



33ª Reunião Plenária Extraordinária do CONFEMA

01 de novembro de 2013 – 9h

PAUTA

Ordem do dia:

- I. Apreciação e Deliberação sobre Contratação de projeto funcional, Projeto Básico e Estudos Ambientais para Implantação de Sistema de Transporte Hidroviário Urbano no Municipal de São Paulo (Processo nº 2013-0.322.275-9);
- II. Apreciação e Deliberação sobre Aquisição de Placas Identificadoras para os Parques Municipais (Processo nº 2012-0.066.317-9);

Anexos:

Parecer do Processo nº 2013-0.322.275-9

Parecer do Processo nº 2012-0.066.317-9



Cons. Cristina: Do modelo sustentável, portanto, não justifica esta verba da Secretaria. Eu estou colocando diretamente isso, porque eu, em todas as reuniões anteriores aqui, que estão solicitando dinheiro do Fundo, eu estou entendendo que nós estamos abrindo as porteiças do Fundo para intervenções que deveriam ser custeadas por outros setores da própria Secretaria de Meio Ambiente, e agora, da SPTrans, que é uma função... (falha no áudio) Fundo, vocês estão pedindo 6 milhões, alguma coisa assim, para fazer projeto funcional. Eu não conheço, eu não tenho registro em toda minha vida, assim, acompanhando a administração pública, de um projeto funcional bancado pelo Fundo. Não existe. Nunca existiu isso. Projeto funcional é obrigação da Secretaria. Eu imagino que esteja no orçamento da Secretaria de Transportes. Se não está, foi já um descuido de quem elaborou o orçamento para 2013. Porque todos os anos constam projetos funcionais. Porque nada começa sem um projeto funcional. Se vai depender de conseguir dinheiro de um Fundo de Meio Ambiente para fazer projeto funcional, aí sim, que esse Fundo vai ser esgotado em dois meses. Porque todas as intervenções na cidade demandam projetos funcionais. E mais, historicamente, projetos funcionais e básicos, existem às dúzias. A gente sabe que um projeto básico funcional, não necessariamente, vai resultar em uma intervenção. Eu tenho meia dúzia de casos, de cabeça, para citar. Inclusive, de ações da própria Secretaria do Verde e Meio Ambiente. Portanto nós estaríamos alimentando, suprimindo uma demanda de uma Secretaria de Transportes, para fazer um projeto funcional, que não necessariamente, vai resultar em todo esse benefício ambiental que supostamente... Aliás, certamente, um projeto desse porte, executado, traria para a cidade. Neste momento, é só mais um projeto. E eu imagino... Eu precisaria dessa confirmação, mas eu imagino que haja outros projetos, porque a gente trabalha com os movimentos de defesa da Guarapiranga. Existem muitos projetos ambientais e de viário e de transporte, para a área da represa. Pelo menos da Guarapiranga. Nunca saíram do papel. Projetos municipais e projetos estaduais. Então, eu me pergunto por que a gente deveria utilizar recursos do FEMA, que não é... Para o FEMA é um volume alto, mas para a Secretaria certamente não. Ainda mais com os outros parceiros que vocês têm. Quer dizer, o BID, obviamente, tem muito mais fôlego financeiro do que o Fundo. Nós estamos, neste último mês e meio, a gente... eu falo a gente porque é o conselho, eu fui contra em todas as sessões. O Conselho autorizou usos de recurso do Fundo para ações que, no meu entendimento, são inadequadas. Mas todas, da Secretaria do Verde e Meio Ambiente. Então a gente ainda tem até um paliativo, vá lá, vai. É da própria Secretaria, tudo bem. Eu sei que há recursos originários do sistema de transporte, que eu acho que é só da Controlar, que vem para o FEMA. Inspeção Veicular. Agora, a SPTrans tem outras origens de multas. Existe fundo de transporte, existe fundo de educação, fundo de cultura. Se eles estão esvaziados, a gente precisa parar para pensar: por que o FEMA não está esvaziado? Nós estamos há dois anos sem ter edital. Então, o que está acontecendo com relação à gestão deste Fundo? Por que está tão fácil para outros setores virem pegar dinheiro deste Fundo, que deveria atender, primordialmente, a sociedade civil? Projetos da sociedade civil. E não da administração pública. O FID, que é estadual, funciona assim. Não atende projetos do setor público. Porque é um fundo público. O setor público tem que se valer dos impostos, que, aliás, não precisa nem comentar. Porque nós estamos em uma crise com a Câmara, por conta da aprovação desse aumento escorçante do IPTU. Então eu sustento a minha posição, com relação à inadequação de uso do fundo para esse tipo de projeto que eu acho que é mais grave ainda, do que os anteriores. Os que foram aprovados anteriormente. Você falou também, voltando à última fala, da questão das medidas de mitigação em qualquer projeto. Medida de mitigação, acho que todos aqui sabem, que são inócuas. Nós temos um exemplo atual, do monotrilho, que foi aprovado aqui, por essa Secretaria, através do CADES, e que não tem uma única que tenha realmente sido aplicada. Porque não tem fiscalização. Então medidas mitigadoras, de mitigação, são uma grande falácia para estimular a aprovação de projetos que na verdade, não têm esse ponto como objeto fundamental. Eu tenho... Eu pergunto aqui, para os membros da Secretaria, se há notícia de algum outro estudo semelhante, que tenha sido atendido com recursos do Fundo?



Talvez para o Rubens seja mais adequado, perguntar. Porque o que eu tenho percebido é que há uma distorção dos termos da legislação que permitem o uso da verba do Fundo. Esses termos, quando fala não, é para medidas ambientais, para proteção ambiental, isso é tão amplo, que cabe tudo. Só que está sendo usado para questões que deveriam recorrer a outros recursos. Eu tenho a impressão que para você, o que eu quero colocar é isso. Ficou desordenado, porque eu fui anotando o que você foi falando.

Roberto Moura: É. São muitas questões.

Cons. Cristina: São. São muitas questões, sim.

