



Sr. Conselheiro(a)

Convoco V.S^a. para a **38ª Reunião Plenária Extraordinária, que se realizará no dia: 11/06/2014 – quarta-feira às 09 horas.**

A reunião será realizada na Secretaria do Verde e do Meio Ambiente – SVMA
na Rua do Paraíso, 387 – térreo - Paraíso.

PAUTA

Expediente:

1. Sugestões para inclusão na pauta desta reunião.

Ordem do dia

- I – Apresentação de proposta de utilização de recursos do FEMA para implantação de Projeto Cicloviário da Secretaria Municipal de Transportes pela Sra. Suzana Leite Nogueira Karagiannidis.
- II - Apreciação e Deliberação sobre prorrogação contratual dos serviços vigilância patrimonial desarmada para os Parques que integram o Grupo Sapopemba. (PA nº 2012-0.329.063-9).
- III - Apreciação e Deliberação sobre prorrogação contratual dos serviços de Manejo e Conservação de Parques do Grupo Guarapiranga. (PA nº 2010-0.144.515-1).
- IV - Apreciação e Deliberação sobre pagamento de medições relativas à vigilância patrimonial desarmada com monitoramento do Parque da Luz (2011-0.237.857-3).



V - Apreciação e Deliberação sobre prorrogação contratual dos serviços de Manejo e Conservação de Parques do Ibirapuera. (PA nº 2010-0.316.024-3).

Anexos:

- Parecer Técnico – processo: 2012-0.329.063-9 – Vigilância dos parques do Grupo Campo Sapopemba.
- Parecer Técnico – processo: 2010.0.316.024-3 - Manejo e Conservação do Pq. Ibirapuera.



-
- Parecer Técnico – processo: 2011-0.197.043-6 - Manejo e Conservação do Pq. Natural Fazenda do Carmo.
 - Parecer Técnico – processo: 2011-0.237.857-3 – Vigilância Pq. Da Luz.
 - Parecer Técnico – processo: 2010-0.144.515-1 – Manejo e Conservação do Grupo Guarapiranga.
 - Implantação da Rede Ciclovária para o Município de São Paulo, processo: 2014.0.159.320-4

Wanderley Meira do Nascimento

Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente e
Presidente do Conselho Municipal do Fundo do Meio Ambiente e
Desenvolvimento Sustentável – FEMA



Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Bom dia, senhoras, senhores Conselheiros. Daremos início à 38ª Reunião Plenária Extraordinária, que se realizará hoje, dia 11 de junho, quarta-feira, às 9h30. Abertura, vou passar para o Secretário Wanderley.

Secretário Wanderley: Bom dia a todos e a todas. Mais uma reunião nossa. Essa de fundamental importância por se tratar (incompreensível) ao longo do tempo, (incompreensível) se torna uma alternativa para a cidade de São Paulo. Todos nós sabemos que as cidades se desenvolveram com planejamento não aceitável, e a gente tem que fazer algumas ações mitigadoras para ao longo do tempo tentar chegar a contento a uma possibilidade melhor para a cidade. Ainda há pouco, ontem, anteontem, se não me engano, eu estava discutindo aí, em um seminário, sobre cidades sustentáveis. E a gente estava pensando algumas considerações em relação à infraestrutura urbana, não só na cidade de São Paulo como no mundo. Em especial aqui na cidade de São Paulo, (incompreensível) pessoas, inclusive da área, costuma dizer que a cidade não foi planejada. Isso não é verdade. Ela foi muito bem planejada. Só que planejada na ótica de capital, e na ótica do automóvel. E é por isso que todo o traçado viário é muito mais importante do que o passeio. Têm alguns lugares que nem existe passeio. Ou tem poste, ou você passa. Ou árvore. Então, hoje eu acho que é um dia importantíssimo para a cidade de São Paulo. Eu acho que é um momento histórico aí talvez, até de se criar até um marco regulatório daqui para frente, pensando em um modal como uma alternativa de transporte. Eu acho que isso é possível. A cidade de São Paulo tem um processo de discussão rico em relação a isso. Nós temos (incompreensível), contudo, é uma cidade que têm alguns problemas de geografia, do ponto de vista físico, que acaba impossibilitando um pouco a implantação na forma como nós gostaríamos. Ou na quantidade que nós gostaríamos. Mas também já existem aí, as bicicletas elétricas, que também vai carecer de algum tipo de legislação para que elas consigam conviver aí nesse trânsito, para, pelo menos, resolver, em parte, essa questão geográfica. E também não adianta a gente colocar ciclovias (incompreensível), porque, sobretudo na questão da nossa idade, que pode ter um escritório na Paulista e morar em Pinheiros, fica difícil. Para chegar, fica difícil. A volta é mais tranquila, desce ladeira abaixo. Mas daí vem a bicicleta elétrica, e claro que é uma forma de resolver. É uma das formas de resolver esse problema na cidade de São Paulo, que têm essas características geográficas como São Paulo. Eu não vou tecer mais considerações, mas eu espero que vocês discutam bastante esse projeto, e olhem com carinho, porque ele foi feito com uma gestão na Secretaria de Transportes. A nossa Secretaria do Verde acompanhou de forma atenta, debateu bastante. Então ficou um projeto muito rico, muito interessante, muito moderno e muito... eu acho que isso era tudo que a cidade de São Paulo precisava. Então eu agradeço a todos aí. Bom trabalho. Eu não vou poder ficar até o final dessa discussão hoje. (incompreensível), eu já tinha um compromisso, essa reunião é extraordinária, mas nesta parte aí, da ciclovias, (incompreensível) também me interessa, (incompreensível). Obrigado.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Dando continuidade, expediente e sugestões para inclusão de pauta dessa reunião. Algum conselheiro ou conselheira? Não havendo, vamos à ordem do dia. Apresentação de proposta de utilização de recurso do FEMA para implantação de projetos cicloviários da Secretaria Municipal de Transportes pela senhora Suzana Leite Nogueira (incompreensível) e Cristian... O Secretário de Transportes gostaria de alguma...

Secretário de Jilmar Tatto: Só para dar bom dia a todos e a todas. Cumprimentar aqui o Secretário Wanderley, e todos os conselheiros e conselheiras. A doutora Suzana vai fazer a apresentação. E está aqui presente também, a doutora Maria Lúcia, que é do Administrativo Financeiro da CET. E sugiro que nós entremos direto na apresentação, e depois aí eu fico à disposição para esclarecimentos em relação ao Plano. Pode ser assim?

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Pode.

Secretário de Jilmar Tatto: Obrigado.

Suzana Leite Nogueira: Bom dia a todos e a todas. Eu acho que é a mais adequada aqui a minha posição aqui sentada. Então primeiro eu adianto aqui, até por conta de que a gente está quase em uma roda. Então vou fazer aqui, sentada. E tentar ser breve. Então, se eu deixar alguma coisa, depois a gente abre para reparar um pouco melhor. Então a gente tem um programa de metas que foi feito... que tem dessa gestão. É a meta 97, que é a implantação de 400 km de vias cicláveis no município. O que se entende por via ciclável? A gente pode



ter o conceito de ciclovias, que tem um nível de segregação, ciclofaixa, que é uma pintura na via, ou ciclorrota que é uma demarcação do piso, orientando que lá tem a circulação de bicicletas, preferencial. Qual que é o benefício da bicicleta? Eu acho que essa imagem, muitos de nós já vimos, mas é muito interessante a gente observar, de fato, a questão do espaço. Quando a gente fala da questão de urbanização e do crescimento, a gente sabe que o espaço é limitado. Então a gente queria que tudo estivesse na via, mas a gente vê que o espaço que a gente usa para o carro, infelizmente é muito escasso, e a gente não tem esse espaço. Com a bicicleta a gente consegue ter um ganho de espaço. Obviamente, uma humanização dos espaços dentro da cidade. Têm outros ganhos, e aí que são fundamentais. Na verdade, existem vários estudos diferentes. Eu peguei um específico, que foi feito com base em uma avaliação de diferentes modos, que ele trabalha os ganhos através de tempo, de custo, de energia... Então são alguns ganhos. Em termos de tempo, é claro que aí, ele vai depender muito da distância. Esse específico, todos os modais saíram de um ponto, e foram até o mesmo ponto, outro ponto de destino. E aí mostra a diferença de ganhos desse processo. Esse estudo foi feito em 2010. É claro que existe uma mudança até por conta de outras intervenções que aconteceram e estão acontecendo na cidade. A despesa é indiscutível. Quando a gente pensa na questão da bicicleta, ela gera uma economia dentro do processo do uso. E a questão energética também é indiscutível. Porque a energia que se gera com a questão da bicicleta, é muito baixa. Despende muito pouca energia para o uso desse modal, e ruídos também. Então a gente tem já, algumas vantagens assim, indiscutíveis. E o nível de poluição. Então se a gente pegar dentro dos modais, a bicicleta é um veículo não poluente. Então, em todos os níveis de poluição, se a gente for analisar por uso unitário de pessoas, a bicicleta sempre vai ser o mais vantajoso. E só voltando aqui, tem uma questão do tempo, em que a gente tem um tempo da bicicleta na via, e a gente tem um tempo da bicicleta na estrutura ciclovária. Então isso a gente tem que avaliar também. O que me gera mais segurança? Onde que eu estou circulando com a bicicleta? Outros estudos também têm, como um que tem de Londres, que ele afirma a conclusão do estudo, sintetizando, é que as pessoas, elas acabam ficando menos enfermas com o uso de bicicleta. Então a gente tem também outra questão que é a da saúde. Obviamente, que sem contar as doenças indiretas causadas pela poluição. A questão da justiça social. Então com todo respeito ao Secretário que realmente a gente não consegue atingir a todos, mas a gente permite a possibilidade de todas as pessoas usarem esse modal. Ele gera uma humanização também, dentro do espaço urbano. Hoje, a única pesquisa que a gente tem, de toda a região de São Paulo, é a pesquisa de mobilidade do metrô, que a última foi feita a aferição, em 2012. Então, ela define, por modo principal. Como na verdade, aí considera que tem uma hierarquia de modos principais, que vão desde transporte... ele vai metrô, trem, ônibus, e aí, depois, ele vai chegando para os demais transportes. Aí só está considerada a bicicleta como modo principal. Então é a pessoa que faz a viagem exclusivamente de bicicleta. Existem alguns estudos internacionais que dizem que essa pesquisa de mobilidade ela dá um número muito abaixo do número, de fato, de ciclistas. Mas a gente não tem nenhum dado concreto, hoje, dentro da cidade. São umas questões que a gente está fazendo análise e algumas contagens pontuais. Mas a gente percebe que 267 mil viagens/dia já é considerável para a gente pensar, até porque é um número maior que táxi. Eu sempre brincava, se a gente vê táxi... Ah, se todo mundo vê táxi, e a visibilidade da bicicleta, que ela existe na cidade. E o tempo médio de viagem. Então a gente tem sempre aquela questão: qual que é o tempo que se usa a bicicleta para viagem? Considerando todas as zonas da cidade, o tempo médio que se usa... o usuário da bicicleta faz os deslocamentos, são 20 minutos. Acidentes. Aqui eu coloco o mapa que têm todos os tipos de acidentes envolvendo bicicletas em 2013, que foram levantados. Então aí ele têm todos os tipos de ocorrência, e no quadro do lado, só os fatais, que é daí, com um detalhamento: o que gerou essa ocorrência? E aí, a gente percebe que a colisão, ele é um dos fatores aí, é o fator relevante dentro desse processo. E a gente percebe que os acidentes acontecem na cidade inteira. Indistintamente. Então quando eu penso e tomo isso por referência, a gente percebe que tem que abranger a cidade inteira, dentro de um processo de intervenção. No mundo, o que a gente tem? A gente tem várias políticas internacionais para incentivo do implemento de bicicleta. Então tem desde (incompreensível) 750 km de ciclovia, até a gente que ainda está com 63 km, mas é um começo. Então se você pegar Berlim, Nova Iorque, é indiscutível a questão da rede, o quanto ela favorece de fato, a possibilidade do uso desse modal. Aqui são algumas fotos de tratamentos. Então essa daqui com estacionamento lateral, aqui no caso, já, o tipo canaleta, uma pista segregada para bicicleta, o bicicletário em Amsterdã. Em Buenos Aires, um modelo também, tem a ciclovia, mas é uma pintura, e ele vai permeando alguns espaços da cidade, e esse é o modelo padrão, adotado dentro dos 130 km lá, de Buenos Aires. Então ele é um modelo simples, de baixo custo, e que tem uma ação efetiva, possibilitando maior segurança na circulação do modal. Então aqui é só para espacilizar, e a gente vê de fato, o que a gente tem hoje. A gente têm 63 km. Nenhum deles tem conexão. Essa região, a gente percebe



