



FL. Nº
Anexo – notas taquigráficas
Proc. nº
CMSP – NOME DA CPI
Nome - RF

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE

PRESIDENTE: ANDREA MATARAZZO

AUDIÊNCIA PÚBLICA

LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo

DATA: 19 DE MARÇO DE 2013

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Intervenção simultânea ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Na qualidade de presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da primeira audiência pública do ano de 2013. Para compor a Mesa, convido os Srs: Vereador Paulo Frange; Ricardo Teixeira ex-Vereador e atual Secretário do Meio Ambiente; Vereador Natalini; Vereador Arselino Tatto; Vereador Alfredinho; Vereador Vavá; Vereador Toninho Vespoli e Nabil Bonduki. Essa audiência pública, quando combinamos da sua realização, sugerimos que fosse uma audiência pública para que ouvíssemos os técnicos e que a sociedade ouvisse os técnicos e que nós ouvíssemos a sociedade também. Ou seja, portanto que nós falaríamos por último, nós vereadores. Dividir o tempo, uma hora para os convidados falarem, são seis convidados, com dez minutos cada um.

Essa audiência pública tem como principal objetivo nós discutirmos um pouco a questão da inspeção veicular, ouvirmos alguns técnicos convidados pelos Srs. Vereadores e ouvirmos também a sociedade com relação a questões relativas a inspeção veicular.

Passo a palavra ao Prof. Saldiva, da USP especialista nos impactos da poluição veicular na saúde.

O SR. VALDIR SALDIVA – Bom dia a todos. Em primeiro lugar, não poderia deixar de agradecer o privilégio de estar aqui.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Por favor, fale um pouco mais próximo ao microfone.

O SR. VALDIR SALDIVA – Pois não. Agradeço muito o privilégio de estar aqui, numa Casa de Leis que está se ocupando de um tema muito importante e que tem suscitado polêmicas.

Procurarei resumir meu pronunciamento apresentando o tamanho do problema.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Peço ao nobre Vereador Ricardo Young que venha sentar-se à mesa, por favor. (Pausa)

O SR. VALDIR SALDIVA – Em 2012, a OECD coloca em seu site *Environmental Outlook* as consequências que acontecerão de causas ambientais e doenças. Vemos, por exemplo, que malária, felizmente, vai caindo, diarreia vai caindo, enquanto que poluição do ar vai aumentar.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Professor Valdir, me desculpe, peço aos nobres Vereadores Ricardo Nunes e Roberto Tripoli que venham acompanhar-nos à Mesa. A verdade é que ambos são interessados no assunto.

Por favor, continue professor.

O SR. VALDIR SALDIVA – Tranquilo, Sr. Presidente.

Só gostaria de dizer que há uma tendência de que a poluição passe a ser a causa maior de mortalidade por causas ambientais, superando os desafios clássicos de malária e diarreia. Ou seja, estamos lidando melhor com agentes infecciosos e pior com processos tecnológicos antigos.

Não que a poluição seja um grande risco. É que a população está crescendo em áreas onde a poluição está alta, então, o risco atribuível é muito grande. E isso em lugares, principalmente, África, América Latina, Oriente Médio e Ásia, onde o nível de poluição está aumentando mais do que no mundo chamado desenvolvido.

- Orador refere-se a audiovisual.

O SR. VALDIR SALDIVA – Próximo, por favor.

Se observarmos os níveis de poluição e o tamanho dessas bolinhas vermelhas, veremos que algumas áreas de alto nível de poluição estão em países que têm maior densidade populacional, esses marcados com azul mais escuro. Ou seja, mesmo o risco pequeno multiplicado por um grande número de expostos, dará um tamanho, ou melhor, pode dar um efeito grande à saúde.

Próximo.

Esse estudo mostra o mesmo gráfico de poluição no painel superior – aliás, é um

artigo que estamos escrevendo -, mostrando onde são publicados temas sobre poluição do ar. Vejam no painel superior.

Observem que no painel B, onde tem muita produção científica, não tem poluição. Onde há poluição, não tem produção científica. É um problema sério, mas a mesma coisa não acontece no B, por exemplo, *papers* em malária. Vejam que malária – há uma rede – é mais homogeneamente distribuída a geração de reconhecimento sobre malária, ou seja, o conhecimento foi incorporado na formulação de políticas públicas.

Próximo, por favor.

Essa desigualdade no mundo também acontece na Cidade de São Paulo. Se eu dividir a Cidade em pequenas seis cidades, ao redor de estações da Cetesb, teremos níveis sócio-econômicos completamente diferentes e níveis de poluição também completamente diferentes.

Se assumirmos que idosos têm mobilidade menor, veremos como acontece a mortalidade de idosos em diferentes regiões de São Paulo, frente ao mesmo incremento de poluição.

Seguinte.

Conseguimos ver, nessas bolinhas pretas, a porcentagem de aumento de mortalidades respiratórias para dez microgramas por metro cúbico de partículas.

Em Cerqueira César temos 2% de aumento de mortalidade, enquanto na zona Leste temos 12% de mortalidade para o mesmo incremento.

Já as bolinhas brancas são a porcentagem de pessoas vivendo em favelas. Os triângulos são educação superior e renda mostrando que não basta ser idoso, criança, cardiopata ou asmático, mas também ser pobre é um fator modificador de efeito, pois essas pessoas passam mais tempo no trânsito, deslocam-se mais tempo em corredores poluídos, têm menor acesso à saúde e maior vulnerabilidade.

Existe, portanto, uma desigualdade econômica e social importante.

Próximo, por favor.

Este artigo (ininteligível) mostra mais ou menos o seguinte: o tamanho do problema das pessoas que ficam no tráfego.

O eixo X (ininteligível) é cocaína. Quais são as causas do infarto do miocárdio secundários a hábitos, excetuando-se o tabaco. Cheirou cocaína, a pessoa tem 25 vezes mais chances de ter infarto do miocárdio. Mas se você multiplicar esse risco grande pela porcentagem de pessoas que cheiram cocaína, você verá que menos de 1% dos infartos que chegam numa unidade, no mundo, são esperados por serem derivados de cocaína.

Qual é o recorde mundial? Tráfego, um fator de risco de duas vezes de infarto do miocárdio. Todos estão expostos e isso não depende de uma escolha pessoal. Aqui nem podemos comer muito, nem praticar esportes, nem ficar triste ou alegre. Talvez quem evite um infarto morra de tédio, pois não dá para ser feito nada que seja adequado.

Próximo, esse estudo fala sobre a redução de expectativa de vida, em função da poluição do ar nas cidades. Foi realizado de 1997 a 1982 e publicado no *New England Journal of Medicine*.

Próximo, há, mais ou menos, 1,2 anos para cada dez microgramas de material particulado fino.

Próximo, houve um novo padrão de qualidade do ar. Essa tendência parece continuar existindo. É uma pena, porque ainda mantemos padrões de qualidade do ar totalmente defasados.

Próximo, quando se juntam os dois períodos de observação, essa tendência fica mais nítida.

Próximo, todas as cidades que tiveram seu ar limpo melhoraram a expectativa de vida dos cidadãos.

Próximo, se São Paulo virasse Curitiba, nossa expectativa de vida ganharia em torno de três anos de vida. Há níveis de materiais particulados finos em Curitiba. Para termos

ideia, se eu deixar de fumar depois de 60 anos, ganho sete anos de expectativa de vida, mas o número de fumantes é 20%. Esse percentual sobre sete anos resulta 1,4 ano. Quer dizer, fizemos a lição de casa no cigarro, mas não fizemos com relação à poluição atmosférica.

Próximo, esse é o tamanho do problema, pequeno, sob o ponto de vista individual. Fumar é muito pior do que a poluição, só que não temos escolha. Então, estão fumando bebês, gestantes e uma série de pessoas que não poderiam estar fumando. Então, o nosso instituto resolveu fazer um grupo de trabalho, para dar subsídios a políticas públicas nesta Casa. Falo, por exemplo, o que aconteceu com a adoção do diesel limpo no Brasil. Nesse estudo, pegamos o acordo feito, mostrando as curvas de queda do material particulado previsto.

Próximo, aquela brincadeira resultou 14 mil mortes a mais em 40 anos. Foi esse o acordo que assinamos. Como pagamos 14 milhões de reais em ajustamento de conduta, isso resultou, mais ou menos, mil reais por morto. Não dá para se comprar um caixão de primeira e uma coroa de flores com esse valor para cada um.

Próximo, também estudamos o que acontecia nas greves do metrô. É como São Paulo tivesse deixado o metrô, para vermos o que aconteceria, e quanto o metrô salvava de vida, ao redor de 4 ou 5 mortes por dia. Se ele deixasse de funcionar, comparando dias de mesmo clima, mesma direção do vento e mesmo dia da semana, com a mesma temperatura e umidade, esse seria o número. Ou seja, o metrô equivale a tirar todas essas mortes de trânsito, em São Paulo, por mortes cardiorrespiratórios.

Próximo, mostramos a relação entre o que aconteceria com o programa proposto, quanto a renovar a frota de ônibus em São Paulo, e quanto isso daria de ganho econômico. Qual é a relação custo-efetividade? Se renovarmos a frota de ônibus, em 22% do custo, há ganho, em saúde, nos próximos cinco anos; ou seja, é mais barato do que o custo real. Se colocarmos uma frota de ônibus funcionando adequadamente, podemos deduzir de custos da Secretaria Municipal de Saúde em 22%. Essa é uma maneira de integrar diferentes áreas.

Próximo, vimos também quanto que as faltas no trabalho estão relacionadas com a

poluição. Essa é a curva de faltas. Em dias de maior poluição, pode-se aumentar, em cinco vezes, o número de faltas na cidade de São Paulo, em dias mais poluídos, devido a doenças respiratórias e cardiovasculares.

Próximo, esse estudo sobre essa nossa questão. A mesma história que fizemos para o metrô, da renovação da frota de ônibus para programas de adiamento ou adoção do diesel, sendo mais limpo, fizemos com inspeção e manutenção, calculando o equivalente à frota de quanto que você tiraria equivalente de veículos para diesel. A gente mostrou que existe uma redução pequena, de mais ou menos...

Eu já percebi que estava atrasado no tempo, então estou tentando correr um pouquinho. Mas este é o último *slide*.

Então a redução equivalente de poluição do ar decorrente da inspeção e manutenção dos veículos diesel corresponde a uma redução de 1.2 µg/m³ de material particulado, o que evitaria 500 a 600 mortes, usando as funções da Organização Mundial da Saúde.

E aqui quero mencionar um outro argumento que talvez seja útil para a discussão.

Quais são as chaminés das cidades? Os túneis. Então fizemos uma série de medidas, com o apoio da Cetesb, para medirmos, de cinco em cinco minutos, uma série de compostos, e contar a frota. Fizemos isso em dois túneis: o Complexo Jânio Quadros, onde não tem veículo diesel; e no Rodoanel, onde tem bastante veículo diesel. Você calcula a emissão dos veículos leves no túnel Jânio Quadros, subtrai do Rodoanel, e você tem a emissão dos veículos a diesel. É mais ou menos como se fosse uma amostragem de chaminé de fábrica, adaptada.

O Rodoanel tem uma porcentagem grande de veículos a diesel – quase 30%.

Medimos várias espécies (?). É um estudo bastante caro.

Essa é a conclusão, que é mais ou menos homogênea em relação a várias outras: se você vai ver o que está escrito, o que está calculado como fator de emissão no relatório da

Cetesb, que é medido em condições padronizadas – veículo novo, dinamômetro, combustível certificado –, você vai ver que caminhões leves... Vamos considerar partículas: 0,15 µg/km, 0,15 µg/m³, caminhões médios correspondem a 0,22, caminhões pesados a 0,19. Quando vamos ao túnel, eles estão emitindo 0,44; e a mesma coisa acontece com os veículos leves.

Em outras palavras, no mundo real, com condições de manutenção, de combustível e formas de trânsito distintas, os fatores de emissão podem ser substancialmente maiores do que aqueles calculados.

Eu já estou percebendo que eu vou receber críticas com relação a isso; mas é basicamente como calculamos que existem condições... Quer dizer, o mundo real não representa realmente o que acontece (Ininteligível) dinamômetro.

