



ATA DA 162ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA

Aos 17/09/2014, sob a presidência do Senhor Secretário em exercício Ricardo Brandão Figueiredo, realizou-se a 162ª Reunião Plenária Ordinária do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, convocada com a seguinte Pauta:

Expediente:

1. Discussão e votação da Ata da 161ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.
2. Sugestões para inclusão na pauta desta reunião.

Ordem do dia:

1. Apresentação do Projeto OBICAR, na área da tecnologia de gestão de operações de **carsharing carro elétrico**, pelo Sr. Carlos Novais, Diretor Geral da OBICAR.
2. Apresentação do **projeto de sharing de scooter e bicicletas elétricas** da empresa Colltra Brasil, pelo Sr. Island Costa, Diretor Técnico da Colltra Brasil.
3. Exposição sobre **Unidades de Conservação da Natureza na Cidade de São Paulo**, pelo Sr. Leandro de Oliveira Caetano, Diretor da Divisão Técnica de Unidade de Conservação, Proteção da Biodiversidade e Herbário.
4. Exposição sobre **Plano Municipal da Mata Atlântica**, pela Sra. Sandra Steinmetz representante da Fundação SOS Mata Atlântica.
5. Exposição sobre **Plano de Manejo do Parque Natural Municipal Fazenda do Carmo**, pelo Srta. Juliana Teixeira, Gestora do Parque Natural.
6. **Sugestões** para Pauta da próxima reunião e Assuntos Gerais.

Anexos:

- Ata da 161ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: Estou aqui representando o Secretário Meira do Nascimento, que se encontra em Córdoba para um Seminário de Resíduos Sólidos e



Desenvolvimento Ambiental. E é o maior evento desse porte na Argentina. Ele deverá estar voltando no sábado. Então hoje nós vamos ter uma pauta muito interessante, relativa a meios alternativos de transporte, que pretendemos estar instalando na cidade muito em breve. Agradeço a presença dos representantes das empresas que vão estar nos brindando com essa nova tecnologia, e também o pessoal da SOS Mata Atlântica, (incompreensível) estava aqui, que também que nós vamos estar já avançando em termos do Plano Diretor, que foi assinado pelo prefeito Fernando Haddad em 31 de julho. Então é o primeiro ato nosso, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente, em relação à regulamentação das várias metas estabelecidas no Plano Diretor. O Plano Diretor, para nós, só para ressaltar, acho que o Secretário Meira do Nascimento já deve ter colocado isso, é um marco regulatório fantástico para a cidade de São Paulo. Já está sendo objeto de estudos, esse Plano Diretor, em outras cidades, inclusive fora do país. O prefeito Fernando Haddad tem colocado isso nos discursos, várias vezes. E nós entendemos que todos os Conselhos dos quais nós fazemos parte são muito importantes. E esse, sem dúvida, é importantíssimo. Vai, sem dúvida, produzir frutos excepcionais. A nossa meta é, dentro de 12 meses, ou seja, até julho do ano que vem, de 2015, já estar com todos os artigos do Plano Diretor na questão ambiental, já regulamentados. É um desafio muito grande. A nossa equipe está muito empenhada, o pessoal da DUC, o pessoal de DEPLAN, que está aqui, Maria Rosa Pisani, Diretora do DEPLAN... nessa regulamentação. Então eu agradeço a presença de todas, de todos. Desejamos um bom trabalho. Obrigado.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Bom, dada a abertura da 162ª reunião plenária ordinária do CADES, passemos ao expediente, à pauta. Primeiro item: discussão e votação da ata da 161ª reunião plenária ordinária do CADES. Senhores Conselheiros e Conselheiras que tiverem alguma deliberação sobre a mesma, se pronunciem. Não tendo, coloquemos em votação. Senhores que estão de acordo, permaneçam da maneira que estão. Votada por unanimidade, a ata. Segundo item: sugestão para inclusão de pauta desta reunião. Algum Conselheiro tem algum item? Nós faremos uma inversão da pauta, de que o item 3, da exposição sobre unidades de conservação da natureza, que ela passe para 5º item. Ela seja invertida com o item 5, porque dependendo do tempo que a gente tome para a apresentação da SOS Mata Atlântica, esse item, se não der tempo, passará para a próxima reunião. Estão todos os Conselheiros de acordo? Estando todos de acordo, então daremos início à ordem do dia. A ordem do dia, primeiro item: apresentação do Projeto Obicar na área de tecnologia de gestão de operação de caixa em carro elétrico pelo Carlos Novaes,



diretor geral da Obicar. Senhor Carlos, por gentileza. O senhor precisa de ajuda aí no computador? Lembrando que essas apresentações, tanto do carro elétrico como a seguinte, de scooter e bicicletas elétricas, é um modal que, conforme disse o nosso Secretário em exercício Ricardo Brandão, será implantada brevemente. Então é para conhecimento e a opinião dos senhores, a respeito dos mesmos. Carlos, está com a palavra. No microfone, por favor, Carlos. Se identifique, porque é gravado.

Carlos Novaes: Bom dia a todos. Meu nome é Carlos Novaes. Sou Diretor idealizador do projeto Obicar, que é um projeto de (incompreensível), um compartilhamento de veículos. O projeto, ele é idealizado com um compartilhamento de veículos elétricos na cidade de São Paulo, haja visto aí todos os benefícios, tanto ambientais, financeiros, e até mesmo de mobilidade diária de todos os usuários. Eu vou distribuir uma apresentação resumida. Vou fazer uma apresentação também um pouco resumida, e à medida que precisarem... quiserem questionar alguma coisa, eu estou à disposição. Me perdoem se não tiver material para todo mundo. Eu fiz 30 peças, não sabia o volume de pessoas. Mas qualquer coisa, têm os meus contatos. Eu posso passar mais adiante, uma apresentação um pouco mais completa, também.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Carlos, só para conhecimento, funciona da seguinte forma: você faz a sua apresentação. Após a sua apresentação, os Conselheiros se inscrevem e fazem as perguntas, está bom?

Carlos Novaes: Entendi. O projeto Obicar, ele nasceu de uma curiosidade minha alguns anos atrás, buscando entender um pouco o que era o conceito de (incompreensível), uma segunda atividade (incompreensível). Me surpreendeu que já existia uma empresa na cidade de São Paulo, onde ela já, há cinco anos, estaria estabelecida. E fazia já esse serviço de (incompreensível), mas muito pouco conhecida. Busquei entender o porquê. A falta de conhecimento da população sobre o assunto. Descobrimo isso, eu comecei a trabalhar em cima e até onde a gente chegou no final do projeto. Então sharing, hoje, ele é um compartilhamento. Nada mais é do que você ter um bem disponibilizado entre várias pessoas, sem a propriedade do bem. Ele é um bem, vamos dizer assim, compartilhado entre todos. Dentre aí os seus conceitos, é melhorar a mobilidade nas cidades, reduzir as emissões de poluentes na atmosfera, degalzar os meios de transporte reduzindo os poluentes nos ambientes urbanos. E nesse caso do Obicar, e mais específico, é tornar o serviço mais acessível. Porque da forma que ele é hoje, nos Estados Unidos, Europa, ele é um produto, vamos assim dizer, um serviço caro para os padrões brasileiros. E aqui, a



nossa versão, ela é totalmente elétrica. Começamos pelos benefícios de um compartilhamento. Primeiro, que ele é uma locação de veículos como qualquer outro, só que com alguns detalhes. A burocracia de você ter sempre que ir a uma locadora para apresentar documentação, cartão de crédito e tudo o mais acabam. Você faz uma única vez um cadastro, e esse cadastro, ele é utilizado sempre, através de um cartão, que ele vira a chave dos veículos. A retirada desses veículos, ele não é estabelecida em pontos fixos. Ele é espalhado por... no caso nosso aí, 70 pontos de recarga, fora os outros pontos, independente de estar ou não acoplado a um ponto de recarga. Combustível seguro, estacionamento em alguns casos, tudo isso já incluso na tarifa. Nós pleiteamos, junto à prefeitura, algumas vagas especiais, públicas, para esses veículos, e também teremos algumas vagas especiais, como nos aeroportos, centros comerciais e assim por diante. O conhecimento do valor dessa locação, ela já é específica na hora de se fazer a reserva. Não existe aquela: ah, surpresa, de que eu deixei o carro sem gasolina, ou eu deixei o carro com alguma avaria, alguma coisa... tenho que pagar alguma coisa a mais. Isso não existe. A redução de trânsito, ela já é garantida em cidades, por exemplo, como São Francisco. Onde, nos Estados Unidos, já chega a uma média, para cada utilização de veículo de compartilhamento, tirar, em média, 15 veículos da rua. Isso é fato. E no nosso caso, contribui para uma expansão de infraestrutura para veículo elétrico, que na cidade de São Paulo, hoje, não existe. Os nossos veículos, eles são veículos urbanos pequenos. E aí, eu estou falando uma média de quatro ocupantes por veículo, totalmente elétricos, sem emissões de poluentes. Nesse caso, a gente escolheu aqui, o veículo (incompreensível) elétrico, uma possível parceria com uma montadora. O veículo, ele foi pensado na sua estética, algo simples, onde o usuário não se sinta pressionado a estar em uma caixinha cheia de propaganda e tudo o mais. Mesmo por que, o público brasileiro, ele não suporta esse tipo de coisas. E também nós temos aqui, a questão da cidade limpa na cidade de São Paulo. Então procuramos trabalhar o quanto menos possível, essa exposição de imagem. Esse veículo, ele possui uma tecnologia embargada de 100%, onde desde ligar e desligar o veículo, até uma busca dele, 24 horas por dia, e tudo isso é controlado por uma central, e alguns controles também, pelo usuário, através do computador de bordo. Funcionamento do serviço, basicamente, é: o usuário, ele se cadastra no site. A partir desse cadastro é feita uma avaliação de documentação, se o cadastro, sendo aprovado, ele recebe um kit com todo o contrato do serviço, e mais um cartão, ou possivelmente, um chip de uma tecnologia FID, que ele vai poder abrir os carros. No nosso caso, são 40 carros espalhados pela cidade. Então ele tem, literalmente, uma chave que abre 40 veículos. A partir desse



momento, ele tem uma central de telefonia pela internet ou pelo seu smartphone, que ele vai poder buscar no mapa, já no site, onde esses veículos estão espalhados, e quais são as condições desse veículo. Se esse veículo está disponível para locação, se ele está sujo, se ele está com bateria pronta para ser utilizado. Ele tem todo esse controle de itinerário desse veículo aqui, para que ele possa escolher o melhor posicionamento de veículo para sua locação. Chegando ao veículo, e já com o seu porte de reserva na mão, ele coloca o cartão, o chip de FID, ele abre o veículo. E abrindo o veículo, ele responde no computador de bordo perguntas básicas, do tipo, se o carro tem alguma avaria, se ele está sujo, se ele está em condições de uso. A partir dessas respostas, o carro fica liberado para utilização, durante uma hora. O serviço, ele é sempre de hora em hora. E não dá para ser fracionado, porque o custo seria muito alto, para isso. Esse veículo, ele é 100% rastreado. Nossa central tem total controle sobre ele, como eu acabei de dizer. Eu posso ligar e desligar esse veículo a hora que eu quiser, da maneira que eu quiser. Eu tenho um controle, onde eu posso ter um áudio e vídeo dentro do veículo, com qualquer usuário que tiver algum problema de utilização desse carro. Os pontos de recarga que nós estamos avaliando são 70 pontos de recarga na cidade de São Paulo, com uma média de 10 a 15 km de distância, um do outro, para que essa mobilidade também, ela seja completa. O usuário, ele não tem a necessidade de ficar preso à devolução desse veículo. Ou se o veículo estiver com, no mínimo, 40% de bateria, também não tem a necessidade de buscar um ponto de recarga. Ele pode deixar esse veículo, desde que estacionado de uma maneira correta, em qualquer ponto do centro expandido de São Paulo. Caso seja feito isso fora do centro expandido, esse usuário, ele paga uma taxa de conveniência, que ele pode deixar esse carro em qualquer (incompreensível) da cidade, que a equipe do Obi vai remanejar esse veículo. Essa equipe é totalmente uniformizada para o conhecimento de todos. Uma utilização de bicicleta elétrica para sua locomoção. Sendo essa bicicleta, uma bicicleta dobrável, até para facilitar o dia a dia. Algumas vagas especiais, como aeroportos, shopping-centers, estarão disponíveis ao usuário. Imagine, em uma época de natal, se gasta quase uma hora para estacionar. Com o serviço, você já tem uma vaga especialmente para o veículo. Terminou a utilização, a chave é posta, novamente, no porta-luvas. Fecha-se o veículo com o cartão. Terminou esse fechamento do veículo, no seu smartphone ou e-mail vem discriminado o que aconteceu. Qual o tempo que você pegou esse veículo, quanto tempo de utilização, qual foi o volume de emissão que foi deixado de ser emitido, e qual é o valor que vai na sua fatura ou no seu boleto bancário, ou até mesmo, vai ser descontado da sua hora de pré-pago. Essa aqui é uma noção de como nosso site vai demonstrar. Nós vamos ter um



mapa do movimento dos veículos, uma calculadora, para que se faça uma avaliação do custo, por exemplo, de um itinerário entre o aeroporto e a sua residência no seu veículo próprio, táxi, e com o serviço. Mostraremos também, em tempo real, qual é o volume de CO2 que está deixando de ser emitido. Uma coisa importante no nosso serviço, que foi bem pensado, é a questão cultural. No Brasil não se tem cultura alguma de compartilhamento de veículos. Então nós estruturamos uma modalidade onde avaliamos aí, em um ano, abordar no mínimo, entre empresas e universidades, mil estabelecimentos para que seja feita essa divulgação de cultura. E aí, eu não falo do serviço Obi, em si. Mas eu falo da questão de compartilhamento. E aí nós temos não só com veículos, mas com bicicletas, com motos, e assim por diante. Então esse é um ponto importante para divulgação, não só do serviço, mas também para alavancar a questão de mobilidade na cidade. Os pontos de recarga pretendidos por nós são 70 pontos. Prioritariamente, próximos a terminais de ônibus, terminais de metrô, parques públicos e algumas áreas públicas também, para que o serviço seja muito bem divulgado e assimilado pela população. Então não adianta ter um carregador confinado em uma área privada, sem que ninguém possa utilizá-lo, seja ele cliente do Obicar, ou seja, ele, um dono do seu veículo elétrico e que vai poder partilhar a estrutura de recarga. Nossa projeção é que em 5 anos, tenhamos aí, mais algumas outras capitais. E que em seis meses, nós consigamos espalhar isso até cem quilômetros. Pretendemos ir a Campinas e a Santos. Como eu disse, a mídia aqui para nós, é algo importante. Porque é com ela que nós vamos subsidiar o custo da hora. Esse custo da hora, hoje, ele está estimado em 20 reais, a utilização do veículo, desde que nós consigamos fazer a questão do subsídio com a mídia. Essa mídia ela vai estar, não só nos veículos, mas também nos carregadores, através de painéis de 7 polegadas. Aqui é uma amostra de como imaginamos o carro já com caracterização final. E aqui é um comparativo... Esses números já estão defasados. É um comparativo de quanto você gastaria para sair da Rua Funchal, e ir até o aeroporto de Cumbica e voltar. A (incompreensível) hoje, ela é uma empresa (incompreensível) compartilhando mais veículos a combustão, onde em média, se gastaria R\$ 79,00 para fazer aí, esse percurso, em termos de 86 minutos. Esse valor, ele já está defasado, porque eles tiveram aumento no (incompreensível). Quando a gente fala em veículo próprio, contabilizando todos os impostos, toda a depreciação do veículo, a gente chega a R\$ 96,00. Táxi, não precisa nem comentar, que só a taxa de 50% transformaria isso aí em um volume muito maior. E quando a gente fala de um veículo elétrico, a gente está falando aí em 38 à época, porque era de R\$ 19,00 o início da hora. Mas agora, a gente está falando em R\$ 40,00 na



utilização do aeroporto, estacionando e voltando. Se avaliarmos que a gente gaste 3 horas nesse percurso todo, nós estamos falando de R\$ 60,00. Só uma perna de ida de táxi custa R\$ 180,00. Como qualquer locadora, a gente tem as penalidades, caso ocorram algumas coisas, como avaria no veículo, perda de documentação... É uma locadora como qualquer outra. E também nós temos aqui, o que nós chamamos de algumas conveniências, alguns serviços específicos, que a gente cria aqui, como o Obi Retorno, que é a questão de deixar o carro fora do centro expandido. E aí, ele vai pagar uma pequena taxa. Essa taxa, ela está estimada hoje, em metade da hora. As pessoas, hoje, têm necessidade de ir a um teatro, ir a um cinema, e acabam consumindo bebida alcoólica. E aí você tem a preocupação do táxi, você tem a preocupação de ter alguém que venha dirigindo esse carro. Esse (incompreensível) é um serviço que ele vá dirigindo sozinho, e na hora de voltar, eu tenho um funcionário com hora marcada, que vá pegá-lo e deixá-lo em casa com segurança. E aí, nós temos uma outra série de serviços estipulados especialmente para cada público. Isso aqui são contrapartidas que a gente havia avaliado com alguns possíveis parceiros, e aí é mais um pacote de mídia, onde a gente vai oferecer a cada um dos parceiros. Desculpe se eu fui muito rápido. Eu estou um pouco nervoso. À vontade para questionar.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado, Carlos, pela explanação. Senhores Conselheiros e Conselheiras que quiserem fazer perguntas, por gentileza. Senhor Secretário em exercício Ricardo Brandão.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: Obrigado, Carlos, pela apresentação. São algumas colocações importantes, que acho que vem de encontro a tudo o que nós estamos colocando aí, principalmente redução na emissão de poluentes. Têm a ver também com o Comitê de Mudanças Climáticas. Queria entender um pouquinho melhor a questão do funcionamento, mesmo, na prática, porque pelo que eu entendi, em primeiro lugar, os usuários mandariam pelo correio alguns documentos.