a abrangência. O foco ainda é muito lazer. A gente não pensa como modo de transporte, que é o fundamental. A gente está discutindo ela dentro da questão de mobilidade. E a questão da continuidade dessa malha cicloviária. Aqui é colocando os corredores, pensando na integração modal. Mesmo assim, a gente percebe que ainda é muito pouco, o que a gente tem de estrutura. Aqui é uma foto da Faria Lima, do trecho que já está implantado. Brás Leme, do trecho que já está implantado. O que temos em construção. Então a gente tem aí, a ciclovia da Faria Lima, a continuidade dela, temos a Eliseu de Almeida, temos Jardim Helena, então a gente tem 21 km em construção. E aqui é só um mapa geral, e aqui é a Cruzeiro do Sul, o trecho que foi executado, 700 metros, Eliseu de Almeida, Jardim Helena. No caso do Jardim Helena, o projeto, ele contempla a requalificação de passeio, mais a execução de ciclofaixa na maior parte dos trechos, nas calçadas. Então qual que é o nosso objetivo com o projeto? É de constituir 400 km de vias cicláveis, com o custo reduzido, buscando abranger toda essa malha viária principal, e redução, obviamente, dos acidentes, porque você produz um espaço para a bicicleta. As diretrizes que foram adotadas: a questão de ter ligações perimetrais e radiais. Então que isso, na verdade, é um conceito da rede, mesmo, de você conseguir ter essa conectividade. A conectividade dos trajetos. A linearidade, então a menor distância possível. Não adianta ir com vias muito tortuosas, que o ciclista, ele vai sempre buscar o menor caminho. A funcionalidade. Qual é essa função da ligação que está sendo promovida. A integração modal com transporte de média e alta capacidade. O uso como meio de transporte, que já foi colocado. Preferencialmente nas ruas secundárias, que elas são vias mais calmas em termos de ruído, volumes etc., e que acabam muitas vezes, sendo favoráveis até, para a própria circulação do ciclista. Não eliminar faixa de rolamento. Esse é um princípio que foi adotado por conta de vários impactos que você tem na cidade. Então é uma proposta da gente começar isso tentando manter as faixas de rolamento em um primeiro momento para a gente conseguir trabalhar dentro dessa realidade urbana que a gente tem. Preferencialmente do lado esquerdo. Esse critério é principalmente quando a gente tem o ônibus do lado direito da via. E bidirecional, por conta dos impactos que visam minimizar os impactos, tanto nos cruzamentos, quanto nos outros modais, também. Então aqui é uma ilustração desse modelo que foi definido. Aqui é um detalhamento. Foi feito o detalhamento dessa proposta da tipologia. Essa é a sinalização proposta para os usos. Os diferentes locais, orientando o ciclista e também o pedestre, e o próprio motorista. Aqui no caso, essa ilustração é com o modelo, quando você tem estacionamento lateral. Dependendo da largura da via, você consegue, ainda, manter o estacionamento lateral depois da ciclovia. E o segregador que a gente está utilizando, optando, é o tachão, que ele tem o retrorefletivo, que ele ajuda na visibilidade, e o balizador, para orientação, principalmente dos motoristas conseguirem enxergar... ter uma questão visual dele, da ciclovia. A gente fez um piloto para avaliar todas essas intervenções indo do Largo do Paissandu até a Sala São Paulo, passando pela Casper Líbero. Esse daqui é antes. A gente tinha um estacionamento de 45 graus no trecho que é da Antônio de Godói. E depois, a gente fez o rebalçamento das vagas, e aí, no caso, adotando uma ciclovia bidirecional. Aqui é o cruzamento com a Casper Líbero. E aqui foram feitas travessias rodocicloviárias para ter visibilidade do ciclista, dessa circulação. Aqui, a própria Casper Líbero, em que foi feita aí, a opção de fazer ciclovias monodirecionais, próxima aos canteiros para poder ter a circulação dos dois lados da pista. E aí algumas ilustrações. Aqui, de travessias... E qual que é a proposta? A gente já tem uma rede de 400 km, pensando naqueles conceitos já colocados, integração com a infraestrutura já existente, integração modal, conectividade, então aqui é já com a ciclovia que a gente tem os trechos em execução, a integração modal, e aí, o custo disso, o que a gente estimou. Então, na verdade, a gente tem de intervenção aí. Ela é o recapeamento em alguns locais. A questão da pintura, sinalização horizontal, vertical e semaforica. Basicamente é isso, e pequenas obras de acessibilidade como execução de rampa, algum ajuste. Até o detalhamento em que ele dá o valor médio por km, de 200 mil reais. A nossa proposta de execução, que a gente está elaborando o detalhamento, é da gente conseguir executar esses 400 km até o final do ano que vem, que é dezembro de 2015, sendo que a gente começa fazendo as intervenções nas vias que a gente tem essa possibilidade já, de execução, e depois, a gente sabe que têm algumas outras dificuldades maiores, e que daí, a gente vai trabalhando nessa sequência. Essa proposta engloba essa possibilidade da gente começar a executar com maior capacidade, porque a gente já tem esses estudos já em elaboração, ou já elaborados. E aí tem a questão do percentual do total, e o valor que a gente está falando aqui, da proposta. Aqui é um mapa síntese, que ele contempla todas essas intervenções, e o que significa isso dentro da cidade.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Obrigado Suzana. Conselheiros e conselheiras, queiram se manifestar. Sônia.



Cons. Sônia: Sônia, do Morro do Querosene. A minha maior preocupação com relação às ciclovias é a segurança. Porque eu fico muito aflita com esses jovens ciclistas andando aí no meio dos carros. Esse tachão, ele é aquela tacha normal que a gente está acostumada a ver. Não é uma tacha... Pelo que eu vi aí nas imagens, não é um tachão maior, que impede a passagem do carro para dentro da ciclovia.

Suzana Leite Nogueira: A gente está fazendo a análise com o tachão, avaliando a possibilidade de colocar supertachão onde houver a necessidade. Mas quando a gente optou pelo tachão, um dos critérios foi a questão de segurança do processo histórico que a gente tem. E que a gente tem que considerar isso também, o processo histórico, mas não descartando a possibilidade de ter outros modelos de intervenção. Então por isso que a gente fez o que houve, e a gente vai fazer essa avaliação. Então não (incompreensível) essa possibilidade.

Secretário de Jilmar Tatto: Sônia, nós discutimos muito essa questão lá na CET. Primeiro que evidente que o supertachão, uma via mais segregada, do ponto de vista estético é feio. Está certo? Então o ideal é que não tivesse. Mas a questão da segurança, para nós, ela é vital e é o principal. As experiências que a cidade teve em relação à faixa exclusiva, por exemplo, há uma avaliação que, por exemplo, o motorista respeita. Certo? A sua grande maioria respeita. Porque lá atrás tinha esse debate de colocar supertachão também, para fazer a faixa exclusiva segregada. Está certo? Evidente que precisa fiscalizar, tem que fiscalizar mais. Mas a grande maioria respeita. Está em fase de observação. A avaliação de toda área técnica da CET, a parte de engenharia, é que só o simples fato de ter esse tachão, eles vão respeitar, está certo? Então isso, em relação ao motorista. Ele segrega. E a motofaixa, que não tem o tachão, os motoristas respeitam. Do ponto de vista agora, vamos falar da sensação de segurança. Sensação de segurança, a nossa avaliação é que não faz muita diferença entre o supertachão e o tachão, está certo? Nós podemos, inclusive, fazer de forma... a preocupação, nesse momento, também é em razão dos carros, do ponto de vista dele estacionar. Não mais dele circular. Dele estacionar. E também de você colocar outros equipamentos, como caçamba, sabe essas coisas? Então nós estamos, porque é uma coisa assim, nova, na cidade, do ponto de vista de quantidade. E tem outro que nós podemos fazer de forma intermediária. Você fazer um trecho de tachão, e intermediar com o supertachão. Colocar alguns só para... meio que... que também é um processo que você pode fazer. E foi colocado esse elemento novo que é o balizador. O balizador de novo, é para sensação de segurança. E é mais para orientar o motorista que ali é uma faixa de ciclista. Certo? Mas é algo que nós estamos acompanhando. Tem que realmente verificar se... Em Buenos Aires, eu tive a oportunidade de ir lá, eles colocaram... dá para ver lá, aquilo ali acho que é Buenos Aires. Está vendo lá na... Ele é contínuo. É um supertachão contínuo. Eu achei muito feio. Muito feio. Muito feio. Esteticamente, muito feio. Está certo? E na avaliação da área de segurança da CET, eles falam que não faz diferença, do ponto de vista de segurança. Então, se não faz diferença...

Cons. Cristina Antunes: Cristina Antunes, pela SAJAP. Bom dia aos Secretários. A gente sempre fica muito empolgada quando vê notícias de ciclovias. Realmente, a gente tem uma expectativa que isso aconteça no prazo mais breve possível. E isso daqui, eu quero já antecipar, porque depois disso daqui vira votação do CONFEMA. Eu entendo que uma política de ciclovias é totalmente diferente, por exemplo, de uma demanda de apoio para ciclovias. Totalmente diferente, por exemplo, do que foi aquela solicitação de apoio para hidrovias. Porque a ciclovia, de fato, tem um impacto ambiental inquestionável. Aliás, parabéns pela apresentação, Suzana. Tem um impacto ambiental e de saúde. Diretamente ambiental, para o meio ambiente, e individualmente, em termos de saúde. Então eu acho que a proposta é extremamente bem-vinda, acho que é importantíssimo que isso tenha entrado no plano de metas com esse volume, essa extensão de ciclovias, e eu entendo também, que tem uma possibilidade de socialização dos espaços públicos que é por outro viés. É por outro caminho que é um caminho importante. Agora, eu tenho algumas dúvidas. Uma é essa que o secretário acabou de colocar, a questão da paisagem urbana. Eu entendo que a leitura da paisagem urbana, seja com os tachões, seja com aquele supertachão ali de Buenos Aires, tem impacto. Isso daqui tem que ser estudado junto com a Comissão de Paisagem Urbana que funciona na cidade, e tem que ser tratado como um elemento que efetivamente, possa ser integrado à paisagem. Porque sendo integrado à paisagem, as pessoas vão respeitar. A gente tem outros exemplos que não foram apresentados aí, acho que não. Do Rio de Janeiro, por exemplo, a demarcação é feita com meio-fio. Como uma calçada. Como a limitação de uma calçada. Então não precisa ser esse de Buenos Aires, da Argentina, não sei se é Buenos Aires que na verdade, até favorece o carro encostar ali, ele até sobe facilmente do outro lado. Agora, um meio-fio, não. Um arremate de calçada. Acho que mesmo aqui em São Paulo, existem em alguns lugares. Então nossa demarcação, acho que tem que ser analisada



junto... Não só sob a ótica do pessoal de trânsito. Mais com o pessoal de paisagem urbana. A sinalização... Outra vez, eu preciso mencionar a questão das ciclorrotas, porque esse... eu vi que está no plano, Suzana, mas... Eu não sei se vocês têm outras experiências que tenham dado certo. Ciclorrota que foi implantada lá em Santo Amaro... Aquilo ou nada, aquilo só fez gastar dinheiro público para pintar chão e botar placa. Porque é absolutamente inócua em termos de efetividade para os objetivos de uso de bicicleta. Então, eu não tenho dúvidas quanto à aprovação de ciclorrotas nesse formato. Essa questão do estacionamento lateral foi feito em Moema, foi um desastre. Lá foi um desastre. Pelo menos naquele formato que foi feito, foi um desastre. Então eu espero que não se repita uma experiência ruim, que se é para ter estacionamento, como está aí, realmente isso... eu acho que deveria ser em um... eu sou leiga na discussão que vocês estão fazendo há anos, mas tenho acompanhado. Eu entendo que em um futuro que eu espero que seja próximo, em que as pessoas já tenham se acostumado com a existência de ciclovias na cidade, que aí talvez seja possível alguma coisa nesse sentido. Em Moema, vocês sabem disso, aquela experiência foi desastrosa. Foi inclusive, ridicularizada, sabe? Então eu acho que repetir essa experiência seria dar um tiro no pé. Quando o que a gente pretende é que as pessoas aprendam que ciclovias tem que fazer parte da cidade. Se for nesse modelo, realmente não vai ter adesão, não vai ter apoio. Eu pergunto se vocês têm uma estimativa de quantas pessoas passariam a usar bicicleta, havendo a possibilidade das ciclovias? Outra vez, a ciclorrota deu em nada. Não mudou em uma. Certamente, não mudou em nada. Então eu preciso saber se vocês tem esse estudo. Assim como você tem aquelas outras avaliações comparativas, quantas pessoas, efetivamente, deixariam de usar. Eu falo isso inclusive porque antontem o Damasceno recebeu aqui o nosso prefeito, e ele tem um estudo que você viu. Mas essa ciclovias está ligando um terminal à igreja do Padre Marcelo. Então é uma ciclovias exclusiva. Quer dizer, está atendendo o quê? Uma igreja? É isso que é socializar espaço público? Entendeu? Então eu tenho muitas dúvidas com relação para quem é que esse projeto está sendo feito. Um executivo que sai de Pinheiros e vai para Santo Amaro, por exemplo, ele usaria? Então eu acho que é assim: talvez tenha uma certa idealização de quem é que usaria. Você apontou que já tem muita gente que usa. Quem mais usaria? Então eu acho que precisa ter esse número, até para ver se esse dimensionamento está coerente. Uma via ciclável que você falou é uma ciclovias? Ou é qualquer um desses modelos de ciclovias? Pode ser a ciclorrota, pode ser a ciclofaixa?

Suzana Leite Nogueira: Na verdade, quando se define via ciclável, ele pode ser ciclovias, pode ser ciclorrota, pode ser ciclofaixa.

Cons. Cristina Antunes: Então isso está incluído nos 400 km?

Suzana Leite Nogueira: Não. Esses 400 km são ciclovias.

Cons. Cristina Antunes: Mas ainda assim, a Secretaria tem a intenção de implantar as ciclofaixas e ciclorrotas?

Suzana Leite Nogueira: Não. Na verdade, a nossa meta são esses 400 km. Mas existe, na verdade, alguns trabalhos em alguns trechos que têm ciclorrotas, mas não é a política. Não é essa de criar a ciclorrota. É de fato, de definir o uso do espaço.

Cons. Cristina Antunes: Outra vez, eu trabalho com projetos. 200 mil reais por km, obviamente vocês fizeram todas as contas. Se isso foi feito em cima da tabela da SIURB, então todo mundo... (incompreensível) eu vou falar um nome feio, mas assim... a SIURB tem uma tabela absolutamente estratosférica. Com 200 mil, você constrói 5 casas populares. Entendeu? Então eu fico pensando se esse custo não está um pouco alto demais, porque basicamente é pavimentação, que você mostrou, pavimentação, demarcação... lógico que tem o projeto, mas o projeto tem o custo embutido no orçamento da Secretaria. Então me assustou um pouco. Um custo de 200 mil reais por km. Não havendo desapropriação, não havendo esses custos paralelos. É simplesmente o custo da obra de implantação e sinalização. Então eu gostaria de ter isso mais detalhado. E uma pergunta que eu faço ao Secretário: ontem apareceu uma decisão do... acho que foi pelo Denatran, das lombofaixas. Eles não chamam de lombofaixa, mas é a faixa de pedestre elevada. Isso vai estar dentro da ciclovias? Eu imagino que São Paulo vá adotar, também, esse modelo, que já existe em alguns lugares junto aos hospitais, e que a gente pede há muito tempo que seja feita também em todas as faixas de pedestre. Como é que isso vai casar com as lombofaixas? Porque existem essas travessias... As lombofaixas vão casar com as



ciclovias? Porque existem essas travessias. Então eu queria saber qual é a previsão para isso. Acho que por enquanto é isso. Obrigada.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Secretário.

Cons. Sônia: Sônia, do Morro do Querosene. Eu havia pensando aqui também, sobre um ponto a mais desse projeto, que seria exatamente, uma política de incentivo do uso. E isso não está dentro desse projeto estabelecido que vocês apresentaram. Quer dizer, não está dentro do custo, inclusive. Porque uma política de incentivo, ela supõe uma promoção desse novo modal. E também sobre a requalificação das vias de pedestres. Se também não seria o caso de fazer em conjunto com essa construção das ciclovias.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Antes do secretário responder, o Alessandro... Com a palavra, o Conselheiro.