Espero ter ajudado. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Professor Saldiva.

Aproveito para registrar a presença dos seguintes Srs. Vereadores: Dalton Silvano, membro desta Comissão; Floriano Pesaro, Líder do PSDB na Câmara; Paulo Fioriolo; Wadih Mutran; Eduardo Tuma, Sandra Tadeu, Reis, Juliana Cardoso.

Os Srs. Vereadores estão convidados para fazer parte da Mesa.

Tem a palavra o Sr. Carlos Ibsen Vianna Lacava, por dez minutos, para fazer a sua apresentação.

O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVAL – Bom dia a todos os Srs. Vereadores. Queria, em nome da Cetesb, agradecer o convite para estar nesta importante discussão, nesta audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Secretário, só um minuto. Vereador João Antônio, por favor, se quiser se sentar à Mesa, é um grande prazer, é uma honra tê-lo presente nesta audiência pública da Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Vou reiniciar o tempo. Pediria ao Carlos Ibsen, por favor, tem a palavra.

O SR. CARLOS IBSEN VIANNA LACAVAL – Repetindo, agradeço a Câmara

Municipal de São Paulo pelo convite à Cetesb. Entendemos que esta discussão é muito importante para a cidade de São Paulo.

Claro, para CETESB, como órgão de Estado que durante muitos anos vem acompanhando a poluição do ar e das políticas de controle da poluição do ar, o momento é crítico. É uma discussão extremamente pertinente e vai apontar os caminhos que devemos seguir para controlar o problema que, como disse o Prof. Saldiva, é grave, de fato, em nossas áreas contaminadas em termos de poluição do ar.

Queria fazer um pequeno histórico e dizer que estamos com dois técnicos que foram convidados. Trabalho há mais de 20 anos na área de qualidade do ar e o Vanderlei Borsari na área de emissões atmosféricas. Queria fazer um pequeno resgate do por que existe a Inspeção Veicular e por que existem os programas de controle da poluição.

A poluição em São Paulo começou muito cedo, tínhamos uma característica na década de 70 de muita atividade industrial. Os principais programas de controle de poluição do ar se deram, sobretudo, nas indústrias. Na década de 80 se nós verificarmos os registros históricos, eu queria pedir desculpas por não ter trazido uma apresentação formal, não sabíamos que teríamos esta oportunidade.

De qualquer forma, na década de 80 a Cetesb fez um programa muito intenso junto às fontes fixas ocasionadoras, e se verificarmos os dados do início do monitoramento da qualidade ambiental no Estado de São Paulo vemos um decréscimo significativo da poluição nos anos 80 motivado principalmente quanto ao controle industrial, e isso quando as indústrias saíram da área mais central, da área metropolitana e quando da própria introdução dos equipamentos de controle.

Na década de 90 houve avanço muito grande da frota de veículos. E para quem acompanha durante anos o inventário de emissões da CETESB, aos poucos foram se introduzindo novas fontes de poluição notadamente às emissões veiculares. Não é à toa que começou, de fato, um programa no final da década de 80, um programa em nível nacional

chamado PROCOMB - acho que a maior parte dos senhores conhece - que introduziu não só limites cada vez mais rígidos para os veículos novos, mas também a figura da Inspeção Veicular. Ao mesmo tempo, é importante ter veículos saídos de fábrica, com limites cada vez mais rígidos, e é também importante que os veículos em circulação na cidade mantenham a condição muito similar com os que saíram de fábrica.

Isso é importante dizer, e talvez por isso a Inspeção Veicular que começou a ser discutida no início dos anos 90, mas a cidade de São Paulo começou a ser implementado o programa muitos anos depois. E é importante dizer que nós, enquanto companhia ambiental, durante muito tempo, desde essa época entendíamos e continuamos entendendo que a Inspeção Veicular é um programa de extrema importância. Tanto é verdade que no chamado Plano de Controle de Poluição Veicular, que nada mais é do que um plano do Estado para a implementação de medidas de controle de poluição veicular, todas elas, pelo menos as mais importantes, a Inspeção Veicular sempre teve um papel de destaque.

E todos os cenários, todos os estudos que a Cetesb fez até hoje, ela identifica, de fato, nesse programa de inspeção veicular, ou seja um programa de inspeção dos veículos que estão em circulação, um dos programas mais efetivos, do ponto de vista custo/benefício. Isso significa o seguinte: é onde o Estado consegue colocar, hoje, no patamar em que estamos de poluição e no patamar em que nos encontramos de controle da poluição, é onde se encontra, de fato, o menor investimento com um maior resultado. Se pegarmos um conjunto de medidas que analisamos ao longo dos anos, veremos que, de fato, a inspeção veicular traz um benefício bastante significativo, do ponto de vista de redução das emissões dos veículos.

Do ponto de vista de qualidade do ar – e acho que essa é uma pergunta que todo mundo faz, qual o ganho ambiental da inspeção veicular em termos de qualidade do ar – o que podemos dizer analisando dados – e temos, exaustivamente, analisado dados de qualidade do ar nesses anos – é que é muito difícil estimar, na qualidade do ar, qual é o ganho específico da inspeção veicular. Por quê? Porque temos uma quantidade muito grande de fatores

influenciando. Temos, além dos fatores meteorológicos que mudam ano a ano, temos um crescimento de frota; temos o problema do tráfego cada vez mais lento em nossa cidade; temos a questão do transporte público; temos a renovação da frota – veículos mais novos entrando. Ou seja, é um conjunto de coisas que, quando você faz uma medição da qualidade ambiental na cidade de São Paulo, muitas vezes você não consegue dizer exatamente qual é o resultado.

O que temos visto, principalmente para os chamados poluentes regulamentados – monóxido de carbono, material particulado, óxidos de nitrogênio – é que, nos últimos anos, ainda encontramos algum ganho ambiental na cidade de São Paulo. Ou seja, os níveis continuam caindo a despeito de termos, ainda, uma situação não confortável na cidade de São Paulo – e isso é verdade, não temos mesmo, sobretudo à luz do que hoje se apregoa no âmbito da Organização Mundial de Saúde. Mas, a verdade é que isso só nos faz perceber que precisamos, de fato, intensificar as medidas de controle, e não desestimular medidas já existentes.

O Plano de Controle de Poluição Veicular, da Cetesb, que foi proposto e aprovado no Consema – Conselho Estadual de Meio Ambiente, prevê expandirmos, de fato, a inspeção veicular para todos os veículos, pelo menos na macrometrópole, que é a área mais contaminada do Estado, e prevê, também, a implantação de inspeção para veículos pesados, ou seja, veículos a diesel em todo o Estado. Isso é o que entendemos, do ponto de vista técnico, que precisa ser feito para reduzir a poluição do Estado.

Então, essa discussão da importância da inspeção veicular é muito importante e é importante que ampliemos o programa de inspeção veicular para que, de fato, não tenhamos um retrocesso, do ponto de vista de qualidade ambiental.

Com relação ao projeto de lei que analisamos, emitimos, inclusive, um parecer técnico sobre ele, nos preocupa, especificamente, dois pontos do parecer técnico do projeto de lei. Um deles diz respeito à questão da descentralização. Primeiro, que são dois pontos. O

primeiro é o da descentralização da inspeção veicular, utilizando eventualmente oficinas. E o segundo ponto é o ponto que diz respeito à questão da frequência de inspeção. Esses dois pontos são regulamentados nacionalmente pela Resolução Conama 418, que deixa muito claro que a inspeção veicular deve ser feita sob o regime de concessão e a frequência deve ser anual. Essa resolução foi feita com base técnica. A Cetesb participou da elaboração dessa resolução, em 2009. Então, observamos dois pontos no PL que precisam ser analisados com bastante cuidado, porque estão, de certa forma, em desconformidade com o que está previsto, do ponto de vista do Conama e que podem trazer algum prejuízo, do ponto de vista da gestão do programa de inspeção veicular na cidade de São Paulo.

Agradeço a atenção.

A Cetesb está à disposição de todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado por sua apresentação.

Informo as presenças dos Vereadores Laércio Benko e Mário Covas Neto.

Dando sequência à nossa audiência pública, tem a palavra o Dr. Cláudio Dall'Acqua, Professor da Faculdade Politécnica da USP.

O SR. CLÁUDIO DALL'ACQUA – Sr. Presidente, Srs. Vereadores, senhoras e senhores, faço apenas uma pequena retificação: sou do Conselho Curador da Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia da Escola Politécnica. Não sou Professor da Escola Politécnica. Muito me honraria se o fosse.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – A grande referência é a Escola Politécnica, qualquer coisa nessa escola é sempre boa.

O SR. CLÁUDIO DALL'ACQUA – Senhores, antecipadamente, peço desculpas se for repetitivo em algum assunto, em função dos pronunciamentos anteriores. Vou procurar ser o mais conciso possível, uma vez que nosso tempo é escasso.

Conceitualmente, a implantação de um programa de inspeção veicular no Brasil – na minha visão – é uma questão de responsabilidade social. De um lado, porque apesar do

automóvel ser um bem privado, esses veículos são utilizados em espaço público. Conseqüentemente, o proprietário desse veículo tem a obrigação de mantê-lo nas melhores condições possíveis de manutenção e segurança. Por outro lado, as autoridades públicas têm o dever, e não apenas o direito, de exigir dos cidadãos que utilizem as vias públicas para fazer com que seus veículos cumpram as normas mínimas de segurança.

Já foi dito aqui que o programa de inspeção técnico veicular é regido pelas resoluções do Governo Federal, através do Conama, do Denatran – quando for inspeção para segurança – e das Instruções Normativas do Ibama. Portanto, todos esses organismos têm prevalência sobre a legislação municipal, que está a contrariá-las.

As exigências legais estão baseadas no artigo 104 do Código Trans Brasileiro e é exigência obrigatória para o licenciamento de veículos. A inspeção técnica veicular tem por objetivo inspecionar e atestar as reais condições dos itens de segurança e de emissão de gases poluentes e do ruído das frotas em circulação.

É previsto que a inspeção de que trata o artigo 104 deverá ser executada, preferivelmente, por empresas privadas que não tenham vinculações com o setor automotivo, tais como oficinas de reparação, empresas de comércio de veículos e de autopeças e outras que possam ter interesses comerciais sobre o resultado das inspeções. Por que isso? Porque existe uma integração entre inspeção ambiental e inspeção de segurança e porque existe uma integração com o Renavam. A inspeção prevista obriga o sistema a ser integrado com o registro do Renavam, organizado e mantido por um órgão máximo.

Diariamente, discutimos em São Paulo sobre a inspeção veicular.

Há uma coisa que está na pauta e que não está sendo discutida que é o que diz a lei a respeito da inspeção veicular em todo País.

O Projeto de Lei 24/2013, agora sob a responsabilidade desta Câmara, num dos seus artigos, estabelece a descentralização dos serviços. A pergunta é: como seria isso? Como pode ser feito? A lei permite? É possível ser feito?

Quero dizer aos senhores que, na minha modesta opinião, esse artigo, previsto no PL 2015, contraria a lei, as resoluções do Conama, as instruções normativas do Ibama e certamente isso acabará tendo discussões, além das que acontecerão nesta Casa.

Citarei para os senhores um texto do parecer do relator do projeto de lei federal, o Deputado José Mentor, do Partido dos Trabalhadores, sobre inspeção veicular. Diz em seu relato o seguinte: “Também ficam impedidas as empresas que tenham vinculação com o setor automotivo, tais como oficinas de reparação, de fabricação ou comércio de veículos de autopeças, porque essas não teriam a isenção para emitir o certificado de inspeção.”.

Também está na Instrução Normativa 6, do Ibama, anexo 6, quais são as características do centro de inspeção. No seu item 7 diz o seguinte: “Nenhum serviço de ajuste ou reparação de veículos poderá ser realizado no centro de inspeção. Os inspetores, assistentes técnicos, pessoal de apoio e supervisão não podem recomendar empresas para a realização de serviços.”.

Entrando mais especificamente no que diz a descentralização do Projeto de Lei 24/2013, vejo dificuldades da fiscalização do modelo descentralizado comparado com o modelo centralizado.

