



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 CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO  
PARTICIPATIVA**

**PRESIDENTE: MARIO COVAS NETO**

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA  
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO  
DATA: 17 DE AGOSTO DE 2017

**OBSERVAÇÕES:**

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Boa tarde. Presentes a Vereadora Soninha Francine, o Vereador Rodrigo Goulart, o Presidente da Câmara e autor do Projeto, Vereador Milton Leite, Vereador Mario Covas Neto, declaro abertos os trabalhos da 14ª Audiência Pública que a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa realiza em 2017, tendo por objetivo expor e debater o seguinte projeto de lei: PL300/2017, de autoria do Vereador Milton Leite, do DEM, que altera os Artigos 50 e 51 da Lei 14.933, de 5 de junho de 2009, e dá outras providências. Altera o cronograma estabelecido pela Lei 14.933/2009 para adoção do biodiesel na frota de ônibus do sistema de transporte urbano de passageiros do Município de São Paulo.

Informo que esta reunião está sendo transmitida no portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br), no *link* Auditórios On Line.

Presente também o Vereador Reginaldo Tripoli.

Foram convidados para esta reunião o Sr. Gilberto Natalini, Secretário do Verde e Meio Ambiente que se faz representar pelo Sr. João Batista, assessor da Secretária; Sérgio Avelleda, Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes; José Carlos Martinelli, Simão Paula Neto e Paulo César Shingai, respectivamente Presidente, Superintendente e Diretor de Operações da SPTrans; Ricardo Vallejo, gerente de GNV da Comgás; Edmilson Moutinho Thiago Brito e Júlio Meneghini, os três da USP; Professora Evangelina Vormitag e Sr. Hagob Basoumian, do Instituto Saúde e Sustentabilidade.

Vamos funcionar da seguinte forma. Inicialmente será feita uma exposição pelo proponente do projeto; também pelo Vereador Caio Miranda, que deve estar chegando, que propôs um substitutivo; posteriormente abriremos ao debate dos que quiserem participar. Peço às pessoas que tiverem interesse em participar que façam inscrição na secretaria da Comissão, ao meu lado esquerdo. Serão destinados três minutos para cada um.

Peço que seja exibida uma reportagem que saiu na TV Globo há alguns dias a respeito desse tema, que acho uma boa introdução para a nossa discussão. Por favor.

- Exibição audiovisual.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito obrigado. Isso mostra o quanto esse problema é grave, urgente e delicado. Espero que a gente consiga, com essa discussão, chegar a um bom resultado.

Passo a palavra ao proponente do projeto, Vereador Milton Leite.

**O SR. MILTON LEITE** – Quero cumprimentar o Vereador Mario Covas, Presidente, Vereadora Soninha, Vereador Tripoli, Vereador Rodrigo, Vereador André, senhoras e senhores presentes, representante das Secretarias de Transportes e do Verde e Meio Ambiente.

Primeiro, fazer um comentário rápido acerca da reportagem. Temo que os comentários do repórter não reflitam a realidade da frota municipal. O jornalista, com todo respeito que tenho, não dispõe de base técnica para fazer a avaliação que fez acerca da frota municipal que circula na cidade de São Paulo. Nós faremos isto neste momento. Estou disponibilizando três pastas, mas a versão atualizada do meu substitutivo. Provavelmente deve receber mais algumas sugestões, mas é a última versão que temos do substitutivo.

Quando o repórter fala que o Greenpeace alega que tem um determinado número de mortes por causa das emissões, tem razão. Não por causa dos ônibus da cidade de São Paulo, vamos deixar isso claro. Não é por causa dos ônibus da cidade de São Paulo. Para que as senhoras e os senhores tenham noção, a cidade de São Paulo é a única que faz inspeção veicular nos carros, nos ônibus de hoje; é a única que faz. Não quero dizer que os ônibus do transporte urbano não tenham problema na cidade de São Paulo. Vou fazer uma apresentação de *power point*, mas antes vou fazer alguns comentários.

- Fala fora do microfone.