Cons. Alessandro Azoni: Alessandro Azoni, representante do CADES municipal. Em relação à... Eu até tinha feito aqui a colocação, mas vocês acabaram respondendo. Então nós fazemos aqui os licenciamentos. Todos eles incluem a parte das ciclofaixas, as ciclovias. Então, tanto que eu queria colocar, mas vocês falaram integração modal. Então ela vai contemplar a interligação desses projetos que estão em andamento, e aqueles já instalados. Vocês praticamente responderam o que eu tinha colocado aqui. Em relação à segurança, realmente eu acredito que é uma mudança de consciência. Mas eu também fico preocupado, porque tiveram alguns casos, no começo da implantação aquelas faixas da Paulista, que... de final de semana, houveram algumas invasões, motorista desatento acabou atingindo, e o motorista acaba sendo penalizado por ele desconhecer a lei. Mas já teve uma mudança de cultura. Então eu acho assim, que a questão da demarcação infelizmente ainda tem que ser colocada, geralmente... Não só para o motorista, que o motorista, como o Secretário já falou, ele já está se adequando. Conscientemente, ele já está sabendo do espaço. Mas do próprio ciclista não avançar a faixa de ônibus nem de carros. Eu acho que também tem que ter a visão inversa. Do ciclista não fugir da ciclofaixa, invadindo o trânsito. E só complementando aqui, aquele estacionamento lateral que fizeram em Moema, que foi fracassado, mas foi porque... como o Secretário mesmo tinha falado, foi um momento novo. Era uma coisa extremamente nova. Ninguém sabia como usar. Tanto que vocês têm o exemplo aqui, do... que estão colocados aqui do Largo do Paissandu que está perfeitamente funcionando. Eu acho que essa mudança de cultura acaba até dizendo que o modal funciona. Então minha pergunta era só na questão da interligação desses projetos já instalados. Se esses 400 km realmente vão interligar na... Nós temos aquele projeto da Chucri Zaidan que foi feito já com a transferência. Tem até uma ponte que faz a interligação da ciclofaixa para o outro lado da Marginal. Então, o que falta realmente é integração. A pessoa sai de um modal que tem a ciclofaixa e aí entra em outro que não tem. Então, vocês vão fazer esses 400, contempla essa ligação. É isso.

Secretário de Jilmar Tatto: Primeiro, Cristina, do ponto de vista da paisagem urbana. Aí é questão de gosto. Entre um carro estacionado e uma ciclovia, não precisa dizer, para mim, pelo menos, o que menos agride a paisagem urbana. Porque nós estamos dizendo claramente é que nós estamos tirando do leito carroçável, portanto, da via pública, o carro. Nós estamos tirando o carro estacionado na via pública. Que não tem, em lugar nenhum, na nossa constituição, legislação nenhuma, federal, estadual, municipal, que diz que a pessoa tem direito de estacionar o carro e ficar lá o dia todo. Inclusive, a própria CET vai sofrer com isso, do ponto de vista de arrecadação. Nós vamos tirar a zona azul. Em vários locais. Zona azul. Nós vamos tirar estacionamento de moto, estacionamento de zona azul, ponto de táxi, e também de carro. Então nós estamos trocando o carro estacionado. Por isso que tem o antes e o depois. Essa imagem é no local que ela ainda mantém o carro estacionado, está certo? É nesse caso específico, mantém o carro estacionado. Mas você tem um outro local que você tira o carro estacionado. Uma ilustração de... nós vamos tirar, em vários locais, o carro estacionado e colocar a ciclovia. Então, paisagem urbana, eu acho... Não vejo problemas. Assim, para deixar claro, nós não estamos falando de via ciclável. Nós estamos falando de ciclovia. Vias, portanto, segregadas. Exclusiva para bicicleta. 24 horas por dia. Não existe essa que só um pouquinho, de madrugada deixa... é como se fosse o leito carroçável do carro. Imagina vocês, a 23 de Maio... em nenhum momento lá, você pode estacionar o carro, ou colocar uma caçamba na 23 de Maio. Então nós estamos falando em 400 km, 24 horas por dia, aqueles que vão trabalhar de madrugada, vai estar livre essa via, para andar de bicicleta. Por isso que eu fiz questão de falar da



caçamba, porque a caçamba é um problema. Porque não tem coisa pior, para um ciclista, de que ele está na ciclovia, e de repente, tem uma caçamba que ele tem que desviar no meio da rua ou subir na calçada. E nós não estamos falando de calçada. Pode, excepcionalmente, em algum momento, nós termos que usar um pedaço da calçada. Mas isso é do ponto de vista excepcional. Porque a calçada é para pedestre. E se tem gente que tem que ter prioridade nesse mundo é o pedestre. Mais que todo mundo. Então nós não temos que... Então não tem nada a ver com ciclorrota, tudo isso. Do ponto de vista da sinalização, sempre é bom chamar a atenção para o motorista, quando tem uma ciclorrota. Atenção, bicicleta. É bom para a segurança. Mas a ciclorrota, realmente, ela não... ela diz muito pouco do ponto de vista de transporte desse modal. A questão das pessoas: quem vai usar? Não tem jeito. É uma coisa nova. Se nós não abrimos a cabeça para uma nova cultura de comportamento da cidade de São Paulo, a gente nunca vai entender isso. Então, o importante é o seguinte: vamos falar do futuro. As próximas gerações, a geração que está entrando agora, porque o adolescente que está começando a circular na cidade de São Paulo, ele vai ter um outro olhar sobre a cidade de São Paulo. Porque nós estamos falando de 400 km de ciclovias, até 2015, mas também, Alessandro, nós estamos falando o seguinte: aqueles projetos de corredores, ou as obras viárias na cidade de São Paulo que estão sendo feitas, e que vão ser feitas, também, por força de lei, é obrigado a descrever. Então, de pronto, nós estamos falando 150 km de corredores. Vamos instalar as ciclovias. É evidente. Só não vai estar se tiver uma sobreposição. Mas nas pontes, por exemplo, que vai acontecer, é obrigatório ter ciclovia. Obras do governo do estado, não estou falando da prefeitura. Obras do governo do estado, todas as obras do governo do estado também é obrigado ter ciclovia. Então nós estamos... a cidade vai ter um outro olhar sobre como se comportar em relação a esse modal não-motorizado, que é ambientalmente mais... não só do ponto de vista. Do ponto de vista da pessoa que faz o exercício, mas do ponto de vista ambiental. Que também tem a ver com saúde. A questão do uso, Sônia. Aí não tem jeito. Quem vem primeiro, o ovo ou a galinha? Nós estamos garantindo... o poder público tem que garantir a infraestrutura. O uso é uma questão... há uma expectativa de que as pessoas vão começar a usar a ciclovia. Por que isso? Porque nós temos parâmetros... Primeiro, se você coloca à disposição um equipamento público, as pessoas... é como uma praça. Se tem um local que tem um lixo, está abandonado, as pessoas não vão lá, mas se você faz uma praça bonita, as pessoas começam a ir, está certo? E nós temos exemplos aí, do mundo. O que está acontecendo no mundo, em países estruturados, do ponto de vista do transporte, de mobilidade? Então nós não estamos falando de países que não estão estruturados. O que está acontecendo? Estabilizou o transporte de massa, ônibus e trem e metrô. Porque a rede já está completa, vamos chamar assim. Você não tem o aumento de pessoas usando o transporte coletivo. Está havendo uma diminuição do uso do transporte, de carro. E um aumento vertiginoso do uso de bicicleta. Em várias cidades do mundo, está certo? Então isso é uma tendência mundial. Isso que está acontecendo. Por isso que... E uma restrição ao uso do carro. Então você tem, ou mudança de comportamento, por questões ambientais, ou as pessoas do ponto de vista também, começa a mudar o comportamento. Ou por custo, ou por restrição ao carro. Em função de que o carro não é solução de mobilidade em lugar nenhum no mundo. Isso, felizmente, está crescendo e tem um artigo, eu vi ontem ou anteontem, um artigo do jornalista Léo Serva da Folha, que me chamou a atenção. Mas chamou a atenção pelo fato da Folha ter publicado. E dele ter feito esse artigo. É que obra viária... você fazer obra viária, não é que ela não resolve a mobilidade. Ela atrapalha. Veja, é um novo conceito do que é obra viária. A obra viária, ela atrapalha a mobilidade. Não é que não resolve. Atrapalha. É difícil, às vezes, as pessoas entenderem que quando a gente fala que reduzir a velocidade dos veículos, às vezes, a pessoa chega mais rápido. Entendeu? Porque quando você aumenta muito a velocidade, afunila. Quando você faz espaçamento e elimina velocidade, não afunila, então tem fluidez. É constante. Então, às vezes é difícil as pessoas entenderem isso. E a mesma coisa em relação a isso, do que eu estou falando. Então, vai ser uma tendência. Vai ser um crescente. Têm algumas políticas que poderão ser feitas, está certo? Então eu vou dar um exemplo para você. Tem um programa do Ministério da Educação, que distribui bicicleta para a criançada. Para os alunos irem para a escola. Ele é um programa que é rural, depois passou também para urbano, e o próprio prefeito era Ministro na época que ele implantou esse programa. Você pode, eventualmente, distribuir, nesse programa, está certo, 1 milhão de bicicletas para as crianças irem para a escola de bicicleta. Agora, como a prefeitura, o estado, vai despejar um monte de bicicleta para a criançada para ir para a escola, se ela não tem uma ciclovia? Qual que é a mãe ou o pai que vai deixar a criança usar o viário da cidade? Então, esse é um dos exemplos. Outro, é a concessão de bicicleta. Nós estamos trabalhando em cima disso, de um projeto de concessão de bicicletas na cidade. Não tem nada a ver com esse programa privado aí do Concessão pública. Está certo? E o outro: você pode ter empresas... empresas agora sim, privadas, que podem fazer o programa de sei lá, de entregar bicicletas para os seus funcionários, para o



incentivo de bicicleta, certo? O que vai acontecer na... a expectativa: é que uma pressão muito grande de ter paraciclos, de ter estacionamentos de bicicletas, de você ter, nas estações, por exemplo, nós já... a pedido... determinação do prefeito, que todas as nossas estações de ônibus têm que ter agora a estação de bicicleta. É obrigatório. Entendeu? Já foi determinado para fazer. Então eu acho que começa... Por isso que eu digo: a mudança também... Uma coisa chama a outra. O principal é você garantir o espaço para o ciclista andar com segurança, dentro dos parâmetros de segurança possíveis. Que realmente, entre um carro e o ciclista é uma fragilidade muito grande. Porque ele não tem a sua barreira. Mas é por isso que tem que reduzir... Um programa de redução de velocidade dos veículos. Por isso tem que fazer prioritariamente nas vias secundárias. E a questão do pedestre. Que aí, não é um termo de pauta, que aí são as calçadas. Não está integrado, está certo? Nós estamos falando de ciclovia. É evidente que as calçadas são um problema sério na cidade. Eu ando muito a pé na cidade e eu sei o que significam as calçadas na cidade. A Secretaria das Subprefeituras está tocando um projeto disso. Agora, eu quero dizer aqui no conselho: este programa não é um programa do transporte da CET. Esse programa, inclusive já determinei, toda vez que tiver que fazer uma apresentação, tem que incluir, na apresentação, a Secretaria do Verde e Meio Ambiente. Primeiro, em função do dinheiro, que é do CONFEMA. Segundo, em função do que nós estamos tratando também de saúde pública. Terceiro, nós estamos tratando da questão ambiental. E a outra Secretaria, que é a Secretaria das Subprefeituras. Porque o traçado, tudo isso também a Secretaria das Subprefeituras tem nos ajudado. Mas isso aqui é um programa da cidade de São Paulo. Quer dizer, isso aqui é um programa que é coordenado pelo prefeito, o gabinete do prefeito. Então não é assim: de repente, de uma hora para outra, a CET, a Secretaria de Transportes foi lá e vamos fazer. Não. Isso aqui é um programa da prefeitura de São Paulo. Tanto é que pedi para, nesse balizador, aquele altinho, embaixo, no rodapé, de colocar prefeitura de São Paulo. Não existem Secretarias, não existem... É um programa da prefeitura, e assim, é um programa de governo, mas que a prefeitura... é que tem que ser um programa para ficar. Na apresentação do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, eu falei... como a imprensa está aqui, já, vou repetir de novo, a primeira crítica é a seguinte: fizeram ciclovia e não passa bicicleta. Aconteceu a mesma coisa com a faixa exclusiva de ônibus. Cadê a bicicleta? Está lá. O espaço está lá para ser usado, está certo, para o ciclista. Se a pessoa quiser usar esse espaço, pegue a bicicleta e ande nesse espaço que está garantido.

Cons. Alessandro Azoni: Alessandro Azoni, representante do CADES. Eu só queria pedir para o Secretário e para vocês, que quando forem fazer a implantação, por favor, como sabem que a minha base é Associação Comercial, é que tentem colocar aquele modal que vocês estavam apresentando ali com estacionamento e ciclovia nas áreas de comércio. Porque o comércio de rua, ele depende do estacionamento. Então só pediria que desse uma atenção especial, principalmente nas zonas de comércio. Não suprimir totalmente as vagas de zona azul. Porque senão, o comércio vai sofrer. Então eu pediria que desse uma atenção especial nessas áreas onde tenha comércio instalado, para que não houvesse a supressão total das vagas de zona azul. Era só isso. Obrigado.

Orador não identificado: (trecho incompreensível). Em relação da segurança, me parece que (trecho incompreensível). Ainda em relação (trecho incompreensível). O que está causando a emissão de gás na cidade de São Paulo (trecho incompreensível). Agora, a hora que a gente coloca (trecho incompreensível) voltada para a questão da saúde (trecho incompreensível). E os números são assustadores (trecho incompreensível). E o quanto se gasta no SUS. (trecho incompreensível) tem um trabalho brilhante nessa área (trecho incompreensível), ele vai nos passar esses detalhes (trecho incompreensível). Outro dado importante (trecho incompreensível). Projetos e programas (trecho incompreensível), ele vai fazer essa medição pelo trajeto (trecho incompreensível) essa pessoa está recebendo (trecho incompreensível). Ele vai fazer esse cadastro ciclista por ciclista. Isso vai servir de indicador (trecho incompreensível). Um pouco mais a implantação (trecho incompreensível). Ou seja, aqui você vai respirar menos carbono, você vai respirar mais. (trecho incompreensível). Que é o que o secretário Jilmar vem colocando (trecho incompreensível). E também a outra prioridade (trecho incompreensível). E outro dado interessantíssimo, que é importante compartilhar com todos, (trecho incompreensível) e o nosso governo ao priorizar o corredor de ônibus, só pelo simples fato de ele diminuir a quantidade de pessoas no ponto de ônibus, também ele está medindo (trecho incompreensível), pelo tempo de espera. Agora, é evidente (trecho incompreensível) ponto de ônibus, 10 minutos, ou meia hora (trecho incompreensível), é evidente que você vai respirar muito (trecho incompreensível). Melhorar as condições de vida. (trecho incompreensível). Para todos nós aqui, e para a cidade de São Paulo.



