

Comitê Municipal de Mudanças do Clima e Ecoeconomia

Grupo de Trabalho "Sustentabilidade nos Transportes"

Ata da 1ª Reunião, ocorrida em 10/ 05/ 2010

Presentes:

Fernando H. Gasperini - SMDU
Lisandro Frigerio - SMDU
Laura Lúcia Vieira Ceneviva - SVMA
Thomas Amaral Lorena de Mello - SMT
Ailton Brasiliense Pires - ANTP
Eduardo Graziano - STM
Celso Alexandre Lopes - SPTrans
Adriana Lopes Schneider - SPTrans
José Carlos Andersen - CET

Ausências Justificadas:

André Goldman - SVMA
Daphne Savoy - SMT
Ricardo de Oliveira Laiza - CET

Observadores:

Maria Cecília Lisbôa de Azevedo - SGM
Adalberto Felício Maluf Filho - Fundação Clinton
Helena Orenstein de Almeida - ITDP
Mariana Rezende Ayroza - FGV

Após as apresentações iniciais, **Fernando** (SMDU) consultou os participantes sobre suas expectativas e sugestões quanto à forma de trabalho do grupo, metodologias e resultados.

Laura (SVMA) reiterou sua sugestão prévia (feita por correio eletrônico) de que as discussões iniciais se concentrassem na política municipal de transportes, conforme expresso na Portaria do Prefeito nº 106, de 08/02/2010) que estabeleceu como objetivo do GT o que está destacado em amarelo:

"I- Constituir o Grupo de Trabalho "Sustentabilidade nos Transportes" com a finalidade de subsidiar o Comitê Municipal de Mudança do Clima e Ecoeconomia por meio de análise da situação ambiental resultante da Política de Transportes Municipal e

Metropolitana adotada no Município de São Paulo, avaliando os programas e metas que estão em curso visando à redução das emissões de gases de efeito estufa e outros poluentes, bem como a proposição de outras medidas e ações que possam vir a ser implementadas em função de novas tecnologias e recursos disponíveis..."

Adalberto (F. Clinton) entende que o grupo deve ter uma visão "transversal", relacionando as políticas e iniciativas em curso e previstas dos diferentes modais de transporte entre si, bem como com as implicações destas políticas com os demais grupos de trabalho.

Fernando (SMDU) disse que havia contatado previamente por correio eletrônico as Secretarias Municipal de Transportes e de Transportes Metropolitanos, sobre a possibilidade de realizarem exposições relacionadas às políticas de transporte, obtendo retorno de STM de que poderiam apresentar o Plano de Expansão dos Transportes do Governo do Estado de São Paulo. Pediu ainda ao representante de SMT, **Thomas**, que verificasse a possibilidade de expor a Política Municipal de Transportes já na próxima reunião.

Thomas (SMT) disse que iria verificar esta possibilidade.

Eduardo (STM) fez a exposição do Plano de Expansão, mostrando informações gerais dos sistemas do Metrô, CPTM e EMTU, bem como específicas a respeito de cada linha ou corredor existente ou planejado, com dados sobre investimentos, extensão das linhas, número de passageiros transportados atualmente e estimados, composições e intervalos. Durante a exposição, houve vários comentários e perguntas, relatados a seguir:

Laura (SVMA) perguntou sobre o local de fabricação e reforma dos trens do metrô e CPTM, em curso e a serem licitados, justificando sua pergunta pela análise da cadeia produtiva e dos recursos naturais consumidos nestas atividades.

Adalberto (F. Clinton) complementou pergunta anterior, questionando sobre o tipo de tecnologia especificada e empregada e sobre requisitos de fabricação de componentes pela indústria ferroviária nacional, sugerindo ainda um mapeamento das atividades em execução (fabricação e montagem de componentes, etc) a fim de subsidiar diretrizes do GT para o Comitê.

