

**ATA DA 31ª REUNIÃO DO COMITÊ MUNICIPAL DE MUDANÇA DO CLIMA E ECOECONOMIA –
22/11/2012**

O Comitê Municipal de Mudança do Clima e Ecoeconomia realizou no dia 22 de novembro de 2012, no Auditório do Edifício Martinelli, Rua São Bento, 405, 18º andar, São Paulo – SP, às 10h, a sua trigésima primeira reunião de trabalho, convocada com a seguinte pauta: 1) Aprovação da ata anterior; 2) Apresentação – Ações desenvolvidas, em desenvolvimento e planejadas do Comitê Municipal de Mudança do Clima e Ecoeconomia. Expositores: Volf Steinbaum e Laiz Landi; 3) Encerramento.

1) Aprovação da ata anterior (30ª reunião)

Aberta a reunião pelo Secretário Executivo Volf Steinbaum – SVMA, submeteu a ata anterior (30ª reunião) para aprovação, o que ocorreu por unanimidade.

2) Apresentação – Ações desenvolvidas, em desenvolvimento e planejadas do Comitê Municipal de Mudança do Clima e Ecoeconomia. Expositor: Volf Steinbaum

Volf Steinbaum apresentou resumo elaborado pela equipe da Secretaria Executiva do Comitê e da SMDU, através de Laiz Landi referente às atividades realizadas pelo Comitê desde o início de suas atividades. Destacou que pela primeira vez há um Comitê voltado a estudar a questão das Mudanças Climáticas, que funciona regularmente e que está sempre apresentando o que é mais significativo sobre o tema na dinâmica da cidade de São Paulo. E lembrou que no próximo mês será feita a última reunião para encerrar as atividades durante a gestão do Prefeito Gilberto Kassab. Agradeceu a participação de todos em nome também do Secretário Miguel Bucalem e desejou que todos possam continuar a se encontrar nesse bom caminho. O Comitê Municipal de Mudança do Clima e Ecoeconomia baseia-se na Lei 14.933 de junho de 2009, que instituiu a Política de Mudança do Clima no Município. Tem representação da administração municipal e dos diferentes segmentos da sociedade e também criou seis grupos de trabalho, que basicamente constituem os seis eixos da estrutura da referida Lei. Um evento significativo nas direções das diretrizes da Política Ambiental ocorreu com a realização do encontro do C40 Large Cities São Paulo Summit. As diretrizes foram publicadas como um plano da cidade de São Paulo para mitigação e adaptação às mudanças climáticas. Houve também a publicação do livro, “Construindo Cidades Sustentáveis – Síntese do C40”, amplamente distribuído. Entre as diretrizes da Lei 14.933 estão: Publicar o Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa a

cada cinco anos – artigo 24; Divulgar anualmente dados relativos ao impacto das mudanças climáticas sobre a saúde pública – artigo 26; Publicar o Segundo Inventário – artigo 45 – que está sendo realizado; Implementar, a partir de 2009, programa específico para inventário manutenção e controle de emissões para a frota de motocicletas – artigo 46; Estabelecer, no prazo de 60 dias da publicação da lei, regras gerais sobre circulação, parada e bolsões de estacionamento para ônibus fretados – artigo 47; Utilização no Município de São Paulo de óleo diesel com teor máximo de enxofre inferior a 50 ppm a partir de 2009, com redução para 10 ppm a partir de 2013, decorrente do acordo firmado com a ANP e com o Ministério Público Federal (artigo 48) ; Implementar um programa obrigatório de coleta seletiva de resíduos e instalação de ecopontos, em cada um dos distritos da cidade, no prazo de dois anos – artigo 49 e Redução progressiva do uso de combustíveis fósseis no transporte público a partir de 2009 até 2018. Dentro do eixo de transportes, que é o ponto inicial da própria Lei, foram implantados mais de 200 km de ciclovia; 45 bicicletários e vagas localizadas nas estações de metrô; criado o Projeto bike sharing, por meio do termo de cooperação firmado com empresas, com cerca de 330 estações com 10 bicicletas em cada, totalizando 3300 bicicletas, que a cidade está plenamente usando. O Decreto Municipal nº 52.260, de 2011, aprova o Plano de Controle de Poluição Veicular, apresentado no Comitê e amplamente discutido. Foi criado o Programa Ecofrota, onde 1200 ônibus são movidos a B20, 60 ônibus a etanol, 160 ônibus a diesel de cana, além dos 190 trólebus, dos quais os veículos novos já são 64, chegando a 140 até o final de 2012. Em 2011, como resultados da Ecofrota, houve as reduções de: 6,3% nas emissões de poluentes; 6,7% nas emissões de dióxido de carbono, o que equivale a dizer que deixou-se de emitir, o que é muito importante, 7.835 toneladas por mês de CO₂. Para 2012, as projeções são mais otimistas, com redução da ordem de 9,5% nas emissões de poluentes e 9,2 nas emissões de CO₂, o que equivale a dizer que este ano deixamos de emitir 10.735 toneladas por mês de CO₂. Também foi realizado, quanto à questão de combustíveis, outro item do transporte: o acordo, firmado com a Eletropaulo e a Renault/Nissan, referente ao projeto que institui e estuda a introdução do veículo elétrico na cidade de São Paulo. Esse projeto está em pleno andamento, muito interessante, e já há alguns táxis operando na Avenida Paulista, realizando essa experiência. Foi introduzido no setor de eficiência energética, um programa de substituição de lâmpadas dos grupos semaforicos por LEDs, com redução de mais de 70% de energia; com isso há expectativa de redução de 1,5 milhões kWh por mês de economia para municipalidade. Também foram realizadas trocas da iluminação dos túneis, escolas, hospitais e instituições públicas municipais por lâmpadas LED. Muito importante também é que estamos assistindo a modernização do sistema de trólebus com troca de todo o cabeamento aéreo, para apresentar melhor estrutura de sustentação, que significará melhoria

da própria operação do veículo elétrico, ou seja, terá menos ruptura e interrupções durante o percurso de cada ônibus, por cada mobilidade do sistema que está sendo implantado. Já foram executados aproximadamente 18 km no trecho entre terminal São Mateus e terminal Carrão. O Decreto 23.323 de 2012 também aprova o Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos, apresentado também no Comitê, que introduz o Gerenciamento de Resíduos, a coleta seletiva. Há 56 ecopontos em funcionamento, 40 obras em processo de licitação. No caso de resíduos de construções e demolição (entulhos), através do Decreto Municipal 48.075 de 2007, agora são usados nos serviços de pavimentação das vias públicas do Município de São Paulo. Destaque se deve dar à operação das Usinas de Biogás nos aterros Bandeirantes e São João.

No eixo Saúde houve a implementação do Programa de Estruturação Local de Saúde Ambiental e o estudo da viabilidade de um Projeto Piloto para a Bacia do rio Aricanduva, em conjunto com os demais Grupos de Trabalho do Comitê, que está sendo iniciado e pensado e certamente será de grande utilidade para a próxima administração, para ser conhecida como área que conseguiu resolver problemas e que estará sujeita a vários impactos nos próximos anos, principalmente com a construção do Estádio do Corinthians na Zona Leste. O setor de saúde realizou vários programas de divulgação de informação à população que estão no site do próprio Comitê. Atendendo a legislação, foram destacados trabalhos referentes à investigação e monitoramento de fatores de risco como os relatórios sobre a leptospirose e dengue; a investigação de óbitos por dengue e leptospirose e demais doenças veiculadas por vetores e zoonoses; a implantação da vigilância e controle do caramujo (*Achatina fulica*) e o monitoramento e controle de mosquito do Gênero *Culex*. Com relação às campanhas foi destacada a inserção de informações nos boletos do IPTU; realizadas ligações telefônicas para munícipes; divulgação para imprensa, mídias sociais e site; produzidos cartazes, folhetos. Com relação às enchentes e o clima foram criadas páginas específicas de no site da COVISA e elaborado material informativo. Para a Leptospirose foram trabalhados 1.000.000 de folhetos pelos Agentes de Zoonoses e alertas regionais por meio de monitoramentos, georeferenciamentos e dados de doença. Quanto às pesquisas, foram destacadas a participação no “Estudo da Relação entre Doenças Respiratórias e Cardiovasculares e Poluição Veicular nas Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo”, além do estudo de caso-controle para aperfeiçoar a avaliação do impacto da poluição veicular na saúde. Referente aos procedimentos de vigilância ambiental, epidemiológica e entomológica foram desenvolvidas ações junto ao PROESA (Programa de Estruturação Local de Saúde Ambiental) e o estudo para a viabilidade de participação de um Projeto piloto para a Bacia do rio Aricanduva com ações locais e integradas às demais áreas e temas atribuídos aos Grupos de Trabalho do Comitê.

Quanto ao aperfeiçoamento de programas de controle de doenças infecciosas foram disponibilizadas normas técnicas; capacitados técnicos de 25 SUVIS; participação em Oficinas; Revisão do Plano de Contingência de Controle da Dengue no Município de São Paulo; elaboração do Sistema de Controle de Zoonoses – SISCOZ. Quanto à ação junto à Defesa Civil houve a participação no programa de formação de multiplicadores realizado pela COMDEC/SMSU; na implementação dos alertas de ar seco; no Plano Preventivo de Defesa Civil – Chuvas e no planejamento do Plano Piloto na Bacia do Aricanduva.

Importante resaltar a Lei Municipal 14.459, que introduz a obrigatoriedade de aquecimento de água por energia solar em novos edifícios (clubes, hospitais, hotéis, lavanderias, etc) e que é hoje, apesar de resistências iniciais, se efetiva como atividade absolutamente normal. Em termos de Construção, temos o Controle Ambiental para a utilização de produtos e subprodutos de madeira de origem nativa, programa este que está dentro da Amazônia Friend City do Greenpeace e plenamente observado no Município de São Paulo na área da construção. Deve-se chamar a atenção para a Introdução do Conceito de Cidade Compacta e que inclui, Água Branca, Água Espraiada, Faria Lima, Rio Verde-Jacu, Mooca-Vila Carioca, Lapa-Brás e a Concessão Urbanística Nova Luz. Chama também atenção os Parques Urbanos e Lineares, onde a meta era implantar 100 novos parques, 85 já estão implantados e há outros 22 em obras. O Programa de Proteção aos Mananciais, operação Defesa das Águas, completou 5 anos que é muito significativo. No campo dos instrumentos, há a elaboração do 2º Inventário Municipal de Emissões e Remoções Antrópicas de Gases de Efeito Estufa e outros Produtos no Município de São Paulo. Esse Inventário foi contratado através de recursos a fundo perdido oferecido pelo Banco Mundial. Devido à demora para concluir as definições dos condicionamentos contratuais (cerca de 2 anos), foi sugerido ao Banco Mundial que se fizesse um aditivo, prontamente atendido e com isso se incluiu os anos de 2010 e 2011. Todos esses trabalhos do Inventário já foram apresentados na sua 1ª Audiência Pública, realizada no dia 12 de novembro de 2012 e a expectativa é que se tenha o estudo concluído em julho de 2013. Importante é que o contrato é uma doação do Banco Mundial, com um grupo de avaliação técnica da própria Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, onde se elaborou os termos de referência, a colaboração da Associação Nacional de Transporte Público, que é o agente de controle deste programa. Ainda dentro dos Instrumentos, há a Política de Compras Verdes da Prefeitura, a utilização do óleo diesel mais limpo no Município, os Termos de Ajustamento de Conduta assinado entre o Ministério Público, Anfavea, MPE, ANP E Petrobrás, que permitiu que fosse fornecido o diesel S50 para São Paulo desde janeiro de 2009 e agora em janeiro de 2013 inicia-se o fornecimento do diesel S10, um avanço e que representa uma mudança significativa

nos índices de emissões de gases contaminantes. Ressalta-se a importância da cultura da Inspeção Veicular que está hoje disseminada pela cidade, como atividade normal de qualquer cidadão proprietário de veículo no Município de São Paulo. Sua implantação foi complexa, pois envolvia tecnologias, espaços mínimos, em uma cidade altamente urbanizada e ocupada, encontrar os espaços adequados para poderem instalar o “Centro” de Inspeção, hoje, plenamente reconhecidos na cidade. Chamou a atenção para a importância de todas as atividades da Inspeção Veicular que foram construídas com início prévio mediante a inspeção da própria frota de ônibus do Município, quando se constatou a importância da implantação desse programa, pois está cumprindo sua missão, com mais de 10 milhões de veículos já inspecionados. Finalizou a apresentação chamando a atenção de que no dia 13 de dezembro, será realizada outra audiência, só sobre o item inspeção veicular, mostrando o impacto detalhado da inspeção veicular, bem como os avanços que teve na sua condução, sobretudo num item importante: ou seja, isso será colocado e demonstrado nessa Audiência na Faculdade de Medicina, às 14h no 1º andar, que a Inspeção Veicular já contribui para redução, maior ainda do monóxido de carbono na cidade de São Paulo, além de outros avanços técnicos que estão repercutindo a nível Federal, no que tange a melhoria e modernização do PROCONVE.

PARA VER A APRESENTAÇÃO [CLIQUE AQUI](#)

Dirceu Yamazaki – Secretaria de Saneamento - observou que após ver esse balanço de atividades do Comitê, não poderia deixar de parabenizar. Quis deixar claro, principalmente o esforço de três Secretarias do Município de São Paulo: Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e também da Secretaria dos Transportes. Acredita que este Comitê tem permanecido ativo graças ao esforço principalmente da Secretaria Executiva, do próprio Sr. Volf e do Secretário Eduardo Jorge, e do Secretário Bucalem. Vê que esses esforços levaram esse Comitê muito à frente; pois reconhece que Comitês são muito difíceis, começam e depois a tendência, sempre, é ir esvaziando. Mas vê que pelas realizações apresentadas, é de grande importância e principalmente adequar a cidade de São Paulo para o futuro. Considera importantes essas iniciativas, que levarão São Paulo a atrair eventos internacionais e é fundamental para que esse caminho seja perseguido e incentivado. Deixou registrado seu agradecimento aos que realmente trabalharam em prol deste Comitê.