Roberto Moura: Então deixa eu só tentar organizar um pouco, aqui. Bom, primeiro, que esse é um projeto diferenciado. Aliás, até por conta de ser uma hidrovia. Ele não é um corredor de ônibus clássico, como a gente está acostumado a implementar. Como ele está dentro, como ele é o manancial, eu acho que ele tem que ter esse perfil, obviamente, de cunho ambiental. Então por isso que, se você me permite, assim, eu acho que não é uma força a gente colocar o carro principal, sendo um programa ambiental, e a reboque, o transporte. É um projeto de transporte, sim. A gente não está negando. Isso está deixando bastante claro, inclusive, quando a gente fala no princípio da explanação, com relação aos carregamentos, à população que lá mora, e tem direito de mobilidade, enfim, uma série de questões. Então, a gente não está escondendo isso. É um projeto de transporte. Agora, o que a gente está querendo deixar claro, também, é que ele pode ser usado também, e fundamentalmente, como um instrumento bastante eficaz na questão do controle do manancial, que hoje, a gente não tem. Como você mesma disse, a gente tem dificuldade de fiscalização, uma série de questões que são fundamentais e importantes, inclusive na sociedade paulistana. Diria até brasileira. Mas enfim... Então, esse é um ponto importante. Isso é um ponto que a gente deve garantir nesse processo. E é por conta disso que a gente está imaginando que assim, por ele ter esse cunho tão importante, e ter essa consciência, e da gente buscar garantia disso, é que eu acho que é absolutamente viável a questão do Fundo financiar um estudo que defina a questão da permeabilidade do poder público dentro da área do manancial, e que também conjugue a questão da solução do transporte público na cidade. Ele não está desconectado. Ele está conectado com a rede de transporte. Então, eu até diria que é um projeto que tem, fundamentalmente, um perfil ambiental bastante definido, e ele pode se definir mais claramente com o desenvolvimento do projeto funcional. E que em seguida, ele pode se concretizar com a questão do projeto básico, e aí, é óbvio que assim, quanto mais valor você agregar ao investimento, melhor. Então nós vamos ter aí... como eu estava falando, os nossos corredores, eles agregam vários corredores de ônibus. Agora eles carregam vários valores. Um valor é o valor da mobilidade. O outro valor é o valor da facilidade de locomoção e de atuação do poder público ao longo da cidade, levando USB, levando creche, levando escola, levando habitação, na lógica do transporte público. Então a UBS, as pessoas vão poder descer junto... A gente está fazendo esse planejamento, está desenhando isso. As pessoas vão ter como pegar o seu transporte público, descer na sua estação e caminhar até a sua UBS, sem precisar pegar qualquer outro tipo de transporte, que seja individual, ou táxi, ou que seja. Vai pelo transporte público. A grande maioria, óbvio. Em um caso de emergência, aí a gente já não tem uma certeza disso. Mas... Então, por conta disso, por ele ter esse perfil, por a gente estar trabalhando não na área de manancial, mas no manancial, é que a gente imagina que esse perfil ambiental, esse estudo ambiental, ou esse perfil ambiental do projeto, ele é bastante caracterizado. Então, a questão do olhar de dentro para fora eu acho que é um... é a gente estabelecer isso, é sempre isso mesmo. A gente sempre está à margem, olhando para o manancial. Mas a partir do momento que você vive o manancial, que essas 350 mil pessoas ou que esse um milhão de pessoas, que vivem à margem do manancial, possam ter um contato mais íntimo com ele, e ter também essa educação ambiental, a gente acredita que possa sim, ter outra relação com ele. Então só para a



gente frisar. Eu acho que não ficou claro da primeira instância, do por que a gente está pleiteando esse financiamento. Por conta de ter, mesmo, essa caracterização. Agora, a senhora também comentou, que outros setores estão vindo até o fundo, pleiteando etc. Eu, de fato, não tenho notícia. Mas o que nos motivou, na verdade, foi fundamentalmente essa questão. Desde que a gente vem debatendo a questão do manancial na cidade de São Paulo, por longas décadas, a gente vem falando justamente dessa questão da ocupação desordenada, de coibir a ocupação etc. Pois bem, ele está ocupado hoje. Então, como que a gente pode, agora, chegar com o poder público, para que o poder público possa reorganizar isso, de uma maneira mais adequada, permeabilizando o espaço que foi impermeabilizado, organizando a relação homem-natureza, que hoje já está estabelecida de uma maneira que, inclusive, vem degradando o ambiente. Então é justamente levar essa consciência, levar essa atuação, essa permanência do poder público. E aí, eu acho que assim, depende muito do conjunto de técnicos, do conjunto de esforços que vão desenhar esse processo para que esse processo possa, sim, reverter nesse benefício ao manancial. Então é bastante sutil, isso. Isso não é um discurso. Muito pelo contrário, esse é um briefing, na verdade, do que a gente está imaginando. Mas que o estudo ambiental... Então, primeiro, a gente precisa... Por que do funcional? Desenvolver o funcional? Para definitivamente a gente definir quais são esses parâmetros. Segundo, o básico. Para a gente poder certificar que esses parâmetros estão mesmo estabelecidos. E o estudo funcional do projeto como um todo para que a gente possa garantir essa... como um programa. Agora, com relação às ações mitigadoras, bom, eu, particularmente, trabalho na São Paulo Transportes há pelo menos 10 anos. Nesses 10 anos, todos os empreendimentos pelos quais eu participei, nós implementamos todas as medidas mitigadoras. Existem outros projetos que estão sendo implantados agora na primeira etapa, que a gente tenta, a todo o momento, estabelecer a relação entre a implementação de um corredor e mais, a implementação de recuperação de áreas de preservação, incremento de parques, enfim, que esses sejam a mitigação dos nossos empreendimentos. Então eu acho que assim: é função também, e a gente volta um pouco no início, que eu estava comentando, que é a questão da crise da fiscalização. Eu acho que a gente tem, sim, que estabelecer... Ter um bom plano. Estabelecer um bom plano. E ter a eficácia da implementação desse plano. E ter a cobrança dessa questão. Enfim, então acho que é um pouco isso. Acho que eu gostaria só de... Se tiver mais alguma... algum esclarecimento a fazer, enfim.