Cons. Cristina Antunes: Eu quero voltar no assunto das políticas. Uma política, obviamente, voltada para mudança de cultura é absolutamente necessária, bem-vinda, e certamente terá apoio. Agora, infelizmente, a gente tem, nos três níveis de governo, a gente tem políticas contraditórias. Então por exemplo, nós estamos aqui discutindo ciclovias, que tem por objetivo tirar carros da rua. Ao mesmo tempo, o ministro anuncia que não vai revogar a isenção do ISS para a indústria automobilística, que já foi uma aberração desde o início. Porque o que se pretende é justamente estimular o transporte público, subsídio para uma indústria que vai muito bem, obrigada, com a alegação de que não, isso aqui vai causar desemprego, o desemprego é sempre um argumento para justificar algumas coisas que não deveriam ser nem colocadas. O investimento no aumento do sistema viário, como o Secretário falou, especificamente para automotores individuais. O que é um absurdo. Inclusive com o que se faz... Quer dizer, um viaduto por onde não passa ônibus. Quer dizer, é exclusivo. Todo aquele investimento é direcionado para quem tem carro. E para as pessoas que têm carro, que já se beneficiaram da isenção da própria indústria. Isso daqui é muito difícil entender, porque não há coerência nessas políticas. A questão de estacionamentos em terminais, como o Secretário também falou, até agora o metrô não oferece estacionamento nos terminais, para carros. Para bicicleta já tem. Têm alguns transportes que você pode entrar, inclusive, com a bicicleta. Mas por exemplo... eu não sei se foi votado ontem, hoje. Folheei avidamente o jornal, não vi nada. Mas eles estão isentando polos geradores de tráfego de oferecer, de prover vagas de estacionamento. Então, o que acontece? Isso daqui, essas pessoas vão procurar, vão demandar, e vão reclamar a existência de vagas na rua. Certo? Então são políticas contraditórias. Por que essas políticas não são articuladas no sentido de realmente fazer dar certo? Se a gente quer evitar, diminuir o volume de veículos movidos a combustível fóssil na cidade, a gente tem que, como disse o Secretário, cabe à Administração Pública prover essa infraestrutura. Essa isenção, eu estou chamando a atenção, porque o PDE está colocando... existem emendas lá, sugerindo que, por exemplo, igrejas, escolas, não tenham mais que... são polos geradores de tráfego, não precisam mais prover estacionamento e que possam ser instaladas em qualquer lugar da cidade. Então, liberou geral, e sem levar em conta, a infraestrutura que teria que ser articulada a essa liberação. Eu espero que eles não aprovem isso, mas, enfim, está lá na Câmara. Com relação à paisagem urbana, Secretário, o que eu menciono, eu acho assim: não é uma questão só de habituar. Eu concordo que o estacionamento ao lado de ciclovias precisa sim, de um tempo, para ser digerido, ser incorporado, está certo? Agora, não é especificamente em relação a isso. Eu falo em relação aos ruídos visuais que esses elementos de demarcação geram. Uma demarcação contínua é menos incômoda, visualmente, do que demarcações pontuais, que inclusive, são frágeis. A gente está vendo as rotatórias que a CET implanta, aquelas rotatórias acabam por se soltar por conta de influência de águas, de movimento do solo, enfim, então essas questões é que eu entendo que têm que ser discutidas com a Comissão de Política Urbana. Assim como o senhor falou que tem que incorporar a saúde, tem que incorporar meio ambiente, deveria incorporar também a SMDU que faz esse planejamento através da Comissão de Política Urbana. A outra questão é óbvia. Eu sei que já está na pauta da Secretaria, o Transporte Público Não Poluente. Nós temos o corredor do (incompreensível) metropolitano que nasceu para ser operado por veículos a hidrogênio. Isso há 20 anos. E a gente continua com os veículos a combustível fóssil. Alguns são híbridos, mas muito poucos. Então imagino que isso daqui deva acontecer concomitantemente para, justamente, essas faixas que vão estar nos corredores, os ciclistas não sejam... não é só quem está parado no ponto, como o Secretário falou. São as pessoas que vão circular de bicicleta ao lado de um corredor de ônibus. Ao lado, ou enfim, nas mesmas avenidas dos corredores de ônibus. Então esses ônibus têm que deixar de ser poluentes. E a última questão, eu queria saber como é que está prevista... saiu agora, não sei se foi decreto, se foi lei, o que foi, a questão de comida de rua. Foi regularizada. Como é que isso vai funcionar com relação à articulação com os 400 km, futuros, de ciclovias, e com as faixas de ônibus? Porque está uma discussão na subprefeitura, como é que vai ser. Coube à subprefeitura determinar onde que as pessoas vão poder colocar seu quiosque ou a sua van, alguma coisa, de comida de rua, mas vão estar articulados. Os subprefeitos estão perdidos com relação a isso. Como é que isso vai ser articulado com o viário que envolve, não só ciclovias, mas estacionamentos, circulação de ônibus e calçadas? Obrigado.

Cons. Sônia: Eu gostaria de colocar aqui, algumas observações sobre o que está se falando. Mas eu acho, principalmente, que essa implantação de 400 km de ciclovias, ela vai trazer muitas questões. Então eu queria perguntar se está prevista uma participação popular, audiências públicas nas subprefeituras, para que as questões sejam trazidas? Porque como algumas que a gente está colocando aqui, muitas outras vão surgir. E eu acho, inclusive, que essa possibilidade de estar incluindo a população no processo de implantação seria também, uma política de divulgação da própria política da ciclovia. Então eu acho superimportante e acho que



deveria estar dentro do plano. Outras questões para incentivar... porque a gente vê a ciclovia da Faria Lima, é uma ciclovia superbonita, bem-feita, tal, e tem muito pouco uso. Então é uma coisa que preocupa, mesmo. É uma questão de cultura. Então fazer um programa e uma política de incentivo, inclui pontos de apoio, banheiros públicos, além da participação da população na implantação através de audiências públicas, mas também um programa talvez, de cultura, shows, música. Eu acho que é interessante pensar nesse sentido também. Agora, essas audiências públicas, eu acho que, inclusive, trariam muitas outras questões. Eu queria, como conselheira aqui, fazer perguntas mais objetivas sobre o orçamento, mesmo. Eu concordo com a Cristina. Eu acho que 200 mil por km é um valor bastante alto. Talvez fosse o caso, se possível, de fornecer uma planilha mais detalhada. Agora, aqui na proposta de hoje, o que eu entendi aqui, é que está sendo... o valor total da implantação, 80 milhões. É isso, não é? Conforme cronograma desembolso físico-financeiro da folha 61. Eu não verifiquei qual é esse cronograma físico-financeiro. Agora, a participação do FEMA, está sendo solicitado 10 milhões desses 80 milhões, é isso?

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Rubens, com a palavra.

Secretário Executivo Rubens Borges: Na verdade, eu não sei se você se lembra do início do ano, Sônia. (trecho incompreensível), mas no início do ano, a gente estabeleceu um plano de habilitação de recursos do FEMA com base no que foi aprovado no orçamento na Câmara Municipal. E especificamente para apoio a transporte sustentável, (incompreensível), e ciclovia, especificamente, foi previsto, do orçamento do FEMA, 10 milhões de reais. Então está sendo proposto... Na verdade, o custo total é 80 milhões, 400 km, mas nesses 80 milhões vai ter o apoio do FEMA, como apoio. Tem recurso da Secretaria de Transportes. E isso vai se dar ao longo dos anos, 2014, 15, 16, até o final dessa gestão. Então isso vai ser de acordo com o cronograma. O cronograma inicial, que consta no processo agora, é uma expectativa da implantação, ano a ano, mas os projetos serão votados individualmente. (incompreensível) conversar com os técnicos da Secretaria de Transportes, que hoje, a gente está fazendo uma apreciação do projeto como um todo, e a votação com autorização da utilização de recursos do FEMA para apoiar o projeto como um todo. E à medida que, vamos supor, a Secretaria de Transportes tem lá, 50 km de ciclovia aprovada. Então, para estacar esse projeto, esse projeto é analisado individualmente, votado por esse Conselho, e aí sim, esses recursos são transferidos para a Secretaria de Transportes. Então vai acontecer paulatinamente, dentro... Para esse ano, 10 milhões. Para o ano que vem, a gente não tem ainda, a ideia de quanto que vai ser aprovado no orçamento. Mas a ideia é que esse apoio do FEMA permaneça até o final da implantação dos 400 km.

Cons. Sônia: Certo. Só mais um esclarecimento. O fato de estar congelado, está aqui bem explícito...

Secretário Executivo Rubens Borges: Então, os recursos hoje, eles estão congelados. O congelamento ou descongelamento, a gente pode solicitar para a Secretaria de Planejamento, e efetua o descongelamento na medida em que os recursos existam na conta do FEMA. Como a gente sabe que já existe, pelo menos, parte desse recurso lá depositado, talvez não sei se os 10 milhões, mas com certeza, parte desse recurso está lá na conta do FEMA. Então ele participou disso. Então a gente vai pleitear junto à Secretaria de Planejamento, o descongelamento desses recursos. A aprovação do FEMA, ela... o fato de ter sido mencionado que está congelado é assim: o CONFEMA autoriza a utilização dos recursos, mas fica condicionado ao descongelamento por parte da Secretaria do Planejamento.

Cons. Bianca: Bom dia. Desculpem o atraso. Bianca, SEMPLA. Em relação a esse projeto, eu queria falar que ele já está articulado. A gente fez uma conversa, inclusive com outros representantes do executivo da prefeitura, e esse dinheiro, realmente, assim que o projeto estiver em andamento, precisar fazer a reserva, vai ser liberado. Já está combinado em SEMPLA. Eu queria perguntar como está o programa, o calendário de execução orçamentária em relação...

Orador não identificado: Está ali na apresentação, Bianca.

Cons. Bianca: Está de dois em dois meses? Como está?

Orador não identificado: Aliás, está à disposição. Essa apresentação é para todos.



Cons. Bianca: Mas vocês poderiam me... Porque a minha única preocupação é a gente, inclusive, assim, a gente pode até ter orçamentariamente esse valor estar previsto. Porém financeiramente, é outra questão. E aí, para a gente não ficar preso, a ideia é liberar de acordo com o cronograma, para a gente... É que... pelo que eu entendi, a gente está aprovando 10 milhões para 2014.

Orador não identificado: Não, não, não. A proposta é bem clara. Aprovar 80 milhões do programa de 400 km de ciclovias na cidade de São Paulo, e esses 80 milhões, no nosso cronograma de implantação é esse aí apresentado. Isso dá, em 2014, dá 44 milhões na cidade. Eu queria falar negócio de valor de ciclovia. Vamos nos entender. Teve ciclovia na cidade de São Paulo que custou 4 milhões. Teve ciclovia que custou 600 mil reais. 800 mil reais. E o valor de 200 mil reais, nós estamos colocando toda a parte de sinalização, recape onde precisa, e tem algumas intervenções que precisam ser feitas. Rebaixamento de guia, mudança de geometria. Às vezes, você tem que tirar um canteiro central para dar conectividade na ciclovia. Então não é... O pessoal vê a ciclovia lá, só o tachão e a tinta, pensa que é aquilo lá. Isso aí é fácil fazer. Isso aí nós fazemos um milhão, se é só aquilo lá. Então por isso... Agora, é evidente que na... Então, isso foi feito um orçamento. Por isso que é... Nós colocamos a média. Vão ter trechos que custa 50 mil, como tem trechos que custam 500 mil, dependendo da situação. Porque depende, você tem que fazer a obra das intervenções. Agora, é evidente, não podia ser diferente que até para poder pagar, você tem que... tudo isso, tem medição. Tem acompanhamento. E as tabelas, ela não pode ser maior do que tabela de SIURB. Então assim... tanto do ponto de vista da sinalização, nós já temos ata de sinalização, nós temos atas de projetos, nós temos ata de sinalização, e temos atas de pequenas obras. Então isso já está à disposição. A ata, você usa conforme a necessidade. Então existe certa agilidade. Então... e é público. Já está público, os valores. Mas este valor de 200 mil foi uma estimativa que nós fizemos, que nós achamos que dá para fazer. Sem ficar inventando muito. Vou dar um exemplo do que é inventar muito... porque o ótimo é inimigo do bom. Então se tinha uma ideia na cidade de São Paulo que... Por exemplo, drenagem. É evidente que seria ideal fazer drenagem em todas as ciclovias da cidade de São Paulo. Porque não tem coisa pior que você está chovendo, ter uma poça d'água. Os repórteres estão aqui. Eles, quando chover, eles vão fazer uma matéria dizendo o seguinte: tem poça d'água na ciclovia. Evidente que o ideal, se todas as ciclovias tivessem drenagem. Mas aqui nós estamos tratando, gente... E eu falei isso no Conselho de Transporte da Cidade. A questão hoje, é uma ocupação do espaço deste modal. Esse é o mais importante nesse momento. Você ocupar esse espaço para a cidade. E depois têm coisas que vão aparecer, mas são problemas bons. Estacionamento de bicicleta. É um problema bom que vai aparecer. A condição da via vai ser um problema bom. Nós não podemos achar que vai ser tudo perfeito. Não. Porque nessa dimensão nunca foi feita essa (incompreensível). Então nós estamos... Pode errar. Conserta, troca, vira. Por exemplo, nós autorizamos estacionar bicicleta em todos os... a sinalização da cidade. Está autorizado bicicleta estacionar. Desde que não atrapalhe o pedestre e o direito de vir o carro. Quer dizer, nos cruzamentos. Não pode atrapalhar o pedestre. Mas você tem sinalização que não atrapalha ninguém. Qual o problema de por uma bicicleta lá? Sinalizar, inclusive, a bicicleta que está estacionada. Então o logofaixa é isso. Nós não podemos implantar ciclovia para atrapalhar o pedestre. Isso é um conceito. De tal maneira que a faixa de ciclovia... assim, nós vamos evitar ao máximo colocar faixa de ciclovia em cima de tráfego de pedestre. Não pode. Vai ter lugar que não tem jeito. Você vai ter que compartilhar. Aí você melhora a sinalização, você tem que ter outro tratamento. Então, por isso que tem projeto. Tudo isso que nós estamos falando vai ter que ter projeto. Projeto funcional, projeto básico. Não é uma coisa... Está certo? Mas viu... para deixar muito claro. A reunião aqui com o FEMA é isso. É a aprovação de 80 milhões para 400 km e o desembolso, é evidente, depende... é parcial. Depende do dinheiro do CONFEMA. Se não tiver dinheiro, não vai desembolsar. E dos projetos. Não tem milagre. Se não tiver dinheiro, não desembolsa. E se não tiver projeto, não desembolsa. Mas isso vale para a prefeitura também, no orçamento direto da prefeitura.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Bianca, com a palavra.