**O SR. MILTON LEITE** – Não tem problema, então nós faremos a exibição. Em paralelo a isso, queremos fazer alguns comentários. Primeiro fechar essa reportagem da Rede Globo. Mandei hoje à Globo News a reportagem sobre a matéria em que começamos a esclarecer, voltar aos eixos, à verdade dos fatos. Não é possível que alguém fale do PL 300

sem ler, sem ler a versão final. Ficam atirando, jogando, botando máscara. Dá impressão que estão trabalhando pelo interesse de alguém. Deve ser interesse de alguém. Não é possível que alguém acuse o PL 300, que é a solução, de ser o problema. Eu queria entender a lógica que se está fazendo quanto o projeto de lei que apresentamos aqui hoje.

Mas vamos aos dados de que dispomos aqui. Para que as senhoras e os senhores tenham uma noção da frota municipal, em números redondos, ela tem 15.000 veículos. Depois darei o material eletrônico e impresso para todos que desejarem, na forma do substitutivo. São 15.000 veículos na cidade de São Paulo.

Desses 15 mil, veículos que são os ônibus urbanos, 14.957 é o que nós temos na cidade de São Paulo – e eu vou comparar com as demais frotas existentes, com as que rodam dentro da cidade de São Paulo – para que tenhamos ideia daquilo que nós estamos falando, se não fica uma... Chegou? Se chegou, nós vamos pedir que faça uma exibição, assim fica mais fácil. Conclamo que aqueles que tenham dificuldade, peço que façam cópia pra todos que quiserem. Daquilo que for exibido, nós daremos cópia a todos acerca do aqui hoje exibido. Na medida em que for passando, vou comentando.

- O orador passa a se referir a imagens exibidas na tela de projeção.

**O SR. MILTON LEITE** – Aqui está a composição dos consórcios, das concessionárias da cidade de São Paulo. De 1 a 8 são os lotes que as empresas têm. Assim distribuídas estão as grandes concessionárias e as grandes permissionárias com os números e áreas que elas cobrem. Para que todos percebam: lote 1, lote 2, lote 3 e as empresas que cobrem essas áreas. Está lá: as permissionárias são as antigas vans, ônibus e micro-ônibus; e aqui estão as grandes empresas que cobrem a cidade de São Paulo.

Próxima imagem. Aqui temos a composição, as principais são: 15 concessionárias e 12 permissionárias, a frota patrimonial – prestem atenção – são 14.957, como disse a vocês, aproximadamente 15 mil veículos. Linhas de ônibus: 12.980 mais atendimentos e mais bifurcações, integração em 29 terminais. Partidas diárias, 200 mil; número de usuários/dia 6

milhões; viagens de passageiros realizadas por dia, 10 milhões; quilometragem por mês, quilômetros rodados, 80 milhões; consumo de óleo – aí sim – 37,5 bilhões de litros; custo da operação, 8 bilhões. O que é o custo da operação? É a arrecadação mais o subsídio. A cidade de São Paulo, como as senhoras e os senhores sabem, não cobre com o que arrecadamos, aquela tarifa quando compram o Bilhete Único. Cobre 5 bilhões, o custo é 8 bilhões, então a cidade tira a diferença do Tesouro Municipal, que não pode receber do estadual ou do federal pra pagar a tarifa. Sai então do dinheiro do contribuinte, das receitas líquidas correntes. Isso é pra que os senhores conheçam os números. É bom ficarmos atentos porque todos esses números têm relação com os dados seguintes que vou mencionar e comentarei.

Na próxima tela temos a frota distribuída, a composição, os padrões básicos e na frente os números que compõem. Na concessão temos um total de 9.030; na permissão, que são os ônibus que atendem os bairros que estão na franja da cidade de São Paulo, que compõem o sistema de transporte urbano. O número final nos traz 14.957. Essa é a composição da cidade de São Paulo.

Seguindo, custo da operação. No vermelhinho aparecem diversos encargos, mas 18,1% custa combustível mais lubrificante. Pra quem tiver maior interesse, os dados desta tela estarão disponibilizados.

Próxima tela. A frota registrada em São Paulo, e aí sim começam os nossos problemas. No Estado de São Paulo, automóveis: 18.156 milhões; na região metropolitana de São Paulo, 7.879 milhões; na cidade de São Paulo, 5.985 milhões. Ou seja, da cidade de São Paulo, ao olhar pra tela, carros 70%, obviamente dos 8.485 milhões de veículos que temos na cidade de São Paulo, e em 70% incide porque é o único, é esse o dado. Àqueles 70% é a incidência sobre os veículos que temos na cidade de São Paulo. Vejam que a participação da cidade de São Paulo são 8 milhões; e 12 milhões nos 39 municípios que circunvizinham a cidade de São Paulo, que aflui seus veículos na cidade de São Paulo diariamente.