Cons. Cristina: Você falou dos benefícios e são incontestáveis, da mãe poder deixar a criança na creche, da facilidade de circulação, de UBSs, de escola. Você está mencionando outras Secretarias que vão ter também, benefícios. E como eu falei: o meio ambiente perpassa todos, certo? A habitação é crucial para isso. Você é urbanista, eu também sou. A situação que nós temos nos mananciais é por omissão das políticas habitacionais de São Paulo. Então por que não cobrar da Secretaria de Habitação, e do Fundo de Habitação, que sempre foi um Fundo rico, que participe dessa parte do projeto funcional? Eu continuo achando que o projeto funcional tinha que ser pago pela SPTrans. Não se isentar dessa responsabilidade. Nem é para um orçamento da SPTrans, nem é uma verba tão alta. Para o nosso fundo é uma verba alta. Nós temos um fundinho desse tamaninho assim. O Fundo de Transporte e o Fundo de Habitação são fundos muito mais bem abastecidos do que o Fundo de Meio Ambiente. Que além do mais, está sendo solicitado, assim, com uma voracidade, eu diria, que me assusta. A Saúde? Por que não a participação da Secretaria de Saúde? Por que não da Educação? Por que não pedir verba para o Ministério das Cidades? Isso daqui é uma obra enorme. É uma intervenção enorme, de impacto metropolitano. Por que a Secretaria Municipal de São Paulo é que tem que bancar o projeto funcional, que vai dar esse benefício para todas essas áreas. Inclusive em nível metropolitano. Por que não fazer uma parceria com São Bernardo para bancar o projeto funcional, que é a origem de tudo? É o ponto de partida. Por que nós, em um fundinho deste tamaninho, temos que bancar um projeto que, como eu falei, não há nenhuma garantia de que vá, efetivamente, ser executado? É risco. Projeto, é sempre



risco. Você sabe disso. Projeto é sempre risco. A gente não sabe como é que isso vai evoluir. O cronograma é até 2016. Até lá muda o governo. E a gente sabe o que acontece quando muda um governo. Então eu tenho aqui... Quando você fala aqui, da justificativa para utilização do recurso do FEMA, o foco é ter mobilidade urbana. Ter mobilidade urbana é uma questão crucial para a vitalidade da cidade. Mas cabe ao setor de trânsito e transporte. Então o setor de trânsito e transporte tem o dever, tem a prerrogativa de fazer projetos.

Roberto Moura: Sim. Não, se você me permite, eu acho que o que está ligado à mobilidade, está ligado à diminuição da emissão de particulados na atmosfera. Então isso é que... Aliás, até foi bom você ter tocado nesse assunto, que eu estava esquecendo de esclarecer também. Para essa primeira, segunda, e a terceira etapa, a engenharia veicular ela, hoje, ela está fazendo um trabalho bastante importante, que é a questão dos estudos dos novos motores. Então, são três grandes fabricantes. Um deles já apresentou um protótipo. E a ideia é trabalhar com motor híbrido. Então isso está em curso. Esses BRTs que nós vamos... Eu não gosto muito de falar BRT, porque é um termo... Mas enfim, são BRTs. São corredores de alta capacidade, que têm controle de acesso, cobrança desembarcada, enfim. Para ter uma alta eficiência, o corredor de ônibus. Ônibus biarticulados, articulados, muito provavelmente com motores híbridos. Ou senão, com bateria, enfim, é um... A gente está imaginando sim, que esses novos corredores limpem a matriz energética do ônibus. Faça a substituição. Então existem, dentro da Secretaria, vários estudos. É que como eles ainda não estão finalizados, então a gente não tem a publicidade disso. Mas quando a gente está pensando no detalhamento do corredor de ônibus, nós estamos pensando exatamente nesse equipamento. Aqui não é diferente. E, enfim, então, quando a gente fala em mobilidade, subentende-se a questão da diminuição de emissão de particulados na atmosfera. E aí, acho que está diretamente ligado à questão ambiental. Não só do ponto de vista de particulado, mas a questão também, de conforto térmico, do efeito estufa, enfim. Aí é uma questão que isso vai se amplificando. É óbvio que quanto mais diminuir a frota de veículos de transporte individual nas ruas, mais qualidade a gente vai ter. Então vamos ter uma qualidade da água do manancial, enfim... porque a chuva vai ser menos ácida, a gente vai ter uma série de benefícios. Então isso, obviamente, a gente imagina que seja os benefícios ambientais decorrentes dessa substituição. Mas eu estava dizendo do ponto de vista de transporte, que a gente tem essa ideia cartesiana, de entender a sociedade seccionada. Concordo que o meio ambiente não está só dentro do manancial mas está em toda a cidade de São Paulo. Mas existem alguns projetos, acho que mais caracterizados e mais alinhados com a questão ambiental, mais claramente alinhados com a questão ambiental, e outros... quando a gente fala... se a Saúde consegue coibir a proliferação de uma (incompreensível) etc., quer dizer, você está cuidando do meio ambiente, de uma certa forma. Então, por que não o FEMA não vai lá, não investe na análise, enfim, na pesquisa etc. e tal. Mas é que eu acho que esse é muito sutil. Quando a gente fala da permeabilidade do poder público nos meandros da... aí, voltando um pouco mais para esse projeto, nos meandros das margens da represa, em função, até, de você ter contato visual, porque em muitos locais, você não tem esse contato hoje, a não ser por sobrevoo. E você vai estar ali, diariamente, fazendo aquele contato. Quer dizer, então isso é que eu acho que tem essa aderência maior com a questão ambiental, do que fazer uma pesquisa para desenvolver um antibiótico para melhorar. Na verdade, a gente entende meio ambiente como o ser humano no ambiente. Como um todo. Então, dentro do ônibus, ou dentro do barco, nós estamos dentro do meio ambiente. Agora, há projetos, no meu modo de entender, que são muito mais alinhados com a questão... E eu acho que hoje a questão, essa é a nossa tese, de que quanto mais o poder público estiver no manancial para poder orientar, organizar, implementar novos programas etc., quer dizer, isso, na verdade, é só um rastilho para a gente poder começar a reorganizar a região sul de uma outra forma. E imaginando que a sustentabilidade possa estar dando esse embasamento. Então, nesse sentido eu acho que a gente vai de encontro à questão.



E estou puxando a brasa para a minha sardinha, dizendo: olha, acho que é por aí que a gente vai dentro da questão do Fundo, e no que o Fundo puder nos apoiar, do ponto de vista simbólico inclusive, a gente pode, quanto mais, garantir esse perfil de implementação do projeto.

Cons. Cristina: Você colocou na sua fala, que tem uma consequência ambiental. Eu concordo plenamente. Terá uma consequência ambiental, desde que o projeto seja implementado, que a Habitação resolva o problema habitacional de ocupação das represas. Desde que, realmente, se convertam os combustíveis em combustíveis sustentáveis. Não só nas barcas. Está certo? Em todo o sistema que vai alimentar esse sistema das barcas. E que a gente acredite que tudo isso vai acontecer simultaneamente. Nós estamos falando de um cenário idealizado.

Roberto Moura: Não necessariamente...

Cons. Cristina: Até agora, idealizado.

Roberto Moura: Sim. Mas não necessariamente simultâneo.

