eu agradeço a presença de todos.

Cons. Sônia: Eu posso só fazer um... Eu ia ressaltar que a qualidade da reunião de hoje, foi sensivelmente maior que as reuniões anteriores. Essa pauta da política municipal e do planejamento, e o Fundo fazendo parte desse planejamento é essencial. A gente vem batendo nessa tecla. Apesar de a gente ter um recurso muito reduzido atualmente, comparado com o que a gente tinha no começo do ano, eu acho que para os anos vindouros, e para que a gente fortaleça o Fundo, eu acho que a gente tem que ir daqui para frente. Quer dizer, aprofundar essa discussão.



Secretário Executivo Rubens Borges: Obrigado, Sônia. Antes de passar a palavra para o encerramento. A conselheira Cristina havia pedido uma inclusão de pauta, que era informação sobre o Jôquei Clube e sobre os TCAs, mas com a ausência dela, acho que fica prejudicado. A gente traz a informação para a conselheira na próxima reunião. Obrigado.

Secretário Wanderley: Se você me permitir, aí eu acho que interessa a todos essa informação, eu acho que eu gostaria de manter. Até porque é um informe muito curto. Eu mesmo vou dar esse informe.

Secretário Executivo Rubens Borges: Então, depois a gente transmite para a conselheira Cristina. Os questionamentos dela era com relação ao Jôquei Clube...

Secretário Wanderley: (incompreensível) na próxima.

Secretário Executivo Rubens Borges: Ah, sim. Então a gente retoma na próxima e a gente já traz essas informações.

Secretário Wanderley: Mas é pertinente.

Secretário Executivo Rubens Borges: Ok. Obrigado. Passo a palavra ao secretário para o encerramento.

Secretário Wanderley: Só gostaria de agradecer a todos. E também concordo com a Sônia, que foi uma discussão boa, que deva ser cada vez melhor. Eu acho que é isso, sempre. Transparência, mostrar os projetos, encaminhamentos da secretaria, para que ela seja cada vez mais convexa, não côncavo. Obrigado a todos.

Wanderley Meira do Nascimento

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

Conselheiros Presentes:

Décio Pereira de Moaes
Ivo Carlos Valencio
Humberto Massahiro Hideshima
Maria Cristina Almeida Antunes
Sandra Glória Teixeira
Sonia Império Hamburger