Carlos Novaes: Não, não, não. Não é pelo correio. Tudo é feito pela internet. Até para facilitar a questão da familiarização com o produto. Então isso é feito em um site. A documentação, ela pode ser enviada digitalmente para o serviço. E pelo correio, ele só recebe o cartão, ou o chip, ou até mesmo ele vai poder buscar esse (incompreensível). Todo o cadastramento, ele é online.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: Perfeito. E o pagamento vai ser via cartão?



Carlos Novaes: O pagamento pode ser de três maneiras: cartão de crédito, boleto bancário estipulado com um teto de gasto, e também uma medida pré-paga, onde o cliente poderá fazer a aquisição de créditos por uma telefonia.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: Entendi. E o tempo de... O tempo final. Quer dizer, quando você acaba de utilizar é quando fecha a porta do carro? É aí que...

Carlos Novaes: Exatamente. Com a observação que é sempre de hora em hora. Imaginemos que o senhor está no percurso de uma hora, precisa usar mais uma hora. Pelo próprio computador de bordo, smartphone ou através de um telefonema, o senhor amplia essa hora.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: Entendi. A questão de seguro também, você falou que está totalmente coberto.

Carlos Novaes: Totalmente coberto. 100% coberto. Não só os veículos, como também os carregadores, em termos de vandalismo na rua. Isso é uma exigência minha, junto à seguradora, que possivelmente é uma parceira no projeto.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: Certo. E pelo que eu entendi também, em primeiro lugar, vai ser no centro expandido de São Paulo?

Carlos Novaes: Não. Na realidade, é assim: a utilização do carro, ela está aberta ao município de São Paulo. Quando eu falo do centro expandido, é aonde fica a concentração dos veículos em um primeiro momento. E aonde fica também, a questão de você não ter tarifário sobre onde deixar esse veículo. Então todo o centro expandido de São Paulo, o senhor pode rodar, deixar esse veículo em qualquer parte do centro expandido de São Paulo, que o senhor só vai pagar o seu custo-hora. Caso o senhor vá para Itaquera, por exemplo, e não tenha previsão de retorno, é lhe cobrada a taxa de 50% da hora para que a equipe traga esse carro de volta para o centro expandido, ou para uma área de maior utilização do veículo.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: E esse centro expandido é o centro expandido nosso, da CET?

Carlos Novaes: Centro expandido da CET.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: Perfeito. Obrigado.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Mais algum Conselheiro ou Conselheira? Azoni? Conselheira, por gentileza, se identifique.



Cons. Nilce: Eu sou Nilce, eu sou da SABAV, Associação de Bairros do Alto da Boa Vista, São Paulo, representando a zona Sul, São Paulo. É a primeira vez que eu estou participando do CADES. E você veio até aqui, está fazendo uma propaganda de um veículo que está contribuindo com as emissões de CO₂, e tudo isso. Você já tem as parcerias? Eu vi que tinha um ponto aqui no Parque do Ibirapuera. Você tem uma previsão de estar com mil pontos aí nessas três cidades daqui a cinco anos, e tal. Mas eu vou deixar o veículo aqui no Ibirapuera. Já tem um ponto de energia aqui, para carregamento do veículo. Você... Nos outros lugares que você vai estar deixando o veículo, você tem que estar deixando o veículo em um lugar que já tem um ponto de carregamento para o próximo usuário vir...

Carlos Novaes: Vamos lá. É um pouco mais complexo. Imagina o seguinte: o veículo elétrico, hoje, ele tem uma autonomia entre 160 a 200 km de bateria, com bateria 100%. O que nós vamos estipular para o nosso usuário é que se esse veículo estiver com 40% abaixo da bateria, nós estamos falando aí, de uma média de 80 a 85km/h que ele levaria de ponta a ponta da cidade de São Paulo. Ele, por favor, plugue o veículo em um dos 70 carregadores, se for possível. Se não for possível, o nosso sistema já vai estar avaliando que esse veículo, por exemplo, ele não está pronto para uso. Então vou bloquear ele. Então quando... Imagine que a senhora esteja indo próximo a um local que tenha o meu carregador. Se for conveniente para a senhora, a senhora pode deixar no meu carregador. Eu tenho condições de fazer isso, que ele está abaixo, eu vou deixa-lo momentaneamente fora de serviço, e vou plugar ele no carregador. Isso a minha equipe faz. O nosso objetivo aqui, é ser um serviço de comodidade ao nosso cliente. Então essa questão de: eu tenho que ir a algum lugar e deixar o carro plugado, não existe. Como a questão, por exemplo, se pegar o carro em uma outra (incompreensível) hoje, ou a senhora tem que deixar na mesma loja que a senhora pegou, ou a senhora tem que deixar no aeroporto. Com um adendo: pagando uma tarifa um pouco maior, porque deixou em um lugar diferenciado. Aqui, não.

Cons. Nilce: Você já tem uma parceria com a prefeitura, para estar criando os pontos nesses lugares públicos?

Carlos Novaes: Exatamente isso que eu estou fazendo. Já venho, há um ano e alguma coisa, apresentando à Secretaria de Transportes, Secretaria do Verde...

Cons. Nilce: Certo.



Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Só complementando, esse trabalho da 4NC, ele já foi apresentado na Secretaria de Transportes o ano passado. Ele foi aprovado. E agora, ele está dando continuidade. Então veio a Secretaria do Meio Ambiente, justamente para essa parceria nos pontos que são em parques. Também já foi encaminhado para a Secretaria de Coordenação das Subprefeituras, por isso que está sendo feita a apresentação aqui para os senhores e senhoras. Azzoni, com a palavra.

Cons. Alessandro Azzoni: Alessandro Azzoni, da Associação Comercial de São Paulo. Eu queria saber primeiro assim, o tempo de recarga que cada unidade tem, mais ou menos assim, para você chegar nos 100%. E queria parabenizar, porque uma vez que o carro elétrico ainda possui uma alta tributação, ele fica inviável para que nós, consumidores, podemos ser possuidores desse tipo de veículo, porque nós estamos falando em torno de 160 mil reais, hoje. Até mais, 200 mil. É porque eu já estive pesquisando. Até por causa do motor. A parte da motorização é muito alta, a tributação. Então fica inviável para que nós, consumidores, possamos desfrutar disso. E a cidade realmente está precisando de novas alternativas de combustível. Eu até estava vendo que o novo lançamento do novo Uno também está vindo com o sistema de (incompreensível). Aquele de reaproveitamento de energia. Então quer dizer, você vê que já é uma tendência nossa, para procurar outros meios de alternativa. Me diz uma coisa: eu estou vendo que aquela tabela que você colocou, que o custo para o aeroporto. Isso vai se tornar um atrativo muito interessante para quem chega e quem vai para o aeroporto. Seria fenomenal... Você pega da sua residência, você vai em um ponto próximo, pega um carro elétrico e vai até o aeroporto com um custo muito mais baixo. 40 veículos, será que vai dar para toda essa... Eu acho que não vai dar não, porque na hora que a coisa começar a pegar, isso vai ser igual às bicicletas. Você vê que hoje, os pontos das bicicletas, às vezes, não tem nenhuma. Então eu acho que 40 veículos vai ser muito pouco. Mas eu queria parabenizar, e queria saber esse negócio... Você já tinha me respondido. Eu coloquei carga e recarga. Carga você me falou que dura 160 a 200 km em média. Então eu queria só saber o tempo da recarga. Obrigado.

Carlos Novaes: Com relação ao tempo de recarga, nós temos hoje no mercado, dois tipos de carregador. O que é o carregador que nós chamamos de convencional. Ele tem uma média aí, de 6 a 8 horas de duração. E o que nós chamamos de carregadores rápidos, que é uma média de 20 a 30 minutos de recarga. Os nossos carregadores, do serviço, a minha grande maioria dele é um carregador convencional. E eu explico por que. Esse veículo, ele



tem um sistema de regeneração. Para cada vez que eu piso no freio desse veículo, ele cria recarga para as minhas baterias. Por isso essa autonomia de 160 a 200 km. Quando eu tenho um veículo em pleno funcionamento, e eu tenho um rotativo dele, e tendo esses recarregadores, à medida que eu plugo ele, ele já vai se recarregando. Quando eu tiver um veículo que esteja no parquímetro muito ruim de bateria, nessa minha gama de carregadores, eu tenho carregadores rápidos. Então eu plugo ele. Então, de 20 a 30 minutos, eu tenho ele com carga plena. Me perdoem que eu sou péssimo para nomes. Quando o senhor me questiona dos 40 veículos (incompreensível), não sou ingênuo. Temos hoje, 7 milhões de veículos. Eu não vou resolver o problema. Só que assim, eu espero e acredito muito que eu vou ser a semente. Alguém tem que começar. É o que eu questiono sempre com os meus possíveis parceiros, com as pessoas que eu falo. Hoje, nós temos algumas iniciativas de carros elétricos na cidade. Que aí nós estamos falando de táxis, nós estamos falando de algumas empresas. Só que o que acontece? Cada um no seu mundo. Eu não tenho hoje o compartilhamento, por exemplo, dos 6, 7 carregadores que têm na cidade de São Paulo. Eu, se eu comprar um veículo elétrico meu hoje, eu só vou poder carregar ele na minha casa. E olhe lá. Uma série de dificuldades. O que eu quero deixar claro aqui é que o serviço Obicar, ele é uma semente. E eu espero que seja uma semente com bastante força, que faça com que as pessoas entendam e funcionem junto. Hoje, se eu tiver um sistema de recarga com 70 carregadores, independente de ser do sistema, ou de um usuário comum, que tem o seu veículo... Claro, sendo cadastrado comigo e possa utilizar, eu já estou fazendo diferencial. Porque todos os carregadores que eu tenho na cidade de São Paulo estão confinados. Eu acredito que poucos aqui saibam que tenho 6 carregadores e aonde eles estão. Então a gente começa a ampliar isso, começa a fazer com que as pessoas parem para pensar: poxa, eu gasto 4 mil reais só de impostos com o meu veículo em IPVA, por ano, que isso é uma poupança que, de repente, eu posso ir para a Disney com o meu filho, no final do ano, se eu utilizar um veículo somente para aquilo que eu quero. Então o intuito aqui é começar a fazer com que a população também pense por esse lado. Por isso que eu digo, o (incompreensível) hoje, ele é uma questão financeira, uma questão cultural porque ninguém conhece, e mais importante, de mobilidade. Se para cada veículo, a gente conseguir tirar 17 da rua, eu estou falando que a cidade começa a andar mais rápido. Então eu ganho, que seja 10 minutos para ficar com o meu filho em casa. Eu ganho 10 minutos para correr no parque. Eu ganho 10 minutos para ir para um restaurante, que hoje eu não tenho. Eu gastei da minha casa a aqui hoje, 1h30. Então,



quer dizer, se a gente não começar a tomar algumas atitudes, por menor que seja, (incompreensível).

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: George Doi, por gentileza.

Cons. George Doi: George Doi, Sindicato da Micro e Pequena Indústria do Estado de São Paulo. Antes de mais nada, gostaria de parabenizar pela iniciativa. Eu acho que qualquer tipo de iniciativa dessa natureza é extremamente benéfica. Especialmente em tempo de mobilidade, e em tempo de falta de preocupação com o meio ambiente. Mas eu queria só uma pergunta bastante simples: esse projeto é um projeto, ou já está em andamento? Existe algum projeto piloto? Como é que está se dando hoje? Porque é a primeira vez, na realidade, que eu estou ouvindo falar sobre essa questão. Eu achava isso daí uma coisa ainda em tempo de sonho. Ainda para a gente tentar implementar. Mas como é que isso está funcionando hoje? Já existe alguma coisa fora a parceria de pontos públicos para fazer esse abastecimento?

Carlos Novaes: Sim. Hoje, esse projeto... Ele nasceu já há dois anos. Na realidade, ele nasceu como veículos a combustão. E hoje, efetivamente, a gente chegou no modelo elétrico, onde eu tenho parcerias já fechadas. E sinceramente, o mais complicado de todos eles aqui, é com relação ao veículo. Como nosso colega acabou de afirmar, o custo de um veículo desse, hoje, ele não chega no Brasil a menos de 180, 200 mil reais. Inviabiliza o projeto. Então existem conversas, hoje, muito bem adiantadas com montadoras, onde nós (incompreensível) parcerias para com que esse veículo seja mais barato. E aí nós estamos falando em redução de impostos, uma série de adendos legais que a lei permite. Então nós teremos condições de trazer esses veículos mais baratos. Os carregadores em si, já estão resolvidos. Já tem um parceiro para isso. Já tem um parceiro para seguro. Então, efetivamente hoje, eu tenho uma grande, entre aspas, "batalha com as montadoras". Mas também não é tão grande, porque nós temos aí, interesse... já é um grande caminho. Antigamente nem isso tinha. Há dois anos atrás, nem isso havia. Hoje nós já temos interesse. Já converso fortemente aí com três montadoras. É claro que o apoio da prefeitura nessa história toda, é muito importante. Isso vai dar um volume muito maior, em termos de negociação com eles. Mas já existe. Posso lhe dizer que, a partir do momento que, efetivamente, eu tenho algo efetivo com a prefeitura, hoje, efetivamente, três parceiros eu já tenho. E a montadora, ela é só o passo, por exemplo, com a prefeitura.



Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Fátima. Depois eu passo para o Secretário em exercício Ricardo Brandão.

Cons. Fátima: Bom dia a todas e a todos. Quero parabenizar por essa iniciativa que é muito importante para a gente... pelas questões de emissões, mitigar todo esse processo de emissões. Mas eu gostaria de perguntar primeiro para a mesa: esse contrato, ele está previsto para quanto tempo?

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Ele está finalizando a parte técnica dele, para submeter à Secretaria, que vai submeter à Secretaria de Transportes, que é a responsável, para que ele possa dar início o mais rápido possível que ele consiga as autorizações.

Cons. Fátima: A pergunta é em relação ao tempo, porque uma vez que você implante, e acredito que vá dar certo, porque é uma proposta muito interessante se tudo correr dentro do previsto, vai precisar de uma implementação, porque a busca vai ser grande, porque é um anseio já, há longa data aí, de um projeto similar. Então, e nós temos uma lei também, que barra, a 8.666, certas questões de... para as questões de você fazer qualquer tipo de processo de implementação dentro dos limites. Então esse contrato, ele é tempo curto, ou é a médio... tem um prazo mais longo, e está contemplada essa implementação, para poder, cada vez que for... para poder atender as expectativas? E a outra pergunta é: o carro, quando for ser entregue para o usuário, ele está 100% carregado? Porque eu não entendi essa parte.