Cons. Cristina: Se não acontecer simultaneamente, não adianta você colocar barcas na beira da represa, se aquelas comunidades, o Cantinho do Céu, aquelas outras, não tiverem uma intervenção da Habitação. Eu estou falando isso porque eu já trabalhei com comunidades da beira da represa, e eu conheço a dificuldade que é para fazer intervenção de habitação lá, quando não tem... mesmo quando tem política. Quando não tem, então, aí é chover no molhado. É jogar dinheiro. Dar pérolas aos porcos. Porque realmente a gente gasta dinheiro absolutamente ineficazmente. Eu entendo que seriam projetos aceitáveis, por exemplo, quando você menciona que nas barcas haverá um trabalho de conscientização, se a SPTrans viesse pedir dinheiro para o Fundo para fazer um projeto de educação ambiental dentro das barcas, uma vez que as barcas estivessem funcionando. Estivessem operando. Ou que fosse para fazer um projeto de mobilização das pessoas para, na verdade, para admitir, para aceitar a mudança do sistema de transporte. Porque tem uma resistência... a gente sabe disso, uma resistência enorme com relação a isso. Colocando para essas pessoas, a ótica ambiental imediata, aí eu acho que até seria razoável aprovar dinheiro do Fundo. Projeto localizado. Não um projeto funcional, que é obrigação da SPTrans bancar. Sem esse projeto funcional, nós nunca vamos chegar aos benefícios ambientais que serão consequência desse grande projeto, que, como você falou, é um projeto ambicioso, está certo, que envolve não só esses parceiros, como uma continuidade das ações da secretaria, que a gente sabe que é uma coisa difícil na administração pública, eu acho que não é só de São Paulo. Então, outra vez: pedir dinheiro para projeto funcional, eu entendo que é absolutamente inadequado. É transferir responsabilidade para outra secretaria, que não tem que ser onerada por conta disso. Muito menos através de um fundo público. Se fosse um remanejamento de orçamento, já não seria razoável. Mas de um fundo público, é menos razoável ainda. E o casamento que você fala, essa aderência que existe, existe desde que o projeto aconteça. Porque se o projeto não acontecer, nós vamos ficar a ver navios. Teremos dado dinheiro de um fundo público para fazer um estudo funcional, que como você falou, precisa ainda comprovar alguns parâmetros. Precisa ainda, verificar viabilidades.

Roberto Moura: Ah, sim. O funcional, ele precisa ser desenvolvido para a gente poder fazer. Senão não tem como.

Cons. Cristina: Exatamente. Tem que começar. O começo não garante o resultado ambiental.



Roberto Moura: Eu acho que assim: a questão da insegurança, aí é uma questão de compromisso, mesmo, da questão. Em certo sentido assim, a gente parte para uma questão de que tudo é inseguro.

Cons. Cristina: Lógico. O projeto é um risco.

Roberto Moura: Tudo pode **não existir**. Quer dizer, então, eu acho que isso é uma discussão inócua, porque na verdade, nós estamos aqui estabelecendo parâmetros, colocando a questão definida. Eu acho que a gente tem verificado várias questões, enfim, e a gente precisa, obviamente, estender esse estudo, para se certificar disso. Eu acho que do estudo de transporte, ele já se viabiliza como um importante projeto. Agora, volto a insistir: eu acho que o... não só de transporte, eu acho que o grande valor dele é a questão da permeabilidade do acesso do poder público a esse controle do manancial. Eu acho que isso é a nossa principal tese. Agora, essa discussão...

Cons. Cristina: Desculpe te interromper. Como é que você acha que isso daí se cumpriria em termos do apoio da Secretaria de Meio Ambiente? Essa permeabilidade do controle da administração pública em uma área crítica e delicada como os mananciais?

Roberto Moura: É o estabelecimento em um programa. Isso, eu acho que tem que estar claro e objetivo, como a gente estabelece vários programas dentro do... Como nós já estamos estabelecendo vários programas dentro da etapa 2 que nós vamos desenvolver nos projetos dos corredores. Quer dizer, definir um programa e estabelecer os agentes, e colocar, escalonar todas as atividades necessárias para que isso possa acontecer, e atrelar isso ao projeto, eu acho que isso é fundamental.

Cons. Cristina: Nessa etapa, você talvez fosse razoável utilizar recursos do Fundo. Para montar este programa.

Roberto Moura: Mas fundamentalmente. Quer dizer, então, assim, eu acho que não está dissociado. A gente não tem... não é uma visão... isso está no envoltório. Isso está no conjunto do projeto. Ele não nasce uma coisa desassociada da outra. Ele nasce junto. É essa que é a proposta. Quer dizer, não adianta a gente fazer uma primeira fase, um projeto, e depois vai fazer a avaliação... Não. É o contrário. Assim, eu acho que a gente estabelece um programa, esse programa nasce junto com o detalhamento do projeto de transporte. E aí, sim, eu acho que a gente tem conjugada ação dessa permeabilidade, com o transporte de pessoas. Quando você falou do... A ideia é essa mesmo: é a de trabalhar esses 20 minutos, 30 minutos, essa propaganda massiva, com programas no interior. Quer dizer, isso, a gente imagina que seja uma das questões que possam ser abordadas. Mas existem tantas outras que a gente precisa abordar. Nós precisamos entender o que é esse manancial de uma forma... com um olhar diferenciado, de dentro para fora. Quer dizer, isso requer o quê? Requer o estabelecimento do que é esse dentro para fora. Do que é essa hidrovía. Quais são os veículos. Como isso vai se dar. Quer dizer, então, é um conjunto de ações. Não é uma ação que é um aposto da outra. Então é por isso que eu acho que a gente está convicto de que a parceria da Secretaria e do FEMA é importante, para que a gente possa empreender esse trabalho.

Cons. Cristina: Olha, todas essas questões que você acabou de falar, competem ao setor de trânsito e transporte. Não competem ao setor de meio ambiente. Que você fala: entender essa hidrovía. Você está falando de uma coisa de via. Um sistema de circulação viária.

Roberto Moura: Mas é por isso que nós estamos aqui, agora.

Cons. Cristina: Isso é a distribuição...



Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Cristina, só pela ordem. Desculpa. Eu acho o seguinte: se tecnicamente, dentro do que passou, se tem mais alguma pergunta, senão nós dispensaremos ele, e vão debater aqui, os conselheiros. A senhora concorda?

Cons. Cristina: Tudo bem.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Ou a senhora tem alguma pergunta além do que já foi dito tecnicamente?

Cons. Cristina: Não. Tudo bem.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado. Agradeço ao Roberto. Muito obrigado pela exposição.

Roberto Moura: Obrigado. Muito obrigado. Agradeço a todos.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Rubens, só respondendo à pergunta da dona Cristina. Você está à vontade, Roberto.