Cons. Bianca: Deixa eu só terminar a minha fala?

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Pois não.

Cons. Bianca: Não. Só tirar uma dúvida da Cristina em relação às calçadas. Que as calçadas é uma questão de subprefeituras. As calçadas acessíveis. Você sabe, Cecília? E aí está... a gente está... já vai ser feita uma... vai ser



executada uma parte agora. Inclusive é dinheiro do governo federal. A gente está alavancando dinheiro do governo federal com um convênio de acessibilidade para poder fazer essas obras. Então está encaminhado. Em relação às calçadas está andando. Como? O que seria lombofaixa?

Cons. Cristina Antunes: Justamente. A acessibilidade, tem que fazer o rebaixamento, tal, e de preferência, não colocar um poste no meio, como acontece de vez em quando. Mas a lombofaixa, na verdade, favorece ao pedestre, a possibilidade de não mudar de nível. E isso já resolve a acessibilidade. Lombofaixa é aquela faixa elevada, que tem, por exemplo, em frente ao Hospital do Servidor Público. Hospital São Paulo. A rua tem uma elevação, e isso já diminui a velocidade do carro. Ela... a faixa é uma continuidade da calçada. Então isso daqui foi agora, que foi regulamentado. A gente já queria fazer isso na frente dos parques, por exemplo. Porque faz todo o sentido. A pessoa vem, seja hoje em dia, de bicicleta, seja a pé, ela não tem que descer e depois subir. Isso resolve esse detalhe do rebaixamento que as subprefeituras têm que fazer para acomodar os cadeirantes. E que é ineficaz, aliás, diga-se de passagem. Eu queria só esclarecer essa questão do recurso. Você colocou que este ano foram aprovados 10 milhões. Portanto, para atingir, para liberar mais verbas... os 80 milhões, Secretário, eu entendo que seja o custo dos 400 km, ao longo de mais 3 anos.

Secretário Jilmar Tatto: Não, não. Até final de 2015.

Cons. Cristina Antunes: Até 2015. Mais um ano e pouco. Só que o que está acordado para liberação do FEM são 10 milhões este ano. Para a gente liberar mais dinheiro para o ano que vem, precisa ser, de novo, aprovado no orçamento de 2015, está certo? Quer dizer, 10 milhões é o que a gente pode liberar este ano. Como o senhor falou, eu imagino que tenha complementação de verba de orçamento da Secretaria e outras fontes. Mas hoje, da Secretaria, do CONFEM, a gente só pode aprovar 10 milhões, este ano. E imagino que seja o equivalente... porque vai depender também do recurso que o Fundo tenha em caixa.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Vamos esclarecer, Cristina. É que a aprovação do projeto (incompreensível) e a liberação dos 10 milhões que nós temos agora. O resto, de acordo com o cronograma, vai sendo apresentado aqui.

Cons. Cristina Antunes: Conforme o recurso aprovado para o ano. Eu queria falar mais uma... Ainda essa questão da paisagem, Secretário. Acho que isso daqui a gente tem que prestar muita atenção. Concordo com a Sônia, isso daqui deve ser submetido às comunidades que vão receber... vão ser contempladas com o equipamento. Porque não havendo adesão da população, nenhuma política funciona. A gente sabe disso. Se a população não está pronta para incorporar, para se apropriar desses equipamentos, ele não vai funcionar. Vai ter rejeição e a gente vai investir dinheiro à toa. Eu quero colocar, assim, vocês fizeram essa apresentação, a imagem do ET lá de bicicleta. Eu achei fantástica. Eu espero que a gente nunca precise disso. Um trânsito aéreo de bicicletas. Mas eu acho que dá bem a ideia do que é a gente se apropriar de um espaço para uso de bicicletas. Que a gente torce muito para que dê certo. Por isso, nosso cuidado com esses detalhes, para que a gente não faça um projeto que se esvazie por conta da falta desse envolvimento da comunidade.

Cons. Eduardo: Eduardo, Secretaria do Governo. Só queria responder a Cristina, a questão da comida de rua. Após regulamentação da lei por decreto, assinada pelo prefeito, já saiu uma resolução indicando cerca de 700 pontos já, na cidade. Já estão definidos, já. Então isso terá que ser harmonizado com qualquer outra intervenção que venha a ser feita. Seja por ciclofaixa, por outra qualquer intervenção. A cidade toda foi contemplada. Inclusive bairros como Sapopemba, Campo Limpo, e assim por diante.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Passo a palavra ao Rubens, agora. Vamos para a votação. Bianca.

Cons. Bianca: Eu queria parabenizar a fala da Sônia. Eu acho que o que ela falou em relação à participação, Jilmar, eu acho muito importante. Ela falou em relação à participação. A gente sabe que qualquer projeto implantado gera uma série de questionamentos da população. Eu acho que a gente podia já deixar pré-marcado audiências. Que geralmente, os próprios movimentos pedem audiência na Câmara, e aí vocês acabam tendo... a gente sabe, em relação aos corredores, como é que está isso. O pessoal da classe média costuma não gostar muito de corredor passando na porta. A gente sabe que essas coisas acontecem. Mas a gente já podia já



deixar pré-marcado essas audiências com a participação da população, que é uma demanda que vai acontecer de qualquer maneira. Se a gente se dispor a falar com eles antes de eles quererem falar com a gente, acho que inclusive, é uma tática interessante, em relação a isso.

Secretário Jilmar Tatto: Quantas quiserem. Eu não tenho dificuldade nenhuma.

Cons. Bianca: Não, não. A gente não está pedindo uma audiência. A questão é vocês organizarem já, uma plataforma de participação.

Secretário Jilmar Tatto: Não. Por isso que precisa da subprefeitura. Não. Então é o seguinte: nós... eu combinei lá com o pessoal dos ciclo-ativistas, a ideia é fazer... primeiro fazer um encontro... primeiro... talvez o primeiro encontro municipal de... não é só ciclo-ativistas. Tudo que tem a ver com esse modal, vamos chamar assim, certo? Isso é uma coisa. Outra coisa que eu esqueci de falar é: nós nos comprometemos de fazer uma pesquisa. Aí sim, específica sobre a questão da bicicleta na cidade, que não tem. O que foi usado aí, que a Suzana falou, foi do metrô, que é um pedacinho. Nós não temos dados em relação a nada disso. Então, de fazer a pesquisa a isso. E a audiência pública, é evidente que esse tema eu sei que vai ser um tema que vai aparecer muito na cidade. Eu acho assim: como é que a cidade funciona? Geralmente você tem grandes audiências, pode ser na Câmara, o próprio legislativo pode chamar, ou Secretaria chama, ou mesmo subprefeituras. Que aí, você envolve nas regiões. Então, eu acho assim: para ter uma grande participação, tem que jogar para as subprefeituras. Quer dizer, por isso que eu falei da Secretaria de Subprefeituras estar envolvida nisso. E concordo, para encerrar, que a SMDU tem que estar, também, nessa missão.

Oradora não identificada: Só lembrar também que a Secretaria de Relações Internacionais, ela tem o programa que chama-se Cidade Aberta, e aí, a proposta é também trabalhar esse processo de construção, junto... de forma, desde pesquisa, e de recuperação, dentro desse programa Cidade Aberta.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: (trecho incompreensível) são feitas audiências públicas através dos CADES, isso está tudo dentro do padrão. E as secretarias vão continuar (incompreensível).

Secretário Jilmar Tatto: O Ministério Público está acompanhando, inclusive, isso. Nós já fizemos uma conversa com o doutor Maurício Lopes Ribeiro, e já tem uma reunião inclusive para acompanhar essa questão da ciclovia.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: O diretor de DEPAVE quer falar sua opinião?

Cons. Bianca: Eu não terminei de falar.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Por favor, Bianca.

Cons. Bianca: É que é uma questão de tática. Na SEMPLA, a gente tem uma assessoria de gestão de participação, que a gente lida com a questão orçamentária participativa, que é um grande desafio você deliberar sobre a participação em relação ao orçamento. Então, em relação à participação, a gente está fazendo um enorme esforço. Eu só achava que taticamente, era muito interessante, inclusive para a imagem da SMT, partir disso, em vez de usar outras Secretarias. Mas enfim, é uma questão interna, a gente pode discutir isso em outro momento. A única coisa que eu ia pedir é que assim: em relação à execução orçamentária, vocês estão querendo executar 40 milhões... Segundo o cronograma de vocês, vocês querem executar aproximadamente 40 milhões. A gente tem 10 milhões. É claro que internamente, como SEMPLA, a gente vai tentar organizar isso de alguma maneira que o financeiro bata com o orçamentário, isso vai me dar um baita de um trabalho. Então eu só ia pedir... Não, não. A gente é governo, tudo junto.

Secretário Jilmar Tatto: Eu estou falando em nome do prefeito, entendeu? Esse plano do prefeito é meu.

Cons. Bianca: Eu sei. Mas quem articula isso...

Secretário Jilmar Tatto: Ah, isso é um problema de vocês.



Cons. Bianca: Não. Isso não é problema meu. Quem articula isso...

Secretário Jilmar Tatto: A hora de tirar carro da rua e brigar com o comerciante é problema meu, não é seu. (incompreensível).

Cons. Bianca: Não. A questão não é essa. Eu ia pedir para vocês que a gente tem que organizar isso. Só isso.

Secretário Jilmar Tatto: Eu preciso do CONFEMA aprovar 80 milhões até 2015. A liberação do recurso, conforme o programa que a gente apresenta. Está certo? É isso. O dinheiro, o dinheiro (incompreensível) é conforme o cronograma. Nós estamos... A proposta é clara. 40 milhões esse ano, que é igual a 200 km esse ano, e 40 milhões ano que vem. É isso. Se não tiver dinheiro, não tem dinheiro. Se não tiver dinheiro do CONFEMA, não vai ser dinheiro do CONFEMA. Nós não vamos criar dinheiro. A Secretaria Transportes está aqui apresentando esse plano que foi aprovado no CADES, está certo? É a mesma coisa, chover, daqui para frente, está precisando de chover muito, principalmente na represa da Cantareira, essa meta não vai ser cumprida. Porque como é que você vai fazer (incompreensível) com chuva?

(fala sem microfone) o governo estabelece as prioridade (incompreensível) sociedade. (trecho incompreensível).

Cons. Bianca: É que na verdade, o que eu estava tentando dizer é que a gente não está e SEMPLA, e a gente não está no meio de transporte. A gente está no CONFEMA. Aqui é outro espaço. Entendeu? Que a gente deve uma série de satisfações em relação a outras coisas. E que a gente está tendo que fazer um esforço gigantesco para conseguir colocar as contas em ordem. Eu acho que as conselheiras concordam plenamente comigo. Entendeu? Então a gente tem um problema anterior, de se preocupar com as coisas em relação à... E está muito longe de ser uma preocupação única e exclusivamente minha. Então assim, existe uma preocupação, a única coisa que a gente ia pedir é para a gente conseguir articular isso melhor com SEMPLA.

Cons. Cristina Antunes: Eu entendo a posição da Bianca como não uma rejeição, Secretário. Uma objeção ao projeto. Eu entendo como uma atitude responsável, de realmente prever que... está bom. Nós estamos aprovando 80 milhões, mas o CONFEMA só pode prover este ano, 10 milhões, dependendo de articulações dentro da Secretaria, e para o ano que vem, veremos o que virá. Porque a gente nem sabe qual vai ser o recurso disponível no FEMA. Então, só para a gente não aprovar alguma coisa que, antecipadamente, pudesse se mostrar inviável. Impraticável. Mas não é uma objeção... Eu entendo, Bianca, que não é uma objeção ao projeto. Acho que isso daqui é uma preocupação de algum esforço a mais que ainda tem que ser feito para que isso seja viável. Que é o que todos nós queremos.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Nós já entendemos isso. E vocês, conselheiros e conselheiras, já sabem que já tivemos projetos aprovados aqui, que tinham (incompreensível) não foram executados, porque apareceram outras prioridades. E essa é o seguinte: é só lembrando que é aprovação do projeto e da liberação dos 10 milhões, o resto, como disse o Secretário, vai se apresentar para vocês. Se não tiverem dinheiro, não façam. Vocês vão votar. Certo? E aí, é problema de resolver junto à SEMPLA. Eu entendo a posição da Bianca também. Entendi o que ela quis dizer, reforçando a Sônia. Sônia, por favor, antes da votação.

Cons. Sônia: A grande dúvida aqui, é uma questão bem financeira e contábil. A gente tem aprovado nessa rubrica, 10 milhões, certo? Então a gente tem, facilmente, aqui, aprovar esses 10 milhões, para nós está totalmente ok. Não tem problema absolutamente nenhum. Estamos todos de acordo com o projeto. Acreditamos na relevância dele, sem dúvida nenhuma. Quanto à aprovação dos 80 milhões, eu fico em dúvida se eu posso aprovar 80 milhões nessa reunião de hoje.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Eu acho que não ficou claro, embora estivesse claro, não ficou claro o seguinte: o projeto todo custa 80 milhões. Então nós (trecho incompreensível). Então aprovou o projeto de 80 milhões, não quer dizer que vocês estão aprovando 10 milhões. Vocês vão aprovar os 10 milhões que tem no FEMA. Então a votação é isso, é aprovação do projeto e a liberação de 10 milhões (incompreensível). Posso passar à votação?



Orador não identificado: Queria fazer uma ponderação só, Damasceno. É o seguinte: eu estou entendendo que está se votando o projeto. Claramente para mim. Porque isso não pode... Não é intenção fazer um projeto amplo como esse, de maneira seccionada. Ele tem que ser um projeto completo. Essa é uma discussão de recursos limitada à capacidade do Fundo, de atender. Se por alguma razão, o governo quiser acelerar esse processo em algum momento, ele que busque recurso até no orçamento para poder atender isso. Agora o projeto já vai estar aprovado. Caso entre mais 5 milhões no FEMA, e possa se utilizar mais 5 milhões, não se tira do Tesouro. Quer dizer, então a coisa vai fluindo. A obra vai fluindo. Por isso que a necessidade de se aprovar o projeto como um todo.

Secretário Executivo Rubens Borges: Só para esclarecer. A CAV, quando (incompreensível) a Comissão de Avaliação, inclusive, convidou os técnicos da Secretaria de Transportes para participar dessa reunião, ela não aprovou valores. Ela aprovou a autorização da utilização de recursos do FEMA para os projetos que serão apresentados futuramente. Se nós tivermos recursos suficientes para bancar os 80 milhões, à medida que os processos forem surgindo, a gente vai aprovando. Para este ano, nós temos 10 milhões. Então, inclusive, o relatório, ele não menciona valores. Ele menciona o valor global, mas não menciona o valor específico. Então, o que vai ser votado aqui é a autorização para utilização de recursos do FEMA, até o limite de 80 milhões, se tivermos, mas é autorização para utilização à medida que os projetos forem apresentados. Cada projeto tem o seu valor. Se ultrapassar os 10 milhões esse ano, a gente vai aprovar só até 10 milhões, que é o que temos disponível. No ano que vem, se nós tivermos mais 70 milhões no orçamento, os projetos chegando, a gente vai votando. E na medida do possível, aprovando, e implantando as obras. Então o que nós estamos votando aqui hoje, é a autorização da utilização de recursos do FEMA, até o limite de 80 milhões, condicionada à disponibilidade orçamentária. É isso.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: E o projeto todo.