Se vocês observarem: automóveis, 18 milhões; ciclomotores e motocicletas, 5

milhões no Estado de São Paulo; São Paulo, na cidade de São Paulo 1 milhão. Os números da cidade de São Paulo: 1.139 micro-ônibus; caminhonetes, 1.051; caminhão, 165.765 mil registrados, e esse aqui é o câncer que mata, é o câncer que mata. Reboquete, 89 mil; ônibus de naturezas diversas, 46.892 mil, registrados na cidade de São Paulo; e outros, 7.484 mil. A composição total é de 85.482 mil. Vejam bem as dotações, os problemas que nós temos de emissão na região metropolitana, e São Paulo dispersa um pouco mais, mas vejam onde está sem qualquer controle.

Próxima tela. Aqui temos a quilometragem diária por tipo de rodagem de veículos, a natureza dos veículos. O vermelhinho são os carros que rodam, os carros que vocês usam, rodam e poluem muito mais do que os ônibus. Aquele que veio reclamar da placa que colocaram hoje, devia largar os carros em casa e ir de ônibus, de transporte coletivo, que polui 50 vezes menos. Seria mais digno do que colocar máscara sem saber o que está fazendo.

A tela verde, em cima, são ônibus, é a distribuição, a relação quilometragem-ônibus. Naquele disco está a composição, e são só 3% a participação em quilometragem rodada na cidade de São Paulo do ônibus, e é o único que ainda hoje tem inspeção veicular, o único na cidade de São Paulo. Aqui ficou clara as quantidades e não há dúvida em relação aos comparativos. E depois vamos discutir os demais pontos.

Próxima tela. Aqui começam os problemas da cidade de São Paulo.

Vereadora Soninha e Vereador Xexéu que têm muito interesse na matéria, como todos os presentes, entendo como importante a participação de todos. Quero ressaltar que o projeto de lei não se encontra fechado. Toda e qualquer contribuição que vier e que se encontre na redação final da pasta, nós aceitaremos, discutiremos. Por isso fazemos esta primeira audiência pública. Podemos melhorar o projeto com a contribuição, contribuições técnicas e sustentáveis, não apaixonadas. Não venha o camarada com paixão, sem base técnica, com base técnica, discutimos e acolheremos tudo aquilo que for necessário para melhorar o projeto para a cidade de São Paulo.

Aqui começamos com a emissão de material particulado. Vejam o seguinte: tipo de veículo na cidade de São Paulo, automóveis: motocicleta – vejam bem a tabela – 5.875 milhões; motocicletas, 1.130; caminhões de serviço, 5 mil; caminhões de entrega, 20 mil; outros caminhões, 140 mil; micro-ônibus e caminhonetes, 1.032 mil; vans escolares, 15.300.

Quanto a frota urbana que o repórter saiu falando sem ter os dados comparativos, são 3.364 mil e ônibus urbanos, 11.594 mil. Ônibus intermunicipal que adentram a cidade de São Paulo diariamente, rodam aqui, 4.599 mil, são os ônibus de fretamento, e os ônibus de natureza diversa da cidade de São Paulo, são 20 mil. Qual é a diferença? Olhem para a tela da direita, porcentagem de emissão de cada um deles, vejam a frota da cidade de São Paulo. Não é que é pouco, achamos muito, temos que controlar, mas o nosso problema hoje não reside especificamente na frota municipal. E nós vamos melhorar a lei.

Se verificarmos, outros e caminhões: 5479, repito 5479! Caminhões de entrega, 778, e são aqueles pequeninhos, que quase a gente não vê, pararam de derrubar carga, pelo menos diminuiu, vejam os quadros de emissão. O verdinho é a cidade de São Paulo, os ônibus urbanos da cidade de São Paulo, por que tem menos? Porque é o único que tem controle!