Eduardo (STM) respondeu que, apesar de terem características diversas, com exceção dos trens da linha 4 amarela do Metrô, que estão sendo fabricados na Coreia por encomenda do Consórcio Via4, que construiu e operará esta linha (a primeira PPP do país), todos os demais contratos de construção e reforma de trens estão sendo executados no Brasil, citando as fábricas da CAF em Hortolândia e da Alston, em São Paulo. Acrescentou ainda que existem cláusulas contratuais que exigem que tais atividades fossem executadas pela indústria nacional, cuidado este que não foi seguido, por exemplo, na renovação da frota de trens do MetroRio e da Supervia, no Rio de Janeiro, que encomendaram trens fabricados em outros países. Sobre a questão da especificação do uso de tecnologias mais eficientes e sustentáveis, exemplificou a substituição dos dormentes de madeira por dormentes de concreto e a modernização dos sistemas de tração, frenagem e sinalização, que permitem menor consumo de energia e redução do intervalo entre as composições.

Adalberto (F. Clinton) sugeriu que o GT discutisse também a adequação de tecnologias empregadas nos sistemas de transporte coletivo, dando como exemplo a extensão da linha 2 verde do Metrô entre Vila Prudente e Cidade Tiradentes, prevista como monotrilho em substituição ao corredor de ônibus segregado, então Expresso Tiradentes.

José Carlos (SMT) observou que a solução do Corredor de Ônibus, por ser implantada em superfície, tem mais interferências com o sistema viário e maior necessidade de desapropriações sendo a melhoria de seu desempenho operacional atrelada a soluções em desnível nos cruzamentos, que demandam obras de arte custosas. Assim, ressaltou que a comparação entre os modais deve ser feita com cautela, pois um corredor de ônibus com capacidade mais elevada também custará mais caro.

Fernando (SMDU) respondeu a Adalberto que considera pertinente a discussão sobre as soluções tecnológicas como recomendações quanto às futuras linhas a serem planejadas, não quanto às linhas já previstas no Plano de Expansão, por serem decisões de governo já tomadas.

Adalberto (F. Clinton) sugeriu, como encaminhamentos, uma sistematização das informações do Plano de Expansão e dos demais projetos e políticas públicas existentes e planejados, quanto ao cronograma de implantação até 2012 e projeções de redução de G.E.E., observando a necessidade de checagem das diferentes metodologias de cálculo.

Laura (SVMA) acrescentou que a transferência de usuários entre modais deve ser vista com cuidado nas metodologias de cálculo e projeções de redução de G.E.E., pois muitas vezes há um crescimento do número de viagens, não necessariamente por transferência.

Fernando (SMDU) respondeu que poderia fazer este trabalho de sistematização de informações.

Eduardo (STM) continuou sua exposição, acrescentando que há previsão de eletrificação do Corredor ABD da EMTU, apontando como obstáculos o custo da energia elétrica cobrado pela concessionária e a questão da manutenção da rede.

José Carlos (CET) complementou dizendo que este problema também existe na rede municipal de trolebus, sendo que a energia elétrica é paga pelo pico de consumo e a manutenção é precária, realizada apenas quando há problemas na rede.

Ailton (ANTP) disse que este problema está para ser resolvido a mais de trinta anos, que é um problema político, relativo às políticas federais de provisão de energia elétrica, transportes públicos e meio ambiente.

Adalberto (F. Clinton) sugeriu que SPTrans e EMTU se unissem para tentar resolver estas demandas em comum e talvez celebrarem contratos conjuntos de manutenção das redes.

Mariana (FGV) perguntou se haveria possibilidade de implantar uma tarifa diferenciada por horário de utilização deste transporte, como forma de incentivar seu uso fora do horário de pico.

Ailton (ANTP) respondeu que isto não teria efeito porque não haveria alteração da cobrança do consumo de energia pelo pico por parte da concessionária e que a tarifa do transporte público já é subsidiada.

Adalberto (F. Clinton) acrescentou à discussão uma sugestão de que a energia elétrica produzida pelos aterros sanitários municipais de Perus e São João fosse comprada diretamente para utilização nas redes de trolebus, sem intermediação da concessionária de energia.

Fernando (SMDU) perguntou aos participantes sobre periodicidade e dia da semana mais adequados para as próximas reuniões. Ficou então pré-definida uma periodicidade quinzenal, com a próxima reunião marcada para o dia 25 de maio de 2010.