



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Aos 02/02/2011, sob a coordenação do Presidente Eduardo Jorge, realizou-se a 129ª 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 128ª Reunião Plenária Ordinária.
2. Sugestões para inclusão na pauta desta reunião.
3. Informe que se encontra disponível para consulta no CADES o Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, da Linha 2 Verde, Trecho Oratório – Cidade Tiradentes.

Ordem do dia

1. Votação do calendário das Reuniões Plenárias Ordinárias do CADES para 2011.
2. Deliberação sobre as **Diretrizes anuais para utilização dos recursos do FEMA** para 2011.
3. **Apresentação do Projeto Linha 2 - Verde Trecho Oratório - Cidade Tiradentes**, em processo de licenciamento no CADES, pelo Sr. Epaminondas Duarte Junior, representante da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô e Carlos Henrique Aranha, Diretor da PRIME Engenharia, responsável pela elaboração do EIA/RIMA.

Anexos:

- Ata 128ª Reunião Plenária Ordinária do CADES.
- Calendário das Reuniões Plenárias Ordinárias do CADES para 2011
- Resolução 133/CADES/2010



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Presidente Eduardo Jorge: Bom dia. Esta é a 129ª Reunião Plenária Ordinária. Agradeço a presença de todos os Conselheiros. Vamos ao expediente. Passo a palavra para a Helena Magozo fazer a coordenação dos trabalhos.

Coordenadora Helena Magozo: Bom dia a todos e a todas. Na verdade estamos dependendo de quorum para darmos os encaminhamentos. Temos um informe que se encontra disponível para consulta no CADES, o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) da Linha 2 Verde, Trecho Oratório/Cidade Tiradentes, cujo projeto será apresentado hoje neste Conselho. Vamos começar pela apresentação do Projeto Linha 2 Verde, Trecho Oratório/Cidade Tiradentes, em processo de licenciamento no CADES, pelo Senhor Epaminondas Duarte Junior, representante da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô), pelo Senhor Carlos Henrique Aranha, Diretor da Prime Engenharia, responsável pela elaboração do EIA-RIMA. Vamos ter uma inversão na pauta, por conta do quorum para deliberação.

Sr. Epaminondas Duarte Junior: Bom dia. Vou fazer uma apresentação do Projeto de Prolongamento da Linha 2 Verde, desde Vila Prudente até o Hospital da Cidade Tiradentes. Esta ligação entre Vila Prudente e Cidade Tiradentes, indo até o Hospital da Cidade Tiradentes, ela passou a fazer parte da rede futura do Metrô, a partir de um acordo entre a Prefeitura e o Governo do Estado. Porque anteriormente esta ligação que fazia parte do Corredor Estrutural Parque D. Pedro – Cidade Tiradentes, a partir de Vila Prudente ele seria, em superfície, no leito das Avenidas Anhaia Mello, Ragueb Chohfi, Iguatemi, e até a dos Metalúrgicos. Com este convênio entre a Prefeitura e o Governo do Estado foi passada ao Metrô a incumbência da implantação deste Corredor e de um novo sistema, de uma nova tecnologia que pudesse agregar ao projeto que já tinha sido desenvolvido, algumas outras qualidades, por exemplo, de aumento de demanda e de diminuição da poluição. Na verdade o Corredor seria todo ele, por ônibus, no Canteiro Central das Avenidas, e com energia a diesel. Nessa discussão entre Metrô e Prefeitura optou-se por mudar a tecnologia, de tal modo que se integrasse essa rede de Metrô. Estou apresentando tal rede como sendo de médio a longo prazo. É uma rede bastante extensa. Estamos em 2011, e a meta é que seja uma rede para 2020 ou 2022, mas de tal modo que as pessoas que vêm da Cidade Tiradentes e destas regiões bem ao extremo Leste, consigam adentrar à rede de Metrô, pagando somente aquela primeira passagem, e consigam se distribuir por toda a região metropolitana utilizando um transporte bastante rápido, gastando apenas uma passagem. Este é o Corredor como foi projetado pela São Paulo Transportes, pela Prefeitura, atendendo a diversos distritos como Vila Prudente, São Lucas, Sapopemba, São Mateus, São Rafael, Iguatemi e Cidade Tiradentes, passando ao lado do Parque do Carmo. Vamos ver que é um Corredor de aproximadamente 24 km de extensão. A tecnologia que o Metrô, juntamente com a Prefeitura, decidiu mudar do Corredor de Ônibus é o “Monotrilho”. O que é o “Monotrilho”? É um trem movido à energia elétrica, sobre pneus, que corre abraçado a uma viga. Existe uma série de tecnologias dessas implantada no mundo. Vou mostrar alguma coisa desde quando existe essa tecnologia. Aqui há um exemplo de uma implantação em Kuala Lumpur, funcionando normalmente, mas isso serve apenas como exemplo, pois, na verdade, o que o Metrô está projetando é o Monotrilho de São Paulo, e não o Monotrilho de Kuala Lumpur ou de Tóquio. Vou dizer o que estamos querendo com isso. Por que foi escolhido o Monotrilho? Primeira coisa: das análises feitas ele tem a mesma qualidade de serviço do Metrô convencional. A mesma regularidade, passando a cada um minuto e meio, a cada oitenta e cinco segundos ou dois minutos. Ele é movido à tração elétrica e tem que atuar em sítio próprio. Por isso não há, no caso do Corredor de Ônibus, aquela série de interferências que existem e que existiam no próprio projeto em que, por exemplo, foram contadas cerca de cento e oitenta interferências que poderiam existir ao longo do Corredor de Ônibus em superfície. O Corredor, para ter toda essa qualidade de serviço de Metrô convencional, teria de ser totalmente segregado, separando a região em duas: a parte ao norte, de um lado do Monotrilho (do Corredor de Ônibus), e a outra parte. A segunda coisa seria a baixa emissão de poluentes e de ruídos, principalmente com relação a ruídos. Comparando tudo isso com o Corredor de Ônibus a diesel, há uma diferença muito grande, para melhor, em relação ao monotrilho. Ele pode, por estar em sítio próprio, ter um excelente desempenho



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

operacional, o mesmo dos ônibus ou do metrô convencional. E tem confiabilidade e regularidade, ou seja, seu sítio não é invadido por táxis, por motociclistas ou algo assim. Por ser elevado, ele não ocupa o leito viário. Será implantado no eixo, no canteiro central das avenidas, principalmente naquelas em que existe projeto de alargamento, ou que já tenha a capacidade de alargamento, para que eu possa colocar o monotrilha no canteiro central. Quer dizer, ele deixa o sistema viário para os demais modos de transporte. Ele pode ter um menor número de desapropriações. Por ocupar um canteiro central, com relação, por exemplo, a uma estação enterrada de Metrô, ou mesmo uma estação em superfície que estava sendo projetada para o corredor de ônibus em superfície, ele tem, sim, um menor número de desapropriações. Não cria barreiras físicas, pois como eu disse, é elevado e não separa as regiões. E ainda atende, adequadamente, à demanda prevista. Na demanda do corredor que a São Paulo Transportes e a Prefeitura fizeram, usando a mesma modelagem que o Metrô e as outras empresas utilizam para fazer modelagens de demandas de transportes, estava previsto para o Corredor de Ônibus entre duzentos e vinte e duzentos e cinquenta mil passageiros por dia, após a implantação do Corredor. Com essa nova tecnologia será possível dobrar a demanda, dado ao fato de ser transportada neste corredor. Vou mostrar isso logo em seguida. Aqui é somente para dizer alguma coisa sobre desde quando existe o "Sistema Monotrilha". Ele existe desde 1821, sendo que as primeiras implantações foram em torno de 1900, sendo exatamente a época em que o Metrô convencional passou a ser implantado nas principais cidades do mundo. Depois ele vem seguido por uma série de implantações, e isso nem é importante ainda. Volto a dizer isso, porque o que importa é a tecnologia a ser utilizada. As diretrizes para uma cidade como São Paulo são definidas pelas condições da Cidade de São Paulo, e é aí que entra a Prefeitura. E estamos aqui reunidos para essas observações e informações, juntamente com o próprio projeto do Metrô de São Paulo, com o intuito de querermos um transporte decente, um transporte com confiabilidade para a Cidade de São Paulo, com as diretrizes definidas para a cidade de São Paulo. A tipologia básica definida para a implantação do monotrilha é esta em que ele é implantado no canteiro central de uma avenida, permitindo, ainda, com que cada um dos dois lados da avenida tenha pelo menos quatro faixas de tráfego, como está sendo aqui apresentado. Além das quatro faixas de tráfego, há todo um tratamento da lateral, com relação à legislação de calçadas. Aqui temos apenas alguma idéia de como seria a estação, apenas estamos mostrando que é uma estação mais leve, aquilo mais próximo, realmente, de um corredor de ônibus, do que aquelas estações pesadas do metrô convencional. Seria somente para mostrarmos como ela se insere – é uma estação bem simples, mas com todas as condições e com toda a acessibilidade necessária, com elevadores, escadas-rolantes, com mezanino, com venda de bilhetes, com salas técnicas e coisas assim. Estou chamando de urbanização, mas na verdade seria mais com relação ao paisagismo que se pretende implantar. Teremos, na realidade, a cada trinta metros do leito casável, naquele eixo do canteiro central da avenida, um pilar sustentando as vigas que vão correr ao longo de todo o trecho projetado. O que se pretende é que sob o local em que vai passar o monotrilha, haja todo um tratamento paisagístico, com árvores, com pessoas que realmente entendam e façam todo este trabalho, de tal modo que, primeiro, como é vazado, ele permita a luz do sol e permite a passagem da água da chuva. Então, que tenha todo um tratamento sob as duas vigas. A mesma coisa ocorre com a colocação de plantas a cada três metros. Todo esse tratamento é, de fato, aquilo que se pretende implantar, de tal modo que possamos ter todo o trabalho paisagístico com relação em todo o desenrolar do projeto. Há alguma coisa parecida com isto, só que em Kuala Lumpur, e nós vamos ter todo o tratamento para a cidade de São Paulo, para aquilo que a cidade realmente necessita. Ou seja, o sistema de transporte monotrilha está chegando como alguma coisa nova, que consiga melhorar o deslocamento das pessoas. Todo este tratamento será dado por meio desta discussão, a partir dos técnicos e da sociedade, com as audiências públicas que serão realizadas. Mas é algo que não se pretende que seja realmente tão agressivo. Algumas características operacionais estão sendo construídas. Coloquei isto aqui, mais para que tenhamos uma noção geral sobre o assunto. São 23,8 Km de corredor. Como eu disse, o corredor anteriormente projetado pela São Paulo Transportes se encerrava no Terminal da Cidade Tiradentes, o Metrô estendeu até o Hospital da Cidade Tiradentes. Vila Prudente e Oratório já estão em obras, com 2,4 Km. O projeto Oratório/São Mateus, e São Mateus/Hospital Cidade Tiradentes está sendo apresentado, sendo que logo em seguida será



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

apresentada a parte do EIA- RIMA. Em termos de etapa de construção temos Oratório e São Mateus (como todas as estações), e uma etapa posterior, até o Hospital Cidade Tiradentes, com mais três estações – a Jacu Pêssego (uma estação pesada), a Cidade Tiradentes junto ao Terminal Cidade Tiradentes, e o Hospital Cidade Tiradentes (no final da nossa ligação). As demandas previstas: entre Vila Prudente e São Mateus há mais ou menos trezentos e quarenta mil passageiros por dia. Lembramos que somente neste trecho já se supera aquela demanda que estava prevista para o Corredor. O corredor de ônibus tem um papel fundamental e muito importante na Cidade de São Paulo. Só que, neste caso, os esforços da Prefeitura e do Governo do Estado resolveram mudar para uma nova tecnologia. Mas continuamos defendendo os corredores de ônibus, não é que sejamos contra. E o principal é que a linha completa entre Vila Prudente e Hospital Cidade Tiradentes abarca quinhentos e cinquenta mil passageiros por dia. Aí vem a pergunta: quinhentos e cinquenta mil passageiros por dia é melhor o monotrilho ou o metrô convencional? Bem, o monotrilho não é só problema de demanda, que está resolvido com este número que estou apresentando aqui – quarenta mil passageiros/hora/pico/sentido. Este é trecho mais carregado da linha. Como tenho o intervalo de 85 segundos entre dois trens (de projeto), terei uma capacidade de transporte de quarenta e oito mil passageiros/hora/pico/sentido. Ou seja, tenho ainda 20% de margem para que o meu carregamento possa criar. As simulações de demanda são feitas a partir de pesquisas Origem/Destino – que o Metrô, o SP Trans e a CPTM faz a cada dez anos. A metodologia do cálculo é a mesma para o Metrô, a CPTM e o SP Trans, utilizando modelos matemáticos de projeção de demanda, com dados de SEAD, de IBGE e de crescimento de empregos e coisas assim. Então, existe ainda a margem para que essa demanda possa crescer, mas não seria somente isso. A inserção do monotrilho existe também porque está prevista uma avenida totalmente formulada e com espaço para que se possa acrescentar esse novo sistema no eixo central das avenidas. Assim, há uma coisa chamada “inserção”. Existem regiões em que é muito difícil se colocar o Monotrilho, devido a esses aspectos de inserção. Não é o caso aqui, em que tenho a Avenida Anhaia Melo, a Avenida Ragueb Chohfi (que também está sendo ampliada), e mesmo a Iguatemi e a Metalúrgicos – aí sim, precisaria de mais um pouquinho de desapropriações. Quanto à frota de trens, serão 54 trens, cada um deles composto por seis carros, compondo um total de mil passageiros. É por isso que digo: não é o monotrilho da Disney, nem o monotrilho do Japão, mas sim de São Paulo, tanto para o Metrô como para a Prefeitura de São Paulo. Serão dois pátios, um deles no Oratório, cujo projeto já foi apresentado para a Secretaria e ainda está em acertos finais, e outro na região de São Mateus, perto da Ragueb Chohfi. As vias e as estações terão entre dez a quinze metros, podendo, no projeto final, serem um pouco mais baixo. Sabemos que o gabarito de trânsito é de seis metros e meio, então onde for possível, haverá uma altura menor. A velocidade comercial do monotrilho é a mesma do metrô convencional, entre 35 3 40 Km/h – uma velocidade operacional. Hoje, por exemplo, a Norte-Sul tem uma velocidade comercial de 36 Km/h no horário de pico. Estou dizendo que todas as condições técnicas são as mesmas do metrô convencional. Aqui já estou caminhando para o final da apresentação. O traçado, como eu disse, começa junto à estação da Vila Prudente. Aqui, a pessoa que vem do monotrilho desce e pode tomar a Linha 2 Verde, já dentro da área paga, mas sem acréscimo de tarifa. Se ele passar para o Expresso Tiradentes, aí sim, ela terá o acréscimo de tarifa no Bilhete Único. Isso segue exatamente no eixo da Avenida Luis Inácio de Anhaia Mello. Este primeiro trecho, para quem conhece, está em obras, com algumas interdições junto à Administração Regional de Vila Prudente. O segundo liga o Oratório até o Largo de São Mateus. Este está sendo o motivo da discussão no EIA-RIMA de licenciamento, e que será construído, depois de todas as etapas pré-construção, diretamente. Todas as estações são modulares, ou seja, a estação pode, inclusive, ser feita do lado de fora colocada sobre a viga. E o terceiro trecho, finalmente, começa no Largo de São Mateus, segue pela Estrada do Iguatemi, passa no Terminal da Cidade Tiradentes e vai até o Hospital e o CEU que existe naquela região. Temos aqui uma fotografia da primeira ligação entre Vila Prudente e Oratório. Neste ponto teremos a Estação Oratório. Fizemos uma montagem, e este é o aspecto de como vai ficar a Estação Oratório (bem no eixo). É claro que é apenas uma montagem, mas dá para vermos as duas vigas rolando, uma ao lado da outra. Logicamente está faltando alguma coisa aqui. Vai ter, entre as duas vigas, uma passagem de emergência, como existe no caso do metrô tradicional, só que aí a passagem é na lateral. É uma passagem de emergência, um