Carlos Novaes: Com relação ao contrato, o que eu pleiteio junto à prefeitura hoje, para deixar claro, primeiro, é um termo de cooperação técnica, onde nós criamos um estudo até para fazer avaliações. Baixa de emissão, a mobilidade, redução de trânsito. Para que tenhamos parâmetros que hoje não existem na cidade. Parâmetros concretos. Hoje nós não temos isso. Então eu pleiteio um grupo... a montagem de um grupo (incompreensível). Segundo ponto, eu pleiteio à cidade de São Paulo, e isso já tramita, que são várias redes. Isso já é... acho que um anseio da prefeitura, que ela já pensa há algum tempo. O que eu pleiteio à prefeitura é a colocação desses carregadores junto a essas vagas verdes... que elas... De uma certa maneira, elas continuam sendo públicas. O usuário que tem o seu veículo elétrico, ele vai poder utilizar aquela vaga. Ou até mesmo, outras empresas que venham a aderir ao sistema mais tarde. Então isso... quando a gente fala em contrato, eu, sinceramente, eu não avaliei essa estrutura, essa questão com a prefeitura como se fosse um contrato. E sim, buscar leis que já existam, e trabalhar em cima delas. Quando a



senhora me questiona com relação aos carros, esse veículo, a senhora sempre vai ter a real visão de quanto tem de bateria, porque o sistema lhe permite isso. Então às vezes, um carro está... Ele pode estar plugado, pode estar com 40, 60% de bateria. O que eu lhe garanto é que ele nunca vai estar abaixo de 40. E a senhora vai poder rodar, em média, 70 a 90 km. Isso eu lhe garanto. Agora, esse volume de bateria, em quanto vai estar o carro, vai estar sendo visível na hora da sua locação.

Cons. Fátima: Me diz uma coisa: e quanto à garantia da programação, porque tudo isso vai depender de uma operação para poder funcionar. Existe então, garantia para todo esse processo correr... se tiver qualquer problema, de ter um suporte técnico para poder não ter nenhuma falha nesse sistema todo?

Carlos Novaes: Não posso lhe dizer que não vai ter falha. Primeiro, é um sistema completamente novo. Algo totalmente novo para os nossos padrões. O que eu posso lhe garantir é que vem, ao longo dos tempos, sendo planejado, sendo avaliado todas as possíveis falhas que o sistema possa ter. Ele, na sua plenitude, vai demorar em média, no mínimo, uns 20 dias. Por que uns 20 dias? A partir do momento que nós fizermos todas as instalações dos carregadores, os carros estiverem prontos e tudo o mais, os outros terão um parâmetro piloto, que seria de 20 dias, com pessoas escolhidas a esmo, para que seja feita a avaliação desse serviço. Cada um se posiciona: olha, o carro precisa disso... para que tenhamos condições de tentar melhorar as falhas, possíveis falhas, antes de colocar (incompreensível).

Cons. Fátima: A última pergunta é: dentro desse processo, vocês poderiam contemplar então, a... ter um indicador de impacto, que isso está gerando a favor para poder ver... controlar essas emissões?

Carlos Novaes: Justamente o termo de cooperação para criação do grupo. Esse grupo, ele é permanente. Justamente para isso.

Cons. Fátima: Está bom. Obrigada.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado. Antes de passar ao Secretário em exercício Ricardo Brandão, embora tivessem encerrado as inscrições, a Conselheira Maria Cecília queria fazer uma pergunta das vagas verdes. Onde estão? Elas estão sendo estudadas pelas Secretarias. Inclusive a Secretaria do Verde está junto, e já fez um pré-estudo com ele. Os parques que podem ter a vaga, e a Subprefeitura que é a responsável



pelas praças, e pelo CET, também está estudando. Ainda não estão definidas. Elas estão no escopo do projeto que ele está apresentando.

Cons. Cecília: E eu só posso estacionar na vaga verde?

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Na vaga verde. Se estiver carregada, a senhora pode estacionar em outra vaga. Não teria problema nenhum. Se a senhora estiver com um carro que não precise plugar na bateria, a senhora pode estacionar ele em qualquer outra vaga, sem problema. Está bom?

Cons. Cecília: (incompreensível) e aí eu ligo e aviso para o estacionamento...

Carlos Novaes: Não. A senhora não precisa ligar. Assim que a senhora fechar o carro, eu sei que a senhora deixou o carro.

Cons. Cecília: Ah, entendi.

Carlos Novaes: É. A senhora só precisa colocar o carro no carregador se ele estiver com bateria abaixo de 40%. Acima disso, não.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Agora, para encerrar o ciclo do Carlos, o Secretário em exercício Ricardo Brandão.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: Vou fazer uma colocação em cima do que o Azzoni colocou. Escreveu aí, dos carros híbridos. O vereador Antônio Donato, ele fez uma lei que devolve ao proprietário do carro híbrido, a parte do IPVA que cabe ao município. Não sei se todos e todas sabem dessa lei. Essa lei foi promulgada pela Câmara em maio deste ano. Nós, na Secretaria, fizemos a minuta do decreto que regulamenta esta lei, que está agora, na mesa do prefeito Fernando Haddad e deverá ser assinada aí, no final dessa semana, começo da próxima semana. A partir desse decreto, nós já estamos nos reunindo com as outras Secretarias, mas vai ser elaborada uma portaria, que aí sim, vai determinar exatamente como os proprietários dos carros híbridos farão para ter essa devolução do IPVA. Vai ser pelo site da nossa Secretaria, vão ter formulários, todo procedimento burocrático-administrativo. Então acho que é muito importante, Azzoni, o que você colocou de carros híbridos, porque acho que é uma lei que ainda não foi divulgada amplamente, mas que, coincidentemente, está indo no bojo dessa questão de redução de poluentes, carros elétricos. Queria fazer esse registro, aqui.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Carlos, mais uma vez, muito obrigado. E daremos continuidade ao seu processo dentro da Secretaria. Está bom? Obrigado.



Carlos Novaes: Obrigado.

Cons. Cecília: Só uma pergunta. Damasceno, o carro híbrido, ele precisa ter também, elétrico? É isso que é ser híbrido?

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Pode responder Carlos.

Carlos Novaes: O híbrido, ele têm dois motores: ele tem um motor a combustão normal, gasolina ou etanol, e ele tem um motor elétrico. Ele começa a funcionar com o motor elétrico, dependendo da velocidade que ele atinja. Ele aciona o outro motor. Uma média, por litro de gasolina, a senhora faz, em média, 40 km no veículo híbrido.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado, Carlos.

Carlos Novaes: Agradeço a todos. Se alguém tiver mais alguma dúvida, nós temos um site à disposição. Muito obrigado.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Agora, uma salva de palmas para o Carlos. Segundo item da ordem do dia: apresentação do projeto de sharing de scooter e de bicicletas elétricas da empresa Colltra Brasil, pelo senhor Island Costa, diretor técnico da Colltra Brasil, e também registrar a presença do Rui Felipe Quintal, que é diretor técnico também, da Colltra, que também está aqui presente. Island, por gentileza. O formato será o mesmo, Island. Você explica, e os Conselheiros e Conselheiras farão as perguntas. Eu gostaria que as perguntas formulassem de uma vez só, para que ele pudesse responder, e assim, a gente otimiza mais tempo para a nossa reunião.

Island Costa: Bom dia a todos. Meu nome é Island, sou diretor técnico de negócios da Colltra Brasil. Enquanto a apresentação entra, eu vou explicar um pouquinho aí, o que é a Colltra Brasil. A Colltra Brasil é uma empresa espanhola, que veio para o Brasil no começo de 2014. Ela está com uma pequena parte do negócio junto com investidores brasileiros. Ela está no mercado desde 2006, e é o principal player de locação de veículos duas rodas, hoje, no mundo. Está sediada em Barcelona. Em operação na Itália e em Portugal, e agora, no Brasil. E a gente vai apresentar. É um projeto que vai acontecer de forma paralela, que está ocorrendo em Barcelona. Um modelo de compartilhamentos de scooters e bicicletas elétricas. Para falar de compartilhamento, acho que o Carlos explicou muito bem a parte de compartilhamento de veículos. Não é nada diferente. E nosso projeto, a gente entende que ele é uma evolução do projeto de bikes que estão hoje aí, presentes em São Paulo e Rio de Janeiro. Com um detalhe de ser um produto elétrico. Ele atinge e aumenta a eficiência para questões de mobilidade. Bom, o que o projeto propõe, a instalação em São



Paulo de forma experimental por 24 meses. E de certa forma, voltado ao compartilhamento das scooters e bicicleta elétrica. Embaixo, do lado esquerdo, a gente vê uma estação de recarga, em Lisboa, de bicicletas elétricas. Na foto do meio, uma moto elétrica. E a foto do lado direito é o sistema, um aplicativo. De certa forma, facilita a mobilidade de todo esse processo de gerenciamento, e por aí vai. Bom, a foto anexa também, é uma estação de recarga em Barcelona. Basicamente, nós vamos usar dois modelos de estações de recarga aqui. Esse é um deles. A gente contempla, nesse projeto, praticamente... São seis bases de apoio, e dez estações de recarga, com dez pontos cada estação. E estarão disponíveis, não só para bicicleta elétrica, uma scooter elétrica, como para o carro elétrico também. Essa é a ideia de compartilhamento dispostos de veículos elétricos. A estação que está sendo vista aí em Barcelona, abastece carros, bicicletas e moto elétricas. Esse projeto, ele já contempla uma parceria de uma empresa de infraestrutura, que trabalha com as companhias de energia em todo o Brasil, que é a Teleperformance. A tecnologia vai ser aplicada... é um instituto português que se chama CEA. É o principal instituto, hoje, voltado à mobilidade elétrica. No Brasil, eles já estão fazendo algumas ações em projetos de mobilidade elétrica na cidade de Curitiba. Têm projetos com Itaipu. Têm projetos de mobilidade elétrica, inclusive, com a Embraer de alguns desenvolvimentos voltado à mobilidade. E dentro do CEA, ele tem uma ferramenta que chama Mobilink, que faz toda a gestão e monitoramento da mobilidade. Desde gestão de redução de CO2, gestão de km rodados. A ideia... Esse aplicativo, ele tem uma característica de estudo voltado aí para ver o que que... de certa forma, o projeto desempenhou ao longo do tempo dele. Temos também a Contêiner Box. Mais para frente, vocês vão ver esses pontos de apoio serão feitos pela Contêiner Box. Essa base é feita com containers recicláveis. Como se trata de um projeto piloto, a gente não queria fazer nada que agredisse o meio ambiente. E tinha uma preocupação dessas motos e bicicletas elétricas dormirem ao relento aí, por conta de vandalismo, e até por conta... dois anos, elas dormindo chuva, sol, a gente estava preocupado com algumas avarias aí nesse processo. Então a gente foi buscar uma parceria. Encontramos a Contêiner Box, que tem uma pegada bastante voltada ao meio ambiente, de usar containers recicláveis. Então essa parceria foi consolidada. Arriba é uma montadora de motos elétricas. Está presente no Brasil desde 2006. Ela tem parceria com os principais players que desenvolveram motos e bicicletas elétricas ao redor do mundo. E basicamente será a fornecedora dessas motos elétricas. Tem a Mobic Point, e a OTCICS. São empresas também, que estão alocadas em Barcelona. Já com experiência de estações de recarga voltada a questões de mobilidade elétrica. Bom, a vantagem do sistema de



compartilhamento, o Carlos já explanou muito bem aí, mas basicamente, como vai funcionar? A gente entende que a moto elétrica e a bicicleta elétrica vão funcionar como uma última milha para questões de mobilidade. Você está em uma estação de metrô. Você vai descer para o Parque Ibirapuera, você tem a opção de descer de bicicleta elétrica ou de moto elétrica. Basicamente isso. Isso, de certa forma, aumenta a capilaridade no sistema de transportes. Reduz custo de mobilidade. Tem a questão do compartilhamento aí que é fato mesmo, dessa questão. A cada um veículo você tira 15 da rua. A questão da sustentabilidade também, em (incompreensível) da diminuição do número de veículos individuais e emissores de gases. Isso é interessante. A gente estima que, por ano, nesse projeto piloto, nos dois anos, a gente deva salvar aí, 200 toneladas de CO2. Na expectativa de circulação desses veículos. Bom, aonde estamos pensando esse projeto? Essas bases de apoio e postos elétricos estavam bem concentradas na região da Paulista, região do Itaim. A ideia é que a gente fique, nesse projeto piloto, locado nesse primeiro ano, principalmente, nessa região, onde tem maior concentração de fluxo de veículos. A bicicleta elétrica, de certa forma, ela usa a ciclofaixa. Tem um projeto bacana da cidade de São Paulo. Praticamente 2 km de ciclofaixas estão sendo construídos. Isso é interessante. A bicicleta elétrica, ela vai ter uma ação em cima disso. Bom, as estações de apoio... comentamos, elas basicamente serão colocadas e a gente... o Carlos explanou, a questão da dificuldade financeira do investimento. A gente tende para esse projeto, para viabilizar e tem parcerias de publicidade. Sabemos das limitações da publicidade na cidade de São Paulo, mas entendemos que algumas coisas... isso dá para acontecer, e têm parceiros interessados em estar com a gente nessa. Basicamente, nesse dois anos piloto com os containers, é para a gente entender a questão puramente do vandalismo, e como vai comportar isso no dia a dia. A ideia é que esses containers fechem às 10 da noite. A princípio, no começo, terão pessoas operando dentro desses containers, para liberar essas motocicletas e bicicletas. Em seis pontos. Mas quatro, já estarão tudo automático. Como funciona o projeto de bicicletas hoje, em São Paulo. E com o tempo, a gente... Esse contêiner, ele é automatizado. A ideia é que com o tempo também, ele deixa de ser trabalho manual. Ele vai ser feito automatizado, a abertura e fechamento dos mesmos. Dentro dos containers também têm as estações de recargas, que permitirão às motos estarem, e às bicicletas estarem carregando o tempo todo. Aí já é uma ideia dele aberto. Como vai funcionar o compartilhamento entre motos e bicicletas dentro. O contêiner também tem uma pegada informativa para o município, turística, de localização. A gente vai usar, praticamente... como tem bastante espaço, isso também... ceder ele como... contribuindo com



informações aí, à população. Bom, isso é a moto elétrica, de certa forma, ao vivo e a cores. Nós estamos... eu e o Rui, que é o diretor técnico da montadora, viemos para cá de moto elétrica. A gente... Nós, de certa forma, somos usuários dela desde 2007. Funciona muito bem dentro dos centros urbanos. Questões de autonomia não é um problema. Que é muito discutido na questão da mobilidade elétrica. A gente entende que para os grandes centros uma scooter elétrica, ela funciona bem. Que ela tem autonomia de praticamente quase 100 km. É muito difícil, você, no centro, você circular 100 km ao dia. Bom, esse tem uma plataforma móvel também, que será testada. Que é um aplicativo que vai estar aí no IOS, e de certa forma, esse aplicativo, ele faz a liberação da motocicleta também, quando você sai das estações de recarga. A princípio, esse aplicativo, a gente vai começar a testar ele 6 meses depois da implantação do projeto, porque aí é uma questão... a motocicleta vai estar bastante solta. Você vem até aqui, o Parque do Ibirapuera, você, praticamente igual ao projeto da Obicar, você libera a moto, e ela vai estar disponível para algum outro usuário, com gerenciamento de bateria, e todas as questões necessárias aí, para não deixar o usuário em dificuldades. Bom, esse aqui, basicamente como funciona. A motocicleta no meio aí do trânsito. E o que a ferramenta (incompreensível) está fazendo, o aplicativo. A infraestrutura de tecnologia por trás disso. Em cima tem... do lado esquerdo tem uma tela aí, do site. Está pouco visível aí, mas é um portal. Nada... Super simples, para que você tenha o gerenciamento. Esse aplicativo, de certa forma, ele faz a reserva do veículo, todo o procedimento aí... Basicamente tudo eletrônico. A ideia é que não tenha movimentação de dinheiro. O sistema é, como funciona hoje, de bicicleta mesmo. Você faz um cadastro, você tem a sua liberação, e você... isso é tudo débito em conta. Funciona dessa forma. Sem burocracia. Com bastante facilidade. Bom, o projeto, a Colltra Brasil, ela vai investir nesse projeto piloto aí, de dois anos. Praticamente dez estações, seis bases de apoio, cinquenta scooters e cem bicicletas elétricas. A gente tem uma expectativa que no segundo ano, ele possa duplicar. Mas isso depende tudo de investimento de parceria. Mas o start do projeto, ele contempla 50 scooters e 100 bicicletas elétricas. É com essa base aí que me chegou a ideia de redução de 200 toneladas de CO2. O que a gente espera do município, que a gente tem conversado com a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, é a questão do espaço público para a gente colocar essas estações de recarga. Basicamente é isso. Esse apoio que a gente busca na prefeitura. A gente entende que o projeto piloto, ele sendo bem feito, ele pode ser uma fonte de receita, futuramente, para a prefeitura de São Paulo. Hoje, o que ocorre com as bicicletas também. Que é... Ocorre uma outorga. A Prefeitura vende isso. E isso, de certa forma, retorna à população. Projeto de bicicleta, de



sharing, no Brasil, hoje, São Paulo e Rio. Eles começaram com essa pegada de dois anos de piloto, depois uma ideia de testes e publicidade, para depois ele ter tração como está acontecendo hoje. No Rio, hoje, nós temos hoje, quase 3 mil bicicletas. São Paulo, não tenho o número específico, mas já passou de mil há um bom tempo, já. Bom, isso aí, de forma bastante objetiva, estou aí, aberto a perguntas. Essa informação, se vocês necessitarem, a gente encaminha por e-mail, essa apresentação.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Eu, em primeiro lugar, antes de passar a palavra aos Conselheiros, agradecer, Island, a sua apresentação. E eu gostaria que os Conselheiros e Conselheiras que quiserem falar, se inscrevam agora, e nós encerrariamos as inscrições. Inscrever a Cecília... quem mais? George e Azzoni. Está bom? Então façam a pergunta já, que queiram, direta, conforme o combinado. Com a palavra, a Cecília.