Quando clamamos neste meu projeto de lei, Vereadora Soninha e Vereador Xexéu, ao final da redação vão perceber que estamos implantando uma regra dura, não só para os ônibus da cidade de São Paulo, a nossa tabela é bem clara, mas para os demais também. Não podem os caminhões de lixo que circulam diariamente poluírem a mesma coisa e sem controle algum. Não pode um veículo do Ceasa, e são milhares, e cada caminhão que está no Ceasa o dia todo, poluir 50 vezes mais. Ou seja, os caminhões de lá poluem mais do que a nossa frota municipal. Está tudo documentado nesta pasta. Um único caminhão são 50 vezes mais, 300 caminhões que tenho no Ceasa tem equivalência com a frota municipal de 15 mil carros! E o problema é nosso? Não estou fugindo, o meu projeto não foge do debate das emissões, dos MPs, não estamos fugindo, ao final chegaremos lá. Mas não se pode dizer, vamos criar uma norma, vamos cuidar! Cuidar desse 5479, dos 15 mil micro-ônibus não controlados pelo

Município, estão livres. Ou vamos resolver de outro jeito e está resolvido o problema da cidade de São Paulo! Os ônibus, isso está resolvido, já existe, há a inspeção veicular. Se todos tivessem inspeção veicular não haveria problema, façamos o mesmo com todos da cidade de São Paulo e seria resolvido ou pelo menos atenuado. Qualquer medida que tomarmos só junto ao Ceasa, o impacto será “n” vezes maior do que na frota municipal de transporte público urbano, não pode ser assim.

Aqui estão os dados, quando vierem poderão ver. Há um quadro obviamente da cidade de São Paulo, com a porcentagem da frota, a emissão interna e a porcentagem, que é o que interessa, o quantitativo em porcentagem, e obviamente as fontes.

Próxima tela. Aqui há um disco mostrando a composição para que tenham ideia de onde estão os problemas. Podem ver que o problema está nos caminhões, não somos nós. Olhem o verdinho, micro-ônibus, 3048 de material particulado, MP, não estamos falando de outros gases, ainda chegaremos lá.

Quando eu falo que os caminhões que estão lá em baixo, que estão circulando na Marginal Tietê, os caminhões de lixo, os caminhões de entrega, podem todos ser regulados, os que prestam serviço pra Prefeitura e que estarão regulados a partir dessa lei, não podem ter a liberdade que têm pra poluir e nós ficamos preocupados, pura e simplesmente, com a frota municipal. Por isso que eu me insurjo contra: olha, mas o projeto do Milton Leite vai abrir a poluição! Abrir a poluição? Quem foi o despreparado que falou isso e não olhou isso aqui? Quero saber quem foi o despreparado e não olhou isso? Por que não foi na torre do Ceasa, botou uma máscara, ou na Marginal Pinheiros e na Marginal Tietê? Por que não foi? Cada caminhão daquele, são 50 vezes mais do que um ônibus nosso aqui da cidade de São Paulo.

Próxima tela: emissão de CO<sup>2</sup>, de gás carbônico, é a mesma coisa.

A próxima tela, por favor: CO<sup>2</sup>, olha lá: a composição de veículos registrados na cidade de São Paulo. Temos aqui em números, a porcentagem da frota, emissão em tonelada, e o que significa o verde, os ônibus urbanos da cidade de São Paulo. E reitero, não é o maior

problema. Não é que não o seja. Não devemos fugir do problema, mas nesses níveis?

Olha aqui novamente, micro-ônibus, caminhonetes e caminhões, aqui na emissão é diferente a composição. Veja o seguinte, não está errado, 14% e aí o micro-ônibus e caminhonetes têm uma emissão de CO2 diferente. E vejam os carros, automóveis lá em cima, 23,16, ninguém foi parar a 23 de maio ou largaram os carros em casa. Ninguém largou seu carro em casa para vir reclamar do ônibus. Largue seu carro em casa e ande de ônibus urbano. Teremos obviamente a melhoria do transporte no trânsito, a melhoria do transporte coletivo, muito mais qualidade de vida. Seria muito mais razoável, basta utilizar 23% da frota. E me incluo nesse também que utiliza o carro. Deveria andar de transporte coletivo, porque 23% contra 0,98 de emissão de gás CO2.

Próxima tela. 1,07 da emissão. Aqui aparece. É esse o nosso problema, que estamos discutindo nesse projeto de lei, veja lá, 1,07. Caminhões, 16; motocicletas, 1,64, mais do que a frota de ônibus. Vejam que as motos vão poluir mais do que isso aqui. Os vendedores de motocicletas, as empresas de motocicletas e automóveis não vão assumir. Eles detestam, porque têm interesse empresarial. Lógico que tem interesse empresarial, porque não interessa. Toda vez que viemos aqui falar a verdade, realmente, a consciência dói. Mas não vamos fugir do problema.