A Secretaria do Verde e Meio Ambiente para fazer a disseminação de regras e procedimentos bem como para consolidar as informações recebidas vai precisar disponibilizar uma estrutura de informática, controle e auditoria bastante complexa.

Rotineiramente são feitos ajustes nos programas pelo Conama ou pela Secretaria do Meio Ambiente que precisam ser disponibilizados a todos os centros simultaneamente.

As falhas ou faltas desses recursos podem colocar em risco todo o programa e a sua eficaz coordenação.

É conhecido que com frequência as montadoras atualizam suas tabelas de parâmetros, ruídos, emissões e rotações de motores. Essa atualização deve ser feita em tempo real e *online*, estar disponível em todas as máquinas de inspeção da Cidade em até 24 horas,

para que não exista o risco de o mesmo modelo ser inspecionado por parâmetros diferentes.

No modelo descentralizado proposto é praticamente impossível atender a essa exigência.

Sistema de multas, o modelo atual permite de forma fácil a fiscalização da operação por parte do Governo, atribuindo ao prestador de serviço a responsabilidade pelo cumprimento dos aspectos técnicos. Não encontrei no PL 24/2013 como a Prefeitura pretende viabilizar a fiscalização se efetivar a pulverização da inspeção.

Mais grave do que isso, considero a confidencialidade de dados e de informações. Como será garantido o sigilo das informações com mais de duas centenas de empresas tendo acesso à base de dados do Detran e da Prodan. Haverá responsabilidade civil e criminal por eventuais vazamentos de informações? Como a Prefeitura pretende controlar a confidencialidade para garantir a integridade das informações? Que custo teria para o Município verificar uma adequada transferência de informações?

Falarei um pouco sobre a experiência internacional que mostra o fracasso desse modelo em vários países.

Na França, em 92, foi adotado um sistema similar já implantado em outros países da Europa.

O Governo francês fez de forma pulverizada, credenciou 2 mil pequenos empresários que se estabeleceram por toda a França. A instalação desordenada das operações trouxe um tumulto ao sistema, pois não havia nada capaz de sustentá-la. A maioria fechou as portas, e outras, em busca de sobrevivência, baixaram a qualidade do serviço.

A solução encontrada para resolver o insucesso foi o agrupamento das empresas em seis grandes redes, através de licitação no Ministério dos Transportes, englobando 300 ou 400 postos de inspeção (?).

No Reino Unido, Inglaterra, existia cerca de 17 mil oficinas mecânicas autorizadas pelo Ministério dos Transportes, que efetuam a avaliação anual dos veículos com mais de três

anos de fabricação.

Após a aprovação, consegue-se um certificado que não é considerado de plena confiança. A transparência das oficinas é colocada em dúvida dos que dizem ser a avaliação pouco profunda e não isenta.

O exemplo do Reino Unido mostra como a pulverização leva ao fracasso a inspeção veicular, de um programa de inspeção.

Em Portugal, aconteceu o mesmo.

Países que têm êxito no processo de inspeção veicular: Alemanha – é referência nesse tipo de controle, tem meia-dúzia de empresas executando a inspeção veicular em todo o País; idem na Bélgica e na Suécia.

Por conta do tempo, não vou dar exemplos, mas queria dizer aos senhores o seguinte: São Paulo é a maior cidade da América Latina; São Paulo se orgulha de ter no logotipo, como dito aqui numa outra audiência pública, ela conduz e não é conduzida. É uma das cinco maiores cidades do mundo; possui uma das maiores frotas de veículos do mundo – 7 milhões de veículos; São Paulo está precisando, na realidade, de rigorosos controles de poluição e de segurança no trânsito.

O assunto alegado da evasão de receitas ataca o efeito e não a causa. A inspeção veicular não é a causa da evasão da receita. A causa da evasão da receita é o não atendimento às normas para colocarem os veículos em ordem. É inadmissível que, numa cidade deste porte, o assunto inspeção veicular seja alterado do atual modelo para um modelo descentralizado que falhou em diversos países, ampliando o grau de descontrole, de riscos de fraudes, de corrupção e de confidencialidade.

São Paulo, senhores, é a cidade líder no Brasil. Gostaria de dizer aos Srs. Vereadores o seguinte: se esta Câmara votar esse projeto, como enviado pelo Executivo, os senhores estarão colocando São Paulo na vanguarda do atraso.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Professor Cláudio Dalaqua.

Quem quiser falar depois, por favor, se inscreva. Teremos 20 minutos para a fala do público, sendo três para cada um ao final da audiência pública.

Queria, também, informar a presença do Vereador Marco Aurélio Cunha, Líder do PSD e do Vereador Rubens Calvo, que está prestigiando esta audiência pública.

Convido para a próxima fala o Sr. Sérgio Leitão, do Greenpeace.

Também informo a presença do Vereador Alessandro Guedes, de Itaquera.

O SR. SÉRGIO LEITÃO – Meu bom dia a todos e a todas, ao Vereador Matarazzo, que preside esta sessão, quero saudar a Vereadora Juliana Cardoso, mulher presente na Mesa, em nome de todas as mulheres aqui presentes, e vou procurar ser breve, porque, depois de todas as falas técnicas e políticas, como foi também a última, do ponto de vista da emoção e da sinceridade com que foi exposta resta muito pouco o que dizer. A não ser dizer o que estamos dizendo em relação ao projeto.

A nossa primeira grande preocupação é a falta de conteúdo social desse projeto, que é o que mais preocupa e choca. Eu que sou, do meu passado estudantil, um militante do PT me preocupa muito ver um partido fazer um projeto que tivemos o desprazer de apelidar de bolsa-Hilux, porque justamente faz a transferência daquilo que é o incentivo que poderia ir para o transporte público para o transporte privado.

Vamos perder pelo menos 180 milhões de reais, que é o valor dessa taxa que será devolvida aos proprietários de carros na cidade de São Paulo. Isso custa, ou mantém, ou pagaria, a reforma integral do corredor de ônibus da Inajar de Souza, que é um projeto mais social, de âmbito mais público. Pagaria também, por exemplo, seis meses do subsídio que a Prefeitura se comprometeu, por promessa do Prefeito Haddad quando candidato, ao bilhete único.

A Prefeitura terá de gastar, pelas contas do Prefeito dita na campanha, 400 milhões a mais e esses 180 milhões pagariam então seis meses do bilhete único, a reforma integral de um corredor de ônibus como o de Inajar de Souza, ou, se o cálculo for da casa dos 150 milhões, seriam todas as obras de prevenção de enchentes em São Paulo.

O projeto visa beneficiar o proprietário do transporte particular, para beneficiar o dono da Land Rover, da Hilux, aquele que pode arcar com o custo de um transporte particular em detrimento daquele que passa sufoco nos ônibus de São Paulo, apertado na linha vermelha do metrô, ou apertado nas linhas de trem de péssima qualidade. A pergunta que fica é para quê? Para cumprir a promessa do Prefeito.

Fiquei me perguntando, então, acionei, ontem, o Greenpeace para que o nosso embaixador no Vaticano, na primeira audiência que tiver com o Papa Francisco, peça uma espécie de *habeas* promessa ao Prefeito Haddad. Ou seja, o Prefeito estaria liberado de cumprir essa promessa. Vamos liberá-lo. (Palmas). Não será pecado, ele não irá para o inferno por conta dessa promessa não cumprida. Pelo contrário, o não cumprimento, o colocará no céu.

A segunda questão diz respeito à qualidade de vida. São Paulo quer sediar e está disputando - e isso é bom que aconteça em relação à Cidade - a Expor 2020. Como é que vamos pedir que o cidadão europeu e americano venha para cá se a qualidade do ar dessa Cidade acabará recebendo um atestado negativo, que é justamente a revogação da inspeção veicular. Fico me perguntando o que vamos dizer a esse cidadão europeu?

Quando o Prefeito diz que não quer mexer na inspeção, falecem os motivos para acreditarmos. Porque se ele não quisesse mexer por que estaríamos aqui? Porque o projeto não seria apenas restrito à questão da discussão da taxa? E daí eu falaria somente com a Vereadora Juliana Cardoso sobre os aspectos sociais. Mas, não; existe, sim, um problema que para fechar a conta da Prefeitura para a devolução do dinheiro, se o Prefeito não alargar o prazo em que se fará a inspeção, ele não vai ter o dinheiro para cumprir a sua promessa, daí o

nosso pedido ao Papa: libere o Prefeito Haddad dessa promessa tão ruim e nefasta aos cofres da Prefeitura e ao pulmão do paulistano.

Falam que o custo é muito alto, que o particular, mesmo aquele que não tenha Hilux, não tenha Land Rover, porque isso vai custar 44 reais e a senhora deve se recordar, Vereadora Sandra Tadeu, quando dizíamos que o custo da lavagem de um carro num posto no final de semana é de 30 reais. É esse o problema. O Vereador Fiorilo está dizendo que é de 20 reais. Fechado o negócio, 20. São duas lavagens, Vereador Paulo Fiorilo.

Se os homens paulistanos dedicassem o mesmo carinho que dedicam a seus carros às suas mulheres, o Criolo não teria razão para cantar aquela música *Não existe amor em São Paulo*, pois seríamos a cidade mais amorosa do mundo. Os homens dispensam horas a fio preocupados com os seus carros, com o chamado polimento cristalizado, que custa muito mais do que 20 reais e não querem agora pagar uma taxa que custa 40 ou 44 reais. Então, não existe amor em São Paulo. Não vai existir saúde em São Paulo se o projeto do Prefeito Haddad tiver vida longa nesta Câmara.

O nosso pedido, o nosso apelo aos Srs. Vereadores, que tão respeitosa e atentamente ouvem a população, é para que peçam, por favor, para o Sr. Prefeito não desistir totalmente da sua ideia. Que, deem à Cidade, à população e às entidades presentes tempo para uma maior discussão, porque isso sequer tem sido possível. A gente viu na semana passada a velocidade com que o projeto tramitou na Casa, com a supressão inclusive do direito de as Comissões poderem fazer uma análise mais esmerada e mais correta daquilo que se estava discutindo.

Em nome do pulmão do paulistano, do direito de esta cidade sediar essa exposição tão vital para os cofres da Prefeitura, que possamos discutir e olhar primeiramente a vida da Cidade, a vida dessa população que está passando mal nos ônibus e nos trens e vai subsidiar aquilo que é o conforto de alguns poucos em detrimento da saúde e do bem estar de muitos.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Sérgio Leitão.

Convidamos também o Sr. Promotor José Eduardo Ismael Lutti, que não pôde comparecer devido compromisso no Conama em Brasília.

Convido o nosso último orador técnico e especialista, o ex-Deputado Fábio Feldmann.

O SR. FÁBIO FELDMANN - Bom dia a todos.

Queria agradecer a oportunidade de estar aqui até para contar um pouco a história da inspeção e manutenção e até falava com o Nabil sobre isso, porque a legislação que trata dessa matéria se iniciou com uma resolução do Conama e depois um projeto de lei, aprovado em 93, que cuidava do controle da poluição no Brasil.

Para controlar a poluição atmosférica no Brasil é preciso atender três aspectos importantes: um carro bem projetado, essa é uma grande discussão que existe, quer dizer, por mais que eu tente melhorar uma Brasília, ela vai poluir 30 a 40 vezes mais do que um carro novo. Então, a primeira questão é um carro bem projetado.

A segunda é o combustível que tem de ser de qualidade. O Prof. Saldiva e o Gabriel devem se lembrar da questão da qualidade dos combustíveis na discussão do diesel, de que o diesel brasileiro era de péssima qualidade, praticamente só praticado em alguns países africanos.

A terceira questão é o carro regulado. Surgem aí a inspeção e a manutenção.

É interessante dizer isso, porque quando fui Secretário de Meio Ambiente, em 95, surgiu toda essa discussão, inclusive em relação ao Município de São Paulo e a Controlar, porque os técnicos da Cetesb defendiam o modelo da Controlar. Eles defendiam o modelo em que você dividiria o Estado de São Paulo em vários lotes e, a partir daí, você pegaria um pedaço de um bairro de São Paulo e uma cidade com frota pequena, porque, como foi dito pelo Prof. Cláudio, o grande problema é a viabilidade econômica em cidades ou regiões que têm poucos automóveis, quer dizer, você não consegue viabilizar economicamente.