Cons. Cecília: É só uma dúvida.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Por gentileza, se identifique.

Cons. Cecília: Eu sou Cecília, sou do Morro do Querosene, Conselheira do CADES. Só uma dúvida: o carro da Obi, eu posso usar e estacionar em qualquer lugar. No caso da bicicleta, não. Eu só posso estacionar... ou da moto, eu só posso estacionar em determinados lugares, não é isso?

Island Costa: Sim. A moto, especificamente, nesse projeto piloto, a gente vai ter algumas travas de regiões para estacionar. Não necessariamente das 10 estações. Nós vamos ter um serviço de apoio, que você, por exemplo, se não tem uma estação aqui no Parque do Ibirapuera, você pode solicitar, através do site mesmo, do aplicativo, o resgate da motocicleta. Ou da bicicleta elétrica. Mas de certa forma, você vai deixar em um lugar que possa estacionar, e vai pagar uma taxa desse resgate do veículo até uma estação de recarga mais próxima.

Cons. Cecília: Entendi. Obrigada.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Com a palavra, Azoni.

Cons. Azzoni: Azzoni, da Associação Comercial de São Paulo. Só uma questão... Parabéns pelo projeto. Eu acho que é válido. Ainda mais que a cidade de São Paulo tem um relevo diferenciado. Às vezes, a bike, ela... para quem não é usuário habitual de bicicleta, acaba sofrendo bastante. No caso da scooter, eu sei que tem que ter habilitação. E no caso da



bicicleta elétrica, ela precisa ter habilitação também, ou ela pode... Qualquer usuário pode fazer o cadastro e usufruir da bike elétrica?

Island Costa: A bicicleta elétrica tem uma confusão de legislação, que ela está enquadrada como ciclomotores. Mas recentemente, o Detran homologou uma inexigibilidade de habilitação e emplacamento para as bicicletas elétricas que tenham pedal assistido. Ela não tem acelerador. À medida que você vai pedalando, ela vai distribuindo potência. Para esse veículo, não tem a necessidade da habilitação e emplacamento. Se ela tem um sistema de acelerador, ela é enquadrada como ciclomotor. A questão do ciclomotor, o Detran empurra aí para o município, para legislar isso. Então a maioria, no Brasil hoje, o município não tem essa legislação específica para ciclomotores. Não tendo, ela cai na legislação do Detran, que exige habilitação, emplacamento... e no procedimento normal de uma motocicleta. A Associação Brasileira de Veículos Elétricos está com um projeto para desmistificar isso e tentar fazer como ocorre na Europa. Hoje, motocicleta, na Europa, ela é dividida em dois grupos: ciclomotores e a motocicleta normal. Ciclomotores estão enquadradas as scooters e produtos até 50cc de potência. E ela tem um emplacamento azul, por exemplo, e ela convive junto com as bicicletas em ciclovias, ciclofaixas, e não necessitam capacete. Têm várias aberturas. Porém a motocicleta, ela tem uma placa amarela, lá fora, e ela entra em um processo como um veículo normal. Essa Associação Brasileira de Veículos Elétricos quer desmistificar isso com os veículos elétricos. É lógico, colocando limitações. Você tem motos elétricas potentes, e motos elétricas não potentes. Então as não potentes, até 4 mil watts... e dá para fazer um gerenciamento de tecnologia e de velocidade. Ter todo um processo... um autocontrole sobre ela, que ela tenha essa possibilidade, junto com a bicicleta elétrica que tem acelerador, conviverem junto com as bicicletas, de forma normal. Isso com limite de velocidade, 45 km/h. Só que um detalhe lá de fora, com exigência de uso de capacete, todas as leis de trânsito que são necessárias.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: George Doi.

Cons. George Doi: George, Sindicato da Micro e Pequena Indústria de São Paulo. Bom, hoje eu estou bastante feliz porque é um tema bastante interessante, a respeito de mobilidade. É uma coisa que eu tenho batido muito, inclusive na mídia, para esses problemas que temos enfrentado em São Paulo. Eu sei do esforço da prefeitura, mas infelizmente nós sentimos isso na pele, como o próprio pessoal da 4NC falou, de deslocamento de 1h30 da sua residência, mesmo sendo a 15 km de distância. Mas tudo bem. Eu acho uma iniciativa louvável. A minha pergunta basicamente é a mesma que eu fiz



para o outro pessoal, justamente como está sendo implementado, como está o andamento disso, estão em fase de autorizações, e como é que devem ser os próximos passos? E outro ponto, falou-se do scooter, mas eu gostaria de saber da autonomia das bikes.

Island Costa: As scooters elétricas... vamos começar de trás para a frente, a autonomia, ela varia hoje, de 50 a 120 km. O produto que a gente deve inserir vai dar uma autonomia em torno de 100 km. Essa é a ideia que vai estar no projeto. O projeto, basicamente, já se têm algumas parcerias, que essas são sólidas, nós estamos aqui com a Arriba Motos e a Contêiner Box. (incompreensível) presente com a gente, o Rui. Tem o CEA, e tem o instituto português que está muito forte com a gente, nessa questão da tecnologia. É lógico, estão faltando duas questões: o investimento maior, que é um parceiro de mídia, que a gente busca, com algumas contrapartidas a esse parceiro. E também o aval legal da prefeitura, que a gente esteja com permissão para instalar essas estações de recarga na cidade. Basicamente isso. A gente estima, se tudo ocorrer bem com a prefeitura, que é o primeiro passo, a gente já tem algumas discussões e conversas com interessados em patrocinar esse projeto. Copatrocinar. Porque esses players que estão citados, eles já estão entrando com algumas questões, como a motocicleta. Já têm alguns detalhes disso, acertados. Tendo o aval legal dessa parte da prefeitura para permissão das estações, praticamente dentro dos próximos 30 dias, a gente acredita que a gente consiga implantar esse projeto ainda no primeiro trimestre de 2015.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: Island, agradecemos a sua apresentação bastante esclarecedora. E só para citar um fato que você colocou essa diferença, isso é muito importante. Do pedal assistido para o acelerador. A diferença técnica em relação a isso. E então eu estou entendendo que quando tem o pedal assistido pode usar a ciclovia, ciclofaixa, normalmente, é isso?

Island Costa: Correto. E ela não está no enquadramento da habilitação, emplacamento, e é permissível o uso na ciclofaixa.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: E só um dado interessante. O ano passado, quando nós assumimos, nós tínhamos cerca de 45 km de ciclovias, ciclofaixas na cidade de São Paulo. E agora, recentemente, nós já aprovamos a implantação... nós vamos chegar a 400 km de ciclovias e ciclofaixas. Nós vamos octuplicar, praticamente, ou quase decuplicar o que existia até 31 de dezembro de 2012. Então eu acho que também está casando os esforços da prefeitura na área de transportes, mobilidade urbana, com redução de emissão,



e novas tecnologias e mudança cultural. Que também foi falado aqui, da nossa mentalidade de compartilhar. Isso é importante, também.

Island Costa: Legal. O projeto de ciclofaixa está bem bacana. Inclusive está passando na porta da minha casa. Apesar que algumas pessoas andam reclamando que acabou com as vagas, e por aí vai. Mas para mim foi excelente. Eu uso bicicleta também no dia a dia.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado, Island. Nós agradecemos a sua presença.

Island Costa: Está bom. Obrigado. Bom dia a todos.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Parabéns. Bom dia a todos. Uma salva de palmas para o Island. Próximo item de pauta, a exposição sobre unidades de conservação. Não. Perdão. Foi feita a inversão. A exposição sobre plano municipal da Mata Atlântica, pela senhora Sandra Steinmetz. Representando a Fundação SOS Mata Atlântica. Fique à vontade.

Sandra Steinmetz: Bom dia. Eu vou falar um pouco sobre o Plano Municipal da Mata Atlântica aqui de São Paulo, que a gente está trabalhando em parceria com a Prefeitura, a SOS Mata Atlântica, dentro do programa da SOS que a gente tem, de fomento a esses planos da Mata Atlântica em todo o Brasil, e aí a gente está de forma colaborativa aqui, ajudando a fazer acontecer na cidade de São Paulo. Pode passar. Então o objetivo geral do programa da SOS 2014 foi justamente o fomento a esses planos da Mata Atlântica. De certa forma, contribuindo para fortalecer a gestão ambiental dos municípios, e a efetivação da lei da Mata Atlântica. Então a primeira questão que a gente coloca quando a gente fala de plano da Mata Atlântica, que é para ter um claro entendimento do que a gente está falando, é justamente o que é a Mata Atlântica. Porque nem todos os municípios, isso é tão evidente. Então a gente utiliza, para efeitos do nosso plano, a definição legal. Porque a Mata Atlântica, hoje, é o único bioma do Brasil que tem uma lei específica, que é a lei da Mata Atlântica, que é a 11428 de 2006, que não só definiu o que é o bioma Mata Atlântica, como o Instituto Brasileiro, o IBGE, posteriormente, fez um mapa, delimitando todo... onde que estaria o bioma da Mata Atlântica, que inclui diversas fisionomias, vegetais, diversos tipos de vegetação, inclusive, em alguns casos, alguns encaves de cerrado, por exemplo, ou de outros tipos de vegetação, mas que, para o nosso plano, fica dentro, então, do bioma Mata Atlântica, então a lei contempla esses (incompreensível) também. Como que é a Mata Atlântica em São Paulo? Aqui eu só peguei... A gente vai iniciar o trabalho de



levantar onde que estão os fragmentos de Mata Atlântica dentro do plano. Esse é um inventário florestal do estado de São Paulo, feito pelo IF. Hoje, a Mata Atlântica do estado de São Paulo, ela está concentrada na zona sul, um pouco na zona norte, e alguns outros fragmentos ali na zona leste e nos outros pedaços. Segundo o levantamento do IF, 5,28% da cobertura vegetal de São Paulo hoje, é de mata. E 15,66 de capoeira. Ainda tem vegetação de várzea, que é pouquinho. Então um total de 21,29% de vegetação nativa. Então a gente tem uma série de unidades de conservação, locais que ainda tenham vegetação (incompreensível). Parque Estadual da Cantareira, só alguns exemplos. O PEF. A APA Capivari Monos. O PEESM, o Parque Estadual Estrada do Mar, o (incompreensível), e tantos outros parques que vêm sendo criados, aí. E a gente tem, além dessas áreas maiores de vegetação, a gente tem... por exemplo, pequenos fragmentos espalhados, inclusive na mancha urbana. Então isso é interessante a gente ter um olhar. A ideia do Plano Mata Atlântica é justamente ter um olhar nesses pequenos fragmentos que estão meio soltos, e como é que a gente pode tanto conservá-los ou recuperá-los, quanto uni-los. Como é que a gente pode fazer com que eles tenham uma sobrevivência. Então por que conservar e recuperar a Mata Atlântica? É a primeira pergunta, porque a gente vai fazer um plano. Para conservar e recuperar a Mata Atlântica, a gente tem que entender qual que é a motivação disso. Então sempre faço essa pergunta quando a gente está trabalhando, tentando mobilizar as pessoas para o Plano da Mata Atlântica. Então o primeiro motivo seriam justamente as áreas de risco, proteção das áreas de risco. Deslizamentos e enchentes. Isso seria um primeiro motivo quando a gente fala, principalmente do ambiente urbano. A fertilidade do solo seria um outro motivo para a gente conservar e recuperar a Mata Atlântica. Questão da água, tanto o abastecimento quanto a limpeza da água. O microclima. A qualidade do ar. E aí, quando a gente fala de todas essas coisas, a gente não está falando só dessas áreas maiores de Mata Atlântica. As áreas urbanas e as áreas verdes, todas elas têm essa importância para essas questões. A questão da paisagem, da biodiversidade. E dos serviços ambientais, também. Então a regulação do clima, manutenção do ciclo hidrológico, produção de oxigênio, manutenção dos processos ecológicos, prevenção da erosão do solo, manutenção dos recursos naturais, espaço para moradia, cultivo, recreação e turismo, polinização, sequestro de carbono, e a regulação da composição química dos oceanos. Então conservar e recuperar a Mata Atlântica tem um vínculo muito grande com todos esses serviços ambientais, e todas essas questões. E para a gente fazer isso, de conservar e recuperar a Mata Atlântica, a questão é principalmente planejamento territorial. Então quando a gente fala de planejamento territorial, a gente



está falando que quem executa o planejamento em escala local é o município. Então, para que isso aconteça, a gente tem que ter um trabalho muito forte com os municípios, sendo que o governo federal e os governos estaduais, eles apenas deveriam definir diretrizes e metas e apoiar a execução em escala municipal, e a sociedade participar, apoiar e conhecer. Então para fazer um planejamento de território efetivo, para conservar e recuperar a Mata Atlântica. Então, o que é o Plano Municipal de Conservação e Recuperação da Mata Atlântica? Ele foi instituído pela lei da Mata Atlântica, 2006, no artigo 38. E disse o seguinte: serão beneficiados com recursos do Fundo de Restauração (incompreensível) Mata Atlântica, os projetos que envolvam conservação de remanescente de vegetação nativa, pesquisa científica ou áreas a serem restauradas, implementadas em municípios que possuam Plano Municipal de Conservação e Recuperação de Mata Atlântica, devidamente aprovado pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente. Então, na lei, está definido então, que os municípios devem fazer o seu plano para ter acesso a um recurso de um fundo, e que o plano, ele deve ser aprovado pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente. Isso é bem claro. Então, o plano aqui, que a gente está fazendo, terá que ser aprovado por vocês, o Plano do Município de São Paulo. E isso foi colocado na lei. Foi estratégico. Porque a ideia era justamente fortalecer a gestão ambiental local, incluindo a participação. Depois, o decreto da Mata Atlântica que regulamentou a lei de 2008, ele, no artigo 43, ele define... especifica mais o que seria o plano. Então ele diz que o plano, ele tem que conter, no mínimo, os seguintes itens: diagnóstico da vegetação nativa, contendo o mapeamento dos remanescentes (incompreensível) para 50 mil ou maior, indicação dos principais vetores de desmatamento e destruição da vegetação nativa, indicação de áreas prioritárias para conservação e recuperação da vegetação nativa, e indicações de ações preventivas aos desmatamentos ou destruição da vegetação nativa e de conservação e utilização sustentável da Mata Atlântica no município. Item novo no parágrafo único, é o plano municipal de que trata, o CAPUT, poderá ser elaborado em parceria com instituições de pesquisa, organizações da sociedade civil, devendo ser aprovado pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente. Então ele define aqui o mínimo que deve conter o plano, e novamente, ele diz que tem que ser participativo e aprovado pelo Conselho de Meio Ambiente. Então basicamente, o que é o Plano (incompreensível) da Mata Atlântica? Ele tem que definir ações prioritárias e as várias prioritárias para conservação da Mata Atlântica, de preferência em áreas protegidas, que estejam em uma unidade de conservação, ou APPs, ou... enfim. E recuperação de áreas degradadas, além de atividades sustentáveis para que isso aconteça. E por outro lado, o Plano Municipal da Mata Atlântica, ele tem que conversar