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

dos itens de segurança previsto no metrô para o caso de uma pane em que o metrô tenha que parar. Na verdade, em itens de segurança, há um dispositivo que faz com que o metrô, independentemente de energia ou de qualquer situação, vá até a estação seguinte – é um dispositivo programado. Mas isso não existe nos outros monotrilhos, somente no nosso, aqui de São Paulo. Mas, supondo todos os problemas, temos ainda outras condições de evacuação, e a própria passagem de emergência. Essa seria uma visão geral de como o trem vai passar – ele passa a 35 ou 40 Km/h, rapidamente e sem fazer tanto barulho. Não houve, na montagem, nenhum tratamento com relação ao sistema viário. Apenas queremos mostrar a idéia que se tem com a implantação do monotrilho. A mesma coisa ocorre ali na região dos prédios iniciais da Vila Prudente. Na verdade o Metrô projetou a Linha 2 Verde para ir até um pouco mais adiante. E havia, em frente a este prédio, um acesso à Estação Oratório. E como o projeto é papel, ele ignorou isso tudo e acabaram construindo os prédios lá. Esta é uma noção para que se veja como vão ficar as distâncias, lembrando sempre daquela tipologia básica que mostrei de início – vamos ter quatro faixas de cada lado e mais a calçada. Finalmente, fizemos uma simulação. Na verdade são duas simulações: a primeira seria “sem monotrilho”. Por que é uma simulação? Porque entrei no site da São Paulo Transportes e escolhi uma rua próxima de uma futura estação de monotrilho e simulei, usando (todos conhecem) este simulador, algumas coisas com relação a esses trechos. Escolhi algo como Pacaembu e Morumbi. Depois farei essa apresentação para a população em geral. Aí temos uma noção sobre como distribuir isso. Poderia escolher qualquer outro trecho para tal simulação, coisas bem conhecidas que as pessoas, pelo menos uma vez na vida, leram ou passou. Vemos que as diferenças são muito grandes, ou seja, a pessoa se desloca – essa é a grande vantagem, é a qualidade de vida que o pessoal vai ter. Hoje, pela manhã, passou na TV o problema de uma linha de ônibus que está em greve, citando a Cidade Tiradentes. Na realidade, hoje as pessoas demoram cerca de duas horas para saírem da Cidade Tiradentes para ir para o centro. O monotrilho vai colocar as pessoas em uma rede de transporte que está saturada, mas que está sendo preparada para melhorias outras. Todos sabem que o Metrô está passando por um momento de atualização tecnológica. Ele está trocando todo o seu sistema de sinalização pelo que há de mais moderno no mundo, para poder diminuir o intervalo entre os trens. Assim, esse pessoal vai conseguir mais acesso, daqui uns dois ou três anos, e isso é qualidade de vida. Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Agora vamos passar para a apresentação do estudo de impacto ambiental. Quem vai apresentar é o Sr. Carlos Henrique Aranha, diretor da PRIME Engenharia, a responsável pela elaboração do EIA-RIMA.

Sr. Carlos Henrique Aranha: Bom dia a todos. Vamos, então, dando seqüência a essa apresentação, mostrar os principais resultados do estudo de impacto ambiental, e um pouco da metodologia e dos dados que levantamos para a avaliação que foi feita. Falaremos sobre o objeto, ou seja, deixaremos bem claro sobre qual é o objeto deste licenciamento e ainda um pouco sobre a metodologia a qual utilizamos algumas características dessa região, a identificação e a avaliação dos impactos, os programas ambientais que estão sendo propostos e as conclusões do estudo. Retomando a localização do empreendimento, partimos da região da Vila Prudente, denominamos aqui de Trecho 1, que possui cerca de 2,4 Km, entre a Estação de Vila Prudente, a Estação Oratório e o Pátio Oratório. Este Trecho 1 está em obras e já foi licenciado no âmbito estadual. Estamos licenciando agora os Trechos 2 e 3. O Trecho 2 vai percorrer desde a região do Oratório até o Largo de São Mateus, ao longo do canteiro central da Avenida Luis Inácio de Anhaia Mello, e depois da Avenida Sapopemba. Não há nenhuma grande intervenção viária na região, apenas ajustes para o encaixe das instalações. O Trecho 3 se dá entre o Largo de São Mateus e o Hospital Cidade Tiradentes, seguindo pela Avenida Ragueb Chohfi, pela Estrada de São Mateus e algumas ruas da região da Cidade Tiradentes e a Avenida dos Metalúrgicos, até próximo do Hospital da Cidade Tiradentes. Neste trecho há algumas intervenções a cargo da Prefeitura Municipal, de alargamento de alguns trechos da Ragueb Chohfi e das demais vias da região. Este Trecho 1 que contempla duas estações (são 2,76 Km), e mais o Pátio Oratório, já foi licenciado pela Secretaria Estadual (CETESB) – a licença de instalação foi emitida no ano de 2009, dando, então, a possibilidade de implantação deste primeiro trecho. Os outros dois trechos é que



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

constituem o objeto do presente licenciamento ambiental. O Trecho 2, que possui 10,3 Km, tem oito estações, todas essas que aí estão mostradas – São Lucas, Camilo Haddad, Vila Tolstói, Vila União, Jardim Planalto, Sapopemba, Fazenda da Juta e Terminal de São Mateus. São as estações que compõem este Trecho 2. Há também, neste trecho, uma subestação de energia elétrica entre a primeira e a segunda estação, juntas à Avenida Anhaia Melo. O Trecho 3 possui 11,48 Km, sete estações, mais um pátio na Ragueb Chohfi, e uma outra subestação de energia, próxima ao cruzamento da Avenida Aricanduva. Vale lembrar que todo este traçado era o traçado do Expresso Tiradentes, já licenciado pelo CADES e pela Secretaria Municipal do Verde, com exceção do último trecho entre as Estações do Terminal Cidade Tiradentes e do Hospital Cidade Tiradentes que foi incluído neste projeto do monotrilho. Utilizamos, no estudo de impacto ambiental, a metodologia que a legislação solicita para este tipo de estudo. Há estas seis etapas, e os senhores poderão acompanhar isso na análise dos documentos – a caracterização do empreendimento. Resumimos todos os estudos prévios realizados pela Companhia do Metrô, os estudos de demanda para este empreendimento, as alternativas tecnológicas que foram comparadas, mostrando as vantagens dessa tecnologia que o Metrô e a Prefeitura de São Paulo estão trazendo para o Município, e as características do projeto funcional desenvolvidas pela Companhia do Metrô. Com relação à segunda etapa temos os condicionantes legais e de planejamento que foram considerados na elaboração dos estudos. Toda a legislação urbanística ambiental relevante foi identificada e verificada a compatibilidade do projeto, planos e programas governamentais para a região, e obviamente também verificadas a compatibilidade do projeto, com destaque para projetos co-localizados. Apresentamos os detalhes dos projetos de ampliação viária da Prefeitura, sobre o qual a Linha 2, o monotrilho será implantado. O diagnóstico ambiental nós trabalhamos com dados secundários e com dados primários. Fizemos levantamentos de campo, uso e ocupação do solo, dados populacionais do IBGE e do SEAD, redes de monitoramento e etc., para montarmos o quadro da qualidade ambiental e das características ambientais da região. E das áreas diretamente afetadas temos dados primários, cadastros de toda a vegetação existente na área afetada, levantamentos de água e fauna, medições de ruídos e vibrações de 32 pontos ao longo deste traçado, áreas, suspeitas de contaminação. Foi feito um amplo levantamento, pela Companhia do Metrô, identificando mais de 300 potenciais atividades passíveis de produzirem alguma contaminação, ou seja, já foi feito um primeiro levantamento. E, a partir desses dados, é que se vai aprofundar nas próximas etapas do licenciamento. Foi feito também, pela Companhia do Metrô, um levantamento do patrimônio histórico e cultural arqueológico ao longo de toda essa faixa. Sobre a avaliação dos impactos seguimos a tradição de identificá-los na etapa de planejamento, na etapa de construção e na etapa de operação do empreendimento. Os destaques são: para os impactos na questão de vegetação e áreas permeáveis do trânsito, infra-estrutura urbana, equipamentos e patrimônio, impactos sobre a população e atividades econômicas, e sobre o meio físico. Na etapa de operação aparecem os benefícios do empreendimento, os impactos positivos, os transportes na circulação viária, na qualidade do ar, ruído e paisagem urbana. A análise desses impactos motivou a identificação das medidas preventivas mitigadoras e compensatórias, que foram reunidas em onze programas ambientais, os quais estão sendo propostos e, finalmente, as conclusões do trabalho. Vou tocar, agora, um pouco em cada um desses aspectos. Apenas para não ser muito cansativo ou repetitivo, vou falar sobre os tópicos que achamos relevantes. Definimos as áreas de influência indireta e as dividimos em duas. Criamos uma área a que chamamos de “influência metropolitana” para analisar um pouco melhor a questão das demandas de transporte, dos benefícios de acesso que a população da Zona Leste terá a toda a malha metro-ferroviária da cidade, área de influência indireta, direta e a diretamente afetada. O diagnóstico seguiu a tradição dos meios físicos, bióticos e antrópicos. Esta é a nossa área de influência metropolitana, que é uma agregação de distritos, de zonas de tráfego. A população estimada é de oito milhões de pessoas, 41% da região metropolitana, com uma taxa de crescimento de 0,49% ao ano abaixo, por exemplo, da média da região metropolitana para este período de 2000 a 2009. São 5 milhões de empregos estimados, 56% dos empregos estimados para a região metropolitana, ou seja, a população da Zona Leste terá, pela rede metroviária, um acesso a essa massa de empregos, mais da metade dos empregos da região metropolitana. Viagens coletivas nesta região: são 49%, quer dizer, quase a metade das viagens



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

motorizadas de tal região é feita por transporte coletivo, com um tempo médio de viagem de 64 minutos nas coletivas, e 30 minutos nas viagens individuais. Na área de influência indireta, mais do ponto de vista do meio antrópico e biótico, selecionamos estes distritos, uma população de 4,2 milhões de habitantes, 1,3 milhões de empregos estimados para esta região. E também, na área de influência direta, para os aspectos do meio físico, identificamos as bacias hidrográficas que são indiretamente afetadas pelo traçado. Aqui temos as bacias do Tamanduateí, propriamente a sub-bacia do Córrego da Moóca, a bacia do Rio Aricanduva e do Rio Itaquera. Agora há as áreas de influência direta. Adotamos uma faixa de 600 metros para cada lado do traçado, e a área diretamente afetada é aquela faixa específica em que as intervenções ocorrerão. Todo o mapeamento da região, do uso e ocupação do solo, foi feito sob imagens, foto-aérea recente. Assim, estão identificados os principais usos e ocupação do solo. Temos aí uma predominância na região de uso misto residencial, de diferentes padrões, e na faixa de intervenção estamos praticamente dentro de zonas de comércio e serviços. Esta é uma visão do trecho inicial das primeiras estações, com ocupação bastante densa, e poucos espaços vazios e áreas verdes, em comparação com a Zona Leste, onde temos uma quantidade de vazios urbanos ainda bastante preservados. Ao norte vemos a borda do Parque da Fazenda do Carmo. Este aqui é um trecho da Ragueb Chohfi e da Estrada do Iguatemi. O EIA também um detalhamento da paisagem urbana ao longo de todo o traçado. Temos vistas dos trechos da Luis Inácio de Anhaia Mello. O canteiro central é bem largo na sua maior parte. Este aqui já é o trecho da Avenida Sapopemba, até o Largo de São Mateus. Há trechos variáveis, com canteiros centrais mais largos e mais estreitos, porém suficientes para a inserção dos elevados do monotrilho. Depois do Largo de São Mateus, no Trecho 3, há a Avenida Ragueb Chohfi em trechos onde ela se desdobra em duas pistas, com canteiro central bastante largo, e outros trechos em que será implantado o alargamento viário pela Prefeitura, até chegarmos ao trecho final na Cidade Tiradentes. Também foi considerado todo o zoneamento da cidade. Vemos que o nosso eixo principal, o nosso eixo viário é praticamente em cima de áreas de uso misto, predominando comércios e serviços. Vemos, nesta porção mais a oeste desta área de influência, o predomínio de zonas mistas de uso residencial, horizontal e vertical. E na porção leste temos as áreas verdes mais preservadas, espaços vazios entremeados de muitas zonas de interesse social. Ainda temos uma análise do perfil de renda da população residente na área. As cores mais claras mostram a região de menor renda. Sobre as unidades de conservação, todas elas foram identificadas e mapeadas. O grande destaque da região é o Parque Natural Municipal do Carmo, no qual o empreendimento não afeta diretamente, mas é praticamente vizinho (com algumas centenas de metros) da borda sul do Parque do Carmo. Com relação à avaliação dos impactos temos os potenciais na etapa do planejamento do projeto – é esta a etapa em que estamos vivendo neste momento. Seria basicamente a criação das expectativas na população quanto a eventuais desapropriações, há alterações no seu cotidiano e etc. Para isso identificamos um conjunto de ações a serem desenvolvidas pela Companhia do Metrô dentro de um programa de comunicação e interação social para a transmissão das informações mais corretas à população, ao longo de todo este período. Este programa, obviamente, percorre também as outras etapas de implantação do projeto. Impactos potenciais na etapa de construção: inicialmente há impactos ao meio físico, com possibilidades de assoreamento. Vamos mexer com o solo, tendo algumas escavações a serem feitas. Possivelmente podem ocorrer prejuízos na qualidade da água, vamos ter a produção de ruídos e vibrações ao longo da construção, manejos de áreas contaminadas, entre outros. Para todos esses impactos há um conjunto de especificações ambientais que o Metrô já dispõe, e algumas específicas que já estamos indicando no projeto. Tudo isso está dentro de um programa de controle ambiental da construção. Há um conjunto de especificações a serem cumpridas pelas empresas que serão contratadas pelo Metrô para implantar o projeto. Além disso, há um programa de monitoramento ambiental, de algumas variáveis relevantes, que também será desenvolvido durante a construção. Com relação ao meio biótico temos o que, talvez, imaginamos acerca do impacto mais significativo, que é o potencial impacto sobre a remoção de vegetação. Cadastramos cerca de mil e oitocentas árvores ao longo desta faixa de intervenção, muitas das quais (a grande maioria delas) precisarão ser removidas. Não temos ainda o número exato da quantidade que obrigatoriamente será removida, mas é um percentual bastante elevado em relação a este valor que está aí. Obviamente o detalhamento do projeto vai procurar minimizar essa



