

RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE



Ações de Planejamento Ambiental e Territorial

MAIO/2018



1. PLANEJAMENTO AMBIENTAL

Com o planejamento ambiental e territorial, a São Paulo Transporte S/A, a seguir denominada SPTrans, atenderá:

- 1.1. Otimização de recursos na elaboração de projetos e na operação dos empreendimentos do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, na Cidade de São Paulo, a seguir denominado Sistema de Transporte;
- 1.2. Melhoria das relações institucionais com outras Secretarias e outros órgãos públicos;
- 1.3. Gestão adequada dos passivos ambientais;
- 1.4. Pleno atendimento às condicionantes existentes nas licenças ambientais dos empreendimentos ligados ao Sistema de Transporte;
- 1.5. Regularização fundiária;
- 1.6. Adoção de soluções que tragam melhores resultados para o funcionamento da Cidade em atendimento ao Plano Diretor Estratégico do Município, ao Plano de Mobilidade Urbana e à Lei de Uso e Ocupação do Solo; e
- 1.7. Demonstração de sua responsabilidade social, aprimorando seu perfil organizacional, aumentando sua capacidade de atuação e performance do Sistema de Transporte.

A partir da análise dos problemas ambientais da Cidade, bem como da legislação vigente nas três esferas de governo, foram elaborados os Procedimentos de Gestão Ambiental para o Sistema de Transporte:

“Um instrumento de melhoria ambiental, na medida em que compreende a política de mobilidade para além de seus impactos nas próprias condições de deslocamento na Cidade, articulando-a, desde seu planejamento, às demais políticas urbanas e também à política ambiental preconizada no município”.

Sob tal contexto, a elaboração do Plano de Gestão Ambiental tem o objetivo de compilar uma série de recomendações gerais e específicas que coletivamente servem como base para o planejamento ambiental, isto é, para gerir de forma eficaz os impactos decorrentes da prestação e exploração do Sistema de Transporte.

O Plano de Gestão Ambiental é uma ferramenta útil para o acompanhamento ambiental de um empreendimento, permitindo que este seja construído e/ou operado seguindo as melhores práticas ambientais e que também seja assegurada a sua interligação com os programas de gestão e monitoramento definidos, assim como o respectivo acompanhamento dos resultados desses monitoramentos.

A Figura 1 a seguir ilustra a estrutura do Plano de Gestão Ambiental do Sistema de Transporte:

Figura 1 – Plano de Gestão Ambiental do Sistema de Transporte



O Plano de Gestão Ambiental permitirá analisar a contribuição que os empreendimentos exercem no que diz respeito ao desenvolvimento social e para a atividade econômica da comunidade ou da região sob sua influência e sua implantação torna-se importante não somente para o atendimento aos preceitos legais, mas também como ferramenta para garantir a sustentabilidade de sua operação. Com isso a SPTrans fortalece sua estrutura de gerenciamento e governança corporativa, oferece maior segurança à população em geral, às Empresas Operadoras do Sistema de Transporte, aos seus ativos e ao meio ambiente, bem como à sua própria imagem e reputação.

O Plano de Gestão Ambiental aborda a necessidade da supervisão e da gestão ambiental, de forma a permitir às Empresas Operadoras, aos órgãos setoriais, às instituições científicas e à sociedade em geral, o acompanhamento e a supervisão da implantação e operação dos empreendimentos do Sistema de Transporte.

2. GESTÃO, IMPLEMENTAÇÃO, CONTROLE E MONITORAMENTO

2.1. Edital

A SPTrans redimensionou seu plano estratégico, definindo ações com o objetivo de operar e expandir o Sistema de Transporte com respeito à qualidade de vida, ao meio ambiente, aos aspectos sociais, sem comprometer a atuação reguladora e gestora da Companhia.

APROVAÇÕES		DATA DE DIVULGAÇÃO
DIRETORIA EXECUTIVA	CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	18/06/2018

Nas questões ambientais, tendo em vista a atividade diuturna de fiscalização empreendida pela SPTrans nas garagens e nos veículos dedicados à operação do Sistema de Transporte, o Regulamento de Sanções e Multas (RESAM) que penaliza as não conformidades observadas nesses ativos que a população utiliza em seus deslocamentos, além da implantação do Plano de Gestão Ambiental, foram revistos os itens pertencentes ao Quadro de Penalidades - principalmente no que diz respeito às questões ambientais. Os quadros a seguir apresentam as mudanças:

a. Como era:**Evento ou Ocorrência**

Não zelar pela proteção ao meio ambiente, no que lhe compete.

Base de Cálculo: Tarifa de Ônibus Vigente na Data da Imposição da Multa

15.000 (quinze mil) tarifas por evento

b. Como ficou:**Evento ou Ocorrência**

Não apresentar no prazo a ser estabelecido pela SPTrans, o devido licenciamento para a operação das Garagens.
Não atender às condicionantes ambientais estabelecidas na Licença de Operação das Garagens.

Base de Cálculo: Tarifa de Ônibus Vigente na Data da Imposição da Multa

150.000 (cento e cinquenta mil) tarifas/mês até o devido licenciamento.
5.000 (cinco mil) tarifas por condicionante não atendida.
Na reincidência a multa será em dobro.

<p>Não informar a SPTrans, quaisquer ocorrências ambientais que ocorram na operação das garagens de ônibus e que envolvam órgãos ambientais, autoridades ambientais, Ministério Público e sociedade civil. A partir do segundo descumprimento do prazo estabelecido no documento, aplicar-se-á a regra da reincidência.</p>	<p>5.000 (cinco mil) tarifas pelo descumprimento. Na reincidência a multa será em dobro.</p>
<p>Efetuar manejo arbóreo, quando necessário na operação ou manutenção dos corredores, terminais e garagens, sem a devida autorização de supressão de vegetação ou termo de compensação ambiental.</p>	<p>150.000 (cento e cinquenta mil) tarifas/mês até o devido licenciamento. Na reincidência a multa será em dobro.</p>
<p>Utilizar recursos hídricos, através da captação direta de águas superficiais ou subterrâneas, na operação e manutenção dos corredores, terminais e garagens sem a devida autorização (outorga).</p>	<p>150.000 (cento e cinquenta mil) tarifas/mês até o devido licenciamento. Na reincidência a multa será em dobro.</p>
<p>Não implantar no prazo a ser estabelecido pela SPTrans, Programa de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos para o Sistema de Transporte.</p>	<p>10.000 (dez mil) tarifas/mês até a devida implantação.</p>
<p>Dispor irregularmente os resíduos perigosos (Classe I) gerados na operação do Sistema de Transporte.</p>	<p>100.000 (cem mil) tarifas/mês até o devido licenciamento. Na reincidência a multa será em dobro.</p>
<p>Após 30 (trinta) dias sem o(s) devido(s) atendimento(s) aplicar-se-á a regra da reincidência.</p>	

2.2. Custos Ambientais

Ainda como medida de planejamento ambiental no que tange à elaboração de parâmetros e indicadores, no sentido de assegurar o monitoramento e controle ideal sob o aspecto de regularidade na operação e controle de custos, criamos a partir dos conceitos estipulados no livro “Custos dos Serviços de Transporte Público por Ônibus: Método de Cálculo” da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, os custos ambientais para a operação de garagens e da frota de ônibus.

Segundo a ANTP, custos ambientais (CAB) são todos aqueles que visam o “cumprimento das normas ambientais vigentes em cada localidade, abrangendo todas as atividades de prevenção, recuperação e reciclagem necessários para atender às normas legais referentes à legislação ambiental e de responsabilidade socioambiental, objetivando mitigar ou minimizar os efeitos econômicos de uma potencial degradação ambiental que a atividade da operadora pode provocar”. Mais adiante, “para os sistemas que não possuem controle detalhado desses custos ambientais, pode-se estimá-los em função do preço médio do ônibus básico novo e expandido considerando a frota total”. Matematicamente, esses custos são calculados por meio da seguinte fórmula:

$$CAB = (\alpha * VEC_{básico} * FT) / 12$$

Onde:

- **CAB** é o custo ambiental mensal;
- **α** é o fator de correlação entre os custos ambientais e o preço médio ponderado do ônibus básico novo (que pode variar de 0,01 a 0,015);
- **VEC básico** é o preço médio ponderado do ônibus básico novo; e
- **FT** é a frota total.

Desta forma, utilizando-se da fórmula apresentada acima e dos custos médios praticados para cada tipologia veicular, podemos calcular um CAB_unitário para cada tipo de veículo, conforme tabela abaixo:

Tipologia	Preço (R\$)	CAB _{unit} (R\$) (a)	CAB _{unit} (R\$) (b)
Miniônibus	241.988,00	201,66	302,49
Midiônibus	293.084,00	244,24	366,36
Básico	308.113,00	256,76	385,14
Padron	471.389,00	392,82	589,24
Padron 15 m	565.666,00	471,39	707,08
Articulado	827.855,00	689,88	1.034,82
Articulado 21 m	853.142,00	710,95	1.066,43
Articulado 23 m	888.256,00	740,21	1.110,32
Biarticulado	1.082.768,00	902,31	1.353,46
Trólebus 13 m	672.656,00	560,55	840,82
Trólebus 15 m	870.745,00	725,62	1.088,43

Observação:

- a. Foi considerado α igual a 0,010; e
b. Foi considerado α igual a 0,015.

O embasamento para determinação dos custos ambientais é totalmente teórico, sendo necessária a fiscalização junto às Empresas Operadoras a fim de determinar se tais valores realmente atendem à dinâmica existente na prestação do serviço do Sistema de Transporte.

Com base no conteúdo apresentado, anteriormente, a estimativa dos custos ambientais será feita utilizando-se as informações de frota cadastrada presentes no documento “Informativo Mensal”, disponível na intranet da SPTrans (aba Operação). A referência das informações apresentadas a seguir é de fevereiro/2018:

Tipologia	Quantidade
Miniônibus	3.166
Midiônibus	2.014
Básico	3.008
Padron	3.282
Padron 15 m	290
Articulado	1.214
Articulado 21 m	-
Articulado 23 m	1.217
Biarticulado	188
Trólebus 13 m	*
Trólebus 15 m	**
TOTAL	14.379

Observação:

- (*) Quantidade computada na tipologia Padron; e
(**) Quantidade computada na tipologia Padron 15 m.

Situação 1- CAB_unitário = 0,01

Tipologia	Quantidade	CAB_unit (R\$) (a)	CAB (R\$)
Miniônibus	3.166	201,66	638.445,01
Midiônibus	2.014	244,24	491.892,65
Básico	3.008	256,76	772.336,59
Padron	3.282	392,82	1.289.248,92
Padron 15 m	290	471,39	136.702,62
Articulado	1.214	689,88	837.513,31
Articulado 21 m	-	710,95	-
Articulado 23 m	1.217	740,21	900.839,63
Biarticulado	188	902,31	169.633,65
Trólebus 13 m	N/A	560,55	N/A
Trólebus 15 m	N/A	725,62	N/A
TOTAL	14.379,00	-	5.236.612,36

Situação 2- CAB_unitário = 0,015

Tipologia	Quantidade	CAB_unit (R\$) (b)	CAB_unit (R\$) (b)
Miniônibus	3.166	302,49	957.667,51
Midiônibus	2.014	366,36	737.838,97
Básico	3.008	385,14	1.158.504,88
Padron	3.282	589,24	1.933.873,37
Padron 15 m	290	707,08	205.053,93
Articulado	1.214	1.034,82	1.256.269,96
Articulado 21 m	-	1.066,43	-
Articulado 23 m	1.217	1.110,32	1.351.259,44
Biarticulado	188	1.353,46	254.450,48
Trólebus 13 m	N/A	840,82	N/A
Trólebus 15 m	N/A	1.088,43	N/A
TOTAL	14.379,00	-	7.854.918,54

2.3. Garagens

Foram revisados os documentos técnicos que norteiam as especificações das principais características necessárias na infraestrutura básica de garagens e pátios de estacionamento para o Sistema de Transporte, de forma que o cumprimento dos preceitos dispostos em tais documentos está diretamente relacionado com o cumprimento da legislação vigente que rege a matéria.

Cabe, ainda, destaque a diferenciação formulada por meio de definições quanto às características dos empreendimentos de garagem e pátios de estacionamentos, conforme observados abaixo:

2.3.1. Garagem: trata-se de um imóvel utilizado com o propósito específico de abastecimento, estacionamento e manutenção, sendo sua área interna composta pelas seguintes instalações:

- a. Área(s) para lavagem de ônibus (manual ou mecanizada);
- b. Área(s) para armazenamento e/ou tratamento dos efluentes líquidos gerados pelo empreendimento (quando necessário);
- c. Área(s) para armazenamento dos resíduos sólidos gerados pelo empreendimento;
- d. Área(s) de convivência e descanso para colaboradores;
- e. Cantina, refeitório e/ou cozinha;
- f. Escritório administrativo;
- g. Pátio(s) de estacionamento de ônibus (coberto e/ou descoberto);
- h. Pista(s) de manobra e/ou treinamento de motoristas;
- i. Poços de inspeção (valetas);
- j. Posto de abastecimento de ônibus;
- k. Seção de manutenção veicular (funilaria, oficina mecânica, pintura, tapeçaria, entre outros); e
- l. Sanitários.