com todos os outros planos em andamento no município, ou na região. Plano Diretor, Plano de Bacia Hidrográfica, Zoneamento Ecológico, Plano de Manejo de Unidade de Conservação, Saneamento, e tantos outros planos que a gente tem aqui em São Paulo ou em qualquer município, tem que ter essa conversa, tanto para captar informações, que a gente tem bastante, como para sair com ações cinéticas com esses planos. Então, por que elaborar o plano? Além da questão da importância da Mata Atlântica, é a questão a que se põe é por que planejar? Então uma questão é: com o Plano da Mata Atlântica, a gente vai ter objetivos e metas claras, mensuráveis e factíveis. A gente vai poder otimizar atrações e recursos. Não deixa de ser uma obrigação legal. Ele abre a possibilidade de obtenção de recursos para fazer a conservação e recuperação da Mata Atlântica. E garante o fortalecimento da gestão ambiental municipal. Então quais os resultados possíveis do Plano? Um é a criação de unidade de conservação, formação de corredores ecológicos, proteção de áreas frágeis, áreas para recuperação, ecoturismo, agroecologia, atividades sustentáveis. Ele também ajuda na fiscalização. Vamos citar alguns casos aí, de planos. Mas porque a gente tem uma delimitação muito clara de quais as áreas prioritárias. E arborização em áreas verdes urbanas, também entra dentro do Plano Mata Atlântica. Especificamente aqui em São Paulo, foi incluído o Plano da Mata Atlântica dentro do Plano Diretor. Vai ser uma revisão do Plano Diretor. Então no artigo 287, ficou que o Plano Municipal da Mata Atlântica, conforme consta no artigo 38 da Lei da Mata Atlântica, (incompreensível) ser elaborado de forma participativa, e (incompreensível) ações prioritárias e áreas para conservação e recuperação da vegetação nativa, e da biodiversidade da Mata Atlântica, com base em (incompreensível) dos remanescentes do município. O PMMA deverá buscar a compatibilidade com outros instrumentos de planejamento, gestão de uso e ocupação do solo devendo conter, no mínimo, diagnóstico da situação atual, diretrizes e ações de projetos, interfaces com outros instrumentos de planejamento ambiental e urbanístico, previsão de recursos orçamentários e outras fontes, para implementação das ações prioritárias definidas no plano. Estratégias de monitoramento. O PMMA articula-se aos planos municipais de áreas protegidas, áreas verdes, espaços livres, conservação e recuperação de áreas prestadoras de serviços ambientais, de arborização urbana, e com as diretrizes da (incompreensível) do cinturão verde da cidade de São Paulo. Os recursos para elaboração do PMMA serão oriundos, preferencialmente, do Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. O PMMA deverá ser aprovado pelo Conselho, pelo CADES, juntamente com os Conselheiros eleitos dos Conselhos Participativos da subprefeitura correspondente. Então foi incluído



esse artigo nessa revisão do Plano Diretor. Então agora, a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, junto com outras Secretarias, e com o apoio da SOS, vão começar a elaboração desse plano, que está previsto então, no Plano Diretor. Então, aqui eu peguei esse mapa de um documento da Secretaria de Planejamento, que é o (incompreensível) da Cidade, só para a gente olhar as macroáreas, aí, que até foi uma fonte para discutir o Plano Diretor. Então a gente têm várias macroáreas, e dentro de cada uma, a gente vai ter que trabalhar esse Plano de uma forma um pouco diferenciada, eu imagino. Então quando a gente fala de preservação dos ecossistemas naturais, a gente já está falando de áreas que têm vegetação preservada, e que já têm unidades de conservação, mas que precisam, talvez, de uma ajuda para proteção para tentar impedir invasões, enfim... Contenção urbana e uso sustentável, também. Controle e qualificação urbana e ambiental, que é aqui. Então a gente pega uma área grande na zona Sul e na zona Norte. E nas áreas de urbanização consolidada e qualificação da arborização, a gente vai ter que pensar naqueles outros fragmentinhos que estão ali, como é que a gente pode fazer um trabalho com eles, de recuperação. Então a gente, conversando bastante aí, eu elencaria alguns... (incompreensível) oportunidade de nosso Plano aqui. Para mim, o principal desafio aqui em São Paulo, são as áreas para recuperação, tanto na área rural quanto na urbana. Como que a gente vai delimitar essas áreas, e é um desafio na área urbana, principalmente. Como é que a gente vai fazer essa recuperação? E a gente definir atividades como sustentáveis, e a ocupação e a conservação. Como é que a gente vai fazer de forma que a gente consiga conciliar as duas coisas? E a gente tem uma oportunidade muito grande, que é a legislação municipal. Que é a sua própria revisão do Plano Diretor, que trouxe o Plano da Mata Atlântica, e não só isso, como zona rural e outra tantas questões, e a lei de uso e ocupação do solo que está em revisão. Que também pode trazer um monte de oportunidades para a gente, no Plano da Mata Atlântica. Então como é que funciona a elaboração do plano? Em 2011, 2012, a gente, junto com o Ministério do Meio Ambiente, dentro do projeto de proteção da mata atlântica, foi elaborado um roteiro metodológico para elaboração desses planos, que é indicativo. Mas que a gente costuma usar como referência para os planos que a gente tem fomentado aí, pelo Brasil. E ele prevê, então, essas etapas de construção. Então a gente está na etapa 1, que é a organização do processo de elaboração e mobilização. Que é, na verdade, mobilizar um grupo de trabalho, elaborar um plano de trabalho para elaborar esse plano. A gente discutiu já, com o pessoal da Secretaria do Verde e também do Planejamento, de criar um GT intersecretarial, isso já está encaminhado. E aqui, a proposta é a gente criar uma Comissão Técnica de



acompanhamento do CADES para acompanhar a elaboração desse plano. Então depois eu vou passar para o Leandro, discutir com vocês como encaminhar isso, mas a ideia nossa aqui, é sair dessa reunião já com uma indicação dessa Comissão, aqui do CADES, que vai acompanhar o Plano da Mata Atlântica. E aí, feito isso, a gente passa para a etapa 2, que é a elaboração do diagnóstico da situação atual. Então, desde a caracterização do município, o meio físico, as atividades econômicas, os planos e programas existentes, a capacidade de gestão, e todos aqueles itens de mapeamento mesmo, para a gente ter uma ideia onde está a mata atlântica, onde tem que recuperar, onde que têm outros planos, projetos já existentes. E aí a indicação desse roteiro metodológico é um planejamento estratégico. Então define uma visão de futuro. O que a gente quer da mata atlântica de São Paulo, para 10, 15, 20 anos. E formular então, um plano de ação, com as diretrizes, estratégias e ações e as áreas prioritárias. E sempre pensando já, em colocar no próprio plano, a questão do monitoramento das ações e a avaliação dos resultados. E aí a gente entra na etapa 3, que é a implementação do Plano, propriamente dito. Tem que estar sempre conversando, avaliando, e enfim... revisando esse Plano. Eu trouxe aqui alguns rápidos exemplos de outros casos, de planos que já foram elaborados em outras cidades, em outros municípios, e uma coisa bacana são alguns exemplos que acho que têm a ver com o município de São Paulo. Então Maringá, por exemplo, Maringá tem uma área urbanizada bastante densa também. E eles têm essas áreas verdes que estavam também, pequenos fragmentos isolados em parques urbanos, ou unidades de conservação. Depois do Plano da Mata Atlântica, eles definiram, na lei de uso e ocupação do solo, de que a taxa de APP nos fundos de vales seria de 30 mais 30 metros. Então os 30 metros já previstos no código, mais 30 metros de conservação. Não que isso sirva para São Paulo, mas é um exemplo de por que é que eles fizeram isso? Porque eles tinham os fragmentos, e eles viram que através dos cursos, dos fundos de vale, eles poderiam fazer os corredores entre os fragmentos. Então a prioridade deles é recuperar esses corredores para ligar os fragmentos de mata atlântica, e eles trabalham com os novos loteamentos dessa forma. Então qualquer novo loteamento em Maringá tem que seguir os 60 metros, e tem que, se for o caso, recuperar essa faixa de 60 metros antes de poder comercializar os lotes. Antes de ter a autorização final. Em Porto Seguro, que foi recentemente também elaborado o PMMA de Porto Seguro, eles têm uma linha temática sobre situação urbana e infraestrutura. Então eles têm uma diretriz estratégica de (incompreensível) territorial urbano, que minimize ou cesse as pressões de ameaças de ocupação urbana nos remanescentes de Mata Atlântica. Eles definiram algumas ações para justamente olhar essa expansão urbana, que é um



problema hoje, para Porto Seguro. E aqui em São Paulo, em algumas regiões também. João Pessoa também é superurbanizado, e esse foi o primeiro Plano da Mata Atlântica. Nem tinha roteiro metodológico, João Pessoa. E foi muito bacana porque eles focaram mesmo nas áreas prioritárias para conservação. Então eles definiram essas áreas e fizeram um trabalho de divulgação sobre essas áreas, sobre esse mapa, para a população toda se apropriar disso. E eles tiveram um ganho enorme, de cidadãos, fiscalizando essas áreas. Então diminuiu muito a invasão. A Secretaria de Meio Ambiente ganhou força com relação às outras Secretarias na hora das aprovações. Então conseguiram, inclusive, bloquear alguns loteamentos que iam ser feitos em restingas. Por conta do Plano da Mata Atlântica, ficaram áreas prioritárias. Sorocaba também elaborou o seu Plano esse ano. Eles focaram na recuperação das APPs e no fomento econômico à conservação. E criação de unidades de conservação municipais, mas também um fomento forte para a criação de RPPMs no município. E Caxias do Sul, que tem um ambiente bastante rural... agora a gente tem uma parte de São Paulo que voltou a ser rural, e é muito interessante, se a gente pensar no Plano da Mata Atlântica para isso, e eles vão fazer o CAR – Cadastramento em Área Rural, de todas as propriedades de Caxias do Sul, pelo Plano da Mata Atlântica. Então o recurso vem do Fundo Municipal deles, e vai todo para fazer o cadastro dessas propriedades, que para eles, era importante justamente para definir as reservas legais, as áreas prioritárias junto com os proprietários. Então tem a fase também, da gente definir as áreas prioritárias para conservação e recuperação, e aí são vários critérios. Não vou ficar aqui... É uma coisa, desde APPs até onde que estão as belezas cênicas, são zonas de amortecimento com unidades de conservação, enfim, uma série de critérios para a gente usar, para justamente definir essas áreas e o que a gente vai fazer nelas. E todos esses planos, roteiro metodológico, uma série de arquivos, legislação, estão todos no site do projeto, que é o pmma.etc.br. Tem a biblioteca lá, com todo esse material. Seria muito bacana se vocês pudessem dar uma olhada para entender um pouco mais o que é esse plano. Porque a gente vai, em vários momentos, estar aqui, conversando com vocês, para poder finalizar de forma participativa, elaborá-lo. Então lá tem o curso online também. A gente já está na quinta turma do curso online para elaboração do Plano da Mata Atlântica. Esse ano não vai ter mais. Mas possivelmente, para o ano que vem, teremos mais. A gente estava conversando de tentar finalizar esse plano da Mata Atlântica, fazer o lançamento dele para a semana da Mata Atlântica do ano que vem. Vamos ver se a gente consegue. Então acho que agora é o momento da gente discutir a comissão... Quer dizer, se vocês têm mais dúvidas sobre o Plano, assim. Mas eu vou chamar até o Leandro aqui para ajudar nessa



história da parte mais burocrática da comissão de vocês. Mas a SOS vai estar apoiando no plano de São Paulo. É isso.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: Parabéns, Sandra, pela exposição. Obrigado pela presença. A ideia dessa Câmara Técnica é fundamental para dar continuidade aos trabalhos. E fazer uma colocação, que nós já estamos conversando há algum tempo com o pessoal da SOS Mata Atlântica. Como eu falei no começo, é fundamental que esse trabalho saia. Quando que é mesmo a semana da Mata Atlântica?

Sandra Steinmetz: Em maio.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: Está longe.

Sandra Steinmetz: Está longe?

Secretário em exercício Ricardo Brandão: Está muito longe. É porque a nossa ideia é estar concluindo todas, como eu coloquei, todas as regulamentações do Plano Diretor até julho do ano que vem, no máximo. E para colocar também a importância, além do que você colocou. É uma questão que nós estamos nos debatendo na Secretaria já, há alguns meses, desde que nós assumimos em março, que a questão do rodoanel norte-sul. Só para dar um informe, tanto o rodoanel norte e o sul, eles foram... vamos dizer assim, na parte de licenciamento, eles estão envolvidos em um processo um pouco complicado, com a Dersa. Foi feito, na época, 2005, 2006, eu acho que foi o maior crime federativo que eu já vi, quando a cidade de São Paulo perdeu a autonomia para o governo do estado, em vários aspectos. A marginal Pinheiros, a marginal Tietê, radial Leste, Avenida dos Bandeirantes, só para ficar em exemplo, passaram para o controle da Dersa. Isso não houve manifestação na época. Não vi na imprensa, nenhuma mobilização contra. Com isso, nós perdemos vários poderes federativos do município. Inclusive hoje, aquela ampliação, aquela readequação viária da marginal Tietê, até hoje não foi assinada a compensação ambiental pela Dersa. Só para vocês terem uma noção, nós estamos falando aí, de uma obra de quase 10 anos. Fizemos a readequação que a Dersa pediu. Nós estivemos no gabinete do prefeito em junho, com a Dersa. O termo está pronto. O último contato que nós tivemos, a semana passada, foi que esse termo será assinado... (incompreensível) falou assim, mas depois das eleições, vamos dizer assim. No mês que vem. Então eu espero que esse trabalho também nos ajude muito. O pessoal da DUC, que está aqui, DEPLAN, está todo mundo envolvido. A semana que vem, nós vamos estar montando um Comitê da prefeitura para começar a detalhar o que existe. Para se ter uma noção, o



Secretário em exercício Ricardo Brandão fala isso, o , nós não temos ainda, a noção do rodoanel Norte por exemplo, do que é a compensação ambiental. Inclusive nós fizemos uma reunião, não é, Maria Rosa, que nós definimos que o rodoanel, ele criou um ex-parque para nós. O Itaguaçu, ele não existe mais. O rodoanel acabou com o parque. É uma coisa que eu nunca vi na minha vida. Então criamos uma nova lei nos parques naturais, APAs. Criamos um ex-parque agora. A Dersa conseguiu criar um ex-parque na cidade de São Paulo. Então isso é muito importante. Eu queria ressaltar isso, passar a palavra aqui para o Damasceno, para dar continuidade. Obrigado.

Sandra Steinmetz: Eu acho que uma coisa importante da gente ressaltar aqui, que para a gente, SOS, esse Plano aqui de São Paulo é muito estratégico. Por dois motivos. Um pelo tamanho do imposto, que é trabalhado no município com tanta gente, com tantas problemáticas, e segundo, porque a gente está falando de... um é isso, e outro é porque a gente conseguiu incluir isso dentro do Plano Diretor, que é uma coisa que a gente está comentando em outros municípios. De que o Plano da Mata Atlântica saia junto com a revisão do Plano Diretor. Isso foi muito bacana. Eu acho que ganham os dois planos. Então para a gente é muito estratégico que esses planos sejam muito bacanas aqui em São Paulo, e sejam uma referência para outros municípios. De grandes capitais, o Rio de Janeiro está elaborando o seu plano. Também a passos um pouco mais lentos. E de capital, a gente tem João Pessoa, só, até agora, que elaborou o seu plano. Então São Paulo é realmente estratégica para a gente. E aí a gente está contando muito que esse plano saia, e saia bem feito.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: O André que representa o professor Hélgis, quer fazer uma pergunta? Por gentileza.

Cons. André: Bom dia. Meu nome é André. Eu trabalho aqui na UMAPAZ. Estou como suplente do professor Hélgis. Eu achei bastante interessante esse plano. Só que eu senti falta de um diálogo, de uma explicitação maior sobre a educação ambiental. Quando você comenta, por exemplo, que o plano têm 3 etapas, a educação ambiental entraria desde a mobilização ou não, ou ela seria uma atividade complementar àquelas atividades sustentáveis? Em que medida, por exemplo, poderia ter uma educação ambiental, não só conservacionista? Quando você comenta aquela questão da ocupação versus conservação. Enfim, que diálogo possível existe com a educação ambiental, talvez até mesmo com a própria UMAPAZ, ou outras entidades que desenvolvam trabalho de educação ambiental,



não só em relação à biodiversidade, à conservação, mas às ações antrópicas sobre o espaço?

Sandra Steinmetz: Assim, não tem uma receita. Cada município tem as suas vocações e as suas necessidades. A gente têm duas questões aí: uma é a participação da sociedade, e quanto mais, melhor a divulgação desse plano. Uma das nossas estratégias aqui para São Paulo é realmente ter uma divulgação ampla. Que as pessoas conheçam o que está sendo elaborado, e depois, o Plano está em implantação. Mas isso é diferente de falar de educação ambiental durante o processo de elaboração. Talvez a gente consiga incluir alguma coisa. Não pensei nisso. Estou sendo sincera. Acho que é uma coisa para a gente pensar. Se for importante para São Paulo... Agora, certamente é importante ter ações voltadas e quase todos os planos estão saindo com ações voltadas de educação ambiental. E aí, têm diversos focos. Podem ter diversos focos. Um que seria trabalhar com a Mata Atlântica mesmo, em relação à biodiversidade conservacionista, e outro seria trabalhar com outras atividades que são importantes. Por exemplo, agroecologia aqui em São Paulo, trabalhar com esses produtores, trabalhar com essas áreas de risco, de ocupação, que são vetores de desmatamento, por exemplo, ou de poluição da mata atlântica. Então... E trabalhar também educação, que eu acho que entra dentro de educação ambiental, com os empreendedores. Porque a gente está falando de empreendedores da área imobiliária, que podem, também, ser sensibilizados para a questão. Que foi o que, de certa forma, aconteceu em Maringá. Não foi só uma lei. Eles trabalharam porque, na primeira hora que você colocar: agora, são 60 metros de APP. Todo mundo fica reativo. Mas se você trabalhar isso de uma forma mais educativa, acho que a gente alcança um resultado melhor.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Com a palavra agora, a Conselheira Ângela da Secretaria de Segurança Urbana.