Cons. Sônia: A minha preocupação, inclusive eu chamei essa discussão por conta disso, é que a gente tem se deparado com muitas prioridades, evidente. Como dizem, o cobertor é curto, e a cidade têm muitas necessidades. Essas prioridades que a gente tem deparado são principalmente ligados à manutenção, e à implantação de Parques, que é o nosso assunto mais recorrente aqui no CONFEMA. A minha preocupação é: esses 80 milhões que a gente está aprovando até final de 2015, em que medida que ele vai impedir o uso dos recursos do FEMA para outras prioridades também. Eu não estou dizendo que uma prioridade é mais prioritária que a outra. Eu só quero...

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Eu concordo com a observação. Só que agora nós estamos falando sobre o projeto das ciclovias e sobre a rubrica já destinada para esse projeto. Quanto a sua colocação é pertinente.

Cons. Cristina Antunes: Rubens, me deixou em dúvida. Porque o que eu estava entendendo era que tudo bem. O CONFEMA concorda que exista um projeto de 80 milhões. Mas não que isso daqui... Ainda que a gente tenha o dinheiro, quer dizer, no caso da gente ter o dinheiro, que seja integralmente bancado com recursos do FEMA. Porque obviamente, a Secretaria tem que ter isso no orçamento. Ou tem que ter outras fontes. Está certo? Então eu não estou entendendo que a gente estaria aprovando, no caso de ter mais 70 milhões, que esses 80 milhões sejam integralmente bancados pelo Fundo, Rubens. Não era isso que eu estava entendendo. Eu estava entendendo que nós estamos aprovando este ano, até 10 milhões. Ano que vem, se for 5, serão 5. E a Secretaria vai ter que arranjar dinheiro de orçamento.

Secretário Executivo Rubens Borges: Não, é isso que eu falei. A gente vai até um limite disponível no orçamento.

Cons. Cristina Antunes: Mas não os 80. Mas não os 80. Eu acho absolutamente inadmissível fazer uma obra desse porte só com recursos públicos. Recursos do FEMA. A Secretaria... Para isso existe orçamento da Secretaria. Existe uma meta de governo, certo? Então têm que ter outros recursos, outras fontes.



Secretário Executivo Rubens Borges: Não está excluída a participação de secretaria de Transporte, porque inclusive existe, também, o Fundo Municipal de Transporte, os recursos da secretaria. Então acho que a forma que eu coloquei, deu a impressão de que o FEMA vai arcar com todos os custos. Essa parceria vai ocorrer, por exemplo, nós temos aqui 10 milhões esse ano no orçamento, mas com certeza, a Secretaria de Transportes tem que implantar mais do que esses 10 milhões. Esse recurso a mais terá que sair do orçamento, ou do Fundo de Transporte, alguma outra conta. Então acho que a forma como coloquei, talvez, tenha dado uma interpretação errada.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Alessandro. Alessandro pediu, por gentileza.

Cons. Alessandro Azoni: Eu perfeitamente, entendi isso. Porque o projeto de 80 milhões, só para... se nós fôssemos usar de novo, o recurso do FEMA, já está aprovado. Foi isso que eu entendi. Eu acho que já está aprovado. Senão nos teríamos que entrar em uma próxima etapa para aprovar de novo, em outro projeto. Está no limite de 80 milhões, até 80 milhões, se tiver recursos, a gente vai aprovando. Se não, a gente vai ter que ficar abrindo, toda hora, uma apreciação do projeto. Foi o que eu entendi. Eu estou perfeitamente de acordo.

Cons. Cristina Antunes: Mas então, outra vez. Eu entendo que não cabe ao Fundo bancar um projeto integralmente. Portanto...

Orador não identificado: Ele não vai bancar integralmente.

Cons. Cristina Antunes: Eu sei que não, porque a gente não vai nem ter dinheiro para bancar integralmente. Mas se a gente está aprovando que o FEMA banque até os 80 milhões...

Orador não identificado: Se houver recurso.

Cons. Cristina Antunes: Não. Pois é aí que está. O FEMA não tem que bancar até 80 milhões. O FEMA tem que dar apoio ao projeto. É isso que está aqui. A gente... em nenhuma hipótese, a gente pode bancar esse projeto integralmente.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: (trecho incompreensível), 40 milhões, hoje, (incompreensível). Então o FEMA vai desembolsar 10 milhões que tem, que é para isso.

Cons. Cristina Antunes: Exatamente isso.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: A diferença dos quatro milhões são parceria da Secretaria de Transporte, qualquer outra secretaria que vá apoiar o projeto.

Cons. Cristina Antunes: Era isso que eu estava entendendo.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: O que eu quero colocar para vocês é o seguinte, é a aprovação do projeto de 80 milhões e a liberação dos 10 milhões que tem a rubrica do FEMA. Rubens...

Secretário Executivo Rubens Borges: Acho que a leitura do relatório talvez esclareça melhor. Eu vou ler rapidamente. A proposta é rede estrutural cicloviária do município de São Paulo. Processo que gerou essa proposta é 2014.0.159.324. Proponente Secretaria Municipal de Transportes. O valor não foi contemplado aqui, porque não é esse o ponto. Análise da proposta: trata a presente proposta de solicitação de utilização de recursos do FEMA para implantação de rede estrutural cicloviária para o município de São Paulo, conforme pedido no ofício 066/14 SM de Gabinete. A proposta encontra base na necessidade de incrementar o uso da bicicleta como meio de transporte, atendendo ao paradigma de uma nova política de desenvolvimento urbano e transporte, promovendo assim, além da preservação e recuperação ambiental, a equidade e justiça social na apropriação do solo e do sistema viário do município. A reestruturação cicloviária apresenta-se como importante política pública ambiental e de transporte, à medida que o espaço necessário para o transporte do mesmo número de pessoas por carro ou ônibus é significativamente maior do que o necessário quando é utilizada a bicicleta, conforme folha 13. Aspectos ambientais, como melhoria da qualidade do ar, redução de



emissão dos veículos automotores, redução da emissão de gases de efeito estufa e da poluição sonora, associado aos benefícios sociais como melhoria da saúde humana, economia financeira e redução de tempo de viagem, ratificam a importância dessa política pública para a população do município, para o município. Destacam-se os aspectos técnicos levantados pela SMT, como o número de viagens realizadas por veículos não motorizados, tempo médio de viagem, número de acidentes, envolvendo bicicletas no município de São Paulo. Folhas 35 a 43. Assim, a rede tem por objetivo a intervenção cicloviária em 400 km de vias municipais, visando incrementar o uso da bicicleta como meio de transporte, contribuindo para a preservação e recuperação ambiental, melhor aproveitamento do sistema viário e redução de acidentes em vias de circulação de bicicletas. Análise econômica orçamentária da proposta: a presente proposta origina-se da solicitação da Secretaria Municipal de Transportes com relação à utilização de recursos do FEMA para implantação da rede estrutural cicloviária no município de São Paulo. O valor total da implantação é de R\$ 80.000.000,00, conforme cronograma de desembolso físico-financeiro de folha 61. Conforme demonstrativo de saldo da dotação do FEMA, em folha 63, o valor previsto no orçamento para implantação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, é de 10 milhões de reais, se encontram congelados. Os custos das intervenções que foram detalhadas em folhas 59 e 60 do processo, valor estimado de 200 mil reais por km, e o prazo de implantação é de 18 meses, com previsão de término em dezembro de 2015. O critério de implantação será a execução de etapas com menor grau de interferência nos primeiros três meses, possibilitando maior agilidade na execução. Enquadramento nas diretrizes, objetivos e princípios da política municipal de meio ambiente, e no SISNAMA. A proposta apresentada se enquadra nas diretrizes estabelecidas pelo SISNAMA e pelo CADES, em especial quanto ao artigo 57 da lei 14.887 de 15 de janeiro de 2009, que reorganiza a SVMA em que determina, explicitamente, que os recursos do Fundo Especial de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável destinam-se, precipuamente, a apoiar, entre outros, o desenvolvimento de planos, programas e projetos item B. de manutenção, melhoria e/ou recuperação da qualidade ambiental. O CADES, no exercício das atribuições previstos no artigo 32 da lei 14887 de 2009, e artigo 6º e 35, inciso 1 do decreto 52.153, estabeleceu, por meio da resolução 165/CADES/2014, entre as diretrizes para utilização de recursos do FEMA, o apoio ao uso de modalidades não-motorizadas de transportes, melhoria da qualidade do ar, mudanças climáticas, e apoio ao uso de modalidade alternativa de transporte sustentável. Conclusão: com base no exposto no presente relatório, a CAV considera que a proposta atende as diretrizes anuais estabelecidas para o exercício de 2014, aprovada pelo CADES, que trata da utilização de recursos do FEMA. A CAV recomenda, no entanto, que para cada etapa de implantação da rede estrutural cicloviária, os projetos sejam apresentados individualmente ao CONFEMA, com valores e cronogramas próprios, limitados ao montante de recursos disponíveis na dotação própria do FEMA. Assim sendo, a CAV não identifica óbice para prosseguimento da proposta em referência. São Paulo, 3 de junho, assina a Comissão Técnica de Avaliação. Então, vamos para a votação. Os Conselheiros que são favoráveis à aprovação da presente proposta, permaneçam como estão. Então foi aprovado por unanimidade. A gente agradece os secretários.

Coordenador Luis Eduardo Damasceno: Eu queria só, como coordenador, dar posse ao Ivo Carlos Valêncio, do CADES, como suplente. Uma salva de palmas, por gentileza. Agradecer ao secretário Tatto, porque tem um compromisso com o prefeito. O Secretário Wanderley e eu também temos compromisso. E passo a coordenação ao Rubens, e a presidência à dona Laura, aqui, para quem não conhece, à minha direita, é a chefe de gabinete. Obrigado aos conselheiros e conselheiras.

Secretário Executivo Rubens Borges: Dando continuidade à reunião. Vamos entrar na sequência dos pontos de pauta. O item 2 da nossa pauta é apreciação e deliberação sobre prorrogação contratual do serviço de vigilância patrimonial desarmada para os parques que integram o grupo Sapopemba. Processo 2012.0.329.063-9. Proponente é a SVMA-DEPAVE. A proposta: trata a presente proposta de solicitação de recursos do FEMA para a prorrogação do contrato, em seis meses, a partir de 29/6, da prestação dos serviços de vigilância patrimonial desarmada para os parques municipais que integram o grupo Sapopemba composto pelos parques Nebulosa, Sapopemba Aterro, Linear Oratório, Jardim da Conquista, Savoy City, Central Itaim, e Guabirobeira. Em folha 432 foi juntada a solicitação de DAF para utilização de recursos do FEMA para o custeio da prorrogação de contrato com base na manifestação da Procuradoria Geral do Município, de que não se verificam, em tese, óbices jurídicos à utilização de recursos do FEMA para a contratação de serviços de vigilância ostensiva desarmada nos parques públicos, integrantes do sistema de áreas verdes do município. Análise econômica orçamentária: a presente proposta origina-se da manifestação de DAF, com relação à



necessidade da deliberação do CONFEMA, para a utilização de recursos do FEMA, no montante de R\$ 2.061.259,47, para prorrogação contratual e reajustes, sendo R\$ 1.931.832,02 para o principal e R\$ 129.387,45 para o reajuste. Com base em parecer expedido pela Procuradoria Geral do Município, que segue juntada em folhas 425 a 437, foi apresentada proposta de utilização de recursos do FEMA na dotação: operação, manutenção e conservação de parques. Enquadramento: com base no parecer da PGM, entende-se que a proposta ora apresentada se enquadra nas diretrizes estabelecidas pelo SISNAMA e pelo CADES, em especial quanto ao artigo 57 da lei 14.887, de 15 de janeiro de 2009, que reorganiza a Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente, que determina explicitamente que os recursos do Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável destinam-se precipuamente a apoiar, entre outros, o controle, a fiscalização e defesa do meio ambiente. Ainda preconiza o parecer que o próprio CADES, no exercício das atribuições previstas no artigo 32 da lei 14.887/2009, e artigo 6º e 35, inciso 1, do decreto 52.153, estabeleceu, por meio da resolução 65 do CADES 2014, entre as diretrizes para utilização de recursos do FEMA, a proteção da biodiversidade, fauna e flora, áreas verdes, e parques urbanos, lineares e naturais. E o fortalecimento do sistema de fiscalização de controle da SVMA e SMSU. Conclusão: com base no exposto no presente relatório, a CAV considera que a proposta atende as diretrizes anuais estabelecidas para o exercício de 2014, aprovada pelo CADES, que trata da utilização de recursos do FEMA e entende, com fulcro nas manifestações ponderadas pela Procuradoria Geral do Município, que é possível a utilização de recursos do FEMA para viabilizar a proposta ora analisada, no valor de R\$ 2.061.259,47, respeitada a utilização de dotação própria atribuída a despesas correntes em linha com a recomendação proposta pela Secretaria de Negócios Jurídicos. Assim sendo, a CAV não identifica óbice para prosseguimento da proposta em referência. São Paulo, 3 de junho de 2014, assina a Comissão Técnica de Avaliação. Algum comentário?

Cons. Cristina Antunes: Rubens, meu comentário se aplica a todos os outros processos que estão aqui hoje. Porque até onde eu consegui identificar, nós já aprovamos anteriormente verba para esses processos. Entendo que estão a vencer os 6 meses, que eu acho que na maior parte aqui, era o que a gente tinha aprovado, então estão pedindo uma nova renovação, uma nova verba. Está certo? Agora, eu não tive tempo de bater cada um desses processos com aquela planilha que a gente analisou na semana passada, na reunião anterior, para ver se já foi executado tudo o que foi aprovado. E eu entendo que se não foi executado tudo o que foi aprovado, a gente não tem que aprovar verba nova. Então eu peço esse esclarecimento especificamente com esse daqui, porque daqui a pouco eu vou embora. Mas o meu comentário vale para todos os outros.