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

interferência. O método construtivo, ou seja, o uso dos canteiros centrais para a execução da obra que são muito utilizados. Se formos hoje ao trecho entre Vila Prudente e Oratório nós vemos que aquela largura de canteiro, que é da ordem de 10 ou 12 metros, ela precisa integralmente ser utilizada para a execução do empreendimento. Em alguns locais em que este canteiro é mais largo é possível que a obra possa prescindir da largura total. Então é possível que se reduza essa quantidade de árvores a serem removidas. No entanto, como vimos anteriormente, a altura do elevado e a distância entre as vigas que permitem insolação total, permite que todo este canteiro seja recomposto com vegetação arbórea de porte significativo, e que será, assim, feito como medida compensatória de reurbanização da região. Todas essas propostas estão no programa de manejo e reposição vegetal. Perdas de áreas permeáveis: o cálculo que fizemos mostrou um valor pouco significativo em relação ao total das intervenções. Temos aí uma perda estimada de 1 hectare apenas, de área permeável. É possível também que, no desenvolvimento do projeto, consigamos equilibrar este valor, diminuindo o percentual de áreas a serem impermeabilizadas, especialmente porque temos o pátio, uma área bem grande em que pequenos ajustes no arranjo físico no pátio pode garantir uma grande área impermeável na área de intervenção do projeto. E não há qualquer interferência direta em área de proteção permanente. Com relação ao meio antrópico o destaque é para a quantidade de imóveis a serem afetados. São cerca de 166 dos quais estimamos 58 moradias, com mais ou menos 90 mil metros quadrados que serão desapropriados para a implantação das estações. Estas estações possuem elementos que ficam fora do canteiro central, na lateral das duas pistas para os acessos, e edifícios de administração. E temos os pátios que ocupam também áreas bastante extensas. Identificamos aí o programa de relocação da população em atividades, um programa de articulação institucional para articular com a Prefeitura e com órgãos eventuais de habitação, necessidades de reassentamento populacional, e outros impactos incômodos temporários à população durante a construção. Só para se ter uma idéia o EIA identifica e mapeia todas as desapropriações necessárias a uma breve caracterização de cada um dos imóveis para identificar o seu uso. Só uma ressalva: como estamos trabalhando com o projeto funcional, é possível que, na execução do detalhamento do projeto, uma ou outra edificação venha se alterar desta lista. Porém imaginamos que seja uma alteração pouco significativa em relação à quantidade e aos locais que aí estão identificados no EIA. Sobre os impactos potenciais na etapa de operação temos um primeiro bloco, que são os impactos positivos, os benefícios que o projeto vai trazer, de ampliação da mobilidade para a população da Zona Leste, maior oferta de transporte, maior integração, capacidade de rapidamente se entrar na rede metroviária e alívio dos sistemas sobrecarregados. Parte dessa demanda vai, hoje, para a Linha 3 (Leste-Oeste), para outros sistemas de transporte por ônibus, corredores da Prefeitura que atendem essa região. Há a redução dos tempos de viagens, em média 65% de redução entre Cidade Tiradentes e o centro da cidade. E, de modo geral, 35 % de redução das viagens totais do sistema. Obviamente haverá uma melhoria da circulação viária e a redução dos riscos de acidentes. Estamos tirando o ônibus e veículos de circulação, com a redução. Outro bloco de impactos (também positivos) são os de redução do consumo de combustíveis fósseis. Estamos trocando sistemas movidos a diesel por um sistema elétrico, com uma capacidade muito superior, e uma conseqüente redução das emissões atmosféricas. Estimativas feitas com base na metodologia adotada pela Companhia do Metrô revelam que chegamos a 55 mil toneladas de CO² por ano de redução. Isso significa, com base no inventário da Prefeitura, cerca de 0,7% da emissão em transporte terrestre no Município de São Paulo, que é estimado em 2005, o último inventário, 7,6 milhões de toneladas por ano. Só esta construção da Linha 2 vai permitir uma redução de 55 mil toneladas por ano. O Metrô avalia que em toda a sua rede há uma redução de quase mil toneladas por ano, pela existência da rede metroviária na Cidade de São Paulo, isso comparado com uma situação em que não existisse a rede metroviária. Finalmente, há os impactos relativos à área de dinamização urbana ao longo deste eixo. Estamos consolidando todo este eixo de comércio e serviços ao longo dessas avenidas principais que estão gravadas em nosso plano diretor. Há uma tendência de valorização imobiliária, ou seja, o reforço a uma tendência que já existe na região neste momento e em toda a cidade. O Metrô vai reforçar essa tendência valorização imobiliária, especialmente nas áreas mais próximas das estações. E temos este impacto de alteração na paisagem urbana que, neste caso, tem um aspecto positivo, de um lado, pois vamos consolidar esse corredor



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

verde ao longo de todo o traçado. Para alguns existe o aspecto negativo por ter uma estrutura elevada, mas que será bastante amenizada pelo fato de estarmos em avenidas bastante largas. Não há edificações altas já construídas nesta região. As distâncias são relativamente significativas sobre as que existem, havendo a consolidação desses corredores verdes ao longo do traçado. São onze os programas ambientais. O primeiro seria a gestão ambiental, que vai organizar as atividades daqui para frente, relativas ao licenciamento, e também há o acompanhamento ambiental durante a construção da obra, que é a supervisão ambiental. Esse programa é de responsabilidade da Companhia do Metrô. Segundo os programas sobre os quais já me referi anteriormente, há o de controle ambiental da construção, com especificações ambientais para todos os serviços de construção. Ainda temos um programa de realocação de população em atividade, para tratar especificamente dos casos de desapropriação e eventual reassentamento de população. Há o programa de comunicação e interação social durante a obra e após a inauguração; o programa de manejo, e reposição da vegetação, que vai tratar, daqui para frente, dos trâmites com o DEPAVE (da Secretaria do Verde) para as questões de remoção de vegetação com plantios compensatórios; o programa de recuperação e reurbanização de áreas afetadas. Identificamos, aí, alguns critérios de recomendações que surgiram ao longo do trabalho para a fase de detalhamento do projeto que virá em seguida, para que a questão da reurbanização e recuperação de áreas remanescentes seja considerada nos projetos. Ainda um programa de proteção ao patrimônio histórico e cultural. Foi feito um levantamento que indicou algumas propostas para a etapa de construção e operação que estão mantidas, um programa de articulação institucional entre o Estado e a Prefeitura, no sentido de tocarem concomitantemente as obras de responsabilidade de cada um, especialmente no Trecho 3, onde teremos a necessidade de ampliação viária a cargo da Prefeitura. E importante: temos um programa de compensação ambiental de que trata a legislação federal do Sistema Nacional de Unidades de Conservação. Fizemos no EIA um exercício de qual seria o potencial de compensação necessária pelo grau de impacto que esta obra está trazendo. Seguindo o Decreto Federal 6848 de 89, seguindo todos aqueles critérios para identificação de impacto, chegamos ao valor de 0,15% do valor de investimento. Isso resulta em um pouco mais de 3 milhões de reais para compensar os impactos não mitigáveis nesta intervenção. Estamos também propondo no EIA que esta compensação seja feita no Parque Natural Municipal Fazenda do Carmo, que era o beneficiário da compensação do antigo Expresso Tiradentes. Há um programa de monitoramento ambiental ao longo da construção e, depois, a operação para se tratar das questões da qualidade do ar, emissões de ruídos e efluentes líquidos na operação futura dos pátios. E, finalmente, um programa de controle ambiental da etapa de operação que contém especificações ambientais para a etapa de operação. Este, então, é o conjunto de programas que o EIA está propondo. E, finalmente concluímos, pela recomendação a este Conselho e à Secretaria do Meio Ambiente, de aprovação da licença prévia para este empreendimento. O Trecho Oratório e Cidade Tiradentes, resumindo os benefícios, tendem ao transporte sobre os trilhos, ao extremo leste da cidade, ao sul da região leste. A capacidade deste sistema é superior ao dobro da prevista pelo sistema anterior, que já havia sido licenciado. Ele gera menores impactos urbanos e ambientais, contribui muito para a redução das emissões atmosféricas e de ruídos, pela substituição de ônibus por trens elétricos, e com menores interferências com o sistema viário da região. Portanto, há um balanço entre benefícios e impactos negativos, o que é amplamente favorável ao empreendimento. Os benefícios, em geral, são de alta relevância e permanentes em termos de mobilidade, transporte, qualificação urbana, perspectiva de distribuição mais equilibrada das atividades de moradia e atividades econômicas nas cidades, e os impactos negativos são, na sua maioria, temporários e passíveis de controle e mitigação ou compensação. Por essas razões o estudo recomenda o seu licenciamento. Muito obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Eu pediria ao Senhor Epaminondas e ao Senhor Carlos Henrique que ficassem aqui para responder as dúvidas, os questionamentos e as contribuições dos conselheiros. Então a inscrição dos conselheiros está aberta.

Presidente Eduardo Jorge: Enquanto a Mary anota as inscrições, gostaria de fazer um comentário aos Conselheiros. É claro que esta obra do Metrô está seguindo o rito normal e tradicional. Está á



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

disposição para consulta todo o trecho do EIA-RIMA. As audiências públicas já vão ser feitas, e a primeira delas já está marcada para o dia 24 de fevereiro. A Mary tem todos os endereços. O grupo de trabalho do DECONT está à disposição para os que estiverem interessados em participar, para quem vai acompanhar todo o processo e trazer o relatório e, finalmente, ainda vem para o Conselho que vai dar a sua deliberação. Por que a direção do conselho programou esta pré-estréia? Vamos dizer assim. Para possibilitar ainda mais a participação dos conselheiros. Estão aqui os responsáveis pelo Metrô, os responsáveis pelo EIA-RIMA vocês já vão conversar um pouco com eles agora. Quero, depois, que eles deixem seus telefones e e-mails, para que os conselheiros possam tratar diretamente com eles sobre dúvidas e questões que queiram fazer durante todo esse processo. Portanto, esta pré-apresentação seria para estreitar a participação dos conselheiros durante todo o processo.

Coordenadora Helena Magozo: Só complementando a fala do Secretário, há sempre uma previsão de apresentação para a Câmara Técnica. Então estamos aqui com uma relação de pessoas inscritas, e que fazem parte dessa Câmara. Depois, por favor, confirmem com a Mary seu interesse. Outras pessoas que, eventualmente, tenham interesse, podem se inscrever com a Mary. Este é o primeiro passo do processo de licenciamento, o de apresentação para a Câmara Técnica, procuramos fazer de maneira ampliada para que todos os conselheiros possam conhecer melhor o projeto, além da Câmara Técnica. Vamos começar com as manifestações dos conselheiros. Solicito a manifestação da Conselheira Pérola. Gostaria que vocês fossem anotando e, em blocos, vamos respondendo caso haja mais inscritos. Por enquanto temos inscritos: a Pérola, a Sueli, o Iervolino a Yara, o Cláudio e o José Pedro. Vamos começar? Pérola, por favor.

Conselheira Pérola: Bom dia a todos. Quero dizer que, realmente, este monotrilho é uma questão que tem sido utilizada no mundo inteiro. Entendemos que a cidade muda a sua maneira de conduzir os deslocamentos. O projeto, de fato, me parece muito bem trabalhado, muito bem pensado. Gostaria de colocar uma questão que, talvez, para mim não tenha ficado muito clara, ou ainda precise de um aprimoramento. Ao longo do eixo que este monotrilho vai atender existe toda uma região que os senhores levantaram. Minha dúvida é a seguinte: foi feita uma previsão do potencial de uso e ocupação do solo dessa região, e o quanto isso vai trazer de carregamento para essa linha, sendo que tal linha está prevista para uma ampliação de 20%? Esse carregamento que pode vir a ocorrer com o desenvolvimento da região é previsto para mais ou menos 20%? Seria apenas fazendo uma análise da lei de uso e ocupação do solo atual. Acho que vale a pena, no estudo de impacto ambiental, a recomendação de que as taxas de uso e ocupação do solo sejam mantidas. O que vemos na cidade é que os projetos são excelentes, mas aí a bacia hidrográfica tem uma taxa de ocupação do solo, por exemplo, que permite uma impermeabilidade no caso dos piscinões e esses perdem a sua potencialidade de segurar a água. No caso do transporte, essa linha vai ser válida por quanto tempo, em detrimento ao uso e ocupação do solo que tenho hoje? Outra coisa que, para mim, seria interessante é o seguinte: em um projeto dessa extensão os senhores não nos colocaram o porquê não da interligação com a Linha Leste-Oeste. Não há nenhum vetor transversal de interligação. Talvez haja e eu não tenha entendido, talvez esteja sendo feito por um transporte de ônibus, enfim, tipo a Ponte Orca, que temos em outras áreas da cidade. A última questão é que a taxa de compensação ambiental prevista é colocada para o Parque do Carmo, não é isso? Discordo um pouco do conceito. Porque a experiência do que aconteceu na Marginal, que foi um caso bastante polêmico e não quero retomar, mas quando você, ao longo de um eixo, extrai uma vegetação e concentra essa compensação ambiental em um ponto que já é vegetado, efetivamente qual seria a compensação ambiental que está sendo colocada? Quer dizer, ali você está gerando a manutenção de um verde. Então esta seria uma questão a ser pensada com muito carinho. A inserção do verde ao longo do eixo, os senhores falam em "canteiros largos", mas, qual é este tamanho "largo"? É largo para quê? Vocês colocam uma previsão de vegetação a cada três metros? Uma árvore de pequeno porte tem uma copa de três a cinco metros. Então vocês estão pensando em árvores de pequeno porte, colocadas lado a lado. Temos que ter uma noção exata do que está sendo oferecido. Penso que o projeto é excelente, óbvio, e vai atender muita gente. Estamos aqui para colaborar nessas arestas. Obrigada.



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Conselheira Sueli: Bom dia a todos. É a terceira vez que assisto a esta apresentação. Já assisti, por duas vezes, lá em São Mateus. E cada vez que assisto adquiro um novo olhar, com novas informações que aparecem. Para reforçar o que a Pérola falou em relação à compensação ambiental nas duas outras apresentações, comentei também que não seria apenas esta questão de termos uma área de preservação, mas costumo dizer o seguinte: São Mateus fica com o dano e o resto da cidade com o lucro. Acho que precisamos também pensar que temos vários parques, várias ações que estão sendo feitas em São Mateus. E não somente lá – digo em São Mateus porque é a área em que resido. Mas dentro do caminho do monotrilho há muitas ações. Segundo o Ângelo, existe uma legislação que diz que a destinação desses recursos tem de ser ao Parque do Carmo. Particularmente desconheço, mas acredito que, na região de São Mateus, também tem área de preservação, e ainda poderia ser repensada essa questão. Este seria um ponto que eu gostaria de deixar registrado. Sobre o número de transporte para as pessoas, quando ele falou não consegui anotar, mas qual seria a capacidade, de fato, do metrô – se fosse metrô? Porque pelas apresentações que vi ele é de menor porte, e vai transportar um número menor de pessoas, vai amenizar, contribuir com a região. Mas se fosse o metrô, seria um número muito maior de passageiros a serem transportados, e eu gostaria deste número, tanto do metrô como a capacidade de transporte do monotrilho. Obrigada.

Conselheiro Iervolino: Bom dia. Primeira pergunta: na primeira apresentação entendi que teria uma estação na Jacu Pêssego, outra na entrada da Tiradentes, depois no Hospital. Na segunda apresentação foi falado sobre quais seriam as estações do primeiro e do segundo trecho, mas no terceiro trecho somente foi falado que seriam sete estações, só que estas não foram identificadas. A questão, quando se fala da APP, é que temos com ela, que no caso seria, hoje, o Parque Natural... Antes não era assim, pois o Parque Natural passou a ser APP; e pode não estar diretamente, mas ela está indiretamente, pois há um trecho ao longo da Ragueb em que ela está a menos de 600 metros de onde será o empreendimento. Queria saber o seguinte: pelo primeiro projeto que seria da São Paulo Transporte, iria se reduzir o número de linhas de transportes coletivos, que iriam passar pelas principais: Ragueb Chohfi e Anhaia Mello, por ser um corredor. Não sei, agora, pela distância entre as estações, se vamos continuar tendo esses transportes auxiliares que fazem do bairro, para poder alimentar o monotrilho. Obrigado.

Conselheira Yara: Bom dia a todos. Gostaria, em primeiro lugar, de parabenizá-los pela apresentação, pelo projeto, assim tão bem colocado. Como a Pérola falou, é um projeto conhecido no mundo inteiro. Porém, em relação ao monotrilho, questiono o impacto ambiental sob múltiplos aspectos, conforme manifestação da sociedade nos veículos de comunicação. Com respeito à realidade local, seria interessante, após essas apresentações públicas do relatório, que os representantes técnicos do empreendimento realizassem reuniões com os representantes das comunidades afetadas, para melhores entendimentos, ajustes e possível consenso. E viabilidade, principalmente, da obra, conforme a realidade local de cada região. Digo isso porque nada melhor que este levantamento, com essas pessoas afetadas, quer dizer eles vão e representam suas comunidades, seus problemas, discutindo diretamente com vocês. Lembrando quando eu era Conselheira da APA da Várzea do Tietê, na obra do Jacu Pêssego e do Jardim Pantanal só houve consenso e realização da obra daquelas alças e de toda aquela avenida e revitalização do córrego, quando trouxemos esses representantes para discutirem diretamente com os representantes técnicos. Muito obrigada.

Conselheiro Cláudio: Bom dia a todos. Primeiro considero um avanço com relação ao corredor de ônibus que anteriormente estava previsto na proposta, mas gostaria de entender comparando com o projeto da Linha Ouro, a demanda que consta do EIA-RIMA é de vinte mil passageiros/hora para o mesmo sistema. Não sei se existe diferença por conta do tipo de trem ou qualquer coisa assim. Essa é uma primeira questão. Outra questão seria com respeito ao horizonte que está previsto, de funcionamento deste sistema até a saturação, comparando com o sistema do metrô convencional, em que a demanda é de oitenta mil passageiros/hora. Em parte também, há um possível impacto ambiental futuro, que outra complementação contra o sistema de transporte seria necessário após a



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

saturação deste sistema. E outra questão seria que sempre fazemos, em São Paulo, uma comparação com o Minhocão, que é muito polêmico. Muita gente considera que ele foi responsável pela degradação da área central (em parte). Esse sistema elevado prevê uma possível degradação urbana do entorno? Enfim se teria algum tipo de mitigação com relação a isso?

Conselheiro José Pedro: Gostaria de colocar três questões. Acho que a questão crucial não foi tratada nem pela Companhia do Metrô, e nem pelo EIA-RIMA, que seria sobre alternativas possíveis. Por que estamos optando por uma alternativa elevada em monotrilho? Há de existir alguma razão, possivelmente e provavelmente uma razão econômica. Indubitavelmente creio que todos seríamos a favor de um metrô. Essa seria uma das maiores necessidades, uma ânsia da população. Isto já é um fato positivo, para que votemos favoravelmente. Minha manifestação sempre é favorável, porém faltaram dois esclarecimentos. O primeiro deles é que se estamos optando por esta alternativa, é porque ela tem alguma vantagem em relação àquela submersa, a tradicional, do que se entende por metrô. É provável que com o mesmo custo se construísse metade do que se pode construir, e até menos, e isso é uma vantagem considerável para uma população tão carente de transporte rápido, de transporte público. Mas este fato não apareceu com clareza. Então creio que isto poderia ajudar a melhorar esta discussão. E o principal impacto negativo também não apareceu que é justamente o que o companheiro apresenta aqui – o impacto na paisagem. Ou seja, vale à pena construirmos o dobro e termos um impacto permanente na paisagem ou não? Pessoalmente até tendo a achar que sim, mas neste impacto da paisagem há duas questões que foram colocadas muito suavemente pelo representante da Companhia do Metrô. Acho que devemos apresentá-las no EIA-RIMA de uma forma que necessita ser aprimorada – é a questão da altura deste Monotrilho. Quer dizer, quanto mais alto o monotrilho, e tudo tem suas vantagens e desvantagens, menor o impacto local, ele vai desaparecer para quem está ali, como o efeito Minhocão e etc. Quanto mais baixo, menor o impacto (digamos) mais amplo na regional. Acho que isso tem de ser discutido, é uma diretriz que tem de ser apresentada. Penso que a Companhia do Metrô (e quem faz este projeto)... E neste ponto discordo da apresentação do EIA-RIMA, quando ela diz que o impacto relativo à paisagem deve ser discutido somente na área de operação. Ele tem que ser discutido no projeto. Eu não gostaria que o Parque do Carmo tivesse a poluição visual estática e a poluição visual dinâmica. Neste caso seria a poluição visual dinâmica, ou seja, vai ter um monte de “coloridinhos” – esses trens passando. Podemos até achá-los bonitos, mas em uma cidade muito poluída seria um elemento a mais de poluição. Os dois slides apresentados pela Companhia do Metrô a respeito do assunto são muito didáticos. O slide de Kuala Lumpur é claramente uma opção de um monotrilho mais baixa, entre árvores, e o apresentado como croqui do Metrô é mais alto, criando uma barreira de árvores no que está abaixo. Acho que a discussão sobre o paisagismo ainda não evoluiu o suficiente, quer dizer, ela é um pouco insuficiente. Ela precisaria ser mais bem colocada, pois o fato de ser mais alta e deixar transparência, isso é bom. Encher aquilo de árvores vai justamente valorizar aquela barreira que existe, separando os dois lados da avenida. Então pode haver árvores, sim, ao lado das pilastras, o que vai custar mais caro, só que isso deixa liberar o visual. Pessoalmente não tenho uma posição final firmada, mas sou a favor de que o metrô elevado seja mais baixo, com menos impacto amplo. Talvez até se possa ter um estudo de trecho por trecho, vendo o que acontece com cada um desses trechos, em função do principal impacto, que é o impacto da paisagem. Obrigado.

Conselheiro Aurélio Miguel: Bom dia a todos. Na verdade, sobre as questões que eu tinha todos já fizeram as perguntas, e então só vou colocar alguns posicionamentos. Com relação à questão ambiental, a Pérola colocou algo interessante, porque o Parque do Carmo já está estabelecido, já é uma área de proteção e está lá instalado. Ao longo desse trecho, se observarmos no mapa, veremos que quase não tem área verde na região. Talvez, assim, fosse interessante criarmos mais áreas verdes em vez de investirmos mais em uma região que já está consolidada, que é o Parque do Carmo. Com respeito ao metrô convencional e ao de monotrilho, não sei se vocês saberiam informar (no tocante às questões ambientais) se quando fazemos no convencional, no subterrâneo, isso traz um prejuízo ambiental muito grande por interferir no lençol freático e em uma série de questões. O Metrô, então,



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

poderia informar este Conselho com relação a isso. O senhor Pedro falou em relação ao custo do metrô convencional e do monotrilho. Qual seria o valor de um, por quilômetro, e qual seria o valor de outro? Porque já que vamos ter, como colocou o Cláudio, uma questão urbanística negativa, então por que não caminhamos para o que acontece com o metrô de Medellín? Ele é de superfície e resolveu o problema lá, e tem uma capacidade muito maior. Não sei quem perguntou também em relação à capacidade de transporte. Foi o Cláudio de Campos. Ele tocou na questão da Linha Ouro, dizendo que ela possui uma capacidade de vinte mil passageiros/hora, mas estamos falando aqui em quarenta mil passageiros. E há um aspecto citado pela Pérola: existe uma capacidade de 20% de possibilidade de aumento de capacidade, só que, pelo que vi no mapa apresentado, ali a população de São Paulo estava em 9 milhões, e hoje estamos em 11 milhões. Quer dizer, esses 20% já chegaram ao limite. Vamos trazer uma linha que vai aumentar o número de passageiros, porque vai haver um crescimento natural em que as pessoas procuram uma mobilidade, um transporte de qualidade, sendo que já está esgotada a capacidade de transporte. Temos de avaliar isso. Outro aspecto: no convencional você consegue fazer isso, mas no monotrilho não sei se consegue. No Japão tem uns trens expressos dentro do Metrô. Estou vendo aqui que temos vinte paradas, quinze ou vinte e cinco paradas. Lá você tem os expressos em que se têm quatro ou cinco paradas, facilitando ao usuário para que ele chegue mais rápido ao seu destino final. Era isso o que eu tinha a acrescentar.

Coordenadora Helena Magozo: Todos os Conselheiros inscritos se manifestaram. Eu pediria ao representante do Metrô e ao representante da Prime que respondessem aos questionamentos.

Sr. Epaminondas Duarte Junior: Vou responder na seqüência em que foram feitos os questionamentos, naquilo que entendo que seja mais a minha apresentação, depois o Carlos complementar e, se houver necessidade, faremos um "meio de campo". Com relação à primeira pergunta da Pérola sobre o potencial de crescimento de 20%, sempre digo o seguinte: o Metrô não planeja linha de metrô ou de monotrilho, o metrô planeja rede. Vou usar o termo "metrô", mas entendam que é uma rede composta de metrô e monotrilho. O que entendemos é o seguinte: se eu tiver apenas uma Linha 3 – Vermelha, com o potencial, com a população que existe na Zona Leste, e com a falta de emprego que tem na Zona Leste, mas que também tem na Zona Sul, esta Linha, no planejamento inicial do Metrô, era para estar transportando mais de 2 milhões e 500 mil passageiros por dia. Quem for conhecer na biblioteca do Metrô, os primeiros estudos de rede do Metrô desde ver a primeiras previsões de demanda, e verá que a Linha Leste/Oeste realmente era uma linha estourada desde o início. Por isso digo que não trabalhamos com uma linha. O que estamos fazendo, neste momento, é o seguinte: quanto mais eu aumento a rede de metrô, e vou falar em seguida sobre o porquê do monotrilho, quanto mais crio opções para os usuários, menos terei o problema de estouro. Logicamente que a implantação da rede de metrô é lenta, e temos de admitir isso. São Paulo precisaria hoje de, pelo menos, 120 a 130 Km de metrô ou mesmo de monotrilho complementar em algumas regiões. Nossa projeção de demanda é feita em função (eu disse rapidamente) de algumas coisas assim: fixo um cenário... Por isso mostrei uma rede, foi rápido, mas na projeção que fiz aparecia um número de 185 Km de metrô. Com esse número dou opção para que o usuário se desloque da melhor maneira que consiga se deslocar, e não fique apenas dependendo de uma linha. Isso acontece com todas as cidades, acontece em Londres, no Japão, em Tóquio, em Paris... Se você for por um caminho e não der, você faz a transferência, apesar de que a transferência é uma penalidade, e o Metrô entende assim, pela própria arquitetura de nossas estações, pois você tem que descer escadas rolantes e coisas deste tipo. Mas você tem, sim, a opção. Então a primeira coisa é a seguinte: se eu tivesse, neste momento, esta rede de metrô implantada, com certeza o potencial de crescimento não seria 20, mas seria 50 ou 100%, porque tenho uma oferta muito grande distribuída para a cidade. Em alguns locais eu até precisaria de mais de 100%, como é o caso da Leste, e em outros locais eu precisaria apenas de 50%. Esta combinação toda faria com que não houvesse uma linha nasce já saturada. Qualquer linha de metrô, nesses eixos que estamos colocando, qualquer linha colocada individualmente, somente ela, é uma linha saturada desde o planejamento. Por isso no estudo das redes uma das idéias se refere a isso. Sempre coloco um novo segmento, de tal modo que ele não



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

traga mais problemas para a rede já existente. Exemplo: não posso ficar ligando, antes de ter uma rede completa, uma série de linhas na Leste/Oeste, porque esta Linha 3 Vermelha já está quase no limite. É como eu disse – o Metrô está colocando o negócio, uma nova sinalização para que eu consiga diminuir o intervalo e aumentar o número de trens. Os trens já estão comprados, a sinalização já está sendo feita, por exemplo, na Norte/Sul e na Leste/Oeste. A previsão de demanda é feita considerando-se crescimento de população, feito pelo SEAD e pelo IBGE, pelo crescimento da atividade econômica, número de empregos pro pessoa, por região. Logicamente isso está ligado também ao uso e à ocupação do solo, pois não adianta dizer que vamos ter um crescimento de emprego em uma região, sendo que o tio de emprego eu não consigo colocar lá naquela região. Existe todo um cenário em que eu projeto, não para quinze ou vinte anos, mas, pelo menos, para trinta ou quarenta anos. Por quê? Nesses trinta ou quarenta anos, se continuar a haver investimento em uma rede de média ou alta capacidade, consigo diminuir os meus picos, consigo fazer uma distribuição maior. Então, com relação aos 20% vamos falar: há quanto tempo esta linha está saturada? Vamos supor que seja feito apenas nesta linha, e não naquela rede que mostrei – a rede futura – em que eu disse que iria de médio a longo prazo. Realmente ela vai saturar como a Leste/Oeste saturou, até que caia na cabeça de alguém que investimento em metrô e investimento em monotrilho não é caro. É caro o metrô? Eu o acho baratíssimo pelo que ele oferece, pela confiabilidade, pela regularidade, com todos os problemas que estamos vivendo. E aí o nobre Vereador... Quero dizer o seguinte: tem que haver um plano de continuidade, senão realmente os 20% serão pouco. Você perguntou se não havia uma ligação com a Leste/Oeste. Existe uma ligação, mostrei em meu mapa que há esta ligação – uma linha branca ligando Tiquatira à Vila Prudente. Esta linha faz parte de todo um conjunto. Ela não é prioritária agora, mas sim, aliviaria a Leste/Oeste. Só que ela complicaria um pouco essa ligação de agora. Quero dizer é que eu dei exemplo de 20% da capacidade, da oferta de lugares que vamos ter, apenas para dizer que nesta configuração de rede, com os investimentos sendo feitos entre 2011 até 2025, se eu tiver uma rede completa em que há uma permeabilidade das pessoas, elas não têm só um caminho para vir para o centro. Seria o caso de Itaquera ou de Guaianazes. Hoje temos uma nova linha da CPTM, o Expresso Leste, que também funciona muito bem, e que tem tentado diminuir toda essa ocupação muito alta que existe mesmo. Agora, o metrô é uma coisa assim: mesmo com problemas, ele sempre atrai muito mais pessoas. Ele continua atraindo o usuário por causa dessas qualidades que já citamos, e parece arrogância de metroviário falar sobre essas qualidades. Mas sinto muito, ele continua o mesmo. Esta linha tem um potencial para a Cidade Tiradentes? Tem um potencial, e precisa, sim, de fazer algo para que as pessoas não venham somente para o centro da cidade, que elas se distribuam nos eixos, na própria região, com um ou outro tipo de incentivo. O metrô é um. Existe uma série de políticas a serem feitas juntamente com isso, senão, realmente, ficaremos planejando somente uma linha. E planejar só uma linha em uma cidade como São Paulo é difícil. Então, a ligação com a Leste/Oeste existe sim, faz parte de toda uma rede futura. O Metrô planeja a rede e não somente a linha. Pensamos o seguinte: com esta configuração de rede esta linha não vai se saturar. A Sueli citou pessoas por metrô e pessoas por monotrilho. O Metrô, hoje, opera com 6 vagões, 6 trens, e tem uma capacidade de, dependendo do intervalo, as Linhas Norte/Sul e Leste/Oeste estão com 115 ou 120 segundos, 1 minuto e meio ou quase 2 minutos de intervalo entre trens. Cada um desses seis trens tem uma capacidade, em um nível de serviço razoável, de quatro pessoas por metro quadrado. Imaginem... Isto aqui é um metro quadro. Imaginem quatro pessoas aqui – eu e mais três pessoas nesta região. Seis pessoas por metro quadrado é o admitido pela UITP. Por quê? Porque a viagem é rápida. Se ela foi mais longa, realmente eu não posso admitir seis metros quadrados. Nesta região o que acontece é que a pessoa sobe de um extremo e vai para outro extremo. Então não posso admitir um nível de serviço muito ruim. Se a viagem for curta, até seria admissível. Com este nível de serviço o metrô tradicional abarca mil duzentos e quarenta e quatro passageiros. Posso chegar, com o monotrilho, a quanto eu quiser, desde que eu aumente as estações e coloque mais trens, o que não é o que estamos fazendo aqui. O que estamos fazendo é: seis trens com uma capacidade de mil. Na Leste/Oeste estamos com mil e quinhentas pessoas nos seis trens. Então isso varia de 20 a 50% a capacidade de transporte, comparando as duas. Mas essa nem seria a coisa mais importante para se escolher (e já vou passar para a outra pergunta) entre o metrô e o metrô convencional. O custo é



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

importante? Sim, é importante. O custo do monotrilho deve ficar entre 30 a 60% do custo do metrô convencional. As comparações não são muito boas porque dependem de uma série de coisas. Por exemplo, a desapropriação. Onde coloco uma estação enterrada, tenho uma desapropriação. Onde colocarei uma estação de monotrilho também há desapropriações, só que menores. Mas, na média, vale isso mesmo – entre 30 a 60%. Só que o importante é o seguinte: quero aumentar a rede de metrô com monotrilho, que me oferte uma boa capacidade de lugares, e que eu consiga fazer muito mais rápido, porque as estações são modulares. A viga é moldada rapidamente, e posso fazê-la fora ou dentro, levando para encaixá-la. Os próprios pilares também são feitos mais rapidamente. Então este é o tempo em que consigo implantação mais rápida. Nos eixos em que a demanda esteja entre 40 e 45 ou 48, o metrô vai continuar com o monotrilho, ou outro. Ele poderia ser o VLT, que pode ser em superfície. Se for elevado, realmente você tem que fazer um minhocão, porque ele anda sobre trilhos – temos os trilhos que vêm e os trilhos que voltam. Ele precisa de um tabuleiro. Se ele for no chão, para dar capacidade e velocidade, para manter o intervalo entre dois veículos, você tem que segregar, não podendo parar com sinal vermelho e dizer: “dou prioridade; na hora em que ele vier se aproximando, eu abro o semáforo”. Isso é muito difícil, e o número de acidentes poderia aumentar muito. O VLT custa, em torno daquilo que o monotrilho custa. As comparações precisam ser assim: neste local. Quer dizer, não dá para falar no geral porque uma coisa é uma coisa e outra coisa é outra coisa. Principalmente com relação a essa inserção, ao tempo de construção e também ao valor que vou despendar para tal implantação. Sobre o que o Ângelo disse, nas estações do terceiro trecho, é que vão ser construídas, na primeira etapa, entre Oratório e São Mateus aquelas estações: São Lucas, Camilo, Vila Tolstói, Vila União, Jardim Planalto, Sapopemba e Fazenda da Juta e São Mateus. O Metrô vai fazer a viga, a passarela central, as estações, e vai comprar os trens que já estão a caminho. Este trecho deve operar. No segundo trecho a via será feita completa, até o Hospital Cidade Tiradentes. Só que três estações serão antecipadas: a Jacu Pêssego, Cidade Tiradentes e Hospital Cidade Tiradentes. Posteriormente o trecho será complementado.

Conselheiro Iervolino: Minha questão seria o seguinte: como somos moradores da região e a conhecemos bem, por colocar somente essas três estações neste trecho, então vai haver a necessidade de um transporte auxiliar para podermos alimentar, e vamos continuar, até em outras estações, com o mesmo problema de que, hoje, temos dificuldades de trânsito, congestionamentos...

Sr. Epaminondas Duarte Junior: Não vou chamar de “sistema auxiliar”. Na verdade são sistemas que se complementam. Com o corredor de ônibus o número de estações era um pouco maior. Para que eu consiga ter um desempenho operacional razoável as distâncias entre as estações devem ser um pouco maiores. O trem acelera, mantém a aceleração e começa a diminuir a velocidade para poder parar na estação seguinte. Então tais estações foram diminuídas. Agora, o projeto de integração com os ônibus normais, com EMTU ou com os Intermunicipais, é feito com o conjunto do Metrô com a SP Trans, e com a EMTU. Não é o Metrô que legisla sobre isso, mas é um acordo muito bom.. Como eu já disse anteriormente, cada modal tem o seu papel, e eles têm que trabalharem integrados. Ponha o Metrô para resolver o problema, ... Não! Ponha o monotrilho para resolver o problema... Não! Preciso do ônibus, preciso dos corredores de ônibus, quer dizer, São Paulo é muito grande para podermos restringir. E há uma integração muito forte com respeito a todos esses sistemas de transporte (com todos eles). Sobre as reuniões com as comunidades, só eu já fiz quatro apresentações na região entre Vila Prudente e Cidade Tiradentes. O Metrô tem feito (não tem se negado) essas reuniões, sempre que há convite ou coisas assim, e vamos continuar fazendo. Alguém disse: vamos discutir o projeto? Vamos sim. Temos discutido o Metrô sempre vai e discute. O que muitas vezes acontece é o seguinte: a pessoa liga para mim ou para o Metrô e diz que só vai discutir se dissermos que não será monotrilho, mas sim VLT. Primeiro que eu não posso dizer em nome do Metrô uma coisa dessas, pois a equipe técnica é quem vai estudar. Mas colocamos tudo o que está acontecendo, e por que, da maneira mais clara, escolheu este ou aquele caminho. Essa tem sido a nossa discussão. Não há qualquer orientação contrária do Metrô para que não discutamos logicamente que dentro de uma organização, dentro daquilo que seja legal.



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Coordenadora Helena Magozo: Peço que você responda mais sinteticamente, pois ainda temos outros pontos de pauta.

Sr. Epaminondas Duarte Junior: Tudo bem. Sobre o que o Cláudio disse, na Linha 17 Ouro o trem é diferente sim. É um trem de São Paulo, não é um trem da "Bombardier", não é da "Hitashi", mas um trem adaptado àquela condição. A Linha 17 não é o objeto, mas como ele a citou... Ela é muito diferente desta aqui. Aquela linha tem um desempenho perimetral de distribuição de demanda importantíssimo para as pessoas. Em São Paulo é quase tudo radial. Essa linha, como outras que também serão necessárias tanto na Sul, na Leste, na Oeste, como na Norte, é importante como linha perimetral, para eu criar um novo jeito de distribuição – aquela distribuição que falei da nossa rede. Moro em Guarulhos eu não preciso passar em Santana para pegar o metrô para vir ao centro. Posso ter uma ligação perimetral diferente. E a Linha 17 desempenha este papel muito importante. Fazemos a simulação de demanda a partir da pesquisa de origem e destino. A pesquisa é uma fotografia. Ela chega e pergunta: "ontem, que tipo de viagem o senhor fez?". Vamos supor que eu more em Tucuruvi e quero vir ao centro da cidade. Aí digo assim: "fui até ao Metrô e tomei..." No caso havia o metrô. Agora a pessoa chega em Guarulhos e fala: "eu queria ir para a Paulista, só que tive de ir até Santana, pois o ônibus me leva até lá". Então as viagens na pesquisa origem/destino são atuais. Preciso pensar na minha projeção, que ao mudar, pode ser a legislação de uso e ocupação de solo, existem muitas viagens perimetrais que... Muitas pessoas fazem isto: em vez de andarem pela diagonal, vão pelos catetos. Essa questão é diferente desta outra que estamos discutindo. Sobre o horizonte de funcionamento eu já falei. Na verdade, entre as linhas não existe um horizonte de saturação, mas a rede como um todo pretende distribuir, e esta linha faz esse papel muito bem, porque ela cruza com diversas linhas de metrô e faz toda a distribuição, dando a opção para a pessoa escolher aquilo que quer fazer. Porque a maioria das linhas são todas radiais. Sobre a comparação com o Minhocão, não há um mínimo de comparação. Ele é um tabuleiro fechado, onde passa veículos. Aqui temos duas vigas com uma passarela pequena, não há sombra, a água passa... O que passa no Minhocão são carros e motocicletas que faz muito barulho e soltam muita fumaça. Aqui vai passar um veículo movido à tração elétrica. Não é totalmente, mas é muito silencioso. Alternativas possíveis de custo: já disse que, realmente, o custo é importante sim. Queremos aumentar o mais rápido possível um sistema elétrico, um transporte elétrico, e isso pesa muito, bem como tempo de construção, efeito de poluição, enfim, tudo isso pesou na escolha de alternativas. No projeto funcional foram analisados os corredores de ônibus que já existiam – a própria SP Trans nos passou todas as informações – o VLT, o Cityval e o Monotrilho. Agora há a questão de Medellín. Ela é conhecida, mas tem uma cidade ao lado de Medellín chamada "Bogotá", que é a capital. Ela é muito mais conhecida pelo corredor de ônibus chamado "Transmilenium". Tivemos a oportunidade, em outubro o pessoal da Câmara de Infra-Estrutura colombiana convidou o Metrô de São Paulo e o de Barcelona, para que expusessem seus sistemas de gestão e suas linhas, porque Bogotá, conhecida como Curitiba, como as duas capitais do Corredor de Ônibus, ambas estão pensando em fazer a sua primeira linha de metrô. Então esse sucesso que passa por um marketing muito bom de um Ex-Prefeito de Bogotá hoje está sendo trocado pelo metrô e eles estão estudando se é metrô convencional ou se é monotrilho. Mostramos os nossos projetos. O pessoal de Barcelona que esteve conosco, no mesmo dia, também mostrou. Mostraram a Linha 9, que estão acabando de projetar e que tem uma parte elevada muito parecida com o nosso monotrilho. Pode ser que corredor de ônibus sirva? Sim, eu disse em minha apresentação – podemos continuar, sim, com alguns corredores de ônibus, mas, sinto muito, não dá para se comparar com o sistema elétrico, com sistema viário, com confiabilidade e etc. Metrô expresso: podemos ter sim, mesmo no metrô convencional ou no monotrilho. O Metrô já pensou em fazer alguma coisa. Não é um estudo divulgado, mas existe uma série de empecilhos sobre o entendimento de como se para a estação. Mas pode ser sim, não há problemas em se pular uma ou outra estação, desde que se assuma o ônus... "Estou em um horário tal e não vou parar nesta estação". Em Londres há isso também – em algumas horas o metrô não para em algumas estações. Só que, no momento, isso não está com cogitação no Metrô. Na própria Leste/Oeste (na Linha 2), utilizou-se algumas coisas deste tipo, principalmente no horário de pico da tarde, quando as pessoas vão mais para Itaquera. Era assim: "este trem só para no



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Tatuapé, só para em Itaquera”. Mas há uma desinformação muito grande. Não dá para considerarmos que todas as pessoas que usam o metrô todos os dias, são as mesmas. Fique parado em uma estação de metrô e você vai ver o tanto de gente perguntando: “moço, para ir para a Praça da Sé que trem eu tomo?”. Essa pessoa também tem de ser considerada no caso de um metrô expresso. Aí teríamos de montar toda uma infra-estrutura para realizar isso.

Coordenadora Helena Magozo: Gostaria de dizer o seguinte aos Conselheiros: não vamos esgotar aqui todo o tema. Todas as perguntas ficarão registradas. Temos a Câmara Técnica, temos a possibilidade de os Conselheiros, através das referências e o contato com o metrô... Quer dizer, hoje é o começo da conversa, e no dia 24 teremos audiência pública, senão não vamos esgotar os outros pontos da pauta. É, realmente, um começo de conversa – estamos reconhecendo as participações, neste sentido. Todas as questões estarão registradas, bem como todas as respostas, e na Câmara Técnica tudo isso também pode ser um instrumento de consideração e avaliação.

Conselheiro Iervolino: Ele acabou não respondendo uma de minhas perguntas. Só gostaria de deixar registrada a questão da APP.

Sr. Carlos Henrique Aranha: De forma bem sintética, há realmente esta questão da compensação que apresentamos aqui. É importante que se faça uma distinção bastante clara: uma coisa é compensação pelo corte de vegetação, pela supressão de vegetação. Este corte segue as regras do DEPAVE. Há uma legislação municipal que estabelece qual a compensação necessária. E se houver uma remoção ou um manejo, pode ser permitido ou não. De acordo com a regra, como os senhores sabem, em São Paulo é proibido cortar árvore, a menos que você peça autorização, seguindo as regras e seguindo, ainda, uma regra de compensação. São coisas diferentes. Outra coisa seria a compensação que trata o Sistema Nacional de Unidades de Conservação. Essa é uma compensação para todos aqueles impactos que não são possíveis se mitigar ou compensar de outras formas. Esta é a legislação federal que exige desta forma. E essa compensação somente pode ser aplicada em uma unidade de conservação que pertença ao Sistema Nacional de Unidade de Conservação, que seria o caso do Parque Natural Fazenda do Carmo. É a única unidade de conservação que possui esta categoria para poder receber a compensação. Há também a APA estadual que envolve o próprio Parque, mas estamos falando da mesma. E existe outra APA, próxima do Iguatemi. Na verdade, o que o EIA faz é uma proposta, pois quem decide sobre a compensação não é o empreendedor e nem mesmo o estudo de impacto ambiental – é a Câmara Técnica da Secretaria do Verde que trata de compensações ambientais. O EIA é convidado para fazer uma proposta, uma avaliação de qual seria o valor a ser proposto e indicar, dentre as unidades de conservação da área de influência do empreendimento, quais delas poderiam receber o recurso da compensação. São coisas completamente diferentes. A compensação pelo corte de vegetação será feita nos locais a serem, obviamente, estudados pelo Metrô, mas aprovados pelo DEPAVE. E certamente serão nos eixos onde a implantação do empreendimento será feita: no canteiro central, nas calçadas laterais e nas vias do entorno. A Regina está nos lembrando que são as unidades de proteção de uso integral, que é uma característica, um tipo próprio dentre as categorias de unidades de conservação existentes. Só para separar a compensação pela vegetação por este número, vamos vamos ter uma quantidade bastante expressiva de plantios a serem feitos, que dificilmente o próprio eixo das avenidas será capaz de comportar, e muito provavelmente esta compensação será feita em áreas nas vizinhanças. Isso tem sido proposto nos estudos que temos feito, justamente para ampliar a arborização urbana, reduzindo os efeitos de ilhas de calor e etc., e melhorar o conforto urbano dessas áreas residenciais, mais especificamente, que existem no entorno desses empreendimentos. A última coisa seria com relação aos impactos na paisagem: nós nos concentramos mesmo nos impactos, na área de intervenção mais imediata, porque tem sido essa a pauta das discussões, reivindicações e de debates nas audiências de outras linhas de monotrilho. Estamos, neste caso, bastante confortáveis no sentido de dizer que o impacto será bem reduzido. Com relação ao impacto mais amplo dessa implantação de via elevada nesta região, também imaginamos que o impacto sobre a paisagem urbana geral da cidade seja também bastante reduzido,



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

uma vez que boa parte do nosso traçado está passando em avenidas com fundos de vale. Estamos em áreas mais confinadas, e apenas em um pequeno trecho da Estrada de Sapopemba é que estamos passando por áreas que têm uma visibilidade, e poderia ter um impacto maior na paisagem urbana, um impacto mais amplo, abrangendo uma área de influência mais ampla. Mas é um tema realmente relevante que obviamente enriquece o nosso trabalho. É possível que nos debruçemos um pouquinho mais para esclarecer tal tema nas próximas audiências. Muito obrigado.

Presidente Eduardo Jorge: Estamos discutindo sobre este assunto há duas horas e dez minutos, e até chegar o meio-dia temos dois outros assuntos. Quero passar para outro assunto. Quero agradecer os técnicos do Metrô e do Governo do Estado. Gostaria que eles colocassem à disposição seus e-mails. Por telefone, às vezes, é mais difícil. Conversar por e-mail é algo até mais tranquilo. Vocês viram que a Helena enfatiza que participem da Câmara Técnica, que vão à audiência pública em São Mateus. Ainda haverá uma discussão final entre nós, quer dizer, tudo isso são mecanismos institucionais formais, por isso a Helena enfatiza. Mas eu insisto neste ponto: peguem o e-mail do Epaminondas e o do Carlos, e conversem com eles, pois nem todos, embora sendo Conselheiros, podem ir à Câmara Técnica ou, eventualmente, à audiência em São Mateus. Que possa ser aberto outro caminho para uma discussão mais íntima com os responsáveis.

Sr. Epaminondas Duarte Junior: Meu nome é Epaminondas Duarte Junior e o e-mail é eduarte@metrosp.com.br. Podemos conversar por e-mail, e o que eu não souber responder passo para o pessoal técnico. Qualquer dúvida, dia 24, estaremos em São Mateus na audiência pública.

Sr. Carlos Henrique Aranha: Com relação a nós, que somos contratados do Metrô, é melhor concentrar todos os pedidos no Metrô, e aí eles nos transmitem.

Presidente Eduardo Jorge: Lembro que além deste licenciamento pelo qual somos responsáveis, centralizado no DECONT, existe outro licenciamento entre aspas, paralelo que é feito no DEPAVE que é em relação a remoção de árvores. Seria quase um licenciamento paralelo que gera uma compensação ambiental própria. Isso têm regras próprias, e até foi citado aqui o caso da Marginal, por exemplo. Para cerca de mil árvores que foram suprimidas, já se gerou o plantio de vinte mil na própria Marginal, setenta mil nos bairros do entorno e mais sessenta mil na APA do Tietê. É claro que este caso da Marginal é um caso atípico, porque por ser APP, tudo é multiplicado várias vezes. Mas vejam bem – no caso é o DEPAVE que vai fazer essa compensação específica. Cada árvore cortada vai ser repostada no local, no entorno e no entorno do entorno. É esta a regra que o DEPAVE segue, e isso não é barato. Quero agradecer a vocês. Se puder evitar que se corte, vai ser melhor evitar, pois será melhor para vocês. Agora vamos seguir adiante com os outros pontos da pauta. Por favor.

Coordenadora Helena Magozo: Vamos retomar o Expediente e começar pela discussão e votação da Ata da 128ª Reunião Plenária Ordinária. Os Conselheiros receberam, por e-mail. Vamos para a votação da Ata.

Conselheiro Angelo Iervolino: Surgiu uma dúvida. Na última reunião você colocou em votação para os Conselheiros quem estivesse a favor da criação da comissão de resíduo sólido. O pessoal levantou a mão e aí houve uma interferência da Conselheira Cristina. Ficamos sem definição – se foi aprovada ou não foi.

Coordenadora Helena Magozo: Temos que retomar porque não havia quorum naquele momento.

Conselheiro Angelo Iervolino: Mas este fato acabou não ficando registrado na Ata. Foi feita a solicitação para os Conselheiros levantarem a mão, quase todos levantaram e paramos nisso.

Coordenadora Helena Magozo: Então vamos esclarecer isso e depois retomamos a votação, ainda hoje, para revalidar a questão da constituição do grupo. Imaginei que tivesse quorum, mas a Mary



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

constatou que não tinha o número de conselheiros suficiente para a deliberação. Acho que podemos até fazer neste momento. Mary, você poderia colocar qual era a proposta e votamos agora. Ela já vai verificar como foi colocado na pauta, e retomamos a deliberação imediatamente para sanarmos tal questão. Colocamos uma observação que, por motivo de quorum somente foi deliberado hoje, ou seja, deliberamos esta Comissão hoje.

Conselheira Sueli: Minha fala está mencionada de forma errada.

Coordenadora Helena Magozo: Como seria a correção?

Conselheira Sueli: Está dizendo aqui "por conta da Política Nacional de Uso e Ocupação do Solo" – não tem nada a ver, pois seria "Política Nacional de Resíduos Sólidos".

Coordenadora Helena Magozo: Então vamos corrigir isso sem qualquer problema. Às vezes pegamos a transcrição e vemos problemas apenas de formato. E, às vezes, no ímpeto falamos as coisas de forma diferente, mas podemos corrigir, não há problema. Mais alguma correção ou alguma observação sobre a ata? Considerando o que foi colocado nessa observação sobre a falta de quorum e a questão da fala da Sueli, vamos à votação. **Os Conselheiros que são favoráveis à aprovação da Ata da 128ª Reunião Plenária Ordinária com esses adendos colocados, levantem a mão. Aprovada a Ata por unanimidade.** Agora vamos à sugestão de inclusão de pauta. Algum conselheiro quer propor alguma sugestão de inclusão de pauta?

Conselheira Maria José: Seria inclusão de pauta para a próxima reunião, é isso?

Coordenadora Helena Magozo: Já temos o cronograma, mas você propõe uma inclusão de pauta e que ela seja avaliada.

Conselheira Maria José: Gostaria de incluir, em algum momento, que discutíssemos um pouco melhor sobre a nova lei dos grandes geradores de resíduo para o Município de São Paulo. Não sei se deveríamos incluir isso dentro desta Comissão Técnica que será formada, ou se devemos conversar em particular aqui sobre o assunto.

Coordenadora Helena Magozo: Acredito que a primeira reunião poderia definir isso, entrando nesta comissão especial, na que não houve quorum. Seria uma Comissão Especial para se discutir a política nacional e seus reflexos no Município de São Paulo. Há um grupo de conselheiros bastante interessados na discussão desta temática. Assim, vamos votar se os Conselheiros são favoráveis à criação desta comissão especial de discussão dos resíduos sólidos na cidade de São Paulo, a partir da inspiração da Política Nacional de Resíduos.

Conselheira Maria José: Neste caso incluiríamos a Lei 14 mil e tanto do Município, não é?

Coordenadora Helena Magozo: Sim. Então vamos à votação? Os Conselheiros que são favoráveis à criação desta comissão (para esgotarmos este assunto que ficou comprometido na outra reunião) levantem a mão. **Está criada essa comissão por unanimidade.**

Conselheira Maria José: Desculpe Helena, mas como vamos formar os componentes desta comissão?

Coordenadora Helena Magozo: Quem tiver interesse é só se inscrever junto à Secretaria Executiva e vamos convocar uma primeira reunião. Pérola, você gostaria de fazer alguma sugestão?

Conselheira Pérola: Gostaria de fazer uma sugestão, e nem sei se seria propício ou não, até como universidade. Temos visto muitos estudos sobre a cidade de jovens arquitetos que às vezes podem



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

interessar. São estudos de parques, estudos urbanos, enfim, que podem interessar aos representantes de região, levando para a comunidade e tudo mais. Assim, gostaria de saber se há interesse deste Conselho que esses trabalhos muito bem avaliados – estou falando de todas as universidades – sejam encaminhados ao CADES e aos Conselheiros de região. Caso eles se interessem em apoiar ou enfim, de uma apresentação, que solicitem. Seria no sentido de colaborar na estruturação das áreas verdes e dos parques da cidade. Não sei se isso seria possível.

Coordenadora Helena Magozo: Vamos fazer o seguinte: mande esta proposta para discutirmos em nível do DEPAVE, em nível dos Conselheiros e dos Conselhos Regionais, numa outra vez, propomos como poderia ser feito o encaminhamento, da maneira mais oportuna, essas iniciativas. Agora vamos à votação do Calendário das Reuniões Plenárias Ordinárias do CADES para 2011. Vocês receberam a proposta de calendário? Com exceção da reunião de hoje de dezembro, que tem a excepcionalidade por conta do período de festas e das férias que não tivemos em janeiro, não queríamos prorrogar muito o intervalo para a de fevereiro. As reuniões seriam sempre na penúltima quarta-feira do mês. Seria somente para vocês terem uma orientação de calendário. É isso que estamos aprovando, com exceção desta reunião e da última (a de dezembro). Então, os Conselheiros que são favoráveis ao calendário de reuniões plenárias e ordinárias proposto para 2011, levantem a mão. **Está aprovado o Calendário Anual das Reuniões Plenárias Ordinárias do CADES, por unanimidade.** Vamos passar, agora, para o Ponto 2 da Ordem do Dia, que é a deliberação sobre as diretrizes anuais para a utilização dos recursos do Fundo Especial do Meio Ambiente – FEMA, para 2011. Como estamos promovendo a discussão? Partimos das diretrizes que foram aprovadas pelo CADES em 2010, mandamos para que todos os Conselheiros avaliassem e pudessem (se fosse o caso) propor alguma diretriz ou alguma correção nas diretrizes. Então vamos apresentar a de 2010, e aí pensamos na de 2011. Estamos aqui com a presença do Rubens, que é o Secretário Executivo do CONFEMA, que também vai apresentar o relatório das atividades do FEMA em 2010. Dentro da Resolução de 2010, que estamos propondo como ponto de partida para as diretrizes de 2011, quais são as diretrizes que foram aprovadas em 2010? Artigo 1º: Biodiversidade, fauna e flora, água, ar, clima, eco economia, expansão e conservação de áreas verdes e unidades de conservação, fortalecimento do sistema de fiscalização e controle da Secretaria do Verde, educação ambiental, cultura de paz e mediação de conflitos socioambientais, incremento ao uso de energia renovável no sistema de transporte coletivo, apoio à política de reciclagem, reutilização e redução de resíduos sólidos na cidade de São Paulo, apoio à política de eficiência energética para a redução dos gases do efeito estufa na cidade de São Paulo, incluindo o inventário de diagnósticos ambientais, apoio às políticas de incentivo a sistemas produtivos de menor impacto ambiental, apoio a políticas habitacionais necessárias à implantação de áreas verdes e proteção a áreas de relevância ambiental, apoio a políticas de incentivo a serviços ambientais, incluindo estudos, inventários, diagnósticos e projetos de adequação ambiental de propriedades urbanas e rurais, apoio à criação e à implementação de reservas particulares de patrimônio natural (que são as RPPNs), apoio à implementação de sistemas de informações para ampliar a divulgação dos resultados da rede de monitoramento de precipitações meteorológicas, incluindo inventários e diagnósticos necessários, apoio a estudos e projetos para subsidiar políticas públicas relacionadas ao adensamento construtivo, impermeabilização do solo e a conseqüente produção das ilhas de calor urbano no Município de São Paulo. O que gostaríamos de esclarecer? Essas são as diretrizes mais amplas. Todos os projetos submetidos e avaliados pelo FEMA através de suas comissões de avaliação a que chamamos de CAV, sempre se atêm se aquele determinado projeto, sendo público ou sendo de entidades privadas sem fins lucrativos que nos chegaram através dos editais (estamos com oito editais lançados), se atende essas diretrizes. Então são diretrizes amplas que todos os planos, programas e projetos submetidos ao FEMA têm que, por lei, atender. Agora vou passar para o Rubens. Fiz essa apresentação porque também sou Coordenadora do Fundo, mas acredito que o Rubens objetivamente possa continuar conversando. Está aberto o posicionamento dos Conselheiros. Primeiro a Regina, por favor.



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Conselheira Regina: Quero dizer que tudo o que a Secretaria do Verde vem implementando ao longo dos anos vem sendo construído a partir de experiências vividas e reavaliadas. Acredito, então, que o fundo também faça parte disso. Tivemos a primeira lei do fundo, depois fizemos uma nova regulamentação, aí se estabeleceram as diretrizes a partir das experiências do primeiro ano. Coloco que, se não me engano, o DECONT colocou o primeiro centavo lá no fundo há uns anos atrás, quando dissemos (com a ajuda de Finanças) que teríamos de dar um jeito de por o dinheiro. E não havia nem mecanismos para o dinheiro sair do Tesouro e ir para lá. Acho que tínhamos de avançar um pouco mais nesta questão da divisão dos recursos do fundo. A regulamentação das diretrizes do fundo seria um caminho para isso. Ou seja, temos uma série de diretrizes, e quanto a isto não tenho, no momento, nada a acrescentar, mas talvez fosse o caso de cada uma dessas diretrizes terem algumas metas indicativas para serem atingidas. Por que estou falando isso? Porque existe uma meta que fala sobre apoio ao sistema controle da fiscalização, ao sistema de controle ambiental. Pode acontecer de apresentarmos um projeto e ele não ser aprovado por “n” razões, até mesmo por uma ou outra coisa poderem ser mais prioritárias. Penso que já deveríamos, pelo tempo que estamos fazendo gestão e pelos projetos que já foram implementados, ter estabelecido algumas metas indicativas anuais. Isso para que pudéssemos, em um ano, ter 1% de cada uma das metas com algum investimento, para não acontecer de termos um recurso do fundo direcionado apenas para duas ou três metas, e as outras não serem contempladas. Como ele é um mecanismo mesmo de política, minha sugestão é a de que o Conselho e o pessoal do fundo pensem nisto. Eu me lembro da primeira divisão do recurso do FEHIDRO que foi feita em uma reunião no CADES, em nossa Secretaria, e ele conseguiu dividir todo o recurso para a primeira rodada de projetos do FEHIDRO. Eles contemplaram todos os projetos que tinham sido apresentados, e o que sobrou de dinheiro ainda conseguiram contemplar outros projetos que haviam até ficado de fora. Seria otimizar a distribuição do recurso – é isto.

Conselheira Sueli: Dentro das diretrizes não percebi nada direcionado ao apoio aos CADES Regionais. Isto não entraria? E falo pela experiência de São Mateus – ele não têm o apoio da Subprefeitura (de acordo com o que a lei determina). Há pessoas interessadas em participar do CADES, mas este não tem condições de capacitar, de preparar essas pessoas (o CADES regional), de mostrar o que é ser Conselheiro Ambiental, tanto na região como na cidade de São Paulo. Assim, os Conselhos Regionais... Falo novamente que, considerando São Mateus, estamos de mãos atadas. Nós não conseguimos mobilizar, sensibilizar as pessoas, porque não temos instrumentos para tanto – seja dentro da Subprefeitura...

Coordenadora Helena Magozo: Temos essas interfaces das questões que você está colocando. Dentro do orçamento da UMAPAZ tem uma previsão de um recurso para a capacitação dos Conselhos. Então precisamos conversar a respeito, de como viabilizar a questão da capacitação – há possibilidades sim.

Conselheira Sueli: Não seria somente uma questão de recursos. Digo assim: a Secretaria foi reestruturada. Os Conselhos Regionais estão dentro de tal reestrutura. Dentro dessas diretrizes não se faz nem menção disso. Tudo bem, o Conselho é regional, mas ele existe por conta da Secretaria do Verde. É só uma observação. Se é ou não relevante, cabe aos técnicos analisar.

Conselheiro Iervolino: O Item 9 não complementaria isso?

Presidente Eduardo Jorge: Sueli é claro que é relevante o que você falou. Como a Helena disse, já existe recurso previsto no trabalho da UMAPAZ que deve ser usado. Algumas regiões estão, inclusive, fazendo formação. Por exemplo, Itaquera está fazendo com o apoio da UMAPAZ. E a Secretaria do Verde realmente é animadora e responsável pela criação desses Conselhos, um elemento da participação da população e de integração com o Governo. Mas em nossa estratégia de colocar os projetos e programas ambientais em cada Secretaria, ficou clara a necessidade e o comando do Subprefeito, pois este é o Prefeito da região. Ele é quem tem a capacidade de articular, não a



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Secretaria do Verde, mas todas as Secretarias. Por isso existe o pensamento da Secretaria do Verde, quando se criou o Conselho, de subordiná-lo ao Subprefeito. E aqui temos um representante das Subprefeituras. Aqui também é um espaço de articulação. A Sueli pode conversar com o representante das Subprefeituras e fazer suas sugestões para que ele chegue ao Secretário Ronaldo, e do Secretário Ronaldo chegue ao Subprefeito. Não devemos generalizar, pois há Subprefeitos muito empenhados. Estão acompanhando, apoiando e dando estrutura. São 31 Subprefeituras. Não vamos generalizar! Você tem ao alcance de sua mão um representante da Subprefeitura. Ele faz este papel de integração. Chega ao Ronaldo o fato de que você não está satisfeito com o apoio que está recebendo em São Mateus. Perdi a intervenção da Regina, mas gostaria de fazer o seguinte comentário: se não tomarmos cuidado, burocratizamos demais. Você sabe como são rígidas as normas a serem seguidas do Tribunal de Contas, todos os caminhos que se devem seguir, e muitas vezes um projeto que está lá na frente tropeça, aí vem outro atrás e ocupa seu lugar, por ter conseguido preencher todos os itens. Penso que se você der um percentual para cada área dessas, isso vai dificultar a realização do orçamento. O que deve haver é empenho das áreas, apresentarem projetos factíveis, que sejam aprovados pelo Jurídico e pela Comissão. É o que as vezes não acontece. Tanto as entidades como a própria Secretaria apresentam projetos que depois o Jurídico diz que não pode. Lá tem um Conselho também, inclusive com dois representantes nossos participando, e muito atuantes, diga-se de passagem. Eles dizem assim; "isto aqui também não pode!" É o papel deles: garantir que o dinheiro seja gasto de acordo com as normas. Faço esta observação para que possamos refletir mais. Se criarmos um percentual para isto, outro para aquilo, aí vamos dificultar ainda mais a realização do orçamento. Acaba até sobrando recurso, e só quem vai ficar feliz com isto é o Secretário Rubens Chamas.

Conselheira Pérola: Quero colocar que já participei do 7º Edital e fomos agraciados com uma verba, mas não conseguimos utilizá-la, infelizmente.

Coordenadora Helena Magozo: Você não esclareceu por que motivo. Foram atendidos todos os critérios, com exceção de que há uma limitação, um regramento de que não se pode estabelecer convênio com uma entidade que tem, em sua diretoria, alguém que faça parte do Executivo Público (Municipal ou Federal). No caso, houve esta questão: foi aprovado, mas havia uma pessoa do Executivo que fazia parte da diretoria, o que inviabilizou...

Conselheira Pérola: Não era da diretoria, mas do Conselho Consultivo.

Coordenadora Helena Magozo: Mas fazia parte do Conselho, e então isso foi entendido pelo Jurídico que inviabilizava o convênio.

Conselheira Pérola: Mas a verba não saiu. O que eu gostaria de colocar é o seguinte: adoro o FEMA, o CONFEMA e os acho de uma extrema competência. É uma verba muito bem colocada. Tive o prazer de participar do Conselho e a honra de ir ao primeiro ENCA representando São Paulo, foi fantástico! Eu gostaria de encaminhar projetos, porque vi que temos linhas de apoio às políticas públicas, enfim, pelo Mackenzie (pela universidade). A questão é: como fica a minha pessoa? Vai invalidar o envio de proposta por eu ser Conselheira aqui? Tenho que deixar de ser Conselheira? Na verdade estou no quadro do Mackenzie.

Coordenadora Helena Magozo: Veja bem: estando a entidade de acordo com o que é previsto nas "entidades de apoio do FEMA", como foi decidido isso em nível do CONFEMA? Que não há impedimento pelo fato de você ser Conselheira, mas na deliberação sobre o projeto, para que não haja conflito de interesses, o Conselheiro ou a Conselheira que tem relação com aquela entidade ou com aquele projeto, não vota. Houve outros precedentes e isso foi definido dessa forma no nível do CONFEMA.

Conselheira Pérola: Está bem. Eu não sou Conselheira do CONFEMA pelo CADES...



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Coordenadora Helena Magozo: Mesmo se você fosse do CONFEMA. É a decisão que o Conselho tomou em relação a isso para não ferir nenhuma posição de proteção...

Conselheira Pérola: Então o resultado é que posso encaminhar a proposta. Obrigada.

Conselheiro Marcelo: Bom dia. Sou o Marcelo, da Câmara Municipal. Tenho apenas três perguntas. A Secretaria Municipal do Meio Ambiente já elaborou o diagnóstico ambiental do Município, referente ao ano anterior? Quais seriam os programas que vão receber locação de recursos do FEMA no ano passado? E se estes programas tiveram o resultado esperado?

Coordenadora Helena Magozo: Vamos falar com o Francisco e depois respondemos as perguntas.

Conselheiro Francisco: Gostaria de dar uma sugestão, no sentido de colocar um item referente à utilização de energia solar em habitações.

Coordenadora Helena Magozo: Você acha que isso não está nas diretrizes?

Conselheiro Francisco: Em tese, se olharmos com atenção, até poderemos verificar se isso está dentro das diretrizes. É uma sugestão, pois acredito que seja um assunto que não é muito tratado.

Coordenadora Helena Magozo: Veja aqui: "Apoio à política de eficiência energética para redução dos gases de efeito estufa na Cidade de São Paulo, incluindo inventários, e diagnósticos necessários" Você acha que não estaria inserido aí? Vamos discutir, porque é importante sabermos se está ou não. Não estou fazendo nenhuma restrição e acho que sua pergunta é bem oportuna. Seria apenas para vermos se isso está incluído ou não.

Conselheiro Francisco: É que nessas discussões sobre matéria ambiental, o que verificamos é que o uso de energia solar não é uma questão muito levantada.

Coordenadora Helena Magozo: A Laura tem uma participação importante nesta questão, pela entidade a qual ela representa. Laura você acha que no "apoio à política de eficiência energética para a redução dos gases do efeito estufa na Cidade de São Paulo, incluindo inventários e diagnósticos necessários", estaria incluído o apoio ao uso de energia solar, ou precisamos aprimorar esta redação, ou ainda criar outra para votarmos?

Conselheira Laura: Não acho que deveria ser mudado. Penso que ficaria redundante. Se formos detalhar item por item... Há algumas coisas que são uma convenção. Alguns itens abrangem certos temas.

Coordenadora Helena Magozo: A política de mudança climática estaria compatível com essa nomenclatura ou precisaríamos aprimorar para incluir a energia solar?

Conselheira Laura: Acho que não especificamente, porque existem muitas outras formas de...

Coordenadora Helena Magozo: Mas entraria nessa questão de apoio à política de eficiência energética?

Conselheira Laura: Sim, de eficiência energética e tem outro dispositivo que trata de "energias renováveis".

Coordenadora Helena Magozo: Sim, mas a energia renovável está em "transportes". Aí o Francisco teria razão.



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Conselheira Laura: Talvez fosse melhor, então, no item que diz respeito à energia renovável em "transportes", colocar apenas "energias renováveis" e ponto, pois poderia ser transportes, edificações... Se você especifica "energia renovável em transporte", aí haverá muito poucas opções para discutir em detalhes.

Coordenadora Helena Magozo: Deixem-me contar por que entrou esta história do sistema de transporte coletivo. Quando chegamos com a proposta aqui já havia uma discussão na linha do que a Regina citou, do "que funciona, do que não funciona". Então a Assessoria Jurídica orientou que se incluísse "transporte" para que não houvesse qualquer restrição, por exemplo, à apresentação de projetos na linha de transporte de energia de novas matrizes renováveis. Está muito claro na diretriz: como podemos fazer para, não tirando "transporte", incluir...

Conselheira Laura: E se colocássemos "e demais sistemas"?

Coordenadora Helena Magozo: Façam uma proposta de texto.

Conselheiro Marcelo: Em vez de "habitações" poderíamos colocar "edificações".

Conselheiro Francisco: E aquela proposta no sentido de ficar... ponto, de não ficar somente "transporte"?

Coordenadora Helena Magozo: O termo "transporte" está aqui pelo motivo de que ele seria importante para você claramente poder apoiar pelo fundo, entendeu?

Conselheiro Francisco: Poderia ser virgula "habitação e outros".

Coordenadora Helena Magozo: Edificações...

Conselheiro Francisco: Sim, "edificações e outros".

Coordenadora Helena Magozo: "Edificações e outros sistemas", não é?

Conselheira Laura: Helena, não poderíamos tirar o coletivo, porque quando você especifica, está dando uma exclusividade. Está ali: "transporte coletivo". Mas e o outro transporte que não é coletivo?

Coordenadora Helena Magozo: Mas é que o "coletivo" é público, não posso dar recurso para o transporte individual. Posso assim, através de campanhas, tem outras formas de incentivo e seria em nível nacional que se define isso. São discussões que abarcam uma certa história, mas é neste sentido de incremento ao uso de energia, que pode se dar através de campanhas, só que estamos pensando assim: concretamente é só no transporte público que é coletivo.

Conselheira Laura: E também acho que há outros itens como por exemplo: "eco-economia". Existem formas de você enquadrar uma proposta, e todos estes itens que aí estão são super abrangentes. Com certeza, qualquer projeto que seja relevante para a qualidade ambiental urbana (de São Paulo)... Não vejo nada ali, a não ser um detalhamento, mas creio que esteja tudo contemplado.

Coordenadora Helena Magozo: Vocês acham importante colocarmos um item sobre "eco-economia"?

Conselheira Pérola: Fiz uma proposta de redação: "incremento ao uso de energia renovável em edificações ao sistema de transporte coletivo e demais sistemas urbanos".



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Coordenadora Helena Magozo: E assim: "incremento ao uso de energia renovável no sistema de transporte coletivo, edificações e demais sistemas urbanos".

Conselheira Pérola: Eu havia colocado "edificações" anteriormente...

Coordenadora Helena Magozo: Sim, mas vamos ter um recurso no FEMA que, necessariamente, deverá ser utilizado em transporte público. Por isso acho que a ordem altera até o montante de recursos que vamos receber para esta nova fonte. Por isso estou justificando essa relevância para o "transporte", que tem uma motivação factual mesmo.

Conselheira Laura: Talvez tenhamos de separar "transporte público" de "outros sistemas e edificações".

Coordenadora Helena Magozo: Estava assim: "incremento ao uso de energia renovável no sistema de transporte coletivo, edificações e demais sistemas urbanos".

Conselheira Laura: Minha dúvida é a seguinte: é uma rubrica que vincula valores? Agora que você falou, fiquei preocupada. Porque se vincula valores, acho que tem de haver uma rubrica específica para transporte coletivo e energias renováveis, e outra para energias renováveis e outros usos porque existem muitos usos. Se não vincula, aí não.

Presidente Eduardo Jorge: Neste caso quem vai julgar é o Conselho. Temos lá representantes da Secretaria de Finanças, Planejamento, representantes do CADES, enfim, eles avaliam. Nós damos a diretriz e o Conselho do FEMA, com representação das Secretarias e do CADES avalia e julga.

Conselheira Laura: Acho que se detalharmos muito com o texto, vira um Tratado.

Coordenadora Helena Magozo: Então ficaria assim: "incremento ao uso de energia renovável no sistema de transporte coletivo, edificações e demais sistemas urbanos". E as outras diretrizes se manteriam, está bem? Vamos para a deliberação? **Os Conselheiros que forem favoráveis à aprovação das diretrizes de 2010 com esta correção proposta pelo Conselho, como diretriz de 2011, levantem a mão. Aprovada por unanimidade.**

Conselheiro Pedro: Acabei me lembrando de que não vi contemplada a questão da poluição.

Coordenadora Helena Magozo: Está no "ar", está bem amplo. Veja as primeiras lá em cima...

Conselheiro Pedro: Mas mesmo de ruído e tal, não seria bom explicitarmos o controle de poluição de alguma forma?

Coordenadora Helena Magozo: É que quando se fala de "ar", já está incluída esta questão. Agora o Rubens Borges, que é Secretário Executivo do FEMA vai fazer uma explanação sobre como foi utilizado o recurso de FEMA em 2010, e os recursos disponíveis para 2011.

Sr. Rubens Borges: Bom dia a todos. Para os que não me conhecem, sou Rubens, Secretário Executivo do CONFEMA. Alguns aqui já me conhecem porque já fizeram parte do Conselho e outros ainda fazem. Anualmente fazemos uma apresentação das atividades do Conselho, do fundo para o CADES. Este estabelece as diretrizes gerais de aplicações de recursos do fundo, e ao final do exercício, ou no início do exercício seguinte, nós trazemos os resultados dessa aplicação de recursos. Então farei uma apresentação muito breve, sendo que depois fico aberto para responder questões que eventualmente venham a surgir durante a apresentação. No exercício de 2010 foram realizadas 19 reuniões ao todo. Foram 10 Reuniões Ordinárias e 9 Extraordinárias. Tivemos, assim, uma média de duas reuniões por mês, se desconsiderarmos dezembro, um período excepcional, e janeiro por



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

questões de férias. Houve meses em que tivemos apenas uma reunião, mas, por outro lado, tivemos meses com quatro reuniões semanais para darmos conta da demanda de trabalho que surgiu durante o exercício. O resultado dessas 19 reuniões foram 146 Resoluções, dando uma média de produção de 7,7 (quase 8 Resoluções) por reunião. Vocês sabem da dificuldade que é chegar num consenso para se tirar uma resolução de determinado assunto. Então as discussões são bastante acaloradas, em alguns casos, o que demanda um esforço do Conselho, o qual é um conselho pequeno, com apenas seis membros. Apesar das discussões se tornarem mais fáceis por conta do número reduzido de Conselheiros, por outro lado as divergências são mais detalhadas e mais discutidas. Consideramos, aí, uma produção muito boa em relação à quantidade de projetos que foram analisados. Durante esse exercício foram analisados projetos apresentados para o Edital nº 6, que é específico para as áreas das APAS Capivari-Monos. O Edital nº 7 que foi uma demanda da UMAPAZ, com relação a um edital específico para Educação Ambiental; e o Edital nº 8, também uma demanda da população e é voltado para a Agricultura Urbana e Peri-urbana. Então há todo um trabalho na elaboração desses editais, bem como discussões para se estabelecerem os rumos e as linhas de apoio desse edital, com as equipes técnicas de cada uma dessas áreas. O Edital 6 teve toda uma discussão técnica com o pessoal do DUC - Divisão de Unidade e Conservação. O Edital 7 foi bastante discutido aqui, com a equipe de Educação Ambiental da UMAPAZ. E o Edital 8 com todo o pessoal do DEPAVE, da PROURP que é o pessoal da Agricultura Urbana. Foram analisados, durante o exercício de 2010, 323 projetos, sendo 58 projetos apresentados para o Edital 6, 187 para o Edital 7 e 30 projetos para o Edital 8. Além disso, temos projetos que foram apresentados pela própria administração. E aí estamos considerando aqui a própria Secretaria do Verde, e outras Secretarias que podem, pela legislação, apresentar projetos. Foram 48 projetos que também foram analisados e votados pelo Conselho do Fundo. Para os editais, em montante de recursos que foram aprovados no exercício de 2010, foram destinados 6 milhões, 670 mil e 246 reais, incluindo os três editais. E para os projetos da Administração o valor é um pouco elevado porque inclui também as desapropriações que foram efetuadas em Perus por conta da implantação do Parque Linear, de 40 milhões 378 mil, 603 reais e 30 centavos. É um volume bastante grande de recursos, mas ainda não foi, na sua totalidade, aplicado porque os projetos têm um cronograma de desembolso. Assim, esses 6 milhões são parcelados (digamos assim). Mês a mês é liberado um montante, até o final dos projetos, quando chegaremos ao montante total aplicado. A mesma coisa acontece com os aprovados pela Administração, porque os projetos têm um tempo de execução, e assim os 40 milhões não são executados todos de uma vez, mas sim à medida que as medições e os projetos são apresentados. Um detalhe é que muitos dos projetos que foram aprovados, que estão naqueles 6 milhões ainda estão em fase de assinatura de convênio e tal. Os seis milhões, então, não foram totalmente executados. Com relação aos projetos em andamento, temos ainda projetos em andamento do Edital número 4. São projetos longos, sendo que alguns são de dois anos e outros que, por força do tempo de assinatura, ainda estão em execução. Então falta ainda destinar a este Edital 179 mil e 965 reais. Para o Edital número 6, um milhão, oitocentos e noventa e três e oitocentos e setenta e três reais. Para o Edital número 7 estão destinados 3 milhões 141 mil e 887 reais. E, para o Edital número 8, 1 milhão, 634 mil e 486 reais. Isso é o que se pretende aplicar neste ano para os editais. E o nosso saldo, em 22 de dezembro, o saldo da conta do fundo era de 32 milhões, 778 mil, 849 reais e 86 centavos. A posição de janeiro ainda não recebi da Secretaria de Finanças, ela deve chegar nesta semana. Mas, com base no saldo de dezembro, temos 32 milhões para atender a todas essas despesas que ainda estão sendo realizada. Temos, hoje, uma figura inédita até então, pois sempre tivemos mais recursos disponíveis do que a quantidade de projetos apresentados. Hoje o FÊMA tem de ser muito mais criterioso em sua avaliação de aprovação de projetos, uma vez que os recursos disponíveis são menores do que a totalidade de demanda. A demanda continua aparecendo, os projetos são analisados e até podem ser votados, só que ficam condicionados à existência de recursos. Assim, os novos projetos que virão, terão de ser muito mais pensados e analisados para se estabelecer um critério. Agora temos aí uma dinâmica para aprovarmos os melhores mesmo, aqueles que realmente têm um viés, um objetivo ambiental bastante concreto. Na verdade os próximos quatro ou cinco slides mostram uma relação de todos os projetos que foram aprovados. Não lerei um por um, senão vamos nos estender. Aqui há o número de convênios e o estágio em que eles se encontram, se



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

estão em andamento ou se já foram concluídos. A maior parte deles está em andamento, sendo que alguns foram iniciados e concluídos no próprio exercício de 2010. Eram projetos mais curtos ou de uma intervenção mais rápida. Os que estão em andamento devem ser concluídos agora, no segundo semestre de 2011. Então temos uma execução orçamentária dos recursos previstos para 2011. Os aprovados em orçamento geral perfazem 60 milhões de reais. Temos um saldo efetivo na conta de 32 milhões, mas há a perspectiva de um novo leilão de crédito de carbono, o que vai dar um aporte de recursos para a conta do fundo para suprir os novos projetos que serão apresentados. Temos aí um pouco da "radiografia" do que foi o exercício de 2010 e as perspectivas para 2011. Aqui há uma radiografia dos projetos que foram apresentados pela Administração Pública, e que comprometeram aqueles 40 milhões sobre os quais citamos lá atrás. Existem vários projetos de desapropriação do Parque Anhanguera ou para a implantação do Parque Linear Perus. Também há a desapropriação para o Parque Central do Itaim. Aqui temos os projetos previstos para 2011. Ali eles não estão relacionados, porque o mais pesado era a desapropriação – foi o que constou. Mas entre os projetos apresentados pela Administração Pública, temos os projetos de revitalização de praças e áreas verdes, em especial na região de Perus, que iniciou primeiro o envio dos projetos públicos, e alguns da Secretaria, como a implantação do Centro de Reabilitação de Animais Silvestres, o andamento da Escola de Marcenaria, e outros projetos que também estão em andamento. O que está previsto para 2011 são os projetos que foram aprovados dentro daqueles 323 no ano passado, mas que estão em fase de assinatura. Então tenho aí mais ou menos a média de valores desses projetos, que está entre 100 e 110 mil reais.

Conselheira Laura: Só uma pergunta: não entendi muito bem este saldo. O saldo que você colocou de 32 milhões seria o valor que não está comprometido e que vai entrar para o próximo, ou é o valor que ainda não foi gasto?

Sr. Rubens Borges: É o que não foi gasto. Existe uma diferença entre saldo orçamentário e saldo financeiro. 32 milhões é o saldo financeiro que consta na conta do fundo efetivamente – está depositado na conta do fundo. Porém, temos um saldo orçamentário, aprovado em orçamento pela Câmara Municipal, de 60 milhões. Por que 60 milhões? Porque contamos com a entrada de novos recursos, tanto por fontes diversas em termos de compromisso ambiental, multas ambientais de outras fontes, como os leilões de crédito de carbono que também entra neste global de 60 milhões. Este seria, então, o orçamentário. Quanto tenho para gastar essa é a pergunta?