Cons. André: Eu só gostaria de deixar bem reforçado a necessidade, na perspectiva da UMAPAZ, e não só minha, com certeza, de um diálogo mais explícito com a educação ambiental, neste plano mesmo. Justamente por essas questões que você levantou, e outras que possam garantir uma efetividade do próprio plano.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Ângela, com a palavra.

Cons. Ângela: Bom dia. Ângela Branco, Segurança Urbana. Sandra, obrigada pela sua explanação. Agora, eu queria saber se vocês consideraram a existência já, do Plano Municipal de Estratégia de Ações Locais pela biodiversidade da cidade de São Paulo, que foi



elaborado pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente. É um trabalho exaustivo dos técnicos todos, relacionados à Secretaria. E em princípio, a primeira pergunta seria essa.

Sandra Steinmetz: A gente não começou a elaboração propriamente dita. É o que eu falei: a gente tem que considerar todos os planos que já foram elaborados. Então os planos de manejo, o Plano da Biodiversidade, que a gente tem conhecimento. A gente, certamente, tem que aproveitar o que já foi feito. Não vamos partir do zero, ainda mais em São Paulo, que tem muita coisa já, diagnosticada, enfim... Certamente, vai entrar dentro do (incompreensível).

Cons. Ângela: Isso. Nós entendemos que vai ao encontro. Na verdade, o Plano Municipal, quando ele foi elaborado, ele parte de um relatório, já um diagnóstico da cidade de São Paulo, que foi publicado em inglês, já em 2008, que é o report, com bastante informações, bastante interessantes, diagnóstico da situação ambiental do município e da Secretaria do Verde, a toda produção dessa Secretaria. Na sequência, também é publicado, em 2010, um relatório também das ações pela biodiversidade da cidade de São Paulo, que traz o status de tudo que é feito na cidade, dimensionado, em relação a parques, fauna, flora, e lembrando que quando se fala em mata atlântica, a cidade de São Paulo é mata atlântica. Então está bastante... Esse material é bastante rico. Esse relatório, acho que é uma referência, porque ela é um marco. Está em português, disponível no site, para quem quiser acessar. Foi construído por todas as divisões da Secretaria, e o mais importante é o próprio plano mesmo, que está dentro desse relatório, mas também tem uma publicação avulsa, em português e inglês, deste plano. Aqui, André, em um dos objetivos, bom... eu vou só dar uma explicação rápida, porque eu coordenei esse trabalho, esse trabalho vai ao encontro da diretriz internacional pela biodiversidade, da Conferência das partes. Também vai ao encontro do Plano Nacional de Biodiversidade. E as diretrizes, são fechados nove diferentes objetivos. Aqui nós temos separadas as ações para a biodiversidade da cidade de São Paulo, as Secretarias que deveriam realiza-las. São 80 diretrizes de ações. E aí eu só queria a liberdade de elencar os tópicos, porque eu acho que é bastante importante.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Eu gostaria que fosse breve, por gentileza.

Cons. Ângela: Isto. Mas é importante elencar os tópicos que já foram pensados, porque responde ao André. Na verdade, esse Plano deve estar sendo implementado. A Secretaria de Segurança Urbana tem norteado as suas ações com relação a esse plano. O objetivo número 1, conhecimento da biodiversidade paulistana. Objetivo 2, preservação,



conservação, recuperação e proteção da biodiversidade. O 3, monitoramento, avaliação, prevenção, mitigação de impactos sobre a biodiversidade. O 4, indicadores, índices e dados. Objetivo 5: sistemas de informações ambientais. O 6, pagamento por serviços ambientais. O 7º: educação, sensibilização pública, informação e divulgação sobre biodiversidade, e 8, governança, políticas públicas, fortalecimento jurídico, institucional para gestão da biodiversidade, e por último, utilização sustentável dos componentes da biodiversidade. Então acho que é um material bastante rico, e que deve ser aproveitado e implementado, concomitantemente. Obrigado.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Encerramos as inscrições. Antes, por gentileza...

Oradora não identificada: Acho que nessa linha que ela falou, uma diferença assim... talvez seja que o Plano da Mata Atlântica, ele é mais, essencialmente, territorial. E está focado em construção e recuperação da mata atlântica, que no caso, engloba a biodiversidade. Então os dois se conversam.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Leandro, por gentileza. Depois a Cecília.

Leandro: Leandro, DEPAVE 8. Bom dia. Eu só queria fazer um pequeno esclarecimento. Talvez já (incompreensível) essas dúvidas. Mas com certeza, essa é a nossa intenção com essa apresentação aqui hoje. Porque o Plano, ele ainda é embrionário. A gente está na fase mais inicial, dele. Ele nem iniciou, assim. Nem a primeira oficina, nem o levantamento de bibliografia. Planos de manejo, como vai ser apresentado pela Juliana, que é do Parque Natural Fazenda do Carmo, da própria APA Capivari Monos, uma série de outros planos que já existem, e estudos aqui no município, e certamente vai levantar, viu, André. E com certeza, a participação da UMAPAZ é fundamental nesse processo. E é por isso que a Sandra está aqui hoje e apresentando... Porque a gente quer sair daqui hoje com a aprovação do CADES, da criação de uma Comissão aqui no âmbito do CADES, para que acompanhe e participe de toda elaboração do plano, desde o princípio. Vai levantar todas essas questões que eu sei que cada um de vocês deve ter várias contribuições. E é isso que a gente quer, mesmo. Porque a gente está entendendo que, muito além do que a lei do Plano Diretor Estratégico, (incompreensível) que a gente deve aprovar o Plano aqui no CADES, o mais importante é ter o CADES participando o tempo todo. E a criação dessa Comissão, para a gente, é muito estratégica também, porque a gente prevê que na Comissão, consigamos convidar outras instituições que não fazem do próprio Conselho



Desenvolvimento Sustentável. Como o próprio poder legislativo, mas eu acredito que tem cadeira aqui. E outras ONGs também, que querem contribuir para o processo voluntariamente, de construção. Então, um pouco disso que a gente está trazendo aqui hoje. Gostaríamos muito de sair daqui com a aprovação da criação dessa Comissão. E em paralelo, a gente está elaborando uma portaria intersecretarial, que vai coordenar o Plano. Que vai envolver Secretaria do Verde, como a coordenadora da elaboração do plano. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, e a Secretaria das Subprefeituras, porque também prevê que cada uma das subprefeituras participantes do CADES acompanhe, também, (incompreensível) nessa portaria. Então é um pouco disso que eu queria só trazer para cá.

Oradora não identificada: Só uma afirmação complementar. Esse plano foi aprovado também pelo CADES. Ele está em vigor e ele foi aprovado. Inclusive, tem os meios para poder viabilizá-lo. Então eu acho que é bastante interessante ser incorporado dentro desse processo.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Bom, com a palavra, a Conselheira Cecília, por gentileza.

Cons. Cecília: Primeiro, eu queria entender qual a posição da SOS Mata Atlântica. Porque a SOS Mata Atlântica que está nos trazendo isso. Se é um plano municipal de meio ambiente. É a primeira questão. E têm algumas outras também.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Faça todas de uma vez, por gentileza.

Cons. Cecília: Eu estive em Maringá. E eu vi que é uma cidade bastante arborizada, no entanto, ao redor é tão árido. É tanta soja, é tanta... que a cidade, ela tem um clima. O vento bate, que quase derruba tudo. Ou seja, coloco em questão o Plano que a cidade, aparentemente, é linda. Mas se a gente não conseguir o ao redor, é muito pouco o que eu vi conseguido lá. E terceiro, que eu queria colocar. Muito me surpreende, porque eu represento uma comunidade que há 13 anos luta por um remanescente de mata atlântica dentro de São Paulo. A gente procurou contato com a SOS Mata Atlântica, porque é muito difícil, nossa luta. E a gente tem contato com várias outras lutas, de vários outros parques. Que por exemplo, o Parque Augusta. E vários outros. E também estranho... Quando eu chego aqui e encontro uma ONG, que é a SOS Mata Atlântica, ela é uma ONG. Assim como todas as outras que eu conheço. Então eu pergunto: por que a SOS Mata Atlântica se ausenta de todas as lutas dos remanescentes de mata atlântica, dentro do nosso município. O senhor me desculpa, mas esse momento, eu preciso desabafar essa minha vivência. Ou



seja, como é que eu vou depositar... não sei qual é o papel, minha primeira pergunta é: por que a SOS Mata Atlântica está à frente de um Plano Municipal de Mata Atlântica, e eu não vejo a SOS Mata Atlântica em todos os momentos de luta pelos remanescentes de mata atlântica dos quais eu participo. Obrigado.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: De nada. Sandra.

Sandra Steinmetz: Então, a primeira questão é que assim: a SOS não está à frente desse Plano. Quem está à frente é a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. A única coisa é que a gente vai cooperar do ponto de vista técnico nesse plano. A gente não tem nenhum contrato, nenhum repasse de recurso do município. A gente está fazendo isso porque entra dentro de um programa da SOS. Um dos programas, que é de fomento aos planos da mata atlântica no Brasil inteiro. Então a gente vem fomentando isso. Vem... junto ao Ministério, junto aos estados, junto aos municípios, já fazem alguns anos. A implementação da lei da mata atlântica. Esse é um dos focos da SOS Mata Atlântica de atuação. Então dentro desse foco de implementar os planos da Mata Atlântica, a Lei da Mata Atlântica, estão os planos da mata atlântica, que são municipais. Agora, a gente não vai fazer o plano para o município. A gente só vai dar um apoio, na medida que ele achar necessário, como todos aqui estão convidados a fazer isso. Então ele é um plano participativo.

Cons. Cecília: Só uma réplica.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Cecília, por gentileza. Eu fui claro, como eu falei para você, fizesse todas as suas perguntas, porque nós não podemos polemizar. A SOS Mata Atlântica solicitou ao CADES, ao Conselho, que viesse aqui expor. Solicitar a abertura de uma Câmara Técnica, e que o nosso Secretário em exercício Ricardo Brandão já disse que é favorável, e nós vamos submeter a vocês todos. Então a gente polemizar...

Cons. Cecília: Só uma questão que eu acho muito importante é: a gente vive em um país onde muitas leis são feitas. Muitos planos são feitos. Mas a implantação real, da realidade que a gente vive, a gente sabe que as leis, elas não chegam a serem executadas da maneira como a gente gostaria que elas fossem. Ou seja, ficar nesse ambiente de criar mais planos, sendo que já tem um plano, e cria mais outro plano, e faz mais lei, e faz mais lei, e faz mais lei, eu acho que não é por aí.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Certo. Obrigado. Com a palavra, Sandra, por gentileza.



Sandra Steinmetz: Na verdade assim... Só explicando. A Lei da Mata Atlântica foi um superganho para o Bioma Mata Atlântica. Acho que aqui, ninguém vai negar. E a gente, inclusive, deveria fazer isso por outros biomas. O Plano da Mata Atlântica é uma ferramenta para implementar a lei. E é isso que a gente está brigando. Que os municípios façam seus planos, para justamente, implementar a lei. Então, estrategicamente, como que a gente pode implementar esse plano, depois de elaborado? Eu entendo a sua aflição porque a gente vê que muitos planos são elaborados e não são implementados. Estrategicamente, é por isso que tem que ter o envolvimento dos Conselhos e da participação pública, que é quem vai ficar lá, cutucando: ah, vou implantar. Vocês elaboraram, mas cadê a implementação do plano? E por outro lado, aqui em São Paulo, a gente conseguiu um ganho, que é colocar o plano da mata atlântica dentro do Plano Diretor, que dá mais força.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado. Com a palavra, a última inscrita, a Conselheira Olga.

Cons. Olga: Bom dia. Então todos vocês sabem que eu sou da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. Eu sou a Olga. Na verdade, eu quero tentar fazer uma pequena articulação, aqui. André, eu gostei muito da sua colocação, da sua intervenção, pelo seguinte: eu sou Conselheira também, das APAs. Da APA Capivari Monos e da Bororé. E nós temos, dentro da Câmara Técnica de uso do solo, nesse momento, foi a semana passada isso, uma preocupação, desenvolver uma coisa com a ALL que teve uma intervenção, um impacto negativo lá na região dos mananciais e da APA, de fazer uma ação de educação ambiental. E o que eu quero falar é que eu gostaria muito... eu propus no dia da reunião, que a gente tivesse uma articulação com vocês, daqui. Porque eu gostei muito da palestra, aquele dia, do professor e eu já falei para o pessoal da Câmara Técnica que seria excelente fazer uma articulação com vocês, para discutir conceito de educação ambiental e modus operandi. Há anos eu escuto falar em educação ambiental e não sei. Eu acho que não está muito concreto, ainda. É isso que eu tinha a dizer.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado, Olga.

Cons. Olga: E também, Sandra, eu fico à disposição. Tem um trabalho aí, sobre toda a área dos mananciais, que eu ofereço a vocês.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado. E passou despercebido, a última inscrita é a Conselheira Fátima.



Cons. Fátima: Fátima Cristina, da União Geral dos Trabalhadores. Bom, primeiro, parabenizar, porque é um ganho. É uma luta, já, há longa data, que a gente vem tentando conquistar. De várias reuniões, vários processos de discussão. Mas têm dois pontos que eu gostaria de reforçar: reforçar o que o André falou, o que o Leandro falou, que a Ângela colocou, e o que a Olga também. Por quê? Eu participo do Comitê Gestor do PNEA, o Programa da Política Nacional de Educação Ambiental. E também no Fórum Brasileiro de Mudanças Climáticas. E todos os fóruns que eu venho participando, e das conferências, bate sempre na mesma tecla. Educação Ambiental, Educação Ambiental. E participação. Participação da sociedade em todos os processos. Ouvir a sociedade. Ouvir os Conselhos. Ouvir o que tem nas subprefeituras, os Conselhos de Meio Ambiente, o Comitê Gestor, tudo. Quer dizer, ouvir a sociedade. Nós estamos dando uma política de participação social. Então tem que ouvir. E o processo tem que seguir junto à sociedade. Sem educação, não vamos mudar nada. Nem plano, nem política, nada. Nós já temos uma história aqui a longa data. Então eu só estou reforçando porque a gente precisa investir em tudo o que sair daqui, desde o início do processo até o final, essa participação. Garantir que isso seja... Desde que haja participação. Porque as pessoas precisam ser ouvidas, o que está acontecendo dentro daquele lugar, dentro daquele local. Qual a sua demanda, qual sua expectativa, e isso é uma forma de você também, fazer as mudanças, as transformações. Porque você ouve, você começa também, a ampliar o seu leque, ampliar sua visão, e o seu espectro de atuação. Então eu sou a favor, desde que sejam incorporadas essas duas questões. Obrigada.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Antes de passar para o Secretário em exercício Ricardo Brandão, só dizer o seguinte: como ele já disse no princípio, e vai ser criada, nós vamos por em votação para criação da Comissão Especial, só que como não tem quórum suficiente, e para a gente deixar legalizado, nós vamos deixar aqui gravado, que vai para a próxima reunião, e vamos mandar um e-mail para todos os Conselheiros presentes e os ausentes, que queiram participar dessa Comissão Especial, e aí a gente já vem com os componentes prontos para votação, só na próxima reunião. Com a palavra, o Secretário em exercício Ricardo Brandão.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: Acho que o que foi colocado aqui, eu queria fazer duas observações bem rápidas, a educação ambiental. Quem já presenciou o Secretário Wanderley, ou aqui ou em algum outro momento, sabe que a educação ambiental é a nossa base lá na Secretaria. Existem, nesses cinco meses que nós estamos



lá, cinco meses e meio, já, grandes avanços internos. Aqui, nossa assessoria presente. A Cibele e a Ana Carolina, que são pessoas que também estão participando desse processo. E o Secretário em exercício Ricardo Brandão, ele define a participação ambiental dele, como ambientalista, de uma forma muito interessante: ele coloca que em um primeiro momento, houve aqueles movimentos na década de 70. Ele fez parte do coletivo Hiroshima Nunca Mais. Ele é de Angra dos Reis. Em relação, especificamente, à energia nuclear. Depois, ele coloca que houve um movimento da Constituição, onde várias leis, várias movimentações sociais foram ouvidas, ou se fizeram ouvir para incluir à legislação, depois da constituição, ele coloca que houve um movimento de planos, projetos e programas, e na visão dele, da qual eu compartilho, já, de uns anos para cá nós estarmos já, na ação. Como até foi falado aqui. Só para dar um exemplo, a crise da SABESP que nós estamos enfrentando aqui no estado, não é por falta de plano, programa e projeto. Eu sou engenheiro civil, fui consultor da SABESP, fui consultor da Dersa, do DER, da CDHU. Existem inúmeros planos, programas e projetos. Inúmeros. E bons. Só que não foram aplicados. Só isso. Por quê? Aí tem uma discussão que não vamos polemizar agora. Mas o que eu quero dizer também com isso, é que todos os planos que existem e que poderão ser aproveitados, vão ser pesquisados. Vão ser, sem dúvida nenhuma, filtrados pelo nosso pessoal. Nenhum será esquecido. Acho que a Conselheira Olga colocou também na questão de mananciais... Que eu fui consultor da SEHAB também, trabalhei nessa área. Então nós não vamos inventar a roda. Nós não vamos querer partir do zero. E pelo contrário, como eu falei: nós vamos querer regulamentar tudo, inclusive até meados do ano que vem. Até porque eu, pessoalmente, tive uma experiência na administração da ex-prefeita Martha Suplicy, quando foi feito outro Plano Diretor, que não conseguimos regulamentar na gestão. Essa experiência foi muito ruim. Então nós vamos fazer todos os esforços para que isso aconteça realmente nesse prazo que nós colocamos. Obrigado.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Sandra, quer finalizar?

Sandra Steinmetz: Só finalizando. Acho que essa preocupação é uma preocupação comum a todos. Eu sempre falo que o plano é um plano municipal. É daquela gestão. Porque recuperar e conservar a mata atlântica não é para quatro anos. É para muito mais do que isso. Então se a gente não fizer de uma forma participativa, que a sociedade se aproprie, esse plano, como todos os outros, vai para a gaveta na próxima gestão. E não é essa a ideia. É um plano que se colocou a prestação dos Conselhos, a importância (incompreensível) dos Conselhos, é justamente porque é um fórum... Aqui em São Paulo vai ser muito mais que isso, mas em algum município, a gente tem trabalhado muito com os Conselhos, para fortalecer e para que eles façam a implementação do Plano. Independente de quem, politicamente, vai estar na gestão do município. Então é um Plano municipal. Não é um plano da prefeitura. Isso é importante. E é estratégico a gente ter



justamente essas estratégias, para implementação. E a gente têm várias formas de garantir isso.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Perfeito. Muito obrigado, Sandra, pela explanação.

Sandra Steinmetz: Muito obrigada.

Orador não identificado: Só dar um aparte aqui.

Sandra Steinmetz: Obrigada pela...

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: No microfone, por favor.

Sandra Steinmetz: Pela abertura, e espero que a gente construa juntos.

Orador não identificado: Obrigado pela apresentação, Sandra. Não, não. Eu acho que é legal e oportuno a gente falar da questão (incompreensível). É o seguinte: há 19 anos foi a luta pela aprovação da lei da mata atlântica. E a lei da mata atlântica, a gente tem alguma coisa... a proteger a mata atlântica, é essa lei que a gente vem lutando. A questão do plano, ele é fundamental e está dentro da nossa missão da mata atlântica. É óbvio que a SOS fez uma luta, um dos 17 estados da mata atlântica, que às vezes, vão ser parte da... ao lado de alguma luta que você não pode estar presente. (incompreensível) de ter uma equipe tão grande quanto se imagina. Mas a gente está junto. A gente acredita. Eu acho que esse plano vai colaborar com todas essas lutas locais. Seja Parque da Augusta, e outros parques da cidade de São Paulo. E a gente está aberto, à disposição, para a gente estar conversando. (incompreensível) está ali... A gente... Eu sou coordenador de mobilização, eu posso atender (incompreensível)... Estamos juntos. E a SOS está muito aberta para qualquer demanda. Não chega a (incompreensível) a gente dar uma resposta. Eu queria (incompreensível) isso para a nossa Conselheira, e dizer que nós estamos à disposição para qualquer diálogo.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Muito obrigado. Obrigado à equipe do SOS Mata Atlântica. Uma salva de palmas. Próximo item de pauta, exposição sobre plano de manejo do Parque Natural Municipal Fazenda do Carmo, pela Juliana Teixeira, gestora do Parque Municipal. Com a palavra, Juliana.

Juliana Teixeira: Bom, como o Damasceno me apresentou, meu nome é Juliana Teixeira, sou gestora do Parque Natural Municipal Fazenda do Carmo. E junto com o DEPAVE 8, junto com o IP, ao longo de dois anos, a gente elaborou o plano de manejo desse parque. Eu trouxe poucas cópias, e vou deixar uma em cada mesa, enquanto eu faço minha



explanação, para vocês darem uma olhada nesse produto físico. Um agradecimento especial ao Gustavo que está aqui presente. O Gustavo é da Fundação Florestal, gestor da APA estadual do Carmo, que também está dentro dessa região, e muitas vezes a gente (incompreensível). Bom, como eu coloquei, esse plano, ele foi construído entre a Secretaria do Verde e o Instituto de Pesquisas Ecológicas. A coordenação da Secretaria do Verde foi feita por mim e pelo técnico Jânio Rodrigues. E a coordenação de IP foi de Ângela Benin e Giovana (incompreensível). Eu sempre, quando vou falar do Parque Fazenda do Carmo, Parque Natural, zona Leste, eu começo com essa imagem. É uma imagem da nossa região. A nossa cidade está embutida nisso, e a gente vê que é uma mancha cinza. E a gente têm alguns pontos. Para quem não conhece aqui é a Guarapiranga, a Billings, aqui é a zona Leste, a zona Norte. E um destaque para a zona Leste. No meio dessa imensidão cinza, a gente têm alguns fragmentos, como a Sandra colocou na apresentação anterior. A gente têm alguns remanescentes. E um desses é o Parque Natural. Em foco bem mais aproximado, a gente está falando exatamente dessa região. Essa região que contempla, para quem não conhece, aqui em cima é o Parque do Carmo, o Parque Urbano do Carmo. Essa região inteira é o Parque Natural. E todo esse remanescente de verde, ele está incluso na APA Estadual do Carmo.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Por gentileza. Por gentileza. Por gentileza, senhora Juliana, continue, por gentileza.

Juliana Teixeira: Dando continuidade, então o Parque Natural Municipal Fazenda do Carmo, ele é considerado a maior área verde da zona Leste de São Paulo. E ela protege 449 hectares de mata atlântica. Em destaque, essa é a área que representa o Parque Natural, seus 449 hectares. Esse parque foi criado em 2003, e ampliado em 2008. Esse parque natural tem como seus principais objetivos a preservação e recuperação das características dos ecossistemas originais, com objetivos de realização de pesquisas científicas, e desenvolvimento de atividades de educação ambiental, de recreação e contato com a natureza, de turismo ecológico. Se a gente parar para refletir no que eu acabei de colocar, no que a gente entende de um parque, vou falar do Parque Ibirapuera, ou Parque do Carmo, a gente imagina outras atividades além dessas. Então aqui no Parque do Ibirapuera, a gente tem pessoas que caminham com os seus animais, pessoas que andam de bicicleta, no Parque do Carmo há áreas para fazer churrasco, de terem diversas atividades. Esse parque, ele é bem diferente. Porque esse parque, ele é considerado uma unidade de conservação. Para quem não sabe o que é uma unidade de conservação,



unidade de conservação é aquela tradução do inglês que significa uma área especialmente protegida. E essas áreas, elas foram pensadas com muita luta. A Constituição trouxe muito isso. E em 2008, foi criado o sistema nacional de unidades de conservação da natureza. Que esse sistema, essa lei federal, ela explica o que são as unidades de conservação, como elas são criadas, porque elas devem ser criadas. Eu vou falar um pouquinho para vocês, o que essa lei diz sobre a unidade de conservação. Então é uma área especialmente protegida, que é um espaço territorial. Seus recursos ambientais foram lentamente (incompreensível) pelo poder público, com objetivos claros de conservação, limites definidos, sob regime especial de administração. E que todo esse contexto, ele vai aplicar uma garantia adequada de proteção desses (incompreensível). Para quem não se familiarizou, recurso ambiental é o que a gente chama vulgarmente de biodiversidade. Água, atmosfera, fauna, flora. Se eu tenho ideia, 23% da área do nosso município é protegida por unidades de conservação. E ela está localizada no extremo sul da cidade de São Paulo, uma parte na zona Leste, e um outro fragmento na zona Oeste. É que é um mapa... ele está um pouco claro, mas você teria uma ideia de que unidades são essas, que regiões são essas. A gente tem na zona Oeste, uma reserva particular, que é a RPPN Utinga. A gente tem em criação a RPPN Messiânica, os Parques Naturais Municipais da zona Sul, que foram frutos do rodoanel trecho Sul, a APA Bororé Colônia, a APA Capivari Monos, o Parque Cratera de Colônia, o Parque Natural Cabeça do Aricanduva, que está em processo de planejamento. E o Parque Natural Municipal Fazenda do Carmo. Mais uma vez reparem que ele é um fragmento bem isolado nesse meio da cidade. E pensando que a unidade de conservação, ela tem uma maneira bem específica de administração, que é diferente do que a gente está acostumado, toda unidade de conservação, por sua vez, ela precisa de um plano de manejo. Dentro do SNUC, que é essa lei que regulamenta as unidades de conservação, no seu artigo 2º, ela coloca o que é o seu plano de manejo. Então é um documento técnico, mediante o qual fundamentos dos objetivos gerais de uma unidade de conservação, que se estabelece o seu zoneamento, suas normas, vão falar sobre o uso da área, o manejo dos recursos, inclusive implementação de estruturas físicas necessárias à gestão desses fatos. A partir disso, o município, depois da implementação desse parque, através do DEPAVE 8 que é o órgão gestor, pensou na construção desse plano de manejo. Ele é um documento técnico, mas que ele contém muitas partes e várias instruções que vão auxiliar o município e outros estados a pensar sobre essa área. A primeira etapa dessa elaboração do plano de manejo é o plano de trabalho. Onde vai se pensar como ele vai ser feito, qual vai ser a metodologia utilizada, quem que vai participar.



E no caso do Parque Natural Fazenda do Carmo, ele foi construído junto com a SVMA, e o Conselho da APA Estadual do Carmo. E mais ou menos, em novembro de 2012. Nesse meu plano de trabalho, se define as metodologias específicas, o cronograma detalhado da elaboração do plano de manejo. A segunda parte é constituída pelo diagnóstico. O diagnóstico é como se fosse um raio X dessa unidade de conservação. Ele foi elaborado por mais de 20 profissionais, e diversas oficinas, entre dezembro de 2012 e março de 2013. E nele foram coletadas informações primárias e secundárias sobre essa região, sobre o Parque Natural e toda sua região do entorno. O outro passo, a seguir, se refere ao planejamento. O planejamento, a gente pensou como esse plano de trabalho vai funcionar. Tem um raio X da (incompreensível), então como a gente vai planejar a pensar sobre essa área? Nessa faixa de planejamento, ele foi contato tanto a SVMA, o IP, mais oficinas participativas, e novamente o Conselho da APA do Carmo. Nesse planejamento, se definem os objetivos específicos, as normas, as ações prioritárias, e o zoneamento para o Parque Natural. É importante ressaltar que todo o processo de recuperação da política de manejo, ele contou com a participação social. Isso está definido em lei. O Plano de Manejo não acontece sem a participação social. Foram um total de 158 participantes, ao longo de dois anos, pensando em conjunto como a gente vai gerir e administrar todo esse espaço. Então a gente pode ir seguindo aqui. É uma das primeiras fotografias da primeira reunião. É onde foi pensado o Plano de Trabalho. A segunda reunião, a oficina onde foi apresentado o diagnóstico. As pessoas contribuíram com o que elas conhecem sobre a área. O terceiro momento, que são as oficinas de planejamento participativo, e a última oficina que foi a definição do zoneamento. Vou tentar ser o mais breve possível. O que significou cada uma dessas etapas? Então como eu comentei, o diagnóstico é um raio X da área. Então você precisa conhecer essa área, para pensar em sua conservação e suas ações estratégicas. A primeira parte, a gente conheceu os atributos relacionados à biodiversidade. Então a fauna, a flora, os recursos hídricos, a qualidade de... (incompreensível) de clima, qualidade de solo. Então como a vegetação, como a gente colocou, é uma floresta atlântica. Atualmente, identificados em 19 espécies de árvores nativas, dentre elas, 5 estão ameaçadas. Uma delas é o cambuci, que é a árvore símbolo de São Paulo. Entre os animais, foram encontradas mais de cem espécies nativas, mas a gente sabe que, provavelmente, não vai ter estudos para que a gente identifique esses outros animais. Entre os mamíferos, a espécie que mais chama a atenção é a preguiça dos três dedos. Entre as aves a gente têm... é uma grande variedade, entre elas duas estão ameaçadas, que é o Japuaçu e o papagaio verdadeiro. Entre os répteis e os anfíbios, a gente também tem espécies bem



importantes da mata atlântica. E em toda a parte do diagnóstico, além de se levantar os atributos, foram levantados quais seriam as ameaças, e agressões, e as pressões sobre cada um desses pontos. Então, para a fauna e para a flora, foi colocado que esse isolamento da atividade de conservação, ou seja, essa inserção única dela no ambiente extremamente urbano, causa danos a esses animais. Animais, e à flora. E para isso, é preciso pensar em ações para que a gente fortaleça esses animais, e ajude a sua conservação. Sobre os recursos hídricos, para quem não imagina, a gente está passando por uma crise d'água, e a gente tem, lá na zona Leste, uma unidade de conservação que tem uma quantidade enorme de nascentes e de corpos d'água, que precisam ser conservados. E quanto mais a gente tem uma ocupação, como é o caso da região, uma ocupação acelerada, a gente ameaça tudo isso, que ameaça a manutenção do clima, a manutenção da qualidade ambiental de todos os habitantes. Então foram identificadas muitas nascentes e córregos. E o principal problema, o desafio que a gente gosta de colocar sobre esse ponto, é a poluição por esgoto. Então diversos córregos e nascentes do Parque Natural são poluídos por esgoto. O outro ponto, que é sobre a fragilidade ambiental, ou seja, como é que é esse solo dessa unidade de conservação, e ela foi apresentada que não é um solo que contém costas íngremes, e solos com alto grau de erodibilidade. Então é um solo que tem uma grande fragilidade. E a mata garante que ele tem essa fragilidade. Sobre a regulação do microclima, esse mapa é bem interessante, porque aqui é toda região de São Paulo, e a área onde exatamente está o Parque Natural. O verde significa temperaturas amenas, temperaturas frescas. Então, não muito longe, a gente tem tudo em vermelho e amarelo, que são altas temperaturas. E esse espaço trazendo toda essa diferença de microclima. De você ir lá, indo até o Parque Natural, e na mesma tarde vai para o centro de São Paulo, é uma diferença de 3 a 5 graus de mudança de temperatura. Tudo isso que a gente expôs e estudou durante esse período, elas representam um ponto bem importante que a Sandra também colocou na apresentação anterior, são serviços ambientais. Os serviços ambientais é um termo novo. Ele foi criado para a gente mensurar aquilo que muitas vezes a gente ouve: ah, é importante conservar, é importante preservar. Por que é que é importante preservar e conservar? Devido aos serviços ambientais. Esses serviços, a gente não vê. Não sabe que eles acontecem. Por mais que a gente tenha diversas tecnologias, elas não são passíveis de substituição. Então esses serviços é a (incompreensível) de poluentes, é crédito de carbono, manutenção de biodiversidade, possibilidade de contato com a natureza, (incompreensível) na educação, controle de cheias, inundações e enxurradas, proteção de áreas de risco de desmoronamento, e entre