Próxima tela. Aqui é para termos uma ideia por emissão de CO2 por tipo de veículo. Isolado só o ônibus. Aqui, ônibus e micro-ônibus urbano, 1,07. Os demais, o vermelho é problema, não o verde. Não devemos fugir do verde, ressalto isso, Vereador Paulo Frange, registro sua presença aqui. Não devemos fugir do problema, mas não ponha na conta. Não tenha o atrevimento de fazer isso, vir com essa mentira deslavada tentar enganar a sociedade quando todos nós somos culpados. Aqui não há que se salvar ninguém. O problema do abastecimento é nosso. É de todos os que estão aqui. Não é só do Vereador Milton Leite. Os caminhões não são só meus. Os ônibus intermunicipais que vêm aqui, que o Estado não toma as providências, há mais de 20 anos que não se faz nada. Nada. Os 39 municípios não fazem

nada aqui na região metropolitana. Ou quase nada. Nossa saúde, nos matam aqui e nós é que pagamos. O Estado faz o que para isso aqui, Vereador Covas?

Para tirar essa situação, quando se apresenta um projeto, nós não estamos fugindo, mas não há que se culpar. A culpa aqui é do Estado, região de 39 municípios. Que V.Exa., Vereador Covas, participa da reunião das câmaras municipais, deve a todo momento debater esse problema. Isso afeta a todos nós na região metropolitana. V.Exa. pode contribuir muito com esses elementos que estamos expondo aqui hoje. Não devemos virar as costas para esse problema.

Próxima tela. Emissão de óxido de nitrogênio, a mesma composição. Vejam a composição de veículos, aqui o verdinho; os ônibus nossos e quanto isso significa, 0,18 e 1,75 micro-ônibus e ônibus urbano. Olhem os demais? Quem é o grande vilão de novo? O micro-ônibus e caminhonete, no caso de óxido de nitrogênio. Quem é o responsável por isso aqui, Vereadora Soninha?

Imaginem isso aqui na região metropolitana como um todo. Isso, estamos falando da cidade de São Paulo, não é só aqui o nosso problema. Devemos fazer uma discussão mais ampla.

Próxima tela. Aqui é o disco onde aparece a composição da emissão de NOX. Está bem claro aqui. Está muito clara a responsabilidade de cada um.

Próxima tela. Aqui comparamos 1,95 da emissão de NOX, só veículos versus os demais. A frota urbana versus os demais. Os ônibus da cidade de São Paulo significam 1,95 da emissão de NOX contra 98,05 dos demais que compõem a cidade de São Paulo. Há então aqui um grande equívoco na crítica. Então peço que as pessoas nos ajudem a construir a solução para o todo. Não venham fracionar, tirar a cidade de São Paulo ou tentar defender o interesse da indústria automobilística como um todo.

A não inspeção veicular é que está matando. A não inspeção veicular pela omissão do Governo do Estado, responsabilidade do nosso Governador, porque essa responsabilidade

não é da Câmara Municipal de São Paulo, não é do Prefeito que sozinho pouco pode. Não podemos impedir diariamente que os veículos adentrem na cidade de São Paulo.

Nós aqui da cidade de São Paulo damos nossa contribuição, mas o endereço é outro nesse caso. Aqui tem endereço claro. Comparado à região metropolitana tem endereço claro. Não é aqui.

Próxima tela. Aqui um quadro comparativo das emissões dos três regulamentados. Automóveis, 2,93, por carro e 1,93. Vejam o ônibus aqui embaixo, 3,48, uma tela comparativa bem clara, um extrato do que foi dito em seis telas. Está bem clara aqui a composição. Onde estão os nossos problemas? Se emitirmos zero, todos os ônibus forem elétricos na cidade de São Paulo, Srs. Vereadores, não resolve nada. Ou quase nada. Se todos forem elétricos, emissão zero, qual é a solução? Aqui está o quadro. Vereador Paulo Frange, V.Exa. que é médico, pelo que está aqui, se retirarmos os ônibus estará resolvido o problema? Todos elétricos, emissão zero, resolve o problema? Claro que não, está aqui o problema.

Imaginem, senhoras e senhores, se tivermos aqui recursