

Comitê Municipal de Mudança do Clima e Ecoeconomia

Grupo de Trabalho “Sustentabilidade nos Transportes”

Ata da 2ª Reunião, ocorrida em 24/05/2010

Presentes:

Fernando H. Gasperini – SMDU
André Goldman – SVMA
Laura Lúcia Vieira Ceneviva – SVMA
Thomas Amaral Lorena de Mello – SMT
Ailton Brasiliense Pires – ANTP
Adriana Lopes Schneider – SPTrans
José Carlos Andersen – CET

Ausências Justificadas:

Lisandro Frigerio – SMDU
Daphne Savoy – SMT

Observadores:

Maria Cecília Lisbôa de Azevedo – SGM
Helena Orenstein de Almeida – ITDP
Mariana Rezende Ayroza - FGV
Angela Maria Branco – GT Saúde – Comitê Clima

Fernando (SMDU) iniciou a reunião contando aos participantes a prestação de contas feita ao Comitê do Clima no dia 20/ 05/ 2010. Foi feito um relato ao Comitê sobre as áreas temáticas do grupo e sobre a apresentação feita pela Secretaria de Transportes Metropolitanos, com destaque para a questão dos trolebus e sobre os contratos de fabricação e reforma de trens do metrô e da CPTM. Acrescentou também o comentário feito pelo Secretário do Verde e Meio Ambiente do Município, Sr. Eduardo Jorge, sobre a grande expectativa do Comitê quanto ao trabalho do grupo e sua importância para que o município consiga atingir as metas de redução das emissões de G.E.E. Ainda sobre o Comitê, comentou sobre a exposição feita pelo Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano, Sr. Miguel Bucalem, sobre as três operações urbanas lançadas por SMDU com objetivo de repovoar a orla ferroviária da cidade com multiplicidade de atividades, o que traria reflexos positivos para o sistema de transportes quanto à intensificação do uso e redução dos movimentos pendulares. Como na ocasião houve uma manifestação do representante da ANTP, Sr. Ailton Brasiliense, Fernando (SMDU) pediu que o próprio contasse aos demais sobre suas observações.

Ailton (ANTP) relacionou a evolução histórica da cidade com suas características de uso e ocupação do solo e de mobilidade, mostrando as grandes transformações de uma cidade mais compacta que se movia sobretudo a pé, por bondes e trens para uma grande aglomeração urbana com áreas economicamente dinâmicas mais centrais e uma grande

porção constituída por subúrbios “dormitórios”, com a mobilidade centrada em automóveis e baixa qualidade dos serviços de transportes. A atual lógica de ocupação e circulação e os congestionamentos decorrentes oneram as atividades econômicas e os sistemas de transporte, pois aumentam as distâncias percorridas e a concentração das viagens. Acrescentou que é preciso engajar o poder público na reorientação da evolução das cidades, com investimentos na qualificação dos sistemas de transporte, de modo que sejam tão eficientes e confortáveis quanto o transporte individual e na reversão da ocupação espraiada, qualificando áreas centrais ociosas, melhorando condições das calçadas, etc.

Na seqüência, **Fernando** (SMDU) fez uma sugestão de estruturação das informações e encaminhamento das propostas ao Grupo (anexo), trabalho este a ser desenvolvido em paralelo às reuniões, com a finalidade de construir uma matriz das políticas e projetos do setor no período 2005-2012 e as respectivas projeções das emissões, servindo como referência para avaliação da contribuição de cada projeto e os encaminhamentos das sugestões do GT ao Comitê.

Laura (SVMA) disse que muitos destes dados já existem e estão sistematizados pelos órgãos responsáveis, como SPTrans e CET, bastando apenas serem repassados ao Grupo de Trabalho para montagem da matriz.

Fernando (SMDU) disse que fez uma projeção simples do aumento do número de usuários no sistema metropolitano de transportes (Metrô, CPTM e EMTU) até 2012, utilizando os dados disponibilizados na apresentação de STM feita na primeira reunião. Haveria um acréscimo de cerca de 2,3 milhões de passageiros por dia, algo em torno de 30% sobre a média diária atual (2010) do sistema, cerca de 7,6 milhões passageiros/ dia (Metrô – 3,4 milhões/ CPTM – 2,2 milhões/ EMTU – 2 milhões). Foram considerados apenas os projetos com previsão de conclusão total até aquele ano, não sendo contabilizados aqueles que estariam parcialmente concluídos. Foram considerados os seguintes números:

Sistema de Alta Capacidade – TRILHOS (Metrô e CPTM) – Linhas Novas ou existentes a serem melhoradas entre 2005 e 2012.

LINHA	2005 (mil pas/dia)	2012 (mil pas/ dia)
METRÔ - Linha 2 Verde (até V. Prudente)	380	800
METRÔ - Linha 4 Amarela	-	970
METRÔ - Linha 5 Lilás	130	644
CPTM - Linha 10 Turquesa	303	445
CPTM – Linha 11 Coral/ Expresso Leste	298	337

Sistema de Média Capacidade – Corredores EMTU – Linhas Novas ou existentes a serem melhoradas entre 2005 e 2012.

EMTU – Corredor São Mateus – Jabaquara	195	212
EMTU – Corredor Guarulhos – São Paulo	-	140
EMTU – Corredor Itapevi – São Paulo	-	16

OBS: Dados de 2005 foram obtidos diretamente da Apresentação disponibilizado por STM ao GT Transportes. Provavelmente os números reais são menores do que os indicados.

Houve questionamentos sobre os números totais atuais do sistema e sobre os projetos da EMTU por parte de Ailton (ANTP) e André SVMA. Os números apresentados nesta Ata já foram revisados segundo o site do Expansão SP e a apresentação de STM.

Thomas (SMT) iniciou a Apresentação da Agenda 2012 da Secretaria Municipal de Transportes, mostrando as políticas e programas em curso e programados até esta data. Durante a apresentação, que se estendeu até o final da reunião, foram feitos vários comentários pelos participantes, cujos principais seguem abaixo:

- Sobre o programa de instalação de “chips” nos veículos particulares:

Laura (SVMA) Qual a finalidade do “Chip” se já existe a placa de identificação e se já há legislação federal sobre o tema, por que o município deve arcar com os custos deste programa?

José Carlos (CET) o programa é importante porque proporciona controle mais amplo, por via eletrônica, de vários indicadores e pode coibir a circulação de veículos não licenciados, que não foram aprovados na inspeção veicular, etc. Estima-se que cerca de 1/3 da frota circulante seja clandestina, ou seja, não poderia estar legalmente habilitada a circular.

Ailton (ANTP) – o programa deveria ser de responsabilidade dos governos estaduais, como ocorre com as placas de identificação. Emenda perguntando sobre a frota atual da CET, utilizada, entre outras atividades, para fiscalização.

José Carlos (CET) – A frota atualmente em uso tem cerca de 700 veículos.

- Sobre o programa de construção de edifícios garagem, denominado “Zona Azul Vertical”, com objetivo de substituir, com a mesma tarifa, as vagas rotativas existentes nas ruas, liberando as faixas de estacionamento para a circulação dos veículos e, assim, a fluidez do tráfego:

Eduardo (STM) respondeu que, apesar de terem características diversas, com exceção dos trens da linha 4 amarela do Metrô, que estão sendo fabricados na Coréia 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, ressalvou 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.