outros serviços. Além de todos os atributos ambientais, o Plano de Manejo, ele traz um diagnóstico social e econômico da região. Então esse mapa, ele mostra de todos os distritos que têm dentro do entorno da unidade de conservação. Se pensava nesses distritos em outras subprefeituras, e até mesmo outros municípios que são bem próximos. Isso tudo foi levantado. 12% da população da cidade, ela está inserida nessa região. E totaliza uma área espacial de mais ou menos 10 habitantes por km². Então tem muita gente naquela região. A maioria da população dessa região, ela está empregada nos comércios e serviços, e 10% das favelas do município, elas estão localizadas naquela região. Então isso é uma coisa bem importante a gente relevar, ter em consideração, porque nos mostra que é uma área de alto adensamento populacional, de baixa renda, onde faltam muitas coisas, desde saneamento básico, até fomento de (incompreensível). Toda essa ocupação, ela ocorreu sem planejamento, e ela, hoje, ela causa impactos diretos a essa unidade de conservação. Então a maioria das áreas em torno do Parque Natural, elas são áreas impermeáveis, já foram concretadas, apresentam esgoto, e diversos outros desafios. O (incompreensível) de diagnóstico também montou um mapa de uso do solo dessa região. Então o que tem no solo? Têm áreas urbanizadas, têm mata, têm áreas de indústria, (incompreensível) nessa região, para a gente ter uma ideia também, mais espacial, de como funciona. Como é esse (incompreensível). E por fim, o diagnóstico foi levantado tudo que é a gestão do Parque Natural Municipal, ela tem suas ações. Então, qual o potencial de (incompreensível) ações? Ele recebe visitantes, não recebe. Tem projeto de educação ambiental, pesquisa, manejo de recursos naturais, ações de proteção e fiscalização, como funciona a administração, como é a infraestrutura desse local, quem são os funcionários. Esse local possui verba, não possui verba? Existem parceiros, não existem parceiros? Com todas essas informações a gente vem para a parte mais estratégica desse plano de manejo, que é o planejamento. Onde todas essas informações foram levantadas. Não se assustem. Isso é só uma lógica. As informações foram levantadas. Foram pensadas nesse planejamento. Isso a gente quis elucidar como é que foi feito o raciocínio para pensar no planejamento. Em rosa são todas as ameaças diretas e indiretas que toda essa (incompreensível) nos trouxe. Então, o que gera um risco à conservação, à preservação desse espaço? E tudo isso foi colocado em (incompreensível). Quem são os atributos da conservação desse espaço? Aí colocado em verde. Que serviços ambientais eles oferecem? Colocado em amarelo. E como tudo isso reflete na qualidade de vida e o bem-estar mútuo? Então todas essas setas são todas alegações que a gente fez para pensar como uma ação de mitigação de uma ameaça, ela pode influenciar



diretamente no bem-estar mútuo. (incompreensível). Dentro do planejamento, então se pensou em um novo objetivo para esse local. Junto com todos os participantes das oficinas, teve como objetivo específico para o Parque Natural, um parque que tenha recomendações contidas no Plano de Manejo, que elas sejam implementadas, com infraestrutura de proteção e apoio à gestão, cumprindo seus objetivos de proteção da biodiversidade e promoção da visitação pública, sendo referência na realização de pesquisa e educação ambiental, propiciando o reconhecimento e envolvimento do parque com a população do entorno, que passará a ser corresponsável pela sua defesa e conservação. O segundo momento foi pensado nas normas. Então que horas o parque vai abrir? Que horas ele vai fechar? Quais são as atividades proibidas? Quais as atividades permitidas? Como funciona o fluxo de funcionários? Então, tudo isso foi pensado nessas normas. Um outro ponto importante é o zoneamento. Então, o primeiro é o zoneamento interno. O zoneamento interno, ele vai dizer o quê? Quais áreas são consideradas primitivas. Ou seja, áreas onde a mata tem uma ótima qualidade, e que não deve ter visitação pública, ou toda visitação pública deve ser monitorada. Quais áreas serão destinadas à implementação dentro a estrutura da gestão? Onde vai ter sede, (incompreensível) centro de visitantes, quais áreas são destinadas à recuperação, quais áreas precisam ser recuperadas e restauradas? A outra parte do zoneamento dessa unidade se refere à zona de amortecimento. Para quem não conhece esse termo que a gente falou, a zona de amortecimento também está inclusa dentro do Sistema Nacional de Conservação. Se refere ao entorno da unidade de conservação, onde todas as atividades humanas estão sujeitas a normas e restrições específicas, com a proposta de minimizar os impactos negativos sobre a unidade. A zona de amortecimento, em palavras bem claras, nada mais é do que um tampão para a unidade. Uma zona que vai garantir a proteção dessa unidade, se curar a expansão da cidade, e que os impactos, quando chegarem à unidade, sejam os mínimos possíveis. Então essa é a definição. Como foi colocado desde o início, a gente está falando de um parque inserido em um meio extremamente urbano. Então essa zona de amortecimento não é meio urbano. Então a gente mapeou todos os remanescentes mais próximos que ainda têm, que ainda... mesmo que o processo de recuperação, para que eles pudessem compor essa zona de amortecimento. A outra parte, que particularmente (incompreensível) considero uma das mais importantes, e que casa muito com o momento oportuno que a gente está, de discutir o plano municipal de mata atlântica, é a definição do seu corredor ecológico. Essa unidade de conservação, mais uma vez eu vou repetir aos senhores, eu lamento. Se a gente não pensar em uma conectividade para essa área, essa área vai estar fadada ao



fracasso. Porque a gente não vai ter um fluxo gênico de animais, de plantas que vão garantir a sobrevivência dessa área. Então a gente está falando de pensar na ligação de todos esses espaços, e na garantia de manutenção desses espaços. Então foi proposta uma coisa inovadora. A gente só tem isso em Manaus. E vamos ter aqui em São Paulo, que é o corredor ecológico urbano, onde a gente não consegue ter uma linha contínua de recuperação. A gente consegue mapear esses remanescentes, pensar na sua recuperação e na sua proteção. Para quem não sabe, essa região vem aqui. Não sei se todo mundo consegue ver. Aqui se localiza a nascente do rio Aricanduva. (incompreensível) se chama Carmo, Nascentes do Aricanduva. Então ela vai ligar essa região do Parque até o final de São Paulo, que já é o município de Ferraz e Mauá. Esse é um modelo que a gente fez. Uma modelagem que a gente estipula e simula como é que é essa área hoje, (incompreensível), e se a gente pensar na conservação desses espaços, como é que ela vai ficar depois. Então, a gente nota que, no último momento, que seria o momento ideal, a gente tem uma mudança bem grande dessa área. (incompreensível) a maior parte dos remanescentes vão ser destinados a (incompreensível). Por fim, se pensou nos programas de gestão. São programas específicos que vão ajudar a administração, e pensar sobre esse espaço. Todos os programas, eles foram criados em formas de favela, e eles apresentam um título, uma contextualização, objetivos, os resultados esperados, diretrizes legais, a descrição de cada atividade, e principalmente, o cronograma físico-financeiro que vai dar uma ideia para a gestão, e para a Secretaria e para todos os atores, de quanto custa gerir esse espaço, o que precisa para serem geridas todas as atividades. Dentro dos primeiros programas, se refere ao programa de operacionalização. Nesse programa, a gente estabelece as condições adequadas para funcionamento dessa unidade. Então o que precisa para infraestrutura, equipamentos, quais funcionários são necessários, precisam de voluntário, é preciso staff, estagiários, quais são as rotinas administrativas, as parcerias institucionais, e as atividades operacionais. Segundo o programa, (incompreensível) o programa de (incompreensível). Ele está diretamente ligado aos programas de educação ambiental e turismo. Então como é que essa unidade vai receber seus visitantes, quais são os programas relacionados à educação ambiental? Então esse programa foi discutido tudo isso. O próximo programa se refere à proteção e fiscalização que une todas as áreas verdes que a gente tem no município. Elas precisam ser pensadas para formar a estratégia de proteção e fiscalização. Principalmente as unidades de conservação. No plano de manejo tem essa diretriz. De como vai a segurança, não só da área verde, mas dos seus visitantes, do patrimônio de equipamento, dos patrimônios (incompreensível)... O outro problema se



refere à pesquisa e monitoramento. Lembrando que todos esses programas, eles são baseados também em uma legislação, que é o roteiro metodológico do Ibama, que traz, faz esses programas. Eles têm referência direto com os objetivos dessa unidade de conservação. Só que é isso que eu falei bem no começo da apresentação. Que é a proteção e a conservação desse (incompreensível). Então no programa (incompreensível) de pesquisa e monitoramento, a gente levantou o que seria necessário para aumentar número de pesquisadores, para ter programas que monitorem essa fauna, essa flora, para identificar quais são os impactos. Se isso está modificando, ou se isso está melhorando há algum tempo. Outro programa se espera o manejo de recursos naturais. Então como é que vai ser o manejo de fauna, manejo de flora. Ou seja, como é que a gente vai pensar... A gente tem uma área degradada, como a gente vai pensar em recuperar essa área? Se a gente tem um animal que foi abandonado, ou está apresentando uma doença dentro da unidade, como é que a gente vai manejar esse animal? Como é que isso tudo vai ser pensado? E o último programa, que ele é o mais importante, é o que se refere à integração com o entorno. Que a integração dessa unidade de conservação com toda a região. Dentro desse programa de todos os outros, a gente traz à tona, a necessidade da criação de um Conselho específico para essa unidade de conservação. E que isso é fundamental para que se tenha uma (incompreensível) dessa área. Os planos de manejo, eles têm uma duração de 5 anos. E o DEPAVE 8, com a Secretaria e todos os atores, vão revisar esse plano e suas metas, a cada 5 anos para que a gente consiga garantir uma maior efetividade. Lembrando que a Secretaria ela tem o seu papel, mas ela não trabalha se a gente não tiver, de fato, a participação social, e intersecretarial, onde todo mundo vai olhar para essa área. A gente não consegue trabalhar sem a participação de todos. Queria agradecer mais uma vez a presença de todos, e principalmente de todos aqui de 158 presentes, que contribuíram muito para a elaboração desse documento. Obrigado.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Juliana, muito obrigado. Obrigado ao Gustavo, ao DEPAVE 8. Algum Conselheiro ou Conselheira gostaria de fazer alguma consideração? Alguma pergunta? Por gentileza.

Oradora não identificada: Juliana, eu queria uma informação.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Identifique-se, por favor.

Cons. Ângela: Ângela Branco, Segurança Urbana. Só explicar uma coisa: eu estou aqui na Segurança Urbana, eu era servidora do Verde até recentemente. Até 2012. E por que a



Segurança Urbana? Aquele efetivo todo que vocês veem lá fora, aquele uniforme camuflado, eles estão tendo um curso, por exemplo, agora, junto com a equipe da divisão de fauna, sobre manejo de animais silvestres. Ou seja, a Segurança Urbana é a Guarda Ambiental. É porque protege o município. Hoje é um efetivo de 260 pessoas defendendo o meio ambiente da cidade de São Paulo. Então é importante frisar que tem um corpo de guardas cuidando da questão ambiental. A pergunta é a seguinte em relação aos programas. Esses programas estão delineados? Eles foram detalhados, esses programas com relação às metas, custos, o que fazer? Essa é a primeira pergunta.

Juliana Teixeira: Sim. Todos foram detalhados e que eles são muito extensos. Por isso que eu não trouxe aqui. Todos eles foram detalhados. Ele já foi aprovado e publicado em Diário Oficial. (incompreensível) nas próximas semanas ele já está disponível no site da Secretaria, para download. Tudo foi descrito. E são proposições. Podem ter outras atividades. (incompreensível).

Cons. Ângela: Está bom. Obrigada.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Mais algum Conselheiro ou Conselheira? Com a palavra, o Secretário em exercício Ricardo Brandão.

Secretário em exercício Ricardo Brandão: Parabéns, Juliana, pela exposição. Nós estamos avançando, dentro do que nós nos propusemos, quando assumimos, e sem dúvida, esse item é de fundamental importância até para aplicações, como eu falo aqui. Nós queremos ser realmente aplicadores. Não só formuladores. Porque isso é muito importante, mas também aplicar, no curto, médio e longo prazo, algumas coisas. E acho que aqui esclarece bastante o cronograma em que isso vai se dar. Eu quero só fazer um convite. Agora nesse próximo fim de semana, dias 20 e 21, nós estaremos comemorando o 38º aniversário do Parque do Carmo. Uma série de festividades lá. Obviamente, é no parque contíguo, ali. Uma série de festividades, bandas, jogos, brincadeiras, Secretaria de Saúde. O próprio DEPAVE 8 estará lá também presente. Então fica aqui o convite, extensivo a familiares, e amigos e amigas que puderem comparecer. Acho que vai ser um fim de semana bastante interessante lá. Obrigado.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Eu solicito uma salva de palmas à apresentação da Juliana. Obrigado, Juliana. E só para informar os senhores Conselheiros e Conselheiras, que o item de unidade de conservação da natureza da cidade de São Paulo pelo senhor Leandro de Oliveira Caetano, diretor da divisão técnica conservação, proteção



à biodiversidade e herbário, que nos prestigia ali, será feita na próxima reunião, devido ao horário. Solicitação dele mesmo, porque é um assunto que vocês vão querer debater bastante. Eu gostaria de dizer que também fica aberto aqui, para sugestão de algum Conselheiro, para item para a próxima reunião. Alguém tem? Pois não, Conselheira. Com a palavra.

Cons. Célia: Olá. Sou Célia Marcondes. E sou da Ecóleo, Associação Nacional para Sensibilização, Coleta e Reciclagem de Óleo Comestível. Eu gostaria de, qualquer dia destes, se não na próxima, se não houver tempo, mas em um momento, poder mostrar o que é a Rede Ecolio já, a nível nacional. O que ela é em São Paulo, e o que ela poderia ser com a parceria com a Secretaria do Verde, que com essa, eu ainda não tive o prazer de ter.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Será um prazer. Conselheira, passe, por gentileza, por e-mail, à Diretora do CADES, a Sra. Ocleres, que também é a secretária executiva deste Conselho, e nós colocaremos em pauta. Com certeza. Pois não.

Cons. Ângela: A minha sugestão, aproveitando a discussão sobre biodiversidade, e mata atlântica, é... aproveitando que o Leandro, possivelmente, vá apresentar na próxima reunião, também tem um espaço para apresentar então o plano, que é municipal e que é de estratégias e ações. Já são as ações pela biodiversidade da cidade de São Paulo. Acho que é bem interessante mostrar o que foi trabalhado na Secretaria do Verde, como estratégias e ações pela biodiversidade da cidade.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Está anotado. Por gentileza.

Cons. Cristina Palmieri: Cristina Palmieri, da UGT. Uma solicitação em relação a convidar os outros Conselhos, como o Comitê Gestor, o Conselho de Meio Ambiente, os Cadinhos, para participarem das próximas reuniões. Que eu achei toda temática muito interessante. E que aborda assuntos de interesse de toda a população. Obrigada.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Anotado. E sempre lembrando o seguinte: a todos os Conselheiros que representam e têm representatividade nos Cadinhos, que podem fazer, independente do CADES fazer o convite, podem convidar, podem trazer, que será um prazer recebe-los aqui. Está bom? Mas faremos, sim.

Oradora não identificada: Eu só queria ressaltar uma coisa: eu já fui Conselheira no "Cadinho" da Cidade Ademar. Nunca recebi um convite dessa natureza. Por isso que eu estou reforçando que deve partir aqui do CADES, que é muito importante para as demais.



Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Com certeza. Já está anotado e será feito. O senhor quer encerrar, ou eu encerro? Bom, agradeço a todos os Conselheiros e Conselheiras presentes e a todos os demais presentes, e damos por encerrada a 162ª Reunião Plenária Ordinária, 17/09, precisamente 12h12. Muito obrigado a todos.

Ricardo Brandão Figueiredo

Secretário em Exercício

Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente

Conselheiros presentes:

ALESSANDRO AZZONI
ANGELA MARIA BRANCO
CÉLIA MARCONDES SMITH
EDUARDO STOROPOLI
FÁTIMA CRISTINA FARIA PALMIERI
FRANCISCA RAMOS DE QUEIROZ
GEORGE DOI
GILCILENE ALVES DA SILVA
HELGIS TORRES CRISTÓFARO

MARIA CECÍLIA PELLEGRINI GÓES
MARIA CRISTINA S. KIRSNER
MARIA ROSA PISANI
NILCE MEIRE PEREIRA PINHO
MONICA DE SÃO THIAGO LOPES
OLGA MARIA SOARES E GROSS
OSVALDO FIGUEIREDO MAUGERI
RITA DE CÁSSIA M. DE LIMA SIQUEIRA

Conselheiros suplentes presentes:

ADILSON ALVES DIAS / ANDRÉ LUIS MOURA DE ALCANTARA

Conselheiros com justificativa de ausência:

ANGELO IERVOLINO / CLAUDIA HELOISA HALLAGE / EDUARDO INÁCIO DE FARIA / ELIANA SAPUCAIA RIZZINI / FERNANDO BORGES FORTES /

Coordenador Geral:

LUIS EDUARDO PERES DAMASCENO

Secretária Executiva:

OCLERES HARKOT