Secretário Executivo Rubens Borges: Só para responder, primeiro, eu queria fazer uma correção. A Conselheira diz que há dois anos não se lança um edital. Em 2012, nós lançamos o edital número 9, e o número 10 está na Assessoria Jurídica, só estamos aguardando o OK, no aspecto jurídico, para fazer o lançamento do 10. Então, se for lançado ainda esse ano, a gente não vai ficar com dois anos. Vai seguir a sequência anual do lançamento de editais. A outra questão era com relação se já houve aprovação de projetos aqui no FEMA. No caso da Secretaria de Transportes, os projetos que foram aprovados aqui, para recursos do FEMA, eles eram projetos que já estavam desenhados, e que estavam em implantação. Que foi o Centro de Controle Operacional dos Trólebus e a recuperação de algumas redes aéreas de trólebus, principalmente na região leste. Nos corredores leste do sistema de trólebus. Então, esses projetos já estavam desenhados antes, pela Secretaria de Transportes. Mas a gente tem os projetos apresentados pela subprefeitura, no caso dos Créditos de Carbono, por exemplo, em que esse conselho, em outros mandatos, esse Conselho aprovou o projeto básico, o projeto executivo, e a implantação da obra. Então todo o projeto foi custeado com recursos do Fundo. Então só para esclarecer, embora seja uma obra, um projeto diferente, mas já houve um antecedente de aprovação de projetos pelo FEMA.

Cons. Cristina: Mas aí os projetos aprovados com Crédito de Carbono foram excepcionais. Realmente tiveram inclusive... Eu conversei com você sobre a aprovação de plano distrital, você falou que não. Que só houve para Perus, porque era uma situação excepcional. Então tudo bem. Os de crédito de carbono têm um tratamento diferenciado. A gente entende. Agora os outros, Rubens, todos os projetos aprovados pelo FEMA têm começo, meio e fim, com consequência. O FEMA é rigoroso, nisso. Quer dizer, têm resultados materiais, concretos. É diferente de um projeto que o papel aceita, e você não faz diferença se vai ser executado ou não. Então a gente pegar e bancar um projeto que vai ser mais um projeto. Isso que ele fala, era a única coisa que eu teria para perguntar mais para ele: tem dezenas de projetos para os mananciais. Inclusive viários. E que nunca foram executados. Então, qual é a garantia, como é que o FEMA controlaria isso? É só saber, não, eles vão fazer um estudo preliminar, um anteprojeto, um projeto executivo. Tudo no papel. Não prevê uma consequência concreta, que, como eu falei, justificasse o benefício ambiental que certamente, caso fosse executado, a gente teria. Está certo? Então nós estamos aprovando fumaça. A gente tem que aprender com o Eike Batista. A gente está aprovando uma coisa que não tem nenhuma consistência. É uma intenção. Como a gente pode aprovar dinheiro para bancar intenções? Quando toda a lógica do Fundo é dar resultados concretos. É você ver... um programa ambiental que eu



acho que seria razoável tem quantificação, quantas pessoas vão ser atendidas, quantas horas de aula vão ter, que material ser produzido. Aqui não. Vai ser papel. Tudo o que a gente estaria financiando é papel. Sem nenhuma garantia de que isso vá, efetivamente, ser executado. E quando ele tenta atrelar aos benefícios ambientais, isso só se realizaria se o projeto fosse executado. É um projeto extremamente ambicioso. Seria maravilhoso se realmente fosse executado. Mas já têm outros com o mesmo teor. Têm outros lá na represa. E nunca foram executados. Por que agora, caiu do céu, e essa administração vai ser milagrosa? Não tem dinheiro nem para fazer o projeto funcional, por que a gente tem que admitir que isso aqui vai sair do papel? Então minha questão é essa: não é o tipo de projeto que o FEMA aprove. Isso que você falou, de Crédito de Carbono, foram exceções.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Cristina, eu entendi perfeitamente o que você disse. E o que você iria perguntar, você já tinha perguntado anteriormente para ele, e ele não respondeu o que você falou exatamente, dos projetos anteriores. Então eu proponho ao conselho o seguinte: ao invés de fazermos a votação, como nós tivemos a falta do Abel, que justificou. Ele sofreu um acidente, está na delegacia. Graças a Deus está bem. E a Bianca que não está. Então eu proponho a gente chamar outra extraordinária, com todos os Conselheiros, para a senhora expõe. Nós vamos ter o material que já foi gravado aqui. E a gente põe em votação. Concordam os Conselheiros? A senhora concorda, dona Cristina? Então dentro do regimento. Mais algum Conselheiro gostaria de falar?

Cons. Cristina: Se você vai encerrar... Porque no outro projeto, portanto, não vamos votar. Não tem a ver especificamente com os temas, mas eu gostaria de fazer dois comentários.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Pois não.

Cons. Cristina: Eu faço isso aqui neste fórum, porque tem a ver, diretamente, com o meio ambiente. Envolveu diretamente a Secretaria do Verde e Meio Ambiente. O que eu comentei com o representante da SPTrans sobre a questão dos semáforos, da questão de poluição dos ônibus, está casada com uma questão de investimento. De qual é a lógica de investimento desta administração e de outras. Não é exclusivo dessa daqui. A gente está vivendo, aqui e agora eu falo, estou transmitindo... é como se fosse um desagravo, vai, da comunidade, que não é só da minha, não é só da Ciranda. Isso está nos jornais. Está em todo lugar. A comunidade, os munícipes, os cidadãos, estão absolutamente estarecidos com a voracidade dessa administração em termos de arrecadação. Eu falo aqui em relação ao Fundo, porque eu estou estarecida com a voracidade em cima do nosso Fundo. Eu acho que nosso Fundo está sendo esbulhado com objetivos diferentes do que o criou. Eu participo do Fundo desde a criação. O Fundo foi criado para acolher o envolvimento da sociedade civil. Inclusive, quando houve a eleição, duas conselheiras que vieram para cá, elas tinham o entendimento que precisava estar no Fundo... fazer parte do Conselho para poder apresentar projetos. Certo? Então a Sociedade Civil anseia por esta possibilidade de apresentar projetos e usar esses recursos, o que foi um dos objetivos de criação. Nós estamos vendo, por exemplo, essa questão dos semáforos, e da não intervenção na frota de ônibus... Não se investe na recuperação dos semáforos e não se investe na reforma da frota. Mas investe-se em radares. Eu posso estar chovendo no molhado. Estou falando coisas absolutamente sabidas. O aumento da arrecadação por semáforos é uma coisa assim, grandiosa. E vai piorar agora, porque com os corredores de ônibus, o Secretário está colocando semáforos na entrada e na saída das faixas exclusivas, para pegar as pessoas que usam essa faixa para sair dos corredores. Esse aumento escorchanto do IPTU, isso daqui vai resultar, obviamente, em reações. Têm entidades, não é a minha. Porque a minha... para essa... uma ação desse porte, nós não temos pernas. Mas FIESP, CIESP, Associação Comercial, SECOV e outras entidades vão entrar com um mandado de segurança, porque não tem nenhuma lógica, esse aumento.



A questão do... Foi posto bode na sala. Era até 35 para moradores. Agora abaixou. Então parece que foi uma grande benemerência. Agora, o Haddad foi capaz de ir para Brasília. Ele teve competência para ir para Brasília, para negociar redução na dívida de São Paulo. Essa redução que ele conseguiu, ao invés de transferir para beneficiar a população, ele guardou para a administração dele. Ainda assim, a gente recebe pedidos para fazer projeto funcional. Então onde é que vai o dinheiro que foi economizado? Onde é que vai o dinheiro todo? A gente sabe onde é que vai algum, uma parte desse dinheiro. Ontem prenderam quatro agentes do fisco. Então, tem dinheiro. Dinheiro tem. Falta é gestão. Falta seriedade na administração pública. E a última questão, que eu preciso colocar, porque afetou diretamente essa Secretaria, foi essa exoneração ofensiva, para os munícipes, do Ricardo Teixeira para ele votar nessa lei indecente, que a gente considera indecente... não só a lei. A proposta de projeto de lei, mas a forma como foi aprovada. Antecipando a eleição e usando um Secretário de Meio Ambiente que foi eleito vereador, para sair antes da publicação do Diário Oficial. Porque ele saiu no domingo. Disse que recebeu a notificação no domingo. Segunda foi dia do funcionário. Na terça ele já estava votando lá, em uma sessão que era para ser na quarta. E só na quarta saiu a exoneração dele. Então essas atitudes do governo, na verdade, deixam as pessoas que têm preocupação em ajudar a administração pública, têm preocupação em apoiar, em trabalhar junto, não contra, deixam... Essas pessoas ficam, realmente, perplexas. Que se repitam ações, atitudes, posturas da administração pública, que a gente imaginou que estivessem absolutamente enterradas. Esse tipo de ação já aconteceu antes. Infelizmente, essa administração reeditou uma atitude que, para a Sociedade Civil, é absolutamente ofensiva. Eu quero deixar isso consignado aqui, porque afetou diretamente quem preside este Conselho. Então é isso. Eu não sei se eu venho na próxima reunião, Damasceno, porque está colocado na minha entidade que se permanecer essa postura aqui, de achaque, o que na nossa leitura é um achaque ao fundo, não faz sentido a gente participar mais. Eu tenho sido uma voz solitária aqui. Tenho falado a mesma coisa em todas as sessões. Infelizmente, o resto do Conselho não tem se manifestado, com uma ou outra exceção, e eu sinto, repassei isso para a minha entidade, eu sinto que nós estamos aqui, simplesmente, homologando a legitimidade de um Conselho que, infelizmente, para nós, está soando como chapa branca. Eu estou falando muito às claras, porque a gente fala muito às claras mesmo, e é um desconforto enorme pensar em sair do Conselho por causa disso. Mas se for o caso, vai ser essa a decisão da Ciranda. Eu continuarei, sempre... Nunca vou desistir de trabalhar a favor da administração pública, desde que a gente sinta que isso daqui tem receptividade, que a gente não está sendo manipulada.

Secretário: Conselheira, bom dia. Algumas questões que a senhora colocou são manifestações que não fazem parte, especificamente, de questões do Conselho. Então, eu queria talvez, esclarecer, ou colocar minha opinião a respeito do assunto. Com relação à arrecadação através de multas. Se existem as multas é porque existem infrações cometidas por pessoas. Elas não são inventadas. A sociedade, para viver civilizadamente, precisa que as pessoas respeitem as outras. E faz parte desse receituário a educação, inclusive no trânsito. Então, os radares ou os seres humanos que fiscalizam, estão ali para cumprir a lei. Se alguém deixa de cumpri-la, ele não pode prevaricar. Ele deve apontar. E há um prejuízo quando alguém toma uma atitude indevida, de todo o restante da sociedade. Principalmente nas questões de infrações na questão de mobilidade do transporte coletivo. Ou seja, é alguém que indevidamente está entrando com veículo particular, em prejuízo de centenas de pessoas transportadas pelo coletivo. Então, quem trabalha com mobilidade desejaria, teoricamente, que não houvesse nenhuma infração. Portanto, não haveria arrecadação. Essa não é uma arrecadação como fonte. Não deveria ser, e não é essa a função dela. Então eu acho que é equivocado achar que o aumento da arrecadação de infrações é uma manobra, vamos dizer assim. É só todo mundo cumprir a legislação. E não será autuado, não haverá essa arrecadação. É o que a sociedade toda desejaria, eu acredito. Menos os infratores contumazes, principalmente.



Então isso eu acho que é um... Essa postura é um equívoco. Achar que se prioriza a arrecadação através de infração. É muito simples: não se comete a infração, não tem arrecadação. Eu acho que a tendência, ou o que se deseja filosoficamente, é que a infração seja zero. Que as pessoas não cometam nada, e vivam em sociedade adequadamente. Respeitando a lei, respeitando o próximo. Então, seria o ideal que nós tivéssemos zero infrações, portanto zero arrecadações. Tanto que essas arrecadações não devem servir de motivo para, vamos dizer assim, desde que adequadamente tratadas, para penalizar a sociedade. Então, acho que esse é um primeiro ponto. O segundo ponto é a manifestação com relação à questão do IPTU. Todos os prefeitos têm o dever de fazer isso. Está previsto em lei. E, vamos dizer, os índices do IPTU, eu não vou aqui debater sobre o assunto, mas só colocar, que houve redução, também, de IPTU, em várias regiões. Ele será menor do que é, além de algumas outras considerações com relação a aposentados até determinadas faixas, então não há, no meu entender, aumento escorchanto de IPTU, sem uma avaliação, uma discussão técnica da questão. E ele preocupou-se dentro de uma avaliação de utilização do uso do solo, e também do que acontece na ocupação desse uso do solo e a valorização, tratar de uma maneira mais equilibrada. Grandes áreas da cidade, principalmente na periferia, na região leste, sul, e também na oeste, tiveram redução significativa. Várias reduções. Menos 19%, chegou a menos 19%, a redução do IPTU nessas regiões. Isso também é uma política de apropriação, ou de gestão urbana, de ocupação urbana. Então eu não concordo com a colocação feita pela senhora de que isso é só um aumento extemporâneo e escorchanto. É lógico que a sociedade vai debater. Vai ter os seus instrumentos de debate, e isso vai ter continuidade em uma sociedade democrática. E com relação à opinião de funcionamento do conselho, que é outra exarou agora, eu acho que o Conselho existe, sempre existiu, tem aí um regimento, tem uma regulamentação, uma legislação a respeito, com composição de membros definida em lei. Todos têm direito a voto, todos têm direito a palavra, e todos são livres para manifestar sua opinião. Portanto não há que se falar em chapa branca. Ou seja, então se a sociedade deseja que o Conselho não exista dessa forma, ele teria que ser alterado. Mas todos aqui têm direito e liberdade para votar de acordo com a sua consciência, com os seus preceitos, com as informações que têm as informações. E as informações são dadas a todos. Então também não posso concordar com a questão, pelo menos eu, pessoalmente, concordar com a posição que a senhora exarou, de que esse Conselho seria um Conselho de mentira, ou feito como chapa branca. A quarta informação que a senhora tem a respeito da questão do Secretário, especificamente aqui do Secretário Ricardo Teixeira, não procede também, porque não foi feita manobra nenhuma. Ele recebeu uma liminar do Poder Judiciário, completamente dissociada de qualquer manobra que pudesse imaginar. E cumpriu-se a liminar. Essa liminar foi... Ele tomou ciência no domingo, foi levada por um oficial de justiça na residência dele. O prefeito recebeu essa mesma indicação judicial na sexta-feira à noite, e ela foi dada cumprimento a partir de que ela começou a vigor sob pena de multa e outras consequências legais. A partir disso, o secretário voltou à sua função de vereador, e exerceu seu voto da maneira que a consciência e a sua liberdade de expressão assim determinaram. Não houve nenhuma conjunção, senão uma coincidência de fatores. Aliás, nessa votação não houve um voto determinante por parte do secretário. Não há o que se dizer nisso, porque a votação não teve, no mínimo, um voto a mais do necessário, para que passasse a proposta feita pelo executivo. Então só queria fazer essas manifestações. Mas não pretendo que nós fiquemos debatendo questões desse tipo. Aqui é só para também deixar registrado.

Cons. Cristina: Com relação à questão das multas, secretário, eu não acho que não devam haver multas. O que eu estou colocando é que o investimento da Secretaria é prioritariamente em multas. Os ônibus continuam... Da Secretaria de Transportes. A racionalização das linhas de ônibus continua à espera. A qualidade dos ônibus continua absolutamente humilhante para os usuários de ônibus. A intenção da Secretaria, de fazer com que as pessoas usem ônibus passa, prioritariamente, por uma melhoria da qualidade



do ônibus. Porque senão, não adianta achar que as pessoas vão deixar o carro em casa para andar nesses veículos que ninguém merece. Então não estou questionando a... Eu concordo plenamente. Eu acho que a sociedade precisa de regras, e as regras não só têm que existir, como têm que ser cumpridas. Isso com relação às multas. Têm um sistema extremamente azeitado para fazer aplicação de multas e cobrança de multas. A gente não sabe onde é que vai parar esse dinheiro. Porque se esse dinheiro fosse usado, ele não vinha aqui pedir dinheiro para fazer projeto funcional para sistema de transporte. Então a discussão é a consequência das multas. O que acontece? É uma providência educacional, sem dúvida. Mas onde é que vai esse dinheiro? Por que a CET está sempre à míngua? Por que ele tem que vir pedir seis milhões para um fundo que tem pouco mais do que dez vezes isso para fazer um projeto que é responsabilidade deles? E outras questões, por exemplo, a questão dos semáforos. Por que não se investe em semáforos? Cada garoa que cai nessa cidade, os semáforos ficam travados. Então a consequência, em termos de trânsito, que ele coloca, na Belmira Marin, nas outras regiões, têm muito a ver com a péssima qualidade dos equipamentos de trânsito e transporte. Então, não é só uma questão de investir em radares para multa. Tem que investir. Mas tem que investir no resto. Então o que a gente vê é investimento centrado na parte que arrecada. É isso que a gente... É isso que incomoda. Eu sei que incomoda a todo mundo. Não é só a mim, nem só a minha... Porque a gente vê isso. Em todas as redes sociais a gente vê as pessoas reclamando disso. Com relação ao... Desculpe. Perdi agora qual era o ponto seguinte. Não. Do Secretário, acho que isso daqui não vale a discussão. Eu fui solicitada a colocar a posição da Ciranda. É uma leitura... Cada um tem a sua leitura. O fato é que para a sociedade, o que passou foi isso: o presidente da câmara antecipou a sessão sem nenhuma informação. Estava confirmada para quarta-feira, e foi antecipada para terça-feira. Então toda mobilização que havia, e como o senhor diz, a sociedade civil tem instrumentos. Tem instrumentos. Tem mobilização. É difícil mobilizar a sociedade civil. Havia uma grande mobilização para quarta-feira. Isso daqui foi uma estratégia desleal. E obviamente, teve a intenção... Ninguém escondeu isso. Nem os vereadores que votaram a favor da lei. Ninguém escondeu isso. Foi para garantir... mas a gente não precisa entrar nessa discussão, porque realmente é extemporânea, aqui. A outra questão... me ajude, Damasceno. Ah, o IPTU. Essa questão do IPTU, o grande mote é a valorização que houve em determinados imóveis. A Constituição Federal tem um artigo que diz que aumentos de tributos têm que levar em conta a capacidade de pagamento do munícipe. Isso não foi levado em conta. Se eu tenho um imóvel que eventualmente foi valorizado porque o mercado imobiliário interveio, fez ações, muitas vezes graças à legislação, e valorizou o imóvel na região, isso só faz sentido se eu for um investidor. Se é o meu imóvel onde eu moro, só me onera. E lá na região... (incompreensível) a zona leste, obviamente, tinha que ser contemplada, mas regiões, vou botar entre aspas, "ricas", têm pessoas que moram lá. E que vão ter que sair de lá porque não vão conseguir pagar o IPTU. A Associação Comercial já tem uma avaliação da quantidade de desempregos que vai acontecer por conta do aumento no comércio. Então não levou em conta a realidade da sociedade. Não tem dúvida que na zona Leste tinha que diminuir. E não tem dúvida também, que em alguns setores das áreas ricas tinha que diminuir também. Não tinha que aumentar. Porque o que se chama, às vezes, de benfeitorias, são prejuízos para os moradores. Pega o pessoal da Água Espriada, e vai ver se aqueles moradores ali estão se sentindo favorecidos pelas intervenções que têm lá. Inclusive, eu vou falar, desculpe, um mal português... aquele horror daquele monotrilho. Pega o pessoal da Chucri Zaidan que vai passar dois anos sem conseguir circular por conta da extensão da Chucri Zaidan. Isso é melhoria? O que é contribuição de melhoria que consta na Constituição Estadual? Tem que existir uma contribuição de pioria. Essas pessoas que estão, há 3 anos, com obra na cara, não podem ter o imóvel onerado com aumento de imposto. Então na verdade não houve essa sensibilidade, essa análise técnica para ver. Foi assim: vala comum. Zona leste tem que diminuir, os imóveis nestes bairros... Foi nestes bairros. Está lá a relação, nestes bairros, aumenta. Entendeu? Então não houve justiça social nesse aumento desse IPTU. Eu tenho um imóvel, o senhor tem um imóvel, onde o senhor



mora. Se o entorno foi valorizado, a menos que o senhor tenha intenção de vender o seu imóvel e se valer dessa valorização, o senhor só está sendo onerado. Não está tendo nenhum ganho, nem da benfeitoria, suposta benfeitoria, que tenha havido no entorno. Minha ausência no Conselho. Eu discordo dessa questão da chapa branca. Os Conselhos não são paritários. São alegadamente paritários. A gente viu isso na aprovação do horror do monotrilho, que todo pessoal técnico, da câmara técnica, que passou meses analisando esse projeto, e que tinha uma lista enorme de questionamentos e de objeções ao projeto, a posição da câmara técnica era contra a aprovação da licença prévia. Quando chegou na última reunião, veio a diretora, e falou: nós vamos aprovar, e vamos botar condicionantes. Eu já coloquei isso no CADES. Eu sou Conselheira do CADES, lá atrás. O ano passado. Eu já coloquei isso no CADES. Todas as condicionantes que, como ele falou, vai haver medidas mitigatórias, não sei o que... todas essas, nenhuma delas tem fiscalização. Então, como ele falou, e obviamente é sabido aqui, não existe um mecanismo de fiscalização para saber se essas ações foram feitas ou não. Então, quando vem uma canetada, e diz: nós vamos aprovar, mas vamos botar umas condicionantes, isso é para tapar o sol com a peneira. Porque as condicionantes não vão ser cumpridas. Então é, sim, chapa branca. Porque quando chegou na audiência de aprovação, a maior parte dos membros da mesa é do governo. E alguns que... Do CADES. É paritária em três setores. Pois é. Só que nos nossos 16, têm entidades que têm interesse imobiliário. Então não é paritário nesse sentido. 16 funcionários que obrigatoriamente votam com o governo. Um funcionário não pode, não tem a autonomia para votar contra. Dos nossos 16, 8 são da sociedade civil mesmo. Sociedade civil, associações de moradores, entidades de atuação local. Os outros são CECOV, são Associação Comercial, são entidades que têm interesses financeiros no que se resolve no CADES. Então por isso que eu digo que é falacioso. É uma distribuição paritária, falaciosa.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Nós já tivemos... Esse ano, nós tivemos Conselheiros do CADES do governo, que votaram contra.

Cons. Cristina: Nunca em uma situação como essa, Damasceno. Nunca em uma situação como essa, de aprovar ou não aprovar uma questão como o monotrilho. Todos votaram a favor. Inclusive, membros da câmara técnica, que o tempo inteiro estavam contra o projeto. Então a minha presença ou não no Conselho, na verdade, eu vou levar essa questão para a Ciranda. A minha posição aqui é assim: eu sinto que este Conselho não está indo a fundo nessas questões. Eu acho que a gente precisava ter uma discussão muito mais qualificada, para realmente garantir a eficácia das decisões deste Conselho. Então eu tenho o sentimento de que a minha presença aqui está sendo meramente homologatória. O que é muito desconfortável. É um esforço enorme. Eu devia estar na Câmara essa hora, porque está tendo uma audiência pública. É muito esforço. Eu largo meu escritório, largo minha família, tenho um monte de outros compromissos, e eu venho aqui para falar ao léu. Porque realmente não está tendo eco, isso daqui. Sempre é aprovado. Está sempre sendo aprovado. São quatro... Foram quatro até agora, Rubens? Três. Hoje é a quarta. Pois é. São quatro sessões em que eu falo a mesma coisa. E não tem eco, entendeu? Então a posição da Ciranda está sabida. Minha posição está sabida. Eu continuo convencida de que o que a gente está fazendo, essas aprovações são ilegítimas. Não vou dizer ilegais, porque se a PGM deu um parecer favorável, não posso achar que são ilegais. Eu posso achar que a PGM não é um órgão legítimo porque é do governo. Então vai dar um parecer favorável. Isso daqui vai demandar um recurso a outro nível, certo.

Secretário: Bom, já colocadas aí, as questões pela Conselheira, já que o coordenador já colocou que nós não tivemos quórum suficiente para fazer a votação, mesmo nessa extraordinária, será convocada uma nova extraordinária para deliberar sobre o assunto que foi explanado hoje aqui, da concessão solicitada pela SPTrans, a respeito da contratação de projeto funcional e projeto básico para a implantação do sistema de



transporte hidroviário urbano no município de São Paulo, e também da outra questão que estava na ordem do dia, de apreciação e deliberação de aquisição de placas identificadoras para os parques municipais. Então eu agradeço a presença de todos os conselheiros, e dou por encerrada a 33ª reunião plenária extraordinária do CONFEMA.

Cons. Cristina: Secretário, eu posso pedir uma inclusão, já, para a próxima pauta? Porque eu queria alguma explicação sobre o item 6678 do orçamento. Manutenção e conservação de áreas verdes. Que está no orçamento da Secretaria. Eu quero saber o que está coberto por essa verba, e também o que é manutenção civil de áreas verdes. Para a ordinária.

(fala sem microfone)

MANOEL VICTOR DE AZEVEDO NETO

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

Conselheiros Presentes:

Denny Anderson Ho

Maria Cristina Almeida Antunes

Maria José de Andrade Filha

LUIS EDUARDO PERES DAMASCENO

Coordenador Geral do CONFEMA

RUBENS BORGES

Secretário Executivo