2.3.2. Pátio de estacionamento: empreendimento de assistência localizado em endereço distinto à(s) garagem(ns) de ônibus utilizado com o propósito específico e exclusivo de estacionamento de ônibus. Sua área interna poderá conter as seguintes instalações:

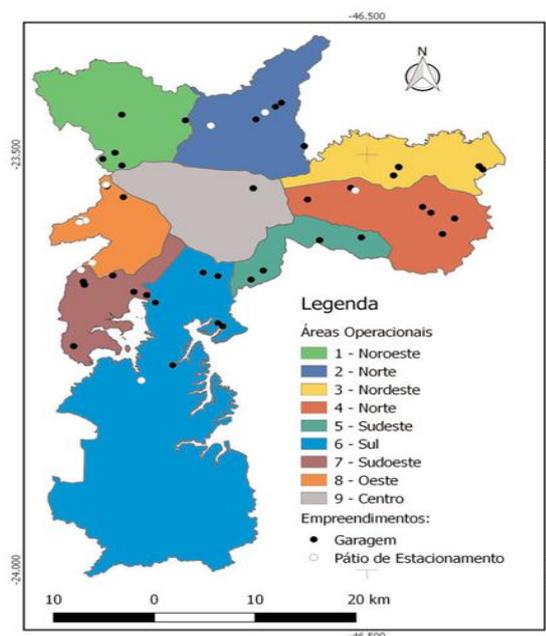
- a. Área(s) para lavagem de ônibus (manual ou mecanizada);
- b. Área(s) para armazenamento e/ou tratamento dos efluentes líquidos gerados pelo empreendimento (quando necessário);
- c. Área(s) para armazenamento dos resíduos sólidos gerados pelo empreendimento;

- d. Áreas de convivência adequadas para descanso e realização das refeições dos colaboradores;
- e. Escritório administrativo (a critério da Empresa Operadora);
- f. Pista(s) de manobra e/ou treinamento de motoristas e;
- g. Sanitários.

O adequado funcionamento desses empreendimentos está vinculado à obtenção das licenças pertinentes às atividades realizadas, do cumprimento integral das condições estabelecidas em tais documentos e das diretrizes especificadas pela SPTrans, que por meio de sua Área de Meio Ambiente fiscaliza, monitora e oferece apoio institucional e técnico às Empresas Operadoras do Sistema de Transporte.

A Figura 2 abaixo ilustra a atual espacialização das garagens e pátios de estacionamento existentes no município:

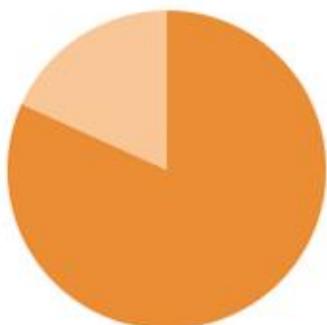
Figura 2 – Garagens e Pátios de Estacionamento



No cenário envolvendo o licenciamento ambiental das garagens, a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB é o órgão responsável pela emissão das Licenças (Prévia, Instalação e Operação) vinculadas a empreendimentos que contenham instalações e sistemas de armazenamento de derivados de petróleo e outros combustíveis - que se configuram como empreendimentos potencialmente ou parcialmente poluidores e geradores de acidentes ambientais. Além disso, cabe a CETESB o estabelecimento das diretrizes quanto ao Procedimento para Gerenciamento de Áreas Contaminadas.

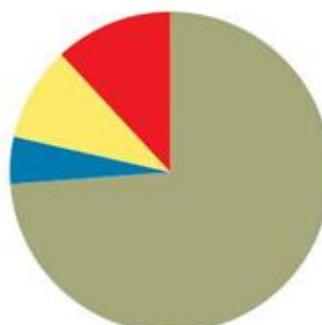
O diagnóstico elaborado pela Área do Meio Ambiente quanto ao tema é apresentado abaixo:

TIPOLOGIA



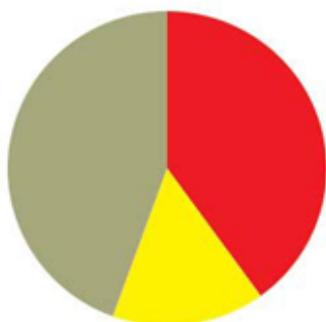
- Garagens = 45
- Pátios = 10

LICENÇAS CETESB (só garagens)



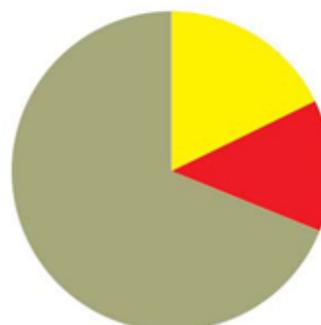
- Licença de Operação (LO) = 31
- Licença de Instalação (LI) = 02
- Licença Prévia (LP) = 04
- Não Possui Licença = 05

ÁREAS CONTAMINADAS (CETESB - 2017)

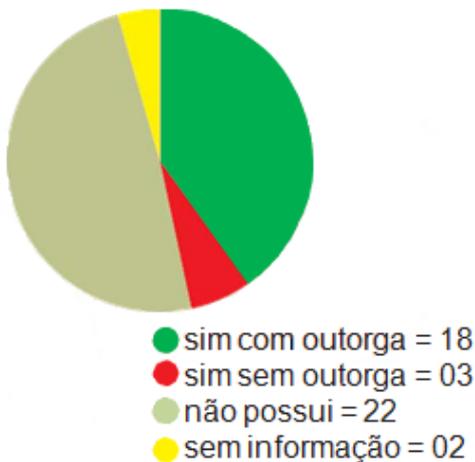
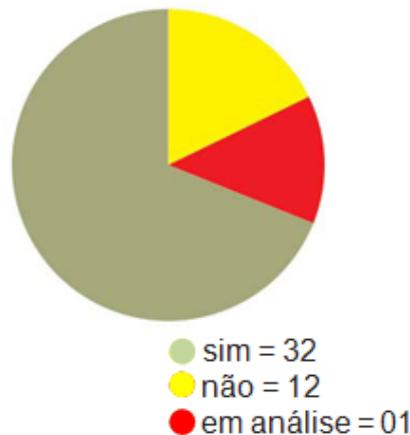


- Confirmada = 18
- Suspeita = 07
- Não Contaminada = 20

PASSIVOS REAIS



- Multas = 08
- Processos = 06
- Sem passivos = 31

POÇOS ARTESIANOS

CADRI (Certificado de Movimentação de Resíduos de Interesse Ambiental)

3. GESTÃO DE LICENÇAS AMBIENTAIS

Um das atuações da SPTrans frente à questão ambiental e de sustentabilidade é relativa ao licenciamento ambiental, bem como, à gestão das licenças emitidas.

Nesse contexto, temos:

- 6 Licenças de Operação (LAO), abrangendo mais de 70 km de corredores e os seus 29 terminais;
- 4 Licenças Prévias (LAP) para 132 km de novos corredores e 15 terminais.

O Licenciamento Ambiental é a base estrutural do tratamento das questões ambientais pela Empresa. É por meio da Licença que o empreendedor inicia seu contato com o órgão ambiental e passa a conhecer suas obrigações quanto ao adequado controle ambiental de sua atividade.

O processo de licenciamento ambiental é constituído de três tipos de licenças. Cada uma é exigida em uma etapa específica do licenciamento. Assim, temos:

- Licença Prévia (LAP):** é a primeira etapa do licenciamento, em que o órgão licenciador avalia a localização e a concepção do empreendimento, atestando a sua viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos para as próximas fases.
- Licença de Instalação (LAI):** uma vez detalhado o projeto inicial e definidas as medidas de proteção ambiental, deve ser requerida a Licença de Instalação, cuja concessão autoriza o início da construção do empreendimento e a instalação dos equipamentos.