Conselheira Laura: Dos projetos que foram aprovados por negociação e tudo mais, este dinheiro está comprometido? O que estaria liberado para a apresentação de novos projetos?

Sr. Rubens Borges: O que está liberado para a apresentação de novos projetos, hoje, é essa diferença entre os 32 milhões (que já tenho comprometidos) e os 60 milhões aprovados em orçamento. Só que esses 60 milhões dependem da arrecadação ou da vinda de novos recursos para o fundo, tanto de crédito de carbono como de outras fontes. Se, eventualmente, houver algum projeto ou algum programa que esteja em andamento, e precisemos de uma suplementação, aí vamos solicitar ao Secretário Rubens Chammas, uma suplementação de recursos, até o limite dos 60 milhões, que é o que está aprovado em orçamento pela Câmara Municipal.

Coordenadora Helena Magozo: O que também é importante esclarecer Laura, desses 32 milhões, uma parte do que tem de ser pago em 2011 vai ser descontado desses 32 milhões .

Sr. Rubens Borges: Como eu falei Laura, o que temos disponível para novos projetos... Hoje, por exemplo, se tivermos que lançar um novo edital, nós vamos ter que pensar muito bem ou fazê-lo de acordo com a estimativa de arrecadação, que anualmente é feita para a elaboração do orçamento. Devemos pensar qual será o valor estimado para este novo edital. Hoje não tenho recurso disponível para um novo edital, pois esses 32 milhões estão comprometidos com esses projetos em andamento. Você pode dizer: mas você falou que havia 40 milhões comprometidos e só há 32 milhões na conta.



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Este seria outro aspecto. Os 40 milhões comprometidos não serão gastos de uma vez, mas de acordo com um cronograma, e este ultrapassa o exercício de 2011 também. Então tenho despesas dentro dos 40 milhões aprovados, que vão ficar para 2012. É uma questão de fluxo de caixa.

Conselheira Laura: Minha dúvida é se vai haver um edital neste ano, e qual seria o valor disponível?

Coordenadora Helena Magozo: O que seria importante falar? Até hoje podemos dividir em duas fontes os recursos do FEMA. Há uma grande fonte, sobre a qual eu já tinha falado no ano passado, e desde o primeiro leilão dos Créditos de Carbono em 2007, que caíram na conta em 2008. Vamos dizer que seja o dinheiro substantivo que o FEMA tem que estão nesses 32 milhões. Então, este dinheiro substantivo tem uma destinação especificada por uma normatização federal, que só pode ser usado em investimento público. Esse recurso não entra para o edital. Se for para fazer uma obra pública, você terá de fazer licitação. E não vai lançar via edital porque o convênio explicita, é um instrumento que diz que você não pode transgredir com a lei de licitação, quer dizer, você entende que há uma convergência de competências, de interesses e de objetivos entre, no caso, a ONG ou a OSCIP e a Secretaria do Verde para se estabelecer um convênio. Se não for isso, é licitação. Tanto que vocês viram que muitos convênios foram efetivados, mas o grosso do dinheiro que temos até agora é de crédito de carbono, e só pode ser usado em investimento. Não posso usá-lo, por exemplo, em ações contínuas ou em despesas de custeio. É para investimento! E para investimento público, nas regiões que mais sofreram e sofrem o impacto dos aterros, que são Perus, Pirituba, São Mateus e Cidade Tiradentes. É importante esclarecer isto. Há grandes projetos públicos que estão quase no momento de serem apresentados ao fundo. Todos os projetos públicos também têm de passar por uma comissão de avaliação, e depois é que vão para o CONFEMA. Muitos projetos estão nas CAVS, em discussão, para serem aprimorados nos requisitos mínimos para que tenham uma recomendação da CAV para irem ao CONFEMA. É importante isso para que se saiba sobre a ordem de grandeza dos recursos disponíveis para edital.

Conselheira Laura: Não ficou claro para mim, ainda, se esses orçamentos de 60 são mesmo de 60 ou se é de 28, que seria a diminuição dos 32. Por exemplo, se sobraram os 32, você tem que devolver aos cofres públicos para depois ele devolver de novo? Quantos, efetivamente, têm para gastar?

Sr. Rubens Borges: É assim: os 60 são recursos orçamentários, é aquilo que a Prefeitura propôs como recursos para o fundo, contando com a arrecadação prevista. Foram aprovados pela Câmara Municipal 60 milhões de reais. Este é um dinheiro a que chamamos de "dinheiro orçamentário" – é o que consta no orçamento. Até o limite que consta no orçamento podemos utilizar para novos editais, para apoio de programas e projetos, só que para arcar com essas despesas, eu preciso ter o recurso financeiro. O recurso financeiro, que é o dinheiro que efetivamente entra na conta, temos os 32 milhões e temos a perspectiva da entrada do novo leilão de crédito de carbono (sobre o qual não sabemos exatamente o valor) e das arrecadações que são freqüentes, são constantes e geradas por multas ambientais, por termos de compromissos ambientais, por cobrança de serviços públicos, por uso de espaço público. Há uma série de fontes de recursos que apontam dinheiro nesta conta, mês a mês. Assim, temos uma perspectiva de arrecadação e temos um saldo que está lá disponível. Até os 60 milhões podemos gastar. Se eventualmente eu for gastar mais do que tenho na conta do fundo em recurso financeiro, a Prefeitura teria de fazer um aporte deste dinheiro para poder arcar com as despesas. Prefeitura por quê? Porque o dinheiro da conta do fundo não se mistura com o dinheiro orçamentário (do IPTU ou do ITBI), que é arrecadado pela Prefeitura. É um dinheiro que fica em uma conta. No final do exercício esse dinheiro não sai da conta, e volta no ano seguinte. Ele permanece na conta corrente. Então o dinheiro ultrapassa de um exercício para ou outro. É esta a diferença entre o fundo e o orçamento da Prefeitura. O orçamento da Prefeitura, quando se chega a 31 de dezembro, ele é encerrado, zerado e reiniciado em janeiro. O orçamentário se encerra, mas o dinheiro continua garantido lá. Então este dinheiro está depositado em conta, sendo que outros recursos virão.



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Conselheira Laura: Mas você disse que já está comprometido com projetos anteriores.

Sr. Rubens Borges: Está comprometido com esses projetos que foram analisados. A perspectiva que temos de novos projetos seria contando com a previsão de arrecadação que temos para este ano. Não tenho o total ainda, mas na medida em que o ano for caminhando e os resultados das arrecadações forem surgindo, podemos (para o segundo semestre) verificar a possibilidade do lançamento de um novo edital. Hoje não dá para dizermos se será ou não possível o lançamento de um edital – vai depender das arrecadações dos recursos que entrarem para a conta do fundo durante o ano.

Conselheira Sueli: Quando você fala dos recursos do FEMA, também os relaciona com os créditos de carbono. Estamos na expectativa de ver o Parque Nebulosas concluído. Segundo a informação que o rapaz do DEPAVE nos passou, vai sair do crédito de carbono. Isso sai mesmo desses recursos que estão no FEMA? Tem outro direcionamento? É dividido esse valor dentro da própria Secretaria o uso dos créditos de carbono ou vai tudo para o FEMA?

Sr. Rubens Borges: Não, o recurso é todo depositado na conta do FEMA, mas temos orçamentariamente, uma dotação específica para créditos de carbono. Assim, tenho lá um valor que é de crédito de carbono, e que só vai poder ser aplicado (como disse a Helena) em investimentos, que seria a implantação de Parque ou alguns outros projetos de investimento apresentados pela Subprefeitura local. O Parque Nebulosas é um dos projetos que está previsto para este dinheiro, com o resultado do leilão do Aterro São João.

Coordenadora Helena Magozo: Ainda há outra separação, Sueli, que é assim: temos dois aterros – o São João e o Bandeirantes. Na verdade, nesses dois leilões que aconteceram houve um relativo ao São João. Mesmo no segundo o recurso do Aterro Bandeirantes foi superior ao do São João. Temos, aproximadamente, o depósito do São João por volta de 15 milhões. Essa é uma conta também que se faz, de uma relação do que entra pelo aterro para a região. No próximo leilão, possivelmente, tudo isso será superado, dependendo do valor e dos créditos gerados. Então existe esse controle. Os projetos do DEPAVE, a grande maioria da Zona Leste (e isso é sempre um motivo nosso de esclarecimento) não veio direto para o crédito de carbono, como vieram dos de Perus, porque havia vários mecanismos de compensação em curso. Não podíamos fazer um investimento que já estava previsto em compensações, por conta dos empreendimentos como a Jacu Pêssego, Aterro São João e tal. Mas, de fato, temos previsão sim de uso dos créditos para a Zona Leste e o DEPAVE e a Subprefeitura é que apresentam os projetos para deliberação do CONFEMA e para a utilização desse recurso. A título de informação Sueli, o Sapopemba é uma compensação da ECOURBIS. Ontem aprovamos, no CONFEMA, o cercamento do Sapopemba e o sistema de fonte renovável de iluminação do Parque – por LED, e combinada com energia solar. Já seria uma complementação que o DEPAVE solicitou, sob a orientação do setor técnico do DEPAVE.

Conselheira Laura: Apenas uma curiosidade: quem monitora a implementação desses projetos?

Coordenadora Helena Magozo: Há fiscais, e é tudo por licitação. Na verdade, nesses casos públicos, o FEMA só é a fonte. E a diferença seria a fonte. Ela não é orçamentária direta, mas vem do Fundo. Os passos são os mesmos. Quando se chega ao Fundo, em geral já está preparado para entrar em licitação. Você precisa da informação de que o recurso X que está disponível é o do fundo, e já entra em licitação. Aí também há essa defasagem que o Rubens colocou bem. Há projetos aprovados que ainda estão neste trâmite para entrar em licitação e o recurso ainda não foi transferido – há um tempo para isso. No caso dos editais são os trâmites para os convênios, mas no caso dos projetos públicos estão os trâmites para as licitações que muitas vezes demoram.

Conselheiro Ângelo: Na questão da relação do funcionário público em entidades, até com que grau de funcionário, sendo funcionário público, a entidade não pode receber verba do FEMA?



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

Coordenadora Helena Magozo: Depende muito de qual o papel daquela pessoa na entidade. Colocamos que diretoria e conselho da entidade não. Aí vai depender da análise que o Jurídico fará caso a caso, mas digo novamente que diretoria e conselho não. Não houve casos com um funcionário comum. Os casos que analisamos foram como Secretários de Governo, Secretários Adjuntos de Estado... Foram esses os casos, até porque no próprio estatuto estava muito claro o nome e o sobrenome da pessoa, e o Jurídico pediu esclarecimentos.

Sr. Rubens Borges: Acho que aí fica respondida a pergunta do Marcelo com relação aos programas financiados pelo FEMA, que foram expostos aqui. Ele havia perguntado a respeito do inventário que está previsto na política, que ele seja financiado com recursos do fundo. O inventário ainda depende de algumas especificações técnicas para ser contratado. Não sei exatamente, Helena, se você tem a posição da fase em que isso está. Mas há toda uma preparação técnica para que se lance o edital e se contrate alguém para fazer este inventário. Só depois que estiver toda a parte técnica elaborada, com edital, com uma estimativa de custo, aí esse projeto pode ser submetido ao FEMA para ser ou não aprovado com esse recurso. Por enquanto não temos ainda o projeto em mãos.

Coordenadora Helena Magozo: Acho que as outras perguntas feitas, de certa forma, podemos disponibilizá-las. Vocês vão receber as informações anexas a esta apresentação, o que creio que responderá ao que se perguntou. A primeira pergunta foi referente ao que o Rubens falou sobre o diagnóstico.

Sr. Rubens Borges: Se houver mais perguntas...

Conselheira Laura: Do que estou percebendo ocorre o seguinte: para os projetos ou licitações, o que for, demandam um tempo para que esse recurso seja aplicado. Ou seja, nada daí iria para uma catástrofe de repente, que é o que vivemos hoje no Brasil. Catástrofes ambientais não podem sair daí, têm de sair de outro lugar.

Sr. Rubens Borges: O fundo não se destina a este tipo de ação. Ele é para planos, programas e projetos apresentados e analisados, e votados pelo Conselho. Ele não é um fundo de assistência que pode ser utilizado em uma catástrofe – a princípio. Não sei se, eventualmente, haverá uma mudança na lei ou alguma outra finalidade, mas, para isso, precisamos de legislação, de muita discussão. Precisamos passar pela Câmara Municipal, ou seja, não seria tão simples assim.

Coordenadora Laura: Posso apenas dar um esclarecimento do ponto de vista da nossa experiência em relação a isso? O tema de "clima" envolve duas questões principais: mitigação e adaptação. Sendo este um fundo destinado a planos, programas e projetos, ele vai visar uma ação preventiva e planejada. Acho que qualquer projeto que contemple ações de adaptação que sejam preventivas a desastres se qualifica. O que não se qualifica é usar esse dinheiro para apagar incêndio, por exemplo.

Sr. Rubens Borges: O que estou dizendo é o seguinte: no caso de uma tragédia ou de um desbarrancamento, utilizar esse recurso para dar assistência àquela população. Não é essa a finalidade do fundo. Para uma prevenção, um projeto ou um programa preventivo, dependendo, aí sim, isso seria analisado caso a caso pelo Conselho e pela Comissão de Avaliação Técnica da Secretaria – se caberia ou não dentro das diretrizes estabelecidas aqui, pelo CADES.

Conselheiro Walter Pires: Apenas uma informação: vi que vários temas e trabalhos são muito relevantes, até para outras políticas públicas. Minha pergunta é se existe alguma espécie de banco de informações, uma biblioteca, com resultados desses trabalhos de publicações, folhetos, relatórios, vídeos, enfim, que poderiam ser acessíveis a outras entidades.

Sr. Rubens Borges: Na verdade, o fundo, apesar de ser antigo (de 2001), começou a atuar efetivamente em 2005. Os projetos começaram a ser executados a partir do final de 2005, início de



129ª REUNIÃO PLENÁRIA ORDINÁRIA DO CADES

2006, e então os resultados desses projetos são muito recentes. Não temos ainda, nada tabulado ou publicado, mas, estamos pensando em fazer um seminário em que iremos reunir todos os resultados obtidos, de forma regionalizada, para sabermos qual foi o retorno que a população teve com essas ações. Pretendemos fazer um grande seminário para, talvez, daí sair uma publicação já com essa visão mais ampla, setorizada e organizada com relação aos resultados obtidos, com a aplicação desses recursos durante os quatro anos de efetiva existência do fundo. Sem perguntas? Agradeço a atenção e fico à disposição. Se, eventualmente, surgir alguma dúvida, estou à disposição. Obrigado.

Coordenadora Helena Magozo: Obrigada a todos e a todas e até a próxima reunião.

Conselheiros Presentes:

AURELIO FERNANDES MIGUEL
ANDRE LUIS GONÇALVES PINA
ÂNGELO IERVOLINO
CARLOS ROBERTO FORTNER
CLAUDIO DE CAMPOS
E. EMIRENE NOGUEIRA
EVA DA SILVA ERN
FRANCISCO J. CALHEIROS RIBEIRO FERREIRA
GIOVANNI PALERMO
HAROLDO DE BARROS FERREIRA PINTO
JOSÉ CARLOS ANDERSEN
JOSÉ PEDRO DE OLIVEIRA COSTA

LAURA VALENTE DE MACEDO
MARIA CRISTINA DE O. REALI ESPOSITO
MARIA JOSÉ RIBEIRO DEVESA DA SILVA
PEDRO LUIZ DE CASTRO ALGODOAL
PEDRO LUIZ FERREIRA DA FONSECA
PÉROLA FELIPETTE BROCANELI
REGINA LUISA FERNANDES DE BARROS
ROSÉLIA MIKIE IKEDA
SUELI RODRIGUES
WALTER PIRES
YARA TOLEDO
ROSE MARIE INOJOSA

Conselheiros com justificativa de ausência:

LUIZ ANTONIO REALI FRAGOSO / WALTER PIRES

Conselheiros Suplentes presentes:

CRISTINA PEREIRA DE ARAUJO / MARCELO PEDROSO DOS SANTOS / OLGA MARIA SOARES E GROSS / MILTON TADEU MOTTA

Coordenadora Geral:

Helena Maria de Campos Magozo