Marcio Schettino – SMT - parabenizou o trabalho do Comitê que realmente, se não atingiu tudo que pretendia, acha que de uma forma muito eficiente abriu caminho para uma série de

ações que a Prefeitura realizou e não foram poucas, como foram mostradas. Pela Secretaria dos Transportes, quis apenas atualizar alguns números apresentados. Na tabela que diz respeito às tecnologias utilizadas, além dos 160 ônibus com o diesel de cana, já tem mais 160, ou seja, há um total de 320 ônibus, utilizando o diesel de cana. Dos 64 trólebus novos, que foram mostrados, já há 92, quase atingindo o número de 140, programados para o final de 2012. Essas são as notícias boas, infelizmente, por outro lado, também há notícias não tão boas. Não conseguiram atingir aquela meta para 2012 de redução de quase 10% nas reduções de CO₂, uma vez que a implementação destas tecnologias, não é uma coisa tão fácil, é algo que deve ser pensado, pois, ela requer uma aprovação de outros órgãos, como da ANP e do próprio IBAMA. Quando se lida com uma tecnologia de forma diferente, é preciso de aprovação do IBAMA para que se utilize essa tecnologia. Assim, uma tecnologia que era a utilização de um dual fuel de etanol e diesel, demorou muito para ser aprovada junto ao IBAMA, então não conseguiram colocar esses ônibus em funcionamento ainda esse ano. Da mesma forma quando utiliza um etanol aditivado ou um diesel de cana, precisa de uma autorização especial da ANP. A ANP ao longo desse ano, e isso em função do Programa de São Paulo, foi obrigada a reajustar as suas resoluções e isso foi um ganho para o Brasil, porque a Resolução não permitia uma utilização acima de determinado volume de combustível. Como ao longo desse ano ela teve que se adequar e fazer uma nova Resolução, ela parou a aprovação dos processos necessários para aumentar a frota, então isso ficou parado quase seis meses e não conseguiram implementar a frota da maneira que queriam. Essas são as razões pela qual, não conseguiram atingir a meta programada, mas de qualquer forma, acredita que atingiram o intuito pretendido que era movimentar o mercado, fazer essas tecnologias serem utilizadas e fazer os órgãos competentes ajustarem a legislação. Na questão dos táxis, não só foi feito a introdução do táxi elétrico, mas também, a Secretaria dos Transportes editou uma Portaria criando novas vagas para alvarás de táxi, desde que sejam utilizados veículos híbridos, então ela também abriu a possibilidade para que ao longo desse ano e do próximo ano, estejam introduzidos cerca de 150 táxis híbridos, o que também traz um benefício para a cidade de São Paulo. Na questão da modernização do sistema de trólebus, infelizmente também tiveram um problema. Passaram-se anos discutindo de quem era a rede elétrica. Isso finalmente passou para a SPTrans, houve uma contratação de uma empresa para fazer toda a modernização no período de três anos, infelizmente essa empresa abriu falência, então estão revendo a contratação. Fizeram 18km, mas ao todo será 170km de rede aérea para serem reestruturadas. A questão do diesel de baixo enxofre, S10 e S50, é importante colocar que isso é para as frotas cativas, ou seja, para a frota de ônibus. O S50 já é, por determinação do CONAMA, uma exigência do PRONCOVE a ser implementado em todo território nacional. Infelizmente isso na prática não

vem acontecendo, é visto muito poucos postos com o S50 disponível, que é o diesel que você precisa para nova tecnologia dos novos caminhões e ônibus, que é a fase P7, dos pesados, ou equivalente ao euro 5 a introdução dessa tecnologia é um ganho não na emissão de CO₂, mas na emissão de poluentes. Já existe hoje na cidade de São Paulo quase 400 veículos com essa nova tecnologia, o que significa redução de mais de 20% de emissões comparadas à tecnologia anterior. O Município de São Paulo, com seus 15.000 ônibus, 400 deles já são com essa tecnologia nova. Esse é o grande ganho quando se usa o combustível S50 e mudar do S50 para o S10, a vantagem, em termos ambientais, é muito pouca. Embora ache meio complicado parabenizar pelo programa, uma vez que esteve um certo tempo à frente desse programa da Inspeção Veicular, diria que esse tenha sido um dos grandes ganhos que a cidade de São Paulo teve. Dados que muitas vezes são passados para a imprensa e ela não divulga, mas a Inspeção, ao longo do ano, representa tirar de circulação cerca de 1,5 milhão de veículos, ou seja, o ganho que ela traz na regulação adequada dos veículos corresponde tirar de circulação 1,5 milhão para uma frota cadastrada no Município de 7 milhões mas que efetivamente roda em termos de 4,5 milhões. 1,5 milhão é um número significativo, então esse é um Programa que inclusive foi levado ao CONAMA, ajustaram as regulações, os regulamentos nacionais e isso tudo teve como base o Programa da Cidade de São Paulo, então isso é um ganho muito grande. Outro comentário que acha importante, é que a Lei estabelece como meta, até 2018 que toda a frota de ônibus seja renovada, utilize um combustível renovável. Já colocou em uma reunião passada e aproveitou para colocar novamente, que temos que pensar um pouco nisso, porque simplesmente a utilização de um combustível renovável não quer dizer que isso seja benéfico, temos que ver melhor e deu como exemplo a utilização de um biodiesel que embora reduza a emissão de CO₂, ele aumenta muito a emissão de NO_x, que é um problema; então se for usado 100% de biodiesel, estão aumentando em 22% as emissões de NO_x, isso não é interessante, então acha que ela foi primordial no sentido de alavancar o programa da ecofrota, mas ela precisa ser ajustada ao longo do tempo e ajustar parâmetros, por exemplo, porque não utilizar o gás natural que traz benefícios ambientais e vamos ter o pré-sal que vai dar uma economia do gás e isso é importante então teria que eventualmente fazer um ajuste disso ao longo desses anos. Isso é uma opinião de um técnico que está sendo colocada aqui para ser discutida futuramente. Obrigado.

Marcelo Takaoka – CBCS – observou que a gente tem que dar também louvor ao Eduardo Jorge, por que com a energia dele muito desses programas foram implantados, como os parques, os programas de madeira legal, acredita que foi um grande salto ambiental que a cidade de São Paulo teve nesses últimos anos.

Eduardo Jorge – SVMA - agradeceu a referência e queria perguntar ao Volf se vai haver ainda uma última reunião do ano, em dezembro do Comitê e quando.

Volf Steinbaum – Colocou que está programada para o dia 13 de dezembro.

Eduardo Jorge – Colocou que como essa será a última reunião da gestão, acredita ser importante manter a reunião, além de convidar os membros do Comitê para o seminário sobre inspeção veicular na Faculdade de Medicina.

Volf Steinbaum - Colocou que o seminário sobre inspeção veicular, será no dia 13/12, a partir das 14 horas, na Faculdade de Medicina, primeiro andar, sala 1.104, onde cabem cerca de cem pessoas e está aberta para todos os interessados. Os membros do Comitê estão convidados.

Eduardo Jorge – Quis deixar registrado seu agradecimento à persistência do Volf Steinbaum como Secretário, também à Secretaria de Desenvolvimento Urbano, a própria Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, à Secretaria dos Transportes e Secretaria de Habitação, porque o Comitê tem o aspecto de mitigação, mas tem também o aspecto de adaptação e o trabalho feito pelo conjunto de secretarias e orquestrado pela Secretaria de Habitação, na urbanização de favelas, na retirada de famílias de áreas de risco, na prevenção de acidentes de desastres climáticas na cidade de São Paulo. A cidade de São Paulo, ao contrário de outras cidades brasileiras, já está com quase dois anos sem nenhuma morte por desastres climáticos e isso, é claro, porque muita gente rezou, mas também porque a Secretaria de Habitação trabalhou. Então é muito importante mostrar esse lado da adaptação, porque geralmente a gente cuida da mitigação, mas fala pouco da adaptação. Por isso fez duas sugestões de aperfeiçoamento. Colocou que o relatório ficou excelente, a apresentação ficou muito boa, muito bem feita, mas que deve corrigir os dados que o Marcio Schettino, apontou sobre o aumento do número de trólebus, novos e ônibus com diesel de cana, que dobrou para 360 e também colocar alguma menção ao trabalho de adaptação, muito importante na cidade de São Paulo. Observou, que no dia dessa reunião, no Jornal do Estado de São Paulo, na véspera do encontro de Catar, que fará a avaliação no combate às Mudanças Climáticas pela ONU, tem uma reportagem mostrando que o parâmetro de aumento suportável de 2°C, está muito difícil de ser atingido, alguns já estão calculando que se continuarmos do jeito que estamos indo no mundo, chegaremos a 3°C, o que teria uma consequência muito dramática, inclusive de desastres climáticos e a avaliação é que nesse período do século XXI, nós aumentamos no mundo quase

20% das emissões, não só não diminuimos, mas aumentamos. Então é uma coisa que o Comitê de Mudanças Climáticas deve deixar como herança para a próxima gestão, da importância desse trabalho do Comitê que é baseado na Lei climática. Colocou que é muito importante que o Secretário Bucalem leve para a equipe de transição de governo, pois é muito importante que esse trabalho continue na próxima gestão, esse Relatório preparado e apresentado ao Comitê. Importante que o Secretário Bucalem entregue ao Secretário Nelson, para fazer chegar às mãos do futuro Prefeito e seus representantes, porque a cidade de São Paulo é uma cidade mundial, faz parte da direção do C40. Em relação ao Inventário preliminar, apresentado no Seminário na Faculdade de Medicina, na semana anterior à reunião, mostra que a meta prevista na Lei Climática de São Paulo, não estamos conseguindo atingi-la, porque é uma meta, ao ver do Eduardo Jorge, super dimensionada. Na época que foi votada, foi uma sugestão levada à Câmara, era um desenho de 2008, mas a Câmara aprovou em 2009 e praticamente aprovou do jeito que veio do executivo. E acredita que houve uma falha em não fazer uma meta escalonada, uma meta mais realista para a cidade de São Paulo. A meta de 30%, até 2012 é uma meta difícil de ser alcançada. Isso o Inventário está mostrando. O Inventário mostra ganhos extraordinários, e quem foi na Faculdade de Medicina viu, é que a cidade de São Paulo, com esse trabalho que está sendo feito, não só o Comitê de Mudanças Climáticas, mas a Prefeitura teve um papel importante através do Comitê, conseguiu uma eficiência energética muito maior nesses anos. O uso da energia e o que se tem feito com a energia, na sociedade como um todo, é mais eficiente hoje, em 2011, do que era em 2005 e no gráfico isso é muito visível. E no contexto da ampliação do PIB, ou seja, num contexto de crescimento econômico, cresceu o PIB e diminuiu o uso da energia, o que mostra uma eficiência energética e um trabalho importantíssimo de mitigação que foi feito, com o aumento do consumo, aumento do PIB, porque teve o aumento do consumo, porque é uma expansão econômica, então é um quadro realmente difícil de conseguir, num processo de ampliação econômica, de crescimento econômico, de crescimento do consumo, aumentamos a eficiência energética em um ponto que o per capita de emissões da cidade de São Paulo é praticamente o mesmo do que era em 2003. Não se atingiu a meta, mas essa manutenção do índice per capita, que é baixo, realmente é uma proeza. Acredita que as pessoas deveriam acompanhar esses Inventários que ficarão nesse Comitê de Mudanças Climáticas e deve ficar pronto em junho do ano que vem, mas esses dados preliminares já estão disponíveis no site. Observou que tudo que foi dito por ele, é porque acha que nessa reunião, a última, de dezembro, se conseguissem produzir uma proposta de emenda à Lei Climática que deixássemos como sugestão para ser mandada à Câmara Municipal, para fazer um escalonamento da meta, seguindo, por exemplo o padrão da cidade Europeia, que é um padrão mais exigente, ou seja, nós estamos em um padrão muito

mais exigente do que a Comunidade Europeia que é o local onde mais se trabalha à questão climática do mundo inteiro. Se pudessem preparar uma proposta de emenda, que o Comitê de Mudanças Climáticas, pudesse aprovar em dezembro e sugerir que fosse enviado para a Câmara, para reescalonar a meta para 2020, 2025, 2030, que isso pode inclusive acomodar essa demanda do Marcio Schettino em relação à área de transporte, que ele trabalhou muito bem, mas mesmo com esse trabalho muito forte deles, como ele colocou, ainda tem muita coisa a ser feita. Então essa meta escalonada pode dar um fôlego à Secretaria dos Transportes, para continuar trabalhando seriamente, mas com uma perspectiva mais factível de ser alcançada. Deixou essa sugestão, para trazerem para ser apreciada pelos conselheiros em dezembro, ou seja, nós trabalharíamos mesmo na última reunião do Comitê. Acha muito importante deixar isso marcado, porque já temos esse dado, já temos essa sinalização do Inventário e não tem porque não fazer uma sugestão desse tipo, já que fomos esse Governo que propôs a Lei, ele mesmo pode propor o seu aperfeiçoamento.

Volf Steinbaum – Observou, em relação às colocações do Secretário Eduardo Jorge, que são feitas metas, mas são metas municipais e depende muito de externalidades, como de uma Política Nacional Econômica, Social e também de Desenvolvimento. No caso do emprego do diesel, de utilização de combustível fóssil, é uma Política Nacional que o Município de São Paulo teve que enfrentar, praticamente sozinho, no começo para se fazer cumprir as deliberações do CONAMA e isso não está colocado, porque na realidade foi uma mobilização nacional em torno de um diesel mais apropriado. Mas na realidade representou mudanças e os resultados num contexto deste Inventário, num contexto econômico desta natureza, tem a impressão que a cidade cumpriu um imenso e benéfico papel, porque poderia estar subindo em uma escala muito maior para considerar o aumento da renda geral que houve nesse país. Então as externalidades não são de controle do Município. São de uma Política Nacional que envolve também o Município.

Eduardo Jorge – Observou que o que o Volf chamou de externalidades, por exemplo, é o salto extraordinário da frota particular de motos e carros, o que era a frota em 2003 e o que é em 2011, o crescimento foi de quase 50%, mas, no entanto, insisti que as iniciativas da Prefeitura, por exemplo, a Inspeção Veicular que é um Programa de combate à poluição por um lado e de eficiência energética por outro, permitiu que com a frota de moto e automóveis, 50% maior, se mantivesse no percentual, no per capita no consumo de energia que é basicamente combustível fóssil, a mesma de 2003. Então cresceu 50% da frota no mínimo ou mais até, de motos e automóveis e o esforço da Inspeção Veicular, da Ecofrota, do uso do etanol, que é

apoiado pelo Governo do Estado, aqui no Estado de São Paulo, tem um apoio muito importante no uso do etanol, permitiu que ficássemos no patamar de emissão da frota, estimulada pelo consumo, pela produção nacional, igual a 2003. Ou seja, na verdade, reduzimos quase 25% das emissões. Se não tivesse esse esforço todo de Inspeção Veicular, de Ecofrota e de etanol, nós tínhamos subido de forma proporcional a esse crescimento da frota e não cresceu, isso é algo que as pessoas devem fazer as contas na hora de avaliar os sucessos e as dificuldades de um Programa novo como esse.

Milton Lautenschlager – Secretaria de Energia, pela primeira vez na Reunião, colocou em primeiro lugar que o Eduardo Jorge, o Fábio Feldman e a Marina foram muito convincentes, que nas três esferas de governo, nós tivemos propostas que, em sua opinião, têm que ser perseguidas mas que dificilmente serão alcançadas, na redução de emissões de maneira geral e das emissões de gás carbônico. Acha que o desafio da Prefeitura é muito grande, do Estado é muito grande e do Brasil um pouco menor, mas seguramente com dificuldades que todos nós sabemos que dificilmente serão superadas, sobretudo no Estado de São Paulo e na Cidade de São Paulo, onde as emissões decorrem basicamente do transporte, diferentemente do que acontece no Brasil, em que as emissões são basicamente por conta das queimadas e portanto, o atingimento dos resultados lhe parecem menos difícil. Por outro lado, também quis deixar registrado, o empenho que a Secretaria do Estado de Energia tem feito e fará para contribuir com essa redução, estão apostando muito na eficiência energética e impuseram uma meta que está sendo anunciada de forma oficial no Plano Polo de Energia, de aumentar a cota, a nossa matriz energética, de matriz energética limpa e renovável em 55 para 69% até 2020. Estão apostando nisso, trabalhando nas fontes complementares, como hoje as pessoas preferem chamar as energias renováveis e particularmente em um projeto de Biogás para São Paulo. Para “esverdear” como brincam, até a nossa matriz de gás natural. Esse projeto já foi encaminhado ao Governador Geraldo Alckmin e espera que ele seja incorporado, aprovado e que a Fazenda dê os incentivos que um projeto dessa natureza e dessa grandeza possa ter sucesso. Mas particularmente, veio a essa reunião para cumprimentar o Conselho, o Comitê e trazer um abraço ao Eduardo Jorge, pois tem um enorme respeito por ele, como ele sabe. Fica triste não pela mudança que acontecerá, porque o PV continuará, ao que parece, respondendo por essa pasta e com todo o respeito que tem pelo Trípoli, gostaria que fosse o Eduardo Jorge, pela continuidade, pela característica que tem, pela sobriedade e pela maneira com que trata as questões do Município e do Estado da República. Colocou que acredita que o Eduardo Jorge é um dos grandes quadros políticos que temos no país e espera que ele continue dando essas contribuições muito importantes, sobretudo na conscientização das pessoas e particularmente

queria também cumprimentar a Secretaria de Transporte pela Inspeção Veicular, sabe que pagaram um ônus político muito grande, inclusive na última eleição e o Eduardo, particularmente, um ônus político e um ônus pessoal, porque em certo momento teve uma penalização da própria justiça e foi corajoso suficiente para continuar defendendo um projeto que é exitoso e necessário. Deixou seu registro à solidariedade ao Eduardo e seu reconhecimento a todos do Comitê pelo trabalho que fizeram e no limite das nossas possibilidades de não deixar a bandeira arriar. Deixou um grande abraço.

Dirceu Yamazaki – Acrescentou seu comentário em relação à declaração do Eduardo Jorge, e que ele concorda com duas coisas ditas, primeiro que a Lei Municipal tinha uma meta muito rígida e acha que impossível de cumprir, ninguém cumpri redução de 30% das emissões de gases, que em 5 anos. Realmente acha que haveria a necessidade de metas intermediárias e ver ao Secretário Eduardo Jorge a possibilidade de rever a Lei, principalmente em relação à meta. Concorda também com o Eduardo Jorge na questão da presença da Secretaria da Habitação nesse Comitê, aliás, inclusive em um dos itens citados na apresentação tem a questão dos Programas de Proteção aos Mananciais, que a Secretaria de Saneamento e recursos hídricos coordenou, se coloca como testemunha que a Secretaria da Habitação do Município de São Paulo é fundamental nesse processo, principalmente na urbanização de favelas, acha que deveria estar presente. Em relação à Inspeção Veicular e de outros dados que viu no Comitê, sente que falta publicidade, fundamental, porém não lê em lugar nenhum, por exemplo, nunca viu sobre o fato de 1,5 milhão de veículos por ano que são retirados da frota, não é noticiado e é usado como uma questão política e vê no dia-a-dia, pessoas falando: “você paga a inspeção e não tira nenhum carro da frota, vejo carro velho circulando”. Não sabe a culpa de quem é, mas acha que falta mais publicidade, toda a voz que se coloca em termos de frota, de ônibus, enfim, nada disso é de conhecimento público e não tendo conhecimento público isso fica passível de embate político, pensa que tem a culpa desse lado de não publicar de forma mais eficiente na mídia.