Então, a discussão que havia na época era a tentativa, Zuzinha, com seu pai

Governador, de nós, na verdade, fazermos e dividirmos a cidade de São Paulo em vários lotes e, a partir daí, obrigar que a inspeção e a manutenção acontecesse no Estado de São Paulo como um todo.

Aliás, queria dizer ao Nabil e à Vereadora do PT, que o pedido feito ao Governador para que São Paulo, como um todo, instale a inspeção e manutenção, é uma reivindicação de todos nós. Assim como a inspeção e manutenção para o Brasil todo.

O que aconteceu? Havia um convênio entre o Governo de São Paulo e a Prefeitura de São Paulo por uma única razão: sem o Detran, você não viabiliza a verificação se o automóvel passou pela inspeção e manutenção.

Talvez, hoje em dia, com a ideia do chip, isso se transforme, porque com todo o automóvel tendo um chip, você poderia colocar essa informação. A ideia do chip, inclusive, é que você pode por barreiras eletrônicas e verificar o rodízio de veículos. Não houve um acordo e foi suspenso o convênio entre o Governo de São Paulo e a Prefeitura de São Paulo, na época, o Governador Mário Covas e o Prefeito Paulo Maluf.

O que aconteceu com essa discussão? Houve a judicialização. A Controlar acabou, até onde eu sei, ganhando em juízo o direito de fazer a inspeção e manutenção. Estou assinalando esses pontos, primeiro, para assinalar uma distinção entre a discussão sobre a Controlar e a necessidade do Brasil implantar a inspeção e manutenção. É uma vergonha que o Brasil não tenha implantado a inspeção e manutenção durante todos esses anos. Com o aumento vertiginoso da frota, torna-se cada vez mais necessária a inspeção e a manutenção.

Quando eu fui secretário, havia 5 milhões de veículos. Hoje, a cidade de São Paulo tem mais de 7 milhões de veículos. Os automóveis, em congestionamento, com a marcha lenta, emitem mais poluição. Então, o trânsito, congestionamento e poluição têm a ver.

Em relação aos automóveis novos, gostaria de comentar duas situações que vivi como secretário. A primeira é que a grande crítica ao rodízio era os ônibus e caminhões lançando fumaça preta. Quer dizer, o cidadão, com toda a razão, dizia que deixava o carro em

casa e depois via um caminhão lançando a fumaça preta. Então, nós fizemos uma intensiva fiscalização nos caminhões e ônibus. O Vereador Tripoli está chegando e lembra-se disso.

No caso do caminhão foi muito difícil porque o caminhão velho polui e a única solução era a substituição do caminhão e renovação da frota. Conto esse caso porque começaram a chegar os empresários de caminhão em São Paulo dizendo que o caminhão era novo e estava sendo multado. Para resumir a novela, a Mercedes Benz tinha um problema de controle de qualidade e os caminhões da Mercedes estavam lançando poluição acima do permitido.

Outro caso foi a fraude praticada pela Fiat em relação à Cetesb. A Fiat colocou um chip no teste do Procon. O carro percebia que passaria pelo controle porque o teste é para por em primeira e andar não sei quantos quilômetros, põe segunda, põe terceira, e a Fiat praticou uma fraude no teste do Procon daquela época. Houve uma grande discussão judicial e houve um ajustamento de conduta.

A ideia de que necessariamente o automóvel novo não polui, não é verdade. Nesses dois casos, em um houve má-fé, no caso da Fiat. A Fiat não é a única. Nos Estados Unidos a GM criou um mecanismo que quando abria o capô do automóvel, cortava o ar-condicionado e diminuía a potência. Então, há um conflito entre montadora e controle de poluição.

No caso do diesel no Brasil, acho que todos acompanharam a questão que envolvia as montadoras e a Petrobras.

No caso da Mercedes, fizemos o ajustamento de conduta e eles anteciparam o erro naquela época. Então, é importante que São Paulo continue a liderar a inspeção e a manutenção que são absolutamente essenciais para a saúde da população.

Há duas legislações tramitando na Assembleia Legislativa. Uma chama Política Estadual de Transporte Sustentável e Controle de Poluição, enviado pelo Governador Mário Covas que está parado na Assembleia, há um de inspeção e manutenção e só quero fazer um

comentário, não foi possível verificar naquela época. O grande equívoco é obrigar o cidadão a fazer uma inspeção de segurança e fazer uma inspeção ambiental.

Não conseguimos harmonizar, Andrea, na época a discussão entre os órgãos de trânsito e os órgãos ambientais, em que se fariam as duas junto, porque não tem cabimento. Quer dizer, em tese vou fazer a minha de inspeção ambiental e depois vou fazer a de segurança. Inclusive, o que o Professor Claudio falou sobre a experiência do México, que tentou descentralizar com as oficinas e o número de fraudes e o conflito foram tão grandes que eles suspenderam e voltaram para esse modelo inspeção manutenção que é praticado no mundo inteiro, não tem nenhuma novidade.

Então vim dizer que acho, e durante a campanha eleitoral, falei com vários candidatos, temos de ter uma linha de base para cima. Quer dizer, temos de cobrar a inspeção manutenção no Brasil como um todo. É um absurdo pensar em uma ação judicial, o representante da Cetesb, como o Otaviano falou, há matéria legislada sobre isso, que são as resoluções do Conama e há projeto de lei tramitando na Câmara dos Deputados há anos. Apresentei um projeto em 98 pedindo a inspeção manutenção, e da Câmara há projetos de 88 tramitando.

Só vim dizer o seguinte, São Paulo, como foi falado, não pode abrir mão de alguma coisa que é essencial para a saúde da população. Defendo a inspeção anual. Talvez pudéssemos chamar as montadoras e obrigá-las, se verificar que é um problema no automóvel dela, bancar eventualmente essa inspeção, porque se o sujeito altera o automóvel ou começa a rodar com combustível de má qualidade o motor desregula e esse automóvel vai poluir.

Só quero dizer e reafirmar que a premissa básica de que automóvel novo anda de acordo com a regulação do Procon, essa afirmação não é absoluta. Insisto nos dois casos que vivenciei, da Fiat e da Mercedes. No caso, a Mercedes foi um problema de controle de qualidade e o caminhão Mercedes poluía.

Então São Paulo voltar atrás na inspeção manutenção é um equívoco. Já que essa

Mesa é absolutamente suprapartidária, acho que teríamos que exigir inspeção manutenção no Estado de São Paulo e no Brasil. Esse é na verdade o objetivo pelo qual devemos lutar. É difícil, Secretário Ricardo, eu perdi a eleição por causa do rodízio, todo mundo sabe disso, mas estou bem acompanhado, porque se vocês lerem a memória do Clinton, ele perdeu uma única eleição na vida dele no Arkansas quando aumentou a taxa de licenciamento.

Então simbolicamente é difícil tratar com proprietário de automóvel, porque na nossa sociedade automóvel é um grande símbolo. A maioria é quando você tem Carteira de Motorista, quando você tem o primeiro emprego você compra um automóvel, o Brasil equivocadamente está caminhando para esse aumento vertiginoso da frota, mas pessoalmente acho que progresso é discutir a inspeção e manutenção, se for o caso ampliar a inspeção e manutenção, e separar a discussão da Controlar da discussão da inspeção e manutenção. Estamos misturando alhos e bugalhos. Se há um problema com a Controlar, se o serviço é de boa qualidade é problema da Controlar. Agora inspeção e manutenção são absolutamente necessárias.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado, Fábio Feldmann.

Encerramos esta parte da audiência pública ouvindo os técnicos inscritos. Vamos começar a ouvir a sociedade civil, antes quero agradecer a presença do Ministro Vereador Orlando Silva e do Vereador Police Neto.

Tem a palavra o Sr. Gabriel Murgel Branco.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO – Bom dia a todos. Em primeiro lugar, quero agradecer à Câmara Municipal pela oportunidade de estar aqui expressando nossa opinião sobre o tema e ao Vereador Andrea Matarazzo pelo convite.

Sinto-me à vontade para comentar esse assunto na medida em que, quando fomos superintendentes na Cetesb de 1986 a 1996, criamos esses programas. Pelo menos 20 resoluções do Conama foram feitas a partir de textos básicos propostos por nós na Cetesb.

Meu papel aqui hoje é manter ou resgatar o que foi feito no passado.

- Orador passa a referir-se a imagens e dados de slides.

O SR. GABRIEL MURGEL BRANCO – O ponto fundamental desse programa é a vinculação que ele tem com o Conama, com os programas do Conama, com o Ibama e com a Cetesb. Conforme o Fábio Feldman mencionou, existe uma política pública voltada à melhoria tecnologia. Esse é um programa de longo chamado Proconve, que leva as fábricas a investirem em tecnologia. Como parte desse programa vem a inspeção, que já está definida. Todas as regras, procedimentos etc. da inspeção estão definidas no programa. Associado a isso há um terceiro programa, que focaliza as necessidades locais, estaduais definidas pela Cetesb no nosso caso, que é o Plano de Controle de Poluição Veicular - PCPV, programa que define se é preciso fazer a inspeção ou se não é, qual é a frota alvo etc.

A responsabilidade pelo controle de poluição divide-se entre ações de Governo, com a legislação, ações da indústria, com a tecnologia, a indústria de combustíveis, e o usuário tem o papel de definir que carro irá usar, qual carro comprará, qual combustível usará, que manutenção fará.

A falta de manutenção ou até a personalização dos veículos leva a aumentos de emissão. Esse quadro verde exemplifica o que o fabricante nos oferece, com controle do Proconve. Ele também garante certa limitação na degradação do veículo, que é representada pelo quadrinho amarelo. A falta de manutenção eleva a emissão ao quadrinho azul. O professor Saldiva mostrou número, que irei enfatizar: a altura do quadrinho azul é quatro vezes maior do que a do quadrinho verde, e o que se pode ganhar é a diferença que está expressada no quadrinho vermelho. Isso é o que o programa de inspeção pode conseguir.

O que temos conseguido em São Paulo? A Prefeitura instalou o programa centralizado, que já conseguiu uma redução da ordem de 50% no monóxido de carbono e hidrocarboneto e cerca de 30% no material particulado. Dá para fazer mais? Dá. Há melhorias a fazer, mas não essas que estão sendo propostas no projeto de lei 24;

Neste quadro, o resultado que extraí das estatísticas da Prefeitura mostrando o seguinte: os carros que são aprovados na primeira vez têm uma emissão da ordem do que está marcado em verde. Os reprovados não o são por pouco, mas por muita diferença. E há a emissão aí representada pelas barrinhas vermelhas. Depois que eles são revistos e reinspecionados, eles conseguem chegar às barrinhas amarelas. Fazendo um inventário anual de poluição, considerando os verdes com vermelho e o amarelo com verde, a gente consegue ganhos, que são as barrinhas brancas, que estão associadas ao número de pessoas que morrem por causa da poluição. Esse estudo também é do professor Saldiva.

De maneira que, mesmo os veículos novos respondem por um número significativo de impacto ambiental e mortes por poluição.

Para comparar tudo isso, peguei o resultado de qualidade do ar da Cetesb. Essas figuras mostram que, nos últimos anos, a dispersão atmosférica tem piorado. O gráfico de baixo mostra o número de dias em que o monóxido de carbono tem ultrapassado o padrão, apesar de a qualidade do ar vir melhorando por efeito de todos esses programas.

É digno de nota que, apesar de a Cetesb não conseguir identificar – e não se consegue mesmo – qual o impacto específico da manutenção, a partir de 2008, o comportamento dessa melhoria da qualidade do ar sofreu uma mudança conceitual qualquer. Uma parte, tenho certeza disso, foi por conta do programa de inspeção; outra, foi por conta da renovação de frota e da utilização de caminhões leves em detrimento dos pesados.

Esses programas da Prefeitura tiveram esse êxito, que não podemos perder. Também não podemos correr o risco de sermos responsabilizados por não termos feito alguma coisa que já estava sendo feita.

Essa figura mostra uma lista que repete o que já foi dito. O que está em vermelho são os pontos fundamentais que distinguem a necessidade de um programa centralizado e não um descentralizado.