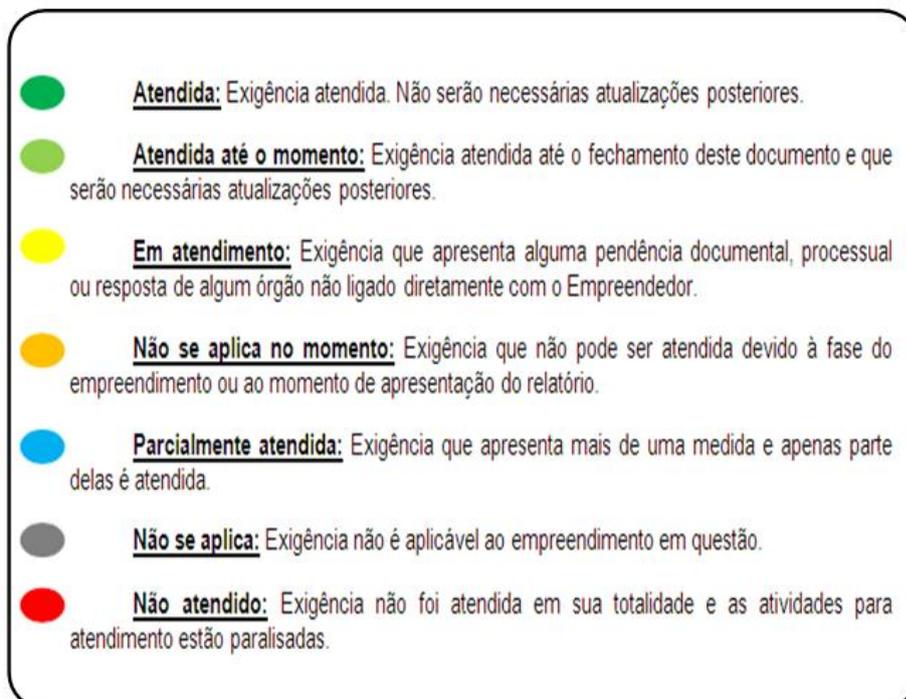
c. Licença de Operação (LAO): a Licença de Operação autoriza o funcionamento do empreendimento. Essa deverá ser requerida quando a empresa estiver edificada e após a verificação da eficácia das medidas de controle ambiental estabelecidas nas condicionantes das licenças anteriores. Nas restrições da LAO, estão determinados os métodos de controle e as condições de operação.

Nos anos recentes, a SPTrans teve atuação contundente no licenciamento ambiental dos empreendimentos do Sistema de Transporte hoje implantados e alguns ainda em fase de projeto.

O mecanismo atual de gestão das licenças vem de longa data e consiste em atender às exigências das licenças em período estipulado pelo órgão licenciador por meio da apresentação de relatórios de atendimento das exigências estipuladas pelas licenças emitidas.

No último ano, a SPTrans, por intermédio da Área de Meio Ambiente, desenvolveu uma forma de apresentação do relatório de atendimento das exigências fazendo uso de imagens e códigos de cores para facilitar o entendimento da condição de atendimento das exigências (Figuras 3 e 4).

Figura 3 - Critérios para Representar as Condições de Atendimento das Exigências das Licenças Ambientais dos Empreendimentos da SPTrans



Fonte: SPTrans 2018

Figura 4 – Tabela de Apresentação do Atendimento das Exigências das Licenças Ambientais dos Empreendimentos da SPTrans

LAO Nº 003/DECONT-SVMA/2014			
Nº EXIGENCIA	DESCRIÇÃO	STATUS	RELATORIO DE ATENDIMENTO
1	Apresentar ao DECONT uma rota de bicicletas, montadas ou desmontadas, aprovadas pela CET.		
2	Apresentar ao DECONT plano para execução e cronograma das obras de acessibilidade junto à Estação de transferência Alberto Lion, que deverão ser executadas por SPTrans, de acordo com o projeto de acessibilidade aprovado pela CPA		
3	Complementar a sinalização vertical e horizontal no entorno da Estação de Transferência Alberto Lion, aprovada pela CET, informando aos motoristas e pedestres a presença de bicicletas, bem como o embarque e desembarque de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida naquela proximidade.		
4	Efetuar gestões junto à Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, com vistas ao disciplinamento do tráfego de veículos ao longo da Rua Presidente Costa Pinto, em especial, no trecho da Estação de Transferência Alberto Lion.		RT-014.65-RA4-001

Fonte: SPTrans 2018

3.1. Atividades nos Últimos 12 Meses Licenças Ambientais de Operação (LAO)

3.1.1. Corredor Pirituba – Lapa – Centro

a. Características:

- 15,2 km de extensão
- Circulação de 432 veículos por dia útil
- Transporte de 311 mil passageiros por dia útil

b. Gestão da Licença:

- Foi apresentado relatório de atendimento das exigências

3.1.2. Corredor Expresso Tiradentes

a. Características:

- 9,7km de extensão
- Circulação de 86 veículos por dia útil
- Transporte de 61 mil passageiros por dia útil

b. Gestão da Licença:

- Foi apresentado relatório de atendimento das exigências

3.1.3. Corredor Jd. Ângela – Guarapiranga – Sto. Amaro

a. Características:

- 7,5km de extensão
- Circulação de 388 veículos por dia útil
- Transporte de 316 mil passageiros por dia útil.

b. Gestão da Licença:

- Foi apresentado relatório de atendimento das exigências

3.1.4. Corredor Parelheiros – Rio Bonito – Santo Amaro

a. Características:

- 24,3 km de extensão
- Circulação de 371 veículos por dia útil
- Transporte de 301 mil passageiros por dia

b. Gestão da Licença:

- Foi apresentado relatório de atendimento das exigências

3.1.5. Corredor Expresso Tiradentes – Estação de Transferência Alberto Lion

a. Características:

- Embarque de 3.099 passageiros por dia útil

b. Gestão da Licença:

- Foi apresentado relatório de atendimento das exigências
- Foi apresentado pedido de prorrogação de licença
- Foi apresentado relatório para renovação e unificação com a licença de operação da estação de Transferência Nossa Senhora Aparecida.

3.1.6. Corredor Expresso Tiradentes – Estação de Transferência Nossa Senhora Aparecida.**a. Características:**

- Embarque de 1.906 passageiros por dia útil

b. Gestão da Licença:

- Foi apresentado relatório de atendimento das exigências
- Foi apresentado pedido de prorrogação de licença
- Foi apresentado relatório para renovação e unificação com a licença de operação da estação de Transferência Alberto Lion.

3.2. Atividades Futuras de Licenças Ambientais de Operação (LAO)

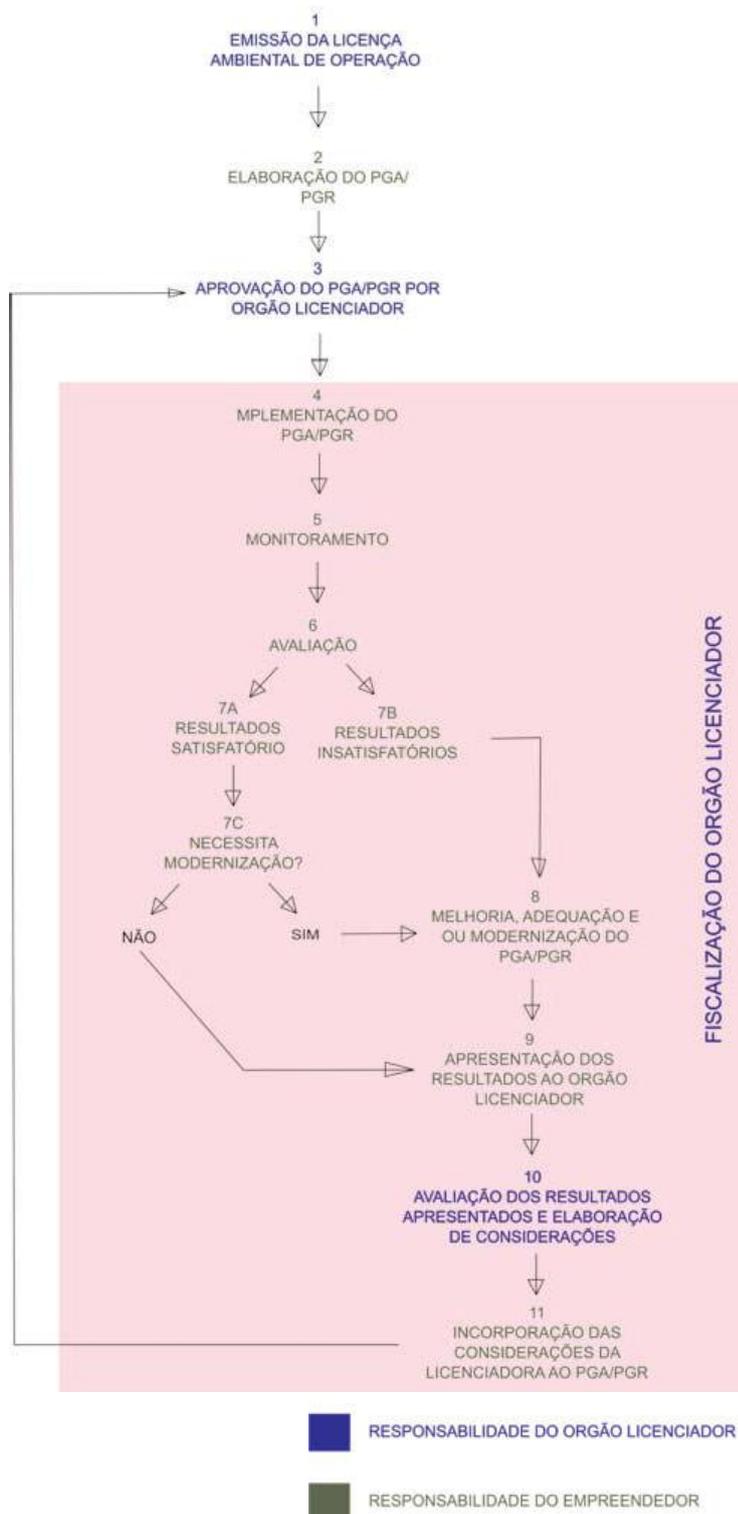
A SPTrans vem trabalhando em conjunto com os órgãos licenciadores para otimizar e aperfeiçoar o processo de gestão das licenças de operação de forma a torná-las uma fonte de indicadores da operação do empreendimento de forma a fornecer condições de elaboração de diagnóstico da operação, bem como, permitir o aprimoramento da mesma de forma a agregar ao meio ambiente, em seus aspectos bióticos, físicos e antrópicos, garantindo, ou ao menos, favorecendo a sustentabilidade do Sistema de Transporte.

Neste aspecto, o corpo técnico da SPTrans, em seus trabalhos correlatos, chegou a um esquema estratégico para gestão da licença de operação, envolvendo a equipe da SPTrans e do órgão licenciador buscando essa possibilidade de diagnosticar e enriquecer as estratégias para operação do Sistema de Transporte (item 4).

Havendo um acordo entre a SPTrans e o órgão licenciador para implementação da nova proposta para gestão da operação, a SPTrans pretende aplicar também o processo de gestão da operação aos corredores que foram dispensados do licenciamento para a operação, de forma a produzir dados para diagnóstico e aprimoramento de todo o Sistema de Transporte.

4. PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE OPERAÇÃO PARA O SISTEMA DE TRANSPORTE

Esquema para gestão das licenças de operação no Sistema de Transporte.



Fonte: SPTrans 2018

5. REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA

5.1. Passivos de Desapropriações Anteriores

Diagnosticar áreas desapropriadas para adequações viárias e implantações diversas que não foram utilizadas e foram invadidas por famílias, (desapropriação não concluída).

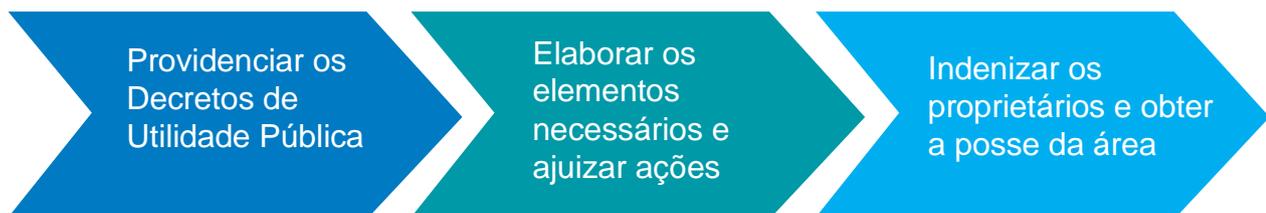
Dar solução às famílias invasoras, regularizar a desapropriação (concluir) e dar destino à área.



5.2. Passivos de Desapropriações Indiretas

Buscar a tomada imediata de ações para regularizar áreas ocupadas pela municipalidade, (com ou sem autorização do proprietário) para implantação de melhoria viária para o Sistema de Transporte.

Atuar de forma a regularizar áreas ocupadas sem a devida desapropriação providenciando o Decreto de Utilidade Pública - DUP, os elementos expropriatórios, o ajuizamento das ações e indenizar os proprietários.



6. APROVAÇÕES

Este Relatório de Sustentabilidade foi aprovado pela Diretoria Executiva em 29 de maio 2018 e pelo Conselho de Administração em 30 de maio de 2018.

7. REVISÕES

HISTÓRICO DE REVISÕES		
REVISÃO	DATA	ALTERAÇÃO
0	30.05.18	Emissão inicial.