Marcio Schettino – Quis esclarecer em relação ao que foi dito por Dirceu Yamazaki, não é que são tirados de circulação 1,5 milhão, é o equivalente a você tirar em termos de emissão. A regulamentação dos veículos traz todos os veículos dentro da especificação técnica que eles deveriam ter e isso equivale a tirar de circulação, não é efetivamente tirado. Achou importante também colocar que infelizmente a Legislação Federal não permite fazer a inspeção de segurança, que é outra coisa que a Secretaria de Transporte vem brigando para introduzir, essa sim tiraria de circulação uma série de veículos porque eles não têm uma segurança, freio,

suspensão, mas essa não existe um código, ao contrário do que existe para as emissões, não existe um código federal, que permita a fazer essa inspeção. São Paulo já solicitou, ao longo do governo Kassab, foram várias tentativas para que também fosse montado um programa de inspeção de segurança veicular e isso não nos foi dado, isso ainda está em discussão no Congresso para ser aprovado, tem toda uma Lei que tramita. Por isso estão fazendo por enquanto só a Inspeção, como eles chamam Ambiental, que é tirar o equivalente, não é que tirou de circulação. Logicamente muitos carros pararam de circular, porque não conseguiram se ajustar dentro das condições ambientais e por serem muito velhos não foram aprovados. Mas o importante é que não é que foi tirada fisicamente, mas o equivalente.

Milton Lautenschlager – Colocou em relação ao que o Eduardo Jorge falou sobre a questão da habitação, que também acha relevante e como perdeu um pedaço da apresentação e não sabe se na questão da moradia no Município, há também aquela mesma preocupação de trocar ou de colocar os equipamentos solares. Porque no Estado as construções das habitações populares, obrigam a colocar o aquecimento solar que também é um dado importante para melhores condições climáticas e a prevenção e não sabe se no Município existe, mas, e se tem a variação, se isso trouxe alguma mudança, ou o quanto isso fez de mudança.

Eduardo Jorge – Colocou que a Lei Solar, em São Paulo, que também foi a primeira a ser aprovada pela Lei Progressiva, então, ela a partir de um patamar, as construções novas, públicas e privadas são obrigadas a ter. Nas casas menores é preparada a instalação, para se o proprietário quiser mais adiante, fazê-lo. Então essa foi inclusive uma reivindicação do setor Habitacional do Município, da Secretaria da Habitação do Município, que na ocasião da votação da Câmara achou que a obrigatoriedade iria encarecer e tiveram que ceder nesse ponto, mas o importante é que ele já tem a instalação, os engenheiros sabem disso, porque, por exemplo, casas mais velhas, como a dele, como é colocado por Eduardo Jorge, tem que fazer uma série de modificações, então se você já tem uma casa mais modesta e que já vem com a instalação, preparada para receber o aquecimento solar, fica mais fácil. Então a Lei Solar aqui é assim, a partir de três banheiros, você é obrigado a ter e alguns tipos de estabelecimentos comerciais e públicos. As casas com dois banheiros ou menos, são obrigadas a ter apenas a instalação prévia para receber o equipamento.

3) *Encerramento*

Dr. Volf convidou a todos para a próxima e última reunião, para comemorarmos o fim do ano e o fim da gestão e da nossa participação e contribuição no Comitê Municipal. Agradeceu a todos, encerrando a reunião.

Representantes do Comitê de Mudanças Climáticas presentes: Dirceu Yamazaki – Secretaria de Saneamento; Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho – SVMA; Marcelo Takaoka – CBCS; Tércio Ambrizzi – USP.

- Marcio Schettino – representando Sandra dos Santos Netto Grapella – SMT

- Milton Lautenschlager – representando Marco Antônio Mroz – Secretaria de Energia

Ausência dos Drs. Eduardo Della Manna e Hamilton de França Leite, por compromissos assumidos anteriormente sem possibilidade de remanejamento - Secovi

Participantes convidados: Rubens Landin – USP; Laiz Landi – SMDU; Sérgio Saraiva Martins – representando o vereador Gilberto Natalini – Câmara de SP; Jucélio Pasquel Ghard; Juares Pereira; Ilderson O. França – SMDU; Lilian Saprovi; Heliana Lombardi Artigiani – SMDU; Carlos Camacho; João Rinaldi; Juliana Martins Rocha e Mirella Altieri – SVMA.

Volf Steinbaum

Secretário-Executivo do Comitê Municipal de Mudanças do Clima e Ecoeconomia