Obrigado. Estou à disposição para qualquer dúvida. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra a Sra. Laura Valente de Cardoso.

A SRA. LAURA VALENTE DE CARDOSO – Bom dia a todos. Para quem não me conhece, estudo esse assunto já há algum tempo porque tenho atuado na área de governos locais.

Muitos argumentos técnicos foram ditos a favor da matéria, mas não vi nenhum contrário a tudo o que foi dito aqui. Estou achando muito curioso que não tenha tido nenhuma manifestação de defesa, do ponto de vista técnico, àquela outra proposta. Gostaria, então, de saber o porquê disso.

Outra coisa que acho que as pessoas têm de avaliar quando forem ponderar essa lei é que São Paulo tem escala de país. Países como Portugal, Inglaterra e Bélgica, por exemplo, são países que têm população menor e têm frotas menores do que a região metropolitana de São Paulo e o Estado de São Paulo.

Agora vou fazer um apelo emocional, porque acho que uma pessoa que se elege para um cargo do Legislativo ou mesmo a um do Executivo tem de ter vocação pública. Acredito que as pessoas em que votei têm vocação pública. Foi isso que norteou o meu voto e não um compromisso de bancada ou um compromisso de acerto. Então, em nome de que vamos aceitar nivelar São Paulo por baixo? Porque é o que estamos fazendo.

Então, se o programa é ruim, não está bom, a gente acaba com ele? É essa a solução? Vamos fazer o pacto da mediocridade e continuar fingindo que nada está acontecendo? Vamos ignorar a qualidade das informações que foram prestadas aqui nesta Casa, na qual muitos dos Vereadores, que não são todos os presentes, sequer estavam prestando atenção.

Isso é um acinte. Então, não foi somente eu que notei pessoas fazendo cochavo e falando ao telefone. É um absurdo. Vi poucos prestando atenção, duas pessoas. Com um assunto dessa importância, que envolve vidas, certas pessoas ignoraram quem as elegeram.

Muito obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Tem a palavra o Sr. Harold Peter Zwelkoff, diretor-presidente da Controlar.

O SR. HAROLD PETER ZWELKOFF – Sr. Presidente e Srs. Vereadores, há uma hora, fui chamado na Comissão de Finanças e Orçamento, quando tive oportunidade de falar sobre a Controlar. Quanto aos benefícios do programa, isso já foi falado. Vou apresentar um pouco a empresa que hoje presta serviços. A Controlar venceu uma licitação, em 1995, para prestar serviço, (ininteligível) modalidade de concessão. Esse é o primeiro ponto importante. Qual é a vantagem de concessão?. A Controlar é uma empresa de propósito específico, Assim, uma coisa que ela faz muito bem é inspeção veicular. Então, na contabilidade da Controlar, há entradas, receitas das inspeções; e saídas, gastos com inspeções, salário de funcionários, aluguel e outras coisas. É muito simples e fácil. Qualquer auditoria, qualquer fiscalização que vai à Controlar passa por um dia na empresa, vê tudo e sai de lá satisfeita. As coisas são absolutamente transparentes. Por quê? Porque se trata de uma concessão de serviço público de uma empresa séria.

Quando começamos o serviço, tínhamos certeza de que teríamos de nos basear nossa estratégia em três pilares. O primeiro é o respeito ao cliente, cidadão em São Paulo. Em segundo lugar, excelência operacional, garantindo que a inspeção é correta e válida. A terceira é a nossa sociedade e a nossa responsabilidade sócioambiental. Com relação ao cliente, 100% das inspeções da Controlar são agendadas. Em lugar nenhum do mundo é assim. No período de pico, no mês de agosto do ano passado, qualquer pessoa conseguia agendar inspeção no horizonte máximo de uma semana em qualquer região da Cidade. O tempo média de inspeção nosso, graças ao investimento em tecnologia que fizemos, é de 21 minutos. Uma pessoa chega ao centro e, em 21 minutos depois, em média, sai com o resultado da inspeção. No ano passado, graças ao nosso investimentos em tecnologia e atendimento ao cliente, houve 100% de inspeções realizadas. Não houve nenhum cliente que chegou na Controlar e saiu ou teve de

ir embora porque acabou a luz ou porque o sistema caiu. Todas as reclamações e manifestações de clientes que nos chegaram foram respondidas via *chat*, site, *call center*, e-mail, Twitter ou Facebook pela Controlar. Hoje temos 800 funcionários. Desse total, 200 foram promovidos, no ano, graças ao plano de carreira que há na empresa. Cem pessoas estão na experiência do primeiro emprego, Há 130 profissionais com nível superior, incluindo 30 engenheiros.

Hoje fazemos um serviço que hoje é reconhecido pela pesquisa do IBOPE, com (ininteligível) excelência de qualidade. Fomos premiados pelo nosso sistema de gestão antifraude. Vamos apresentar isso, num evento, em abril, junto com o Banco Central, a General Electric e outras empresas de primeiro mundo. Somos uma empresa séria e competente, e colocamos o cliente acima de tudo. É importante a discussão desse PL.

Quero aqui deixar um convite para todos os Vereadores desta Cidade para virem conhecer a Controlar.

Abro as portas para conhecerem não somente a inspeção, mas também a qualidade do serviço feita por essa empresa e a nossa disposição em contribuir com isso.

Os senhores estão diante de uma decisão importantíssima para a cidade de São Paulo. Temos hoje um modelo que é referência mundial de qualidade, estamos trocando, estudando a possível troca, por um modelo que não sabemos se funciona.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Vamos receber agora o Sr. Gabriel Fernandes.

O SR. JOÃO GABRIEL FERNANDES – Serei breve. Meu nome é João Gabriel Fernandes, estou aqui como munícipe. Fui executivo em uma grande multinacional na área de inspeção veicular presente no Brasil.

Gostaria de trazer, as experiências que tivemos durante todos esses anos. Inclusive, essa empresa está mundialmente representada em modelos que deram certo, como

também atravessou momentos em países onde não deram certo.

A pergunta que se coloca sempre é: quais são os pilares que fazem uma inspeção veicular dar certo ou não dar certo?

Em 2004, foi feito o melhor estudo que já vi sobre o assunto nos Estados Unidos, que vou compartilhar rapidamente.

Num desenho institucional, um programa de inspeção e de manutenção, deveria realizar inspeções somente em estações próprias. Não funciona em oficinas, simplesmente pela contradição dos interesses. Não dá para entrar, mesmo que uma Brasília – entre aspas - ou um Land Rover entrem com amortecedor quebrado em uma oficina, que tem uma promoção de amortecedores naquele momento, o cliente vai ficar suspeito. É natural.

Um segundo ponto é que a política deveria promover condições políticas para assegurar uma gestão integral do programa, deixando as empresas executarem as inspeções. Simplesmente aí tem uma pré-condição que se entende que a empresa particular será, no decorrer do tempo, mais produtiva e eficaz do que a pública. É uma questão ideológica, não vou discutir aqui.

A terceira seria que a política deveria exercer uma forte supervisão e instituir um programa de qualidade assegurada ao programa de inspeção e manutenção. Isso é essencial e foi colocado o exemplo da França, que começou dar certo quando fiscalizaram fortemente.

O quarto ponto seria implantar de uma forma técnica gradativa, isso vem acontecendo, é algo natural. Com o aumento da tecnologia dos veículos a inspeção também vem se aprimorando.

O quinto seria que deveriam ser estabelecidos padrões de emissões baseados em normas técnicas. Isso também existe, o colega Gabriel colocou aqui com muita competência.

Sexto, a política deveria estabelecer conformidade como pré-requisito para o registro periódico de veículos. As normas técnicas já existem no Brasil, nós as temos, apenas precisamos aplicar.

Por último, a política deveria estabelecer um preço para a inspeção, de forma que suportasse os custos, desenhos para quem faz isso, e ao mesmo tempo seja justo para o consumidor.

Quanto ao consumidor, mesmo tendo entre aspas a famosa Brasília, gasta cinco mil reais, por ano, em gasolina e R\$47,00 para a inspeção.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Anuncio a presença do Presidente da Casa Vereador José Américo.

Também comunico a presença do Vereador Ari Friedenbach, à Mesa.

Ouviremos agora o Sr. Claudio Torelli, da Associação Nacional dos Organismos de Inspeção.

O SR. CLAUDIO TORELLI – Boa tarde a todos, Sr. Secretário, Presidente da Mesa.

Represento a Associação Nacional dos Organismos de Inspeção de Segurança Veicular. Somos creditados pelo Inmetro e licenciados pelo Denatran para realização de inspeção.

Estamos em bases fixas, com linha de inspeção, temos experiência, na última década, de cerca de dez milhões de inspeções realizadas no País. Todas elas foram realizadas em bases fixas e registradas no Denatran. Temos ainda o número de três milhões realizadas em São Paulo.

Na Capital, temos um convênio com a Prefeitura de São Paulo, pelo qual somos responsáveis pelas táxis e escolares, carga-frete e moto-frete. Todas essas inspeções são controladas pela Prefeitura de São Paulo através de um sistema diretamente ligado à Prodam.

A nossa credibilidade é verificada semestralmente para auditorias realizadas pelo Departamento de Transporte de Passageiros, da Prefeitura, da Secretaria Municipal de Transportes.

Estamos, hoje, estabelecidos em 17 endereços na Cidade de São Paulo, com aproximadamente 50 linhas de inspeções disponíveis. Todas essas entidades possuem engenheiro responsável *full time*, com técnicos registrados no CREA realizando essas inspeções.

Então nos apresentamos como uma opção caso a descentralização seja, efetivamente, vencedora nesse projeto.

Temos o *expertise* de toda essa quantidade de inspeções já realizadas, bem como os sistemas auditados pela própria Prefeitura de São Paulo.

Era esse o recado e, mais uma vez, deixamos nossa entidade à disposição da Mesa. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado. Quero agradecer a opinião do Sr. Claudio Torelli.

Encerrada essa fase, gostaria, com muito prazer, de convidar o Vereador e hoje Secretário do Meio Ambiente Ricardo Teixeira, para fazer uso da palavra por nove minutos. Vereador, onde V.Exa. preferir. Dez minutos para o Sr. Ricardo Teixeira.

O SR. RICARDO TEIXEIRA – Bom dia a todos. Boa tarde, melhor.

Sr. Presidente Andrea Matarazzo, usarei bem menos do que os nove minutos.

Não farei exposição até porque já havíamos feito na primeira audiência pública e, portanto, só repetiríamos os mesmos dados.

Fiz algumas anotações enquanto todos os demais falavam. Há várias coincidências nos pronunciamentos.

A primeira delas é de que nós precisamos ampliar para a Grande São Paulo, para o Estado de São Paulo e até mesmo para o Brasil a inspeção veicular. Essa é a primeira coincidência. Todas as falas expuseram isso e, inclusive, é também o nosso ponto de vista.

Há também – em todos os pronunciamentos – há uma necessidade de aprimorarmos a inspeção veicular. Devemos deixá-la mais rígida, mais eficiente, no sentido de

que os índices de poluição ambiental - os índices de poluição do ar - sejam melhorados.

Esse debate só poderia acontecer na Cidade de São Paulo porque ela já tem a inspeção veicular. Esse debate não pode ocorrer em qualquer outra cidade do Brasil, pois não temos nelas essa experiência.

Isso também foi colocado aqui, onde estamos num aprendizado de área, um aprendizado contínuo, com essa nova modalidade de inspecionarmos os veículos e melhorar o ar da nossa cidade. Foi um de quase que todas as falas.

Acho que a única coisa que tem divergência daquilo do texto – e que as pessoas colocam como preocupação – é a questão da descentralização.

É como se fiscalizar, ou seja, se é uma, duas, três ou quatro empresas. Vendo isso da forma como foi colocado.

Eu vejo, e é como está colocado no projeto de lei, a descentralização vai fiscalizar como fiscaliza hoje. Quem fiscaliza 16 pontos, fiscaliza outros.

Façamos a conta de que é um ponto para cada duas Subprefeituras, pode fiscalizar um ponto em cada Subprefeitura, pode fiscalizar um ponto em cada distrito. Somos 96 distritos.

A forma de fiscalização não mudará. Temos fiscalizações: física, de acompanhamento dos números, *on line*, esta, aliás, pode ser ampliada em *on line* com câmera e com a *internet*.

Então o grande debate seria esse: a forma de fiscalização, que nós, da Secretaria do Verde, também estamos nos debruçando no que tange a essa tecnologia. A ideia é melhorar a forma de fiscalização.

Desde 2011, veículos já fabricados no Brasil têm tecnologia embarcada que você pode estar fiscalizando *on line*, ou seja, esses veículos não precisam parar num ponto para serem fiscalizados.

Então temos, hoje, mecanismos de fiscalização diversos.

Sr. Presidente Andrea Matarazzo, acho que foi o único ponto onde houve

divergência.

No ponto relativo à taxa - também colocado aqui – observo esse debate já feito, no ano passado. O Prefeito Fernando Haddad defendeu a taxa zero e a população votou nisso. Por isso, acho que não é mais o momento. Ele está cumprindo um compromisso de campanha.

E, dentro da lei, além de estar cumprindo esse compromisso dele, ele está melhorando, na única cidade onde há a inspeção veicular no Brasil, a forma dessa inspeção e que ela seja modelo para todas as outras cidades da região metropolitana, do Estado e do Brasil.

Sr. Presidente, fico à disposição, continuo presente até o fim dos debates, mas essas seriam minhas palavras. Obrigado. (Palmas).

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado Sr. Secretário Ricardo Teixeira.

Alguns Vereadores mais gostaria de se inscrever? (Pausa)

Temos os Srs. Vereadores: Natalini, Ricardo Young, Reis, Toninho Vespoli, José Police Neto e este Presidente.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Não. Tudo bem. Primeiro os da comissão. V.Exa. está inscrito? (Pausa)

Só um minuto. Então Vereador Calvo. Quem mais? (Pausa)

Vereador Nabil Bonduki? Também.

Então Vereador Nabil Bonduki, vamos começar? Passo a palavra a V.Exa. e, depois, são mais oito Srs. Vereadores, em 30 minutos. Portanto, quatro minutos para cada Parlamentar.

Cadê a Fernanda? (Pausa) Por favor, Fernanda, pode ficar aqui à frente e nos indicar quando faltar um minuto sempre para terminar? (Pausa) Obrigado.

Gostaria de comentar sobre tudo que ouvimos. Obviamente, eu, como

hipocondríaco, fico apavorado com os dados do professor Saldiva. É desesperador ver aquilo e a relação do cigarro com a poluição.

Na verdade, não discutirei tanto as questões técnicas, mas é importante ver que há muitos aspectos técnicos relevantes no que tange à inspeção veicular.

Sempre imaginei que governos assumem o poder para avançar, para melhorar, mas o que estamos vendo é que a própria proposta feita durante a campanha – a proposta do Sr. Prefeito Haddad – era de eliminar a taxa da inspeção veicular, sem mexer na inspeção propriamente dita, e também sem onerar aqueles não possuidores de automóvel.

Quando recebi esse projeto, esse substitutivo que chegou às minhas mãos, vejo que é algo quase patético. A sensação que dava é: veio um papel, é preciso polemizar esse assunto, pois foi promessa de campanha, precisamos falar a respeito do assunto, então, manda alguma coisa lá para a Câmara Municipal para dizer que estamos votando.

É ridículo imaginar que credenciaremos 470 oficinas da Cidade de São Paulo. Isso realmente demonstra desconhecimento, má fé, ou as duas coisas.

O que vamos ver no dia seguinte são ofertas de “faça a sua manutenção e ganhe a inspeção veicular” – quanto a isso não há a menor dúvida. Discutir espaçamento de inspeção veicular, que já é um negócio que a gente sabe que foi estudado, foi analisado.

O que nós deveríamos fazer é ampliar o rigor da inspeção veicular, melhorar a tecnologia, usar tecnologias mais modernas, e não andar para trás, falando que vamos tirar a inspeção veicular dos automóveis no primeiro ano, porque eles já vêm regulados. Isso o Fábio Feldman demonstrou claramente. Já temos casos antigos; a gente sabe como é. E não estamos lidando com santos, sabemos bem disso.

Voltando à questão das 470 oficinas credenciadas.

Hoje, temos 600 fiscais para fiscalizar 400 posturas diferentes – placa na rua, faixa, buraco na calçada, distância do imóvel à parede. Já não fazem isso. Sabemos bem que a fiscalização não dá conta disso, e, quando dá, infelizmente dá conta para o lado errado. Quer

dizer, vamos dar mais um instrumento para fingir que estamos fiscalizando alguma coisa. Aliás, lugares de reunião também é atribuição do mesmo fiscal.

Da fiscalização: o meu amigo, Secretário Ricardo Teixeira, que foi meu secretário-adjunto quando eu era Secretário de Subprefeituras, sabe muito bem o quanto ela é ineficiente. O senhor sabe muito bem que não há possibilidade de se imaginar, de se fiscalizar 470 oficinas – que, aliás, hoje elas já não são fiscalizadas nem para fazer o que elas deveriam fazer. Pega aí, por amostragem, 100 oficinas. Provavelmente, 70 delas estarão em lugares irregulares, onde não poderiam nem estar funcionando.

Então acho que o Prefeito efetivamente deveria desistir de falar nessa coisa de inspeção veicular. Hoje, como opositor do Governo que sou, e do Prefeito Haddad que sou, prometo até defendê-lo, explicar que foi um ato de necessidade de campanha. Precisava se fazer conhecido, precisava fazer um pouco de demagogia para subir na pesquisa. Enfim, precisava chamar a atenção, e a gente desculpa. É mais barato para São Paulo ele desistir dessa ideia e a gente perdoar. Aliás, como disse o nosso amigo do Green Peace, a gente faz até um pedido de indulgência ao novo Papa. Mas realmente a gente vai pedir aos nossos Vereadores da Bancada do PT que desistam dessa insanidade, desistam de pôr a Cidade, como também foi dito aqui, na vanguarda do atraso.

Muito obrigado. (Palmas)

Tem a palavra o nobre Vereador Nabil Bonduki.

O SR. NABIL BONDUKI (PT) – Em primeiro lugar, boa tarde a todos. Meus cumprimentos aos Srs. Vereadores, ao Secretário Ricardo Teixeira, a todos os que falaram aqui. Foram apresentações bastante qualificadas, que ajudam a refletir sobre o tema, colocando o necessário aperfeiçoamento nesse projeto.

Evidentemente, inspeção veicular é uma necessidade para o nosso país, e, particularmente, para as regiões metropolitanas, que são os lugares que concentram as maiores quantidades de veículos, particularmente a Região Metropolitana de São Paulo, a

maior do país. É fundamental que ela tenha um sistema de controle, uma inspeção da emissão de poluente.

Do ponto de vista de avaliação, o nosso sistema, hoje, na cidade de São Paulo – e, claro, alguma melhoria sempre vai trazer –, não tem sido suficiente para efetivamente trazer uma melhoria significativa, e por algumas razões muito concretas.

Em primeiro lugar, o sistema que temos em São Paulo não consegue inspecionar os veículos que não se licenciam – e sabemos que os veículos que não se licenciam são os veículos que estão em piores condições do ponto de vista da questão das emissões. Segundo lugar, temos verificado que esse sistema tem levado a muitos veículos deixarem de se licenciar na Cidade de São Paulo. Temos município no entorno de São Paulo que cresceram a frota em 31% como Itaquacetuba, enquanto que a média na região metropolitana é por volta de quatro e a média no Município de São Paulo está bem abaixo disso, exatamente porque muitos veículos, ao invés de licenciar em São Paulo, veículos que estão em condições inadequadas do ponto de vista da emissão de poluentes acabam se transferindo para outros municípios gerando uma perda de receita de IPVA bastante significativa. Os cálculos que existem, nos próximos quatros anos deverá chegar a quase um bilhão de perda de IPVA por conta de veículos que não se licenciam no Município de São Paulo. Tudo isso coloca, na verdade, sem falar de que esses da região metropolitana, também circulam na Cidade de São Paulo e até na macro metrópole, onde não existe inspeção veicular. Isso reforça aquilo que foi falado aqui por vários dos que se apresentaram, inclusive o ex-Secretário Estadual, que cumprimento Fábio Feldman que mostrou que desde os anos 90, já existia iniciativas para que o Estado de São Paulo assumira essa atribuição. Atribuição que tem de ser assumida pelo Estado, porque um único município não dá conta de garantir uma incentivo melhoria da qualidade do ar. Se formos verificar os dados da própria Cetesb, nos últimos anos a qualidade do ar medido por vários indicadores da Cetesb, a qualidade do no Município de São Paulo em vários postos de medição tem piorado apesar da inspeção. Não existe uma correlação direta como o próprio

Presidente da Cetesb disse aqui, a piora não é evidentemente, em função da inspeção veicular. O que estou querendo dizer é que a inspeção veicular não tem sido suficiente, seja pelo crescimento da frota, seja pelo de que veículos de outros Municípios circulam no Município, ela não tem garantida a melhoria que era de se esperar e isso, de fato precisamos tratar com seriedade. Isso coloca à necessidade de que essa Câmara aperfeiçoe esse projeto no sentido de que possamos garantir uma efetiva melhora. Alguns aspectos vão nesse sentido, por exemplo, a circulação de veículos que circulam mais de 120 dias, serão obrigados a passar pela inspeção, um aspecto positivo, mas talvez devesse radicalizar isso, mais do que isso, temos de fazer uma ação efetiva para que o Estado de São Paulo crie o programa de adesão popular, subordinando portanto, o sistema do Município ao sistema estadual, ele deve ser prevaiente o estudo Município. Essa deve ser a linha que temos de adotar. Finalizando, temos uma responsabilidade grande do conjunto de vereadores dos vários partidos no sentido de se criar uma frente para fazer com que o Estado de São Paulo assuma a sua responsabilidade. De modo que a discussão no Município fica subordinada do Estado e V.Exa. que é do partido do Governador poderia fazer com que isso fosse implantado.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Vamos nos manter na questão da inspeção veicular no Município, porque toda discussão fora do fim da taxa de inspeção é tergiversar sobre o assunto e sobre a promessa de campanha que era eliminar a taxa não era discutir os assessórios.

Tem a palavra o nobre Vereador Natalini.

O SR. NATALINI – Obrigado Sr. Presidente, quero cumprimentar V.Exa., demais colegas e todos os presentes.

Todos os senhores sabem que não sou um Vereador da base de apoio ao Prefeito Haddad. Sou um Vereador que está numa postura de oposição e fiscalização. O meu candidato perdeu a eleição. Para mim, quem ganha governa, quem perde fiscaliza. Estou fiscalizando o Governo, obviamente, com as características de uma oposição inteligente e

propositiva.

Se o projeto fosse bom, eu votaria a favor. Não faria nenhuma obstrução, votei outros projetos do Prefeito Haddad favoravelmente sem fazer nenhuma obstrução, até por voto simbólico. Mas, o projeto é ruim. Não se trata de problema de situação ou oposição, partido “a”, partido “b”. Nós passamos, a Cidade fica. As agressões ambientais ficam e os doentes e os mortos ficam na nossa consciência.

Por isso, mexer para pior na inspeção ambiental não vai contar com a minha concordância. Tenho discutido isso bastante, procurado e até infernizado a vida de algumas pessoas que entendem muito do assunto e dos meus Colegas Vereadores para chegar a uma proposta alternativa para a Prefeitura. Conversei com mais de 30 Vereadores pessoalmente, com praticamente todos os líderes, inclusive com o líder do Governo, para escrevermos algo que pudesse ser aceito pelo Governo. Não precisa ser de autoria de nenhum de nós, pode ser de autoria de alguém que o Governo indique e assinamos embaixo.

Do que se trata, Sr. Presidente, senhoras e senhores? Primeiramente, não podemos deixar que alguém que conserte carro faça a inspeção. Vai virar a farra do boi, vai virar a mixórdia, não pode. É um conflito de interesse. Então, quem inspeciona é um e quem faz o conserto e o reparo tem de ser outro. Estamos construindo um Substitutivo para apresentar, está aqui.

Outra questão sobre a inspeção tem a ver com alívio. Carro novo - na nossa proposta apresentada para muita gente ninguém foi contra – deveria ser inspecionado a partir do primeiro ano do licenciamento.

Em terceiro lugar, a periodicidade tem de ser obrigatória de um ano. E mais, avançando, carros com alto potencial poluidor podem e devem ser inspecionados mais de uma vez por ano. É preciso ver as características técnicas. Está aqui também no nosso Substitutivo.

Em caso de reprovação dos veículos é preciso que a empresa que faz a inspeção dê um laudo técnico para que a pessoa saiba por que o seu carro foi reprovado. Muitas vezes,

hoje a pessoa sai sem saber a causa da reprovação do veículo. Então, o laudo técnico é obrigatório.

E, por fim, para ocupar o tempo de quatro minutos que me foi dado, a questão da taxa. Levando-se em conta as questões sociais que foram descritas, mas não levando em conta só isso, conversei com vários juristas da área tributária, inclusive dois desembargadores e a promotoria de meio ambiente, não cobrar ou devolver a taxa é ilegal e será questionado judicialmente. A Prefeitura não pode fazer isso, mesmo que queira.

De forma humilde e modesta, Sr. Presidente, peço que os Srs. Vereadores apreciem e as pessoas possam opinar uma proposta de modificação. Queremos conversar com o Governo para dar uma saída honrosa a esse mico terrível que o Prefeito Haddad se meteu ao mexer com essa questão na cidade de São Paulo.

Muito obrigado, Sr. Presidente. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – A meu ver, Vereador Natalini, quem pôs o mico no ombro que se vire com ele. Portanto, é só não mexer que não existe mais o problema.

Tem a palavra o Vereador Ricardo Young.

O SR. RICARDO YOUNG – Sr. Presidente, são duas audiências públicas no aqodamento do Governo para tentar aprovar uma má lei.

As duas audiências públicas mostram que o conjunto da sociedade não vai tolerar a precarização da inspeção veicular em São Paulo. Portanto, está se tentando politizar uma questão que não pode ser politizada.

A política é arte do entendimento e não da truculência. A forma com que o Governo vem encaminhando e tentando aprovar uma lei que está sendo rejeitada e repudiada por todos, mostra o esforço de politizar e de uma coerência com uma promessa de campanha incoerente que não pode prosperar. Acho que isso está claro. Está claro para a Casa e está claro para a sociedade.

Creio que chegou a hora desta Casa se pronunciar e assumir a sua responsabilidade diante da população de São Paulo. Devemos rejeitar a proposta que está aí, mas não negar a possibilidade do entendimento. Acho que o bravo colega Natalini tem feito um trabalho excepcional, nesta Casa, de costurar o entendimento absolutamente palatável para a base do Governo. Se ela não aceitar a proposta que o nobre Vereador Natalini acabou de nos apresentar, é porque não quer discutir a inspeção veicular e quer ganhar na truculência da sua maioria na Casa.

Isso não pode acontecer, porque não estamos discutindo uma questão de maioria ou minoria. Estamos discutindo a cidade de São Paulo e a necessidade que temos e o compromisso de melhorar continuamente políticas ambientais insustentáveis nesta Cidade. Esse negócio de descartar bons projetos porque se muda o Governo à custa do conjunto da população tem de acabar. Temos de ter um compromisso com aquilo que é necessário para a Cidade.

Portanto, quero fazer um apelo a todos os colegas desta Casa. Está sobre a mesa um substitutivo que foi devidamente negociado. Nele, algumas questões muito difíceis, na 1ª discussão, foram superadas. Creio que as condições de negociação estão na mesa e só não haverá negociação se o Governo não quiser e se insistir em politizar o que não pode e não deve ser politizado; como saúde, qualidade de vida e vida das pessoas na Cidade.

Fica aqui meu apelo aos colegas e uma mensagem ao conjunto da sociedade. Se porventura o Governo tentar usar um trator para passar em cima da Oposição e botar guela abaixo um projeto que todos concordamos que não é cabível, se manifestem como há muito não se manifestaram. Reúnam-se, mobilizem-se na Prefeitura, na Câmara ou onde for necessário. Não podemos mais aceitar ser joguetes de interesses de partidos políticos, de facções, do Governo na questão da sustentabilidade. A sustentabilidade é uma questão da vida, portanto, é sagrada. Então, convoco todos os Vereadores a assumirem sua responsabilidade em relação a isso.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Muito obrigado pela participação, Vereador Ricardo Young.

Tem a palavra o Vereador Reis.

O SR. REIS – Cumprimento o Presidente Andrea Matarazzo, todos os Vereadores, nosso Secretário Ricardo Teixeira, todos os presentes, senhoras e senhores.

O projeto do nosso Prefeito Fernando Haddad em nenhum momento diz que vai acabar com a inspeção veicular. Houve aqui um debate de que terminaria e acabamos entrando no debate da defesa da corporação Controlar.

Tenho um vizinho que se chama Antonio e observei que o carro dele está com a placa de Itapecerica da Serra, isto é, está licenciado naquela localidade. Depois dos debates a respeito do projeto, quando analisei essa questão da invasão, dos licenciamentos que saíram da Cidade e foram para outras localidades, perguntei a ele o porquê do carro estar licenciado em Itapecerica da Serra.

Ele me falou: “Porque lá eu não tenho problema com inspeção veicular”. Então, é verdade que está havendo uma evasão, que está havendo uma diminuição na arrecadação do IPVA por conta da quantidade de veículos que estão sendo licenciados em outras cidades. Quando falamos que será tirado do ônibus, que será tirado do pobre para se dar ao rico, na realidade estamos perdendo arrecadação, e essa arrecadação vai compensar o bônus, porque se trata de um bônus. Ou seja, aquele veículo que não está poluindo – porque a inspeção assim detectou – receberá um bônus. O veículo que estiver poluindo não terá a taxa devolvida, porque está poluindo. Está aí o princípio do poluidor pagador.

Agora, fiquei sabendo que são quase 1 milhão de veículos que vêm de outras cidades para a cidade de São Paulo, que transitam aqui e poluem também. Esses veículos, se constatado que eles estão passando pela cidade por mais de 120 dias, custearão a taxa de inspeção veicular. Está aí o princípio do poluidor pagador: se estou poluindo, pagarei. Mas se

fiz a inspeção e meu carro não está poluindo, então tenho um bônus, pois estou mantendo meu carro em dia. Isso vem corroborar aquilo que foi discutido no processo eleitoral e homologado pelo voto popular. A população aprovou isso, não Vereador Reis ou o Vereador Andrea Matarazzo. A população votou nessa proposta, que foi amplamente discutida e debatida.

Agora, em nenhum momento o projeto diz que 450 oficinas farão a inspeção veicular. Isso não está escrito no projeto. Então, não vou aqui defender os interesses da corporação. Defenderei, sim, que tem de haver inspeção veicular; que o ar está ruim, que os fumantes também poluem e que há que haver campanhas educativas em relação a isso; que as farmácias estão se multiplicando de tal modo que há farmácias uma de frente para outra em certos logradouros, porque vendem remédios para problemas respiratórios *etc.*

O projeto do Prefeito não diz que a inspeção veicular acabará, em nenhuma parte do texto está dito isso. Então, saímos da questão da inspeção veicular para fazer a defesa da corporação. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Vereador, eu me obrigo a fazer uma correção para que fique bem claro: ninguém defende corporação. O que se combate são os conflitos de interesses, é a corrupção; portanto, é muito diferente. Inspeção veicular, como diz a resolução do Ibama e também a do Conama, tem de ser feita por empresa de propósito específico, só para isso. Ninguém está defendendo empresa, o que se está defendendo aqui são conceitos, apenas isso.

Outra informação. Se V.Exa. for olhar o caso de São Bernardo do Campo, que deve conhecer bastante bem – e há gente lá que pode lhe dar essa informação -, vem caindo o número de lacrações de automóveis naquele município, que não mantém inspeção veicular. São Caetano do Sul, a mesma coisa: vem diminuindo o número de lacrações. Isso não quer dizer que estamos deixando de ter arrecadação por causa de inspeção veicular. Quem sabe por outras razões, mas por essa, certamente não.

Tem a palavra o nobre Vereador Toninho Vespoli, do PSOL.

O SR. TONINHO VESPOLI – Saúdo todos e todas, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Vereadores. Não sei se a Juvelinda (?) está presente. (Pausa)

Quero ponderar algumas questões que acho importantes. Em primeiro lugar, o Prefeito Fernando Haddad foi eleito sob o signo da participação popular e de uma gestão democrática. Mas na Câmara Municipal tenho sentido que, quando o Governo tem interesse em aprovar um projeto de lei, ele vem muito forte para fazer esse projeto passar. Em uma questão como a da inspeção veicular, que tem a ver com a vida e com a saúde das pessoas, penso que o Governo deveria incentivar muito mais debates com a sociedade.

Em segundo, eu gostaria de uma exposição do Sr. Claudio, da USP, que falou um pouco sobre responsabilidade social do uso de carros e do Poder Público.

Uma questão que para mim é maior e que não passa somente pela inspeção veicular é a responsabilidade do setor empresarial, porque, na verdade, consumimos os produtos fabricados pelo setor capitalista sem podermos optar em quase nada. Por exemplo, se eu sair agora para comprar uma Coca-Cola de dois litros, só estará disponível em garrafa PET. Como professor – sou professor de Matemática –, todo final de ano eu fazia árvore de Natal com garrafas PET por causa da minha visão social e por causa da minha responsabilidade sobre aquele material. Só que essa responsabilidade também cabe às empresas e ao Governo, que permitem chegar o meio ambiente a esse ponto de degradação sem precedentes, não só na cidade de São Paulo, mas no Brasil todo e também no mundo.

Então, penso que tínhamos de discutir algumas questões mais a fundo, porque esse problema não passa só pela questão ambiental.

Outra coisa: em relação a algumas questões, tínhamos que ter um pacto federativo. Parece até brincadeira, mas os entes federativos, o Município, o Estado e a União, têm que trabalhar em conjunto. Não dá mais, por exemplo, para escutar que a cidade de São Paulo dá prioridade ao transporte coletivo se há isenção de IPI que faz com que as ruas da Cidade fiquem lotadas de automóveis. Temos, então, que ter uma política mais universal e priorizar

certos modais.

Agora quero dizer por que votei contra esse projeto na Câmara Municipal. Sempre acreditei que as questões técnicas devem balizar as questões políticas, não o inverso. Avalio as questões técnicas, mas a decisão é política, contrariamente ao que propõe o projeto, ou seja, a decisão acaba sendo mais política do que técnica.

Numa reunião de liderança que fizemos com o Prefeito Haddad, S.Exa. falou que o IPT decidiria a periodicidade da inspeção. Penso o contrário, que a questão técnica deve ter prioridade em relação à questão política.

Isso, então, para mim, é dar um cheque em branco e eu não assinaria um cheque em branco. Por isso votei contra.

Outra questão que também apareceu muito fortemente foi a descentralização.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Nobre Vereador, V.Exa. deve concluir sua fala, por favor.

O SR. TONINHO VESPOLI – No meu entendimento, a descentralização acabaria com a inspeção. Inúmeras maneiras podem acabar com a inspeção, uma delas é a descentralização, porque não terá como o governo fiscalizar todos os lugares que se propuserem a realizar a inspeção veicular.

Agora, concordo com o Vereador Reis quando S.Exa. disse que a questão é a evasão de dinheiro da Cidade. Mas acho que os 120 dias já dão conta disso, e a Oposição não está contra os 120 dias, que os carros de outras cidades que circulam na nossa cidade façam a inspeção aqui. Nisso, então, estamos de acordo.

Então, só votei contra porque, do jeito que está, o PL acaba com a inspeção veicular. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) – Essa questão dos 120 dias, dos carros que vêm para cá, só serve para tergiversarmos mais um pouco, porque, se sequer conseguimos resolver o problema dos semáforos que desligam quando fecha o tempo, vamos

contabilizar o tempo em que carros permanecem aqui na nossa Cidade?