Secretário Executivo Rubens Borges: Consequentemente a explicação também vale para todos os outros. O Jairo não está aqui para dar esse suporte, mas pelo que eu conheço (incompreensível), a prorrogação anterior tenha sido por três ou seis meses, eu não tenho aqui o histórico desse processo. Mas se ele foi prorrogado por seis meses, esses seis meses que estão vencendo, a gente está executando esse contrato. Então as medições, elas são enviadas pelo departamento financeiro, o departamento financeiro faz os pagamentos, até o limite do contrato que foi aprovado aqui pelo CONFEMA. Está sendo solicitado agora, são recursos para mais seis meses de prorrogação. Se os serviços estão sendo executados, essas medições vão ser pagas, se ainda não foram, serão pagas, e o que a gente está aprovando são os próximos seis meses de contrato. Aquele quadro que foi apresentado para vocês, possivelmente, vai ter uma divergência por dois motivos: primeiro porque os seis meses ainda não venceram. Então a gente tem, pelo menos, mais duas medições para fazer os pagamentos efetivamente, e segundo porque, pode ocorrer das medições serem menores do que o valor previsto no orçamento. Às vezes, algum serviço que deixou de ser executado, ou vai ser executado em outro momento, e aí o valor não foi totalmente liquidado. Mas se foi aprovado 2 milhões para a prorrogação anterior, esses 2 milhões, com certeza, serão executados. Ou pelo menos, bem próximo deles.

Cons. Cristina Antunes: A dúvida é isso com certeza. Porque por exemplo, os contratos de vigilância de vários parques foram abandonados. Nós estamos sem contrato de vigilância porque a empresa quebrou. Então não está sendo pago. Então eu não tenho tanta segurança assim, não, sabe, com relação (incompreensível) isso certamente vai ser executado. Eu acho que a minha recomendação, a minha sugestão é que a gente não aprove mais nada aqui, nem de prorrogação, nem de projetos novos, antes que a gente passe um pente fino nesses processos todos para ver o que, de fato, foi executado. O que falta, e por que falta? Está certo? Porque a gente não tem... Eu, de minha parte, eu não tenho segurança de que realmente, aquela verba toda seja (incompreensível). A gente estava conversando, eu já sugeri ao Conselho Gestor do Parque do Cordeiro, por



exemplo, que faça essa leitura para ver os 300 e poucos mil que não foram executados, por que não foram executados? Onde é que está? É por que faltam documentos? Ou houve outros problemas? Por exemplo, nós estamos sem segurança, sem vigilância. Então eu acho um pouco...

Secretário Executivo Rubens Borges: Eu acho que são dois aspectos que têm que ser abordados. Primeiro é assim: se a empresa quebrou ou faliu, (trecho incompreensível) por qualquer outro motivo, esses recursos, certamente, não sairão da conta do FEMA. Embora esteja aprovado, mas se não houve prestação de serviço, não vai haver pagamento. E se não houver pagamento, os recursos não sairão da conta do FEMA. Então isso é um aspecto. O outro aspecto é que se nós interrompermos a prorrogação do contrato agora, está sendo solicitado a partir de 29/6, que é o vencimento do contrato anterior, que vence dia 28. A partir de 29 a gente tem que prorrogar. Se por qualquer motivo, isso não for aprovado, ou não for prorrogado esse prazo, perde-se o contrato, será necessário iniciar uma nova licitação, que leva um tempo, até você abrir o edital, ver as propostas, então leva pelo menos 45 a 60 dias... talvez o Carlos pode até esclarecer melhor. Mas aí sim, os parques ficarão totalmente abandonados e sem contrato de vigilância ou de manejo, dependendo do caso. Em alguns casos, até inviabilizando o funcionamento total do parque. Então eu acho que nós temos uma responsabilidade de não interromper o contrato, por conta da não prestação de serviço para a população. Por outro lado, eu acho que é importante a gente fazer esse levantamento, e eu já me coloquei à disposição sua e da Sônia, em solicitar os processos que possivelmente estão em DEPAVE, ou DAF, solicitar eles por tema, para que possa analisar caso a caso, e aí, vocês terem uma visão ampla...

Carlos Cavalcanti: Carlos Cavalcanti, DEPAVE. Hoje nós estamos em uma situação que você sabe, inclusive a nossa joia da coroa lá, está... o parque do Cordeiro está sem vigilância. E já solicitamos contrato de emergência que, lamentavelmente, me parece que não vai ser possível. Mas nós estamos trabalhando para que, o mais breve possível, aqueles contratos que foram, daquelas empresas que abandonaram, nos largaram ao deus-dará, eles sejam reativados através de novas licitações, que isso já está na rua. Já está indo para a rua. Hoje, nós já temos acho que dois editais já publicados e tudo o mais. O que eu vejo é o seguinte: se por um acaso esses contratos que nós estamos precisando de prorrogação não forem prorrogados, nós vamos aumentar ainda mais as nossas dificuldades, e vamos ficar mais ainda ao deus-dará. Vamos ficar mais ainda. E a gente não pode largar um bem público sem... Nós já tivemos, não por vontade nossa, mas nós já tivemos esse passadinho das empresas, e ficamos ao deus-dará. Em alguns deles. Se a gente também não aprova isso, aí nós vamos largar a cidade. Largar os parques ao deus-dará. E se por um acaso não é aprovado, muito bem, nós vamos... Eu tenho quase que certeza, nós vamos ficar, ainda mais, eu acredito que 90 dias, três meses, pelo menos, sem também, vigilância nesses parques. Quer dizer, sabe, o buraco está aumentando. Isso vai aumentar, vai aumentar, vai inviabilizar, talvez, até alguns desses parques que tem contrato de manutenção, de manejo, também isso será perdido. Porque não adianta. Se você tem contrato de manejo, alguns casos sim, que têm empresas de contrato de manejo que até, entre aspas, ajudam na vigilância, sem o contrato de vigilância, nesses contratos que precisam ser prorrogados, nos vamos ficar em uma situação catastrófica. É catastrófica. O que nós vamos fazer? Nós não vamos ter o que fazer. Nós não vamos ter o que fazer. Cada vez vai aumentando mais esse problema, e cada vez mais, outros parques serão depredados. Como nós já temos alguns. Nós não temos o que fazer. Você sabe... Eu já tive alguns parques sem vigilância. Até com vigilância nós somos... o crime organizado nos expulsou de lá.

Cristina Antunes: Eu entendo perfeitamente esse cenário meio de terror que você está colocando, Carlos, mas é assim...

Carlos Cavalcanti: O cenário não é de terror, Cristina. É o cenário real.

Cons. Cristina Antunes: Eu sei que é um cenário real. Mas é um terror a gente se ver nessa situação. Eu não estou dizendo que você está fazendo terrorismo. Eu estou dizendo que é um cenário terrível. Agora, são dois aspectos: em primeiro lugar, tem dinheiro que foi aprovado e não foi usado. É importante saber porque que não foi usado. Segundo, o dinheiro está congelado. Então nós estamos vivendo em um mundo de fantasia, achando que porque a gente aprova aqui, está resolvido o problema. Não está. Terceiro, eu solicitei, eu pedi em uma reunião anterior, e reitero. A gente precisa ter uma contabilidade da Secretaria como um todo. Porque o DEPAVE está vivendo só do fundo. Não tem dinheiro de orçamento nenhum para o DEPAVE? Onde é que a



gente está... Onde é que está dito que toda manutenção de todos os parques em São Paulo e vigilância, e tudo o que se gasta em parque tem que sair do Fundo? A Secretaria tem uma responsabilidade com relação ao orçamento. Se o orçamento é pouco, ou se está congelado, nós estamos todos em uma situação absolutamente insustentável. Eu reitero, Rubens, eu quero ver quanto de orçamento está entrando na manutenção, e aonde que está indo o dinheiro do orçamento. Porque o grosso... você comentou isso. Uma das maiores despesas... eu sei que a maior despesa é de pessoal. Mas a gente tem que ter dinheiro para manter. Não é possível que não tenha para nenhum parque da cidade, responsabilidade no orçamento da Secretaria. Então... Infelizmente eu vou ter que ir de qualquer forma, mas já fica anotado meu pedido, por favor. Que a gente tem que comparar. Bom, é só o FEMA que está sustentando esta Secretaria, fora recursos humanos? Eu sei que tem fauna, tem UMAPAZ, tem outras coisas, mas eu quero ver quanto. Está certo? Porque não é crível que a gente tenha um DEPAVE que tem 5 subsetores, e que a gente tenha sempre que recorrer ao FEMA. E mais, eu acho que a gente tem sim, que passar um pente-fino para ver porquê que está sobrando dinheiro... eu não acredito que tanto dinheiro, por exemplo, no Cordeiro, seja só por falta de medição. Ou falta de documento pós-medição. São ¾ da verba destinada. Onde é que foi parar esse dinheiro? Por que não foi usado? Já acabou o prazo. Já acabaram os seis meses das aprovações.

Secretário Executivo Rubens Borges: A gente pode levantar, e quando chamar os processos, a gente pode estar identificando... Eu não tenho essa informação agora.

Carlos Cavalcanti: O DEPAVE vai encaminhar os processos para você, viu, Rubens.

Cons. Cristina Antunes: Agora, de qualquer forma, minha posição é sempre contrária à utilização de verba que deve ser tirada do orçamento da Secretaria. Eu peço desculpas. Eu tenho que sair. E a Sofia não veio.

Cons. Bianca: Cristina, você vai saindo. Eu vou tentando te ajudar na explicação. Alguém sabe quanto que está de... Eu acho que a gente está gastando, sei lá, menos de cem milhões, por exemplo, para pessoal. Na verdade, hoje, a Secretaria é basicamente... único serviço que ela está prestando é manutenção de parques. A Mônica está aí para mim... do Verde. A única coisa que a gente está fazendo hoje, é manutenção de parques.

Cons. Cristina Antunes: E só com dinheiro do FEMA?

Cons. Bianca: Não. Na verdade, a gente já gastou dinheiro do Verde. Tem um valor do Verde. Eu acho que é 20, 30 milhões, que a gente já gastou.

Orador não identificado: Por volta de 20 milhões, é isso?

Cons. Bianca: Por volta de 20 milhões. É. Que a gente já gastou.

Orador não identificado: Dinheiro do Verde. Dinheiro do Verde?

Cons. Bianca: Dinheiro do Verde. Do 2710. Para falar bem especificamente, para não falar errado. E aí, a gente tinha uma projeção de gastar aí, mais uns 60, 70, e na verdade, esse valor mostrou-se muito maior. É por isso que tem essa sensação de que a gente gasta tudo no FEMA, entendeu? É por causa desse descompasso entre o que foi planejado com o que foi... Só para te ajudar a entender que na verdade, o Verde, a única coisa que está fazendo hoje é a manutenção de parques, basicamente.

Cons. Cristina Antunes: Mas é isso que eu quero saber, quanto do FEMA e quanto do orçamento da Secretaria?

Secretário Executivo Rubens Borges: Isso na próxima reunião a gente traz. A gente vai tentar ver com DAF uma coisa parecida, um comparativo, quanto FEMA, quanto da secretaria, para poder esclarecer melhor. Está bom? Bom, então vamos à votação. Os Conselheiros que são favoráveis à prorrogação contratual por mais seis meses, do serviço de vigilância do grupo Sapopemba, permaneçam como estão. Nós temos quatro votos a favor e dois contra. Está aprovado. O próximo ponto de pauta é apreciação e deliberação sobre prorrogação contratual de serviços de vigilância patrimonial desarmada dos parques do grupo (incompreensível), contratual de serviços de manejo e conservação de parques do Grupo Guarapiranga. Processo 2010.0.144.515-1.



Cons. Sônia: Rubens, eu só quero, o meu voto, na verdade, é me abster, conforme a reunião passada. Eu vou me abster em todas as outras votações.

Secretário Executivo Rubens Borges: Então fica declarado, na votação anterior, quatro votos favoráveis, um voto contra e uma abstenção. Então a proposta é contratação de serviços de manejo e manutenção do grupo de parques Guarapiranga, processo 2010.0.144.515-1. Proponente é a SVMA-DEPAVE. O valor total, R\$ 590.162,94. Trata a presente proposta de prorrogação contratual por três meses, serviços de manejo e manutenção de parques que compõem o grupo de parques Guarapiranga, composto pelos parques Guarapiranga, parque (incompreensível), parque Nabuco, parque Santo Dias e Severo Gomes, cujo objeto inclui serviços de limpeza externa e conservação de áreas verdes. Em folhas 2645 e 2646, encontra-se o termo de aditamento do contrato de número 067/SVMA/2014, publicado em **DOC** 2014, página 134, com vencimento da prorrogação em 7/7/2014. Em folha 2660, encontra-se assentada a informação de que a empresa concorda em prorrogar, por mais três meses, o contrato. Análise econômica e orçamentária da proposta: a presente proposta origina-se da manifestação de DAF G com relação à necessidade de realização de manutenção e preservação de áreas verdes do município, e solicita a autorização de recursos do FEMA para a realização da proposta ora apresentada, conforme informação de folha 2662. Em folhas 2651 a 2657, constam as planilhas de análise econômica que demonstram vantagem para a municipalidade, na prorrogação contratual com atestado da Divisão Técnica de Gestão de Parques, DEPAVE 5, em folhas 2658. DAF G, em folha 2662, solicita o montante de R\$ 590.662,94, sendo que R\$ 67.735,34 para suportar as despesas com reajuste, não solicitada do FEMA, referente ao reajuste da prorrogação. Sendo assim, com base em parecer expedido pela Procuradoria Geral do Município da Secretaria de Negócios Jurídicos, (incompreensível) 2562, 2567, foi apresentada a proposta destacando-se a utilização de dotação de despesas correntes para a contratação do serviço. O enquadramento se repete. Conclusão: com base no exposto no presente relatório, a CAV considera que a proposta atende as diretrizes anuais estabelecidas para o exercício de 2014, aprovada pelo CADES, e trata da utilização de recursos do FEMA, e entende, com fulcro nas manifestações ponderadas pela Procuradoria Geral do Município da Secretaria de Negócios Jurídicos, que é viável a utilização de recursos do FEMA para viabilizar a proposta ora analisada, cujo valor é de R\$ 590.162,94, respeitando a utilização de dotação própria atribuída a despesas correntes, em linha com a recomendação proposta pela Secretaria de Negócios Jurídicos. Assim sendo, a CAV não identifica óbice para prosseguimento da proposta em referência. São Paulo, 3 de junho de 2014, assina a Comissão Técnica de Avaliação. Podemos ir à votação? Então os Conselheiros que são favoráveis à aprovação da presente proposta, permaneçam como estão. Então temos quatro votos favoráveis e uma abstenção como já declarado pela Conselheira Sônia. Próximo ponto de pauta é apreciação e deliberação sobre pagamento de medições relativas à vigilância patrimonial desarmada com monitoramento do Parque da Luz. Processo 2011.0.237.257-3. Proponente - SVMA-DEPAVE, valor total, R\$ 708.723,38. Análise da proposta: trata a presente proposta de contratação de serviço de vigilância e segurança patrimonial desarmada, com sistema de monitoramento eletrônico para o Parque da Luz, registrado sob número 27/SVMA/2012, em folhas 1292 e 1293, aditado por 5 meses e 13 dias, a partir de 16/2/2014. Em folha 1318, foi juntada a solicitação de DAF G, para apreciação do CONFEMA, para utilização de recursos do FEMA para (incompreensível). Com base em manifestação da Procuradoria Geral do Município, e que não se verificam, em tese, óbices jurídicos à utilização de recursos do FEMA para contratação de serviços de vigilância ostensiva desarmada nos parques públicos integrantes do sistema de áreas verdes do município. Análise econômica e orçamentária: a presente proposta origina-se da solicitação de DAF G com relação à necessidade de custeio de contrato de serviço de vigilância e segurança patrimonial desarmada, (incompreensível) equipamento eletrônico para o Parque da Luz. Conforme informação em folha 1318, quando solicita a autorização do CONFEMA para a utilização de recursos do FEMA, e para a (incompreensível) de medições não-liquidadas de fevereiro de 2014, a 28/7/2014 no montante de R\$ 708.723,31. Assim, com base em parecer expedido pela Procuradoria Geral do Município, foi apresentada a proposta de utilização de recursos do FEMA com dotação de despesas correntes para cobertura do presente contrato nos meses de fevereiro até 28/7/2014. Vamos à conclusão. Com base no exposto no presente relatório, a CAV considera que a proposta atende as diretrizes anuais estabelecidas para o exercício de 2014, aprovada pelo CADES, que trata da utilização de recursos do FEMA e entende, com fulcro nas manifestações ponderadas pela Procuradoria Geral do Município, que é possível a utilização de recursos do FEMA para viabilizar a proposta ora analisada, no valor de R\$ 708.723,31, respeitada a utilização de dotação própria atribuída a despesas correntes, em linha com a recomendação proposta pela Secretaria de Negócios Jurídicos. Assim sendo, a CAV não identifica óbice para prosseguimento da proposta em referência. São Paulo, 13 de