Então, se é que isso é possível, devíamos analisar melhor as nossas prioridades. Quer dizer, a prioridade é multa e radar ou é o trânsito andar bem? Se é para investir em tecnologia, vamos investir em tecnologia que traga benefícios à população.

Vereador Police Neto, V.Exa. é da Comissão, e eu não o chamei antes. Desculpe-me! Mas já que invertemos a ordem, vou pedir ao Vereador Calvo para usar os seus quatro minutos e depois V.Exa. conclui. Por favor, Vereador Calvo.

O SR. CALVO – Obrigado, Presidente da Comissão, boa tarde a todos. Queria fazer uma reflexão sobre o dono do automóvel. Aqui não se trata daquele que não tem automóvel ou daquele que tem, mas não se trata disso. Não se trata de quem usa ou não ônibus. Conheço muitos que trabalham a semana inteira, usam ônibus, metrô porque é oneroso para seu orçamento ele pagar a prestação do automóvel que comprou para usufruir no final de semana, ele pagar a prestação da sua casa, o IPVA, o IPTU – que prevê a manutenção das ruas, das estradas, paga quando sai nos finais de semana, os pedágios, e está usando combustível adulterado! Ele acabou de comprar seu automóvel, tem que fazer a revisão anualmente para não perder a garantia, paga as taxas também. E o combustível adulterado, além de fazer o seu automóvel poluir mais ainda arrebenta o motor do carro. E ele paga o passe do metrô, paga o passe do ônibus, fica nas filas, ele é muito judiado. Além do que ainda tem a indústria da multa, é uma vergonha para esta cidade. Os semáforos todos estão aí, parados. Mas não há um radar que deixou de multar em dia de chuva, nas madrugadas porque tem bateria própria. Aí a tecnologia avançou. Não vejo programa ou projeto para educação no trânsito. Vejo sim taxas e mais taxa e mais taxa!

Mas há sim evasão, o veículo dele não passa em Inspeção, ele leva para outra cidade para não perder o seu veículo porque não tem dinheiro para trocá-lo. Ao contrário, trouxe um veículo para São Paulo. Sabem aonde eu tive que fazer o Controlar? Na Avenida Aricanduva, e eu moro na Casa Verde, tem um Controlar na Avenida Engenheiro Álvares, ao

lado da minha casa, eu não consegui. É pagar taxa, são aborrecimentos, é complicado. E quando eu somo na minha cabeça, são sete milhões de veículos a frota citada, com 45 reais de taxa média, foi o que paguei, são 300 milhões ao ano. Para onde foi esse dinheiro? Dividiu com a Prefeitura? Foi para melhorar o transporte público ou ficou com a Controlar? Se foi para a Controlar, por que não fez mais postos ao lado da minha casa? Queria saber o que está acontecendo. Acho que temos de fazer alguma coisa para não mais penalizar o paulistano, não podemos penalizar aquele que trabalha construindo a cidade.

Quero agradecer de público os ambientalistas que fizeram um trabalho, pois hoje temos a Controlar. Graças a Deus, nós temos.

Fica aqui para nós que a Comissão de Política Urbana, Meio Ambiente – obrigado pelo Secretário estar nesta Casa -, mas a Comissão de Saúde não foi ouvida, fica um protesto, o meu protesto porque a do Meio Ambiente, tudo bem, claro que tem reflexo na qualidade de vida, na Saúde. Mas as minhas vias aéreas, é o meu pulmão diretamente que está sofrendo com a poluição da cidade de São Paulo. E hoje a Comissão de Saúde tem o seu quórum aqui porque, até então, estava a Vereadora do PT, a Cardoso, mais Natalini, o Ari, eu. Somos quatro já abre uma reunião, mas não foi ouvida a Comissão de Saúde. Gostaríamos de poder opinar.

Agora, quem nos deu um gráfico explicando que veículos novos poluem menos, veículos que sofrem manutenção periódica também, a própria manutenção já é taxa, senhores. Temos sim de fiscalizar, temos de investir nela.

Para concluir, alguma coisa tem de ser feita o que não podemos é ser ainda mais penalizados por sermos consumidores e trabalharmos duro para fazer crescer esta cidade. O ônus acaba sempre vindo sobre aquele que mais trabalha e sobre os bons pagadores de impostos.

Muito obrigado.

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) (PSDB) – Tem a palavra o Vereador Natalini.

O SR. NATALINI – Só para complementar as palavras do Vereador Calvo, que é Presidente da Comissão de Saúde, eu sou membro da Comissão. Fiz um requerimento na Comissão que foi votado, aprovado, para o projeto passar pela avaliação da Comissão de Saúde da Câmara Municipal de São Paulo.

Ontem eu recebi um ofício do Sr. Presidente da Câmara, dizendo que a Mesa Diretora negou, indeferiu o nosso pedido de o projeto passar para a avaliação dos sete Srs. Vereadores da Comissão de Saúde, o que eu lamento muito.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - OK.

É o famoso trator do Ricardo Young.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - Não, do Ricardo, não. Ele não é trator.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Então, que o Ricardo mencionou.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - Ele é diálogo.

Ah, o tamanho dele é "tratorial".

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Com a palavra o último orador inscrito, o Vereador Police Neto.

O SR. JOSÉ POLICE NETO - Vou tentar utilizar os quatro minutos, mas eu queria apontar, e aí tentar buscar respostas para pontos muito objetivos.

Ainda não foi possível apresentar para o conjunto de Vereadores o impacto orçamentário e financeiro da medida. Insisto nessa tese porque a nossa Lei Complementar 101 é muito objetiva em estabelecer que só se pode aprovar um projeto se houver calculado o impacto orçamentário e financeiro.

Se o projeto remetido para a Câmara pelo Sr. Prefeito determina que um estudo posterior, realizado por uma organização idônea, por um instituto idôneo, vai definir a periodicidade, e a periodicidade indica exatamente o custo que se vai ter, como que a gente

conseguirá aprovar algo que alguém ainda vai calcular o custo? Então, eu já vejo aqui uma incapacidade técnica para aprovar a matéria - não é porque é este ou aquele partido, ou é esta análise técnica ambiental. Aqui é a questão do recurso. A máxima no setor público sempre foi: "Se não há condições de medir o impacto orçamentário e financeiro, não há que se avançar em nada".

E o Prefeito tem insistido nisso: "O Município de São Paulo tem pouco dinheiro". Se manda um projeto para a Câmara e não se consegue mensurar...

Imaginem se o IPT anunciar para a Cidade que a frota vai ter de fazer avaliação de inspeção semestral. Portanto, dobra- se o custo, que será suportado por aqueles que não têm carro - o que é outra discussão consequente. Mas, aqui, é só o texto da lei, que apresenta uma imperfeição objetiva.

Não sei como os técnicos da Secretaria de Planejamento e de Finanças conseguiram calcular algum impacto, se esse hipotético idôneo instituto ainda não se manifestou. Então, não tem, ninguém conseguirá colocar a periodicidade em algo que não foi definido. Assim, o projeto já não pode mais ser aprovado, porque não tem essa disposição.

Lembrando ainda que, se custa 100, 150, 200 milhões a inspeção, nós teremos de, junto com o Prefeito, dizer o que deixaremos de fazer este ano para pagar isso.

Vamos imaginar que Prefeito, na semana que vem nos anuncia que recebeu estudos do IPT, via Secretaria do Verde - o Secretário Ricardo está aqui com a gente -, a frota a diesel vai realizar inspeção semestral e a frota de veículos vai ser anual - porque o Prefeito não quer ir contra a resolução do Conanda, já definida. Vamos gastar 178 milhões de reais este ano. Estamos projetando, para o ano que vem, 170; e, para o terceiro ano, 190, já que a lei também nos obriga uma previsão trianual.

Neste ano que já está com o Orçamento aprovado, o que vamos deixar de atender para consumir esse recurso? Tiramos recursos da Saúde, Vereador calvo? Tiramos recursos da Educação, Presidente da Comissão de Política Urbana? De onde vamos tirar esse recurso?

A sociedade também tem de saber se vamos suportar uma pesquisa eleitoral realizada, que indicou que precisava acabar com a taxa. Quem vai pagar por ela? E aqui não é o cidadão individualmente - todos da população economicamente ativa, tenham ou não tenham carro, vão pagar. Mas tem de saber, para este ano, o que deixará de ser feito para a cidade, que já está projetado. Isso a gente tem de contar para a sociedade. "Ah, não vamos fazer... Vamos reduzir subsídio de transporte público coletivo; vamos reduzir a velocidade de implantação dos corredores", para sermos justos com a sociedade.

Aqui não estou nem imaginando o debate político consequente a esse - só o do projeto.

Mas há duas outras questões que me preocupam tanto quanto isso.

Muito é falado da perda de receita. O Vereador Reis anunciou um vizinho de S.Exa., chamado Antônio, que licenciou o carro em outro município. Só que ele sabe que o Antônio é vizinho dele e que, portanto, mora em São Paulo. A pergunta à Administração é o que foi feito com a fraude constatada. A Administração reconheceu uma fraude: um morador de São Paulo, cuja residência é vizinha à do Vereador Reis, cometeu uma fraude, o endereço de alguém em Itapeverica da Serra, de onde ele falou que é o carro, como muitos desses que já estão identificados. Foi possível reconhecer que, já nesse período, se teve uma fraude com que São Paulo perdesse 200 milhões de reais e que vai se perder um bilhão, nos próximos quatro anos.

O Prefeito tem sido muito objetivo, via Controladoria Geral do Município que, ao investigar, ao constatar fraude "Doa a quem doer, investigarei".

Parece-me, e pergunto ao Secretário Ricardo, que tipo de investigação se iniciou a partir do momento em que se detectou a fraude porque, senão, a gente fica imaginando: "Como vou ser menos responsável que meu vizinho, que não é responsável?" E, aí, reduz toda nossa capacidade de intervenção.

Para fechar, Sr. Presidente, o decreto 52.260, de 18 de abril de 2011, trouxe o Plano de Controle de Poluição Veicular de São Paulo, seguindo as orientações do Conselho

Nacional, ele anuncia revisão trianual; anuncia que temos de buscar essa frota e essa frota também tem de invadir esse debate metropolitano. E não ouvi o Prefeito revogá-lo, porque, se ele tivesse revogado, faria sentido o projeto que veio para a Casa, que acaba em pulverizar em mecânicas a inspeção. Mas o Decreto, que é do Prefeito, porque o Prefeito é uma entidade e, portanto, ele é Prefeito do Município dos decretos dele e daqueles que o antecederam, ele tem um decreto que ele mesmo – por não ter revogado – não admite, porque segue as orientações do Conama, a pulverização. Ele também não admite a anualidade, algo diferente do anual e é o dele! É o que o Prefeito, que assumiu, por não ter revogado, está aceitando.

Então, me parece, temos dois problemas a enfrentar. O Prefeito vai revogar o Decreto, porque, se revogar o Decreto poderemos continuar discutindo o projeto. O Prefeito vai apresentar os estudos orçamentários e financeiros para que possamos caminhar com o projeto? E o Prefeito iniciará o processo de apuração da fraude que ele identificou?

Parece-me essencial responder, ao menos, essas três perguntas.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Andrea Matarazzo) - Só comentar para concluir, Vereador Police Neto, o Prefeito não está preocupado com o valor de investimento. Ontem mesmo ele se manifestou. Tinha uma matéria da *Folha*, que dizia que já estava com 14 bilhões de projetos prometidos desde o início do Governo e que o Prefeito disse que não se preocupasse, porque tinham sido subestimados – são 20 bilhões. Ou seja, nos próximos quatro anos, teremos 5 bilhões.

Agradeço muito a sociedade civil que está aqui presente. Foi esclarecedor para todos nós, Vereadores, da situação, da oposição. Foi um debate produtivo. Quero agradecer muito os técnicos e, em especial, nosso Secretário Ricardo Teixeira, que foi um belíssimo Secretário de subprefeituras. Tivemos longas batalhas. Você tem um belo desafio pela frente, Ricardo.

Mas agradeço, principalmente, a sociedade civil, que queremos ouvir e saber a

opinião.

Muito obrigado a todos.

Não havendo mais nada a tratar, encerraremos a reunião.

Estão encerrados nossos trabalhos.