junho, assina a Comissão Técnica de Avaliação. Então vamos à votação. Os Conselheiros favoráveis à aprovação da presente proposta, permaneçam como estão. Então temos quatro votos favoráveis e uma abstenção. Próximo ponto de pauta é apreciação e deliberação sobre prorrogação contratual de serviços de manejo e conservação do Parque Ibirapuera. Processo 2010.0.316.024-3. Proponente é a SVMA-DEPAVE. Valor total: R\$ 1.901.262,33, sendo R\$ 1.788.420,30 para a cobertura contratual e R\$ 172.842,03 para a previsão de reajuste contratual. Análise da proposta: trata a presente proposta de prorrogação, por mais 90 dias, do contrato de serviços de manejo e manutenção e conservação do Parque do Ibirapuera, cujo objeto inclui serviços de limpeza externa, conservação de áreas verdes, a contar a partir de 29/7/2014, conforme solicitado em folha 1089. Em folha 1079 do processo, a contratada se manifesta favorável à prorrogação do contrato, mantendo-se as demais condições contratuais. Em folha 1080, foi juntada a manifestação de DEPAVE (incompreensível) prorrogação contratual, e em folhas 1088 destaca-se ser vantajosa a prorrogação do contrato. A presente contratação tem destaque em sua relevância na manutenção da qualidade ambiental considerando que os parques municipais são parte integrante das áreas verdes de proteção integral nos termos do artigo 132, inciso 1, do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Análise econômica e orçamentária da proposta: em folha 1081 a 1087, (incompreensível) fevereiro de 2013 que baseou no valor solicitado por DAF para prorrogação do montante de R\$ 1.901.262,33, sendo R\$ 1.728.420,30 para cobertura contratual, e R\$ 172.842,03 para previsão de reajuste contratual. Com base em parecer expedido pela Procuradoria Geral do Município, juntado em folhas 809 a 914, foi apresentada proposta de utilização de recursos do FEMA na dotação de realização de ações ambientais, despesas correntes, para a presente contratação. Conclusão: com base no exposto no presente relatório, a CAV considera que a proposta atende as diretrizes anuais estabelecidas para o exercício de 2014 aprovada pelo CADES, que trata da utilização de recursos do FEMA, e entende, com fulcro nas manifestações ponderadas pela Procuradoria Geral do Município, que é viável a utilização de recursos do FEMA para viabilizar a proposta ora analisada, cujo valor é de R\$ 1.901.262,33, respeitada a utilização de dotação própria atribuída a despesas correntes, em linha com a recomendação proposta pela Secretaria de Negócios Jurídicos. Assim sendo, a CAV não identifica óbice para prosseguimento da proposta em referência. São Paulo, 13 de junho, assina a Comissão Técnica de Avaliação. Então vamos à votação. Os Conselheiros favoráveis à aprovação da presente proposta, permaneçam como estão. Então temos quatro votos a favor e uma abstenção. Nós temos ainda outro item de pauta que não consta no item, mas vocês receberam seis pareceres. (incompreensível) só que na digitação não entrou esse último item. Mas ele se refere ao contrato de manejo e conservação do parque Fazenda do Carmo. Processo é o 2012.0.329.063-9. Vocês receberam o relatório antecipadamente. Então nós vamos ler a proposta. Proponente é a SVMA-DEPAVE. O valor total é R\$ 20.473,46, referentes ao reajustes contratuais devidos. Então, trata a presente proposta de complementos de recursos para reajuste contratual para prorrogação, por mais seis meses, do contrato de serviço de manejo, manutenção e conservação do Parque Natural Municipal Fazenda do Carmo, cujo objeto inclui serviços de limpeza externa, conservação de áreas verdes, com vencimento previsto para 31/3/2014. Esse valor é referente ao reajuste daquela época, por isso consta 31/3/2014. Em folha 819 do processo, a contratante manifesta a sua anuência pela prorrogação do contrato por seis meses, a contar de 1/4/2014, conforme aditamento do contrato número 164/SVMA/2013, publicado no DOC 22/1/2014, folha 77, e assentado sob folhas 807 a 808. Em folha 820, foi juntada a manifestação da unidade fiscalizadora do contrato, que atesta a necessidade de prorrogação tendo em vista as dimensões do referido parque e a quantidade de instalações do mesmo. A presente contratação tem destaque em sua relevância na manutenção da qualidade ambiental, considerando que os parques municipais são parte integrante das áreas de (incompreensível) integral (incompreensível) do artigo 132, inciso 1, do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo. Análise econômica: a resolução (incompreensível) CONFEMA/2014, de 28/3/2014 sob folhas 828 a 830, autorizou (incompreensível) por seis meses no valor de R\$ 292.453,06, referente ao recurso principal, sendo apreciado pela CAV, o valor de reajuste no montante R\$ 21.473,46, conforme solicitação de DAF G, em folha 891. Em folhas 857 e 858, consta nota de empenho número 30999/2014, em nota de reserva 24163, sem autorização da CAV e do CONFEMA. A presente proposta origina-se da manifestação de DAF com relação à necessidade de realização da manutenção e preservação de áreas verdes do município. Destaque se dá ao fato mencionado de que não há recursos orçamentários disponíveis em dotação própria da Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente para a realização da proposta ora apresentada. Sendo assim, com base em parecer expedido pela Procuradoria Geral do Município da Secretaria de Negócios Jurídicos, foi apresentada a proposta de utilização de recursos do FEMA na dotação de despesas correntes para o reajuste contratual do presente contrato. Vamos à conclusão. Com base no exposto no presente relatório, a CAV proposta atende as diretrizes



anuais estabelecidas para o exercício de 2014 aprovada pelo CADES, que trata da utilização de recursos do FEMA e entende, com fulcro nas manifestações ponderadas pela Procuradoria Geral do Município da Secretaria de Negócios Jurídicos, que é viável a utilização de recursos do FEMA para viabilizar a proposta ora analisada, cujo valor é de R\$ 21.473,46 referente aos reajustes contratuais devidos, respeitada a utilização de dotação própria atribuída a despesas correntes, em linha com a recomendação proposta pela Secretaria de Negócios Jurídicos. Assim sendo, a CAV não identifica óbice quanto à utilização de recursos do FEMA para cobertura do reajuste contratual, e aponta irregularidade na realização de reservas e empenho de 2014 sem aprovação do CONFEMA. São Paulo, 13 de junho de 2014, assina a Comissão Técnica de Avaliação. Então, alguma pergunta? Vamos à votação. Os Conselheiros que são favoráveis à aprovação da presente proposta, permaneçam como estão. Então está aprovado por quatro votos favoráveis e uma abstenção. E assim, eu encerro a nossa pauta do dia. Agradeço a presença de todos. Conselheira Sônia.

Cons. Sônia: Eu queria fazer uma sugestão de pauta para a próxima reunião. Incluindo aqui, o que a Cristina falou, e o que você tinha proposto, eu acho que a gente deveria aproveitar que o Secretário veio à reunião pela primeira vez hoje, e solicitar que seja feito uma apresentação sobre a proposta de SVMA dessa nova gestão. Que eu acho que é importante para a gente ter essa exposição do Gabinete.

Secretário Executivo Rubens Borges: A proposta das diretrizes de aplicação para esse ano?

Cons. Sônia: Isso. Exatamente. Para 2014, 2015. Porque a gente está no meio de 2014.

Secretário Executivo Rubens Borges: Na verdade, 2015 a gente ainda está começando... começo do orçamento.

Cons. Sônia: Por isso mesmo. Mas por isso mesmo. O que está se imaginando. Para a gente ter...

Secretário Executivo Rubens Borges: Eu não sei. Eu preciso conversar com o Secretário, ver se ele já tem todas essas diretrizes agressivas para 2015, porque nessa fase de elaboração do orçamento é que a gente pesquisa aí, cada um dos departamentos, quais são as prioridades, os custos, e tal. Então vou conversar com ele, ver se ele já tem essa visão, ou com a assessoria dele, ver se ele já tem essa visão formada. Se nós não fizermos isso, com certeza, por ocasião da elaboração do orçamento, nós teremos que ter isso definido. Então se não for feito na próxima reunião, na seguinte a gente vai colocar isso em pauta.

Carlos Cavalcanti: Carlos Cavalcanti, DEPAVE. Corroborando o que o Rubens falou, nós estamos trabalhando nisso. Eu não sei se para a próxima reunião, que é daqui quanto tempo? Qual é a próxima?

Secretário Executivo Rubens Borges: Previsto para a última sexta-feira do mês. Acho que dia 30, se não me engano.

Carlos Cavalcanti: Temos um evento aí, chamado Copa do Mundo. Mas a gente espera que... Não prometo para o dia 30, mas para a próxima, com certeza, já vai ter uma posição boa.

Cons. Sônia: E será que vale a pena fazer uma de 2014, depois uma próxima, de 2015?

Secretário Executivo Rubens Borges: É possível. Se a gente conseguir... Não dá para prometer, Sônia. Mas...

Cons. Sônia: Então vamos fazer uma só. Ou para outra.

Secretário Executivo Rubens Borges: Senão para a seguinte, a gente já traz uma posição dos projetos 2014 e 2015.

Cons. Sônia: Certo. Não. Na verdade, a diretriz, mesmo, da Secretaria. Que eu acho que é importante a gente estar alinhado com a diretriz da Secretaria. Isso que eu estou colocando, entendeu?



Secretário Executivo Rubens Borges: As diretrizes da Secretaria é aquilo que está (incompreensível) no orçamento. Então nós temos implantação de ciclovias, que discutimos hoje, os ecopontos, a própria manutenção dos parques, o edital número 10 e o 11 que nós estamos trabalhando. Então isso, de certa forma, já foi bastante abordado aqui. Mas a gente pode fazer uma síntese do que está previsto para 2014 e para 2015. Eu não prometo para a próxima, mas em seguida, a gente pode estar trazendo em pauta.

Cons. Sônia: Está certo. E sobre a própria situação do Conselho, orçamentária mesmo, que eu digo, eu acho que a gente podia dar continuidade à nossa atuação atualmente para esclarecer o desembolso e o fluxo atual dos recursos orçamentários do FEMA, inclusive...

Falas sobrepostas.

Cons. Sônia: Isso. Eu imaginei.

Secretário Executivo Rubens Borges: Em cima da hora.

Cons. Sônia: Eu imaginei. Eu imaginei.

Secretário Executivo Rubens Borges: (trecho incompreensível)

Cons. Sônia: Está ótimo. Está ótimo. E eu também gostaria de entender, se possível, sobre os recursos não utilizados, não liquidados e os não empenhados, qual é a dinâmica deles, para o retorno... Não. Mas pode ser no próximo.

Secretário Executivo Rubens Borges: Os recursos que estão reservados ou empenhados ao longo do ano, no dia 31 de dezembro, quando encerra o exercício orçamentário financeiro, todos são cancelados. Então não existem mais despesas relativos àquele exercício. E o dinheiro que não saiu do FEMA permanece lá para ser executado no exercício seguinte. E aqueles que forem executados, que são liquidados, eles vão saindo à medida que vão sendo feitas as medições, as aprovações.

Cons. Sônia: Certo. Mais uma última questão. O Jairo havia nos dito que os recursos que foram utilizados sem aprovação, teriam um acerto contábil. Para mim, isso ficou bastante nebuloso, porque eu inclusive, não sei se é possível esse acerto contábil. Então também seria interessante que nessa apresentação a gente verificasse isso ou não. E eu gostaria também, só para esclarecimento pessoal aqui, de ter acesso ao processo 2011.0.262.657-0, que é o São Paulo Transporte S.A. Obras do sistema viário, implantação terminal e transformação, e o 2012...

Secretário Executivo Rubens Borges: Vai ter que localizar o processo.

Cons. Sônia: 2011.0.262.857-0.

Secretário Executivo Rubens Borges: Eu estou tendo informação de DAF que esses processos se encontram na SPTrans. Eles não estão aqui na Secretaria.

Cons. Sônia: Certo. E o 2012.0.328.921-5? Esse é vigilância do Parque do Ibirapuera.

Secretário Executivo Rubens Borges: De vigilância do Ibirapuera? Está aqui.

Cons. Sônia: Certo. Certo. Eu vou dar uma olhada, então. Obrigada.

Secretário Executivo Rubens Borges: (incompreensível) mencionou o nome do Jairo, ele passou aqui antes da reunião. Ele está se desligando da secretaria. A Sandra está assumindo a diretoria do departamento, não está aqui agora, mas na próxima reunião ela deve estar presente. De qualquer forma a gente conta aqui com a equipe técnica do departamento administrativo financeiro para esclarecimento de dúvidas. Então eu agradeço, obrigado. Até a próxima.



Prefeitura do Município de São Paulo
Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Conselho do Fundo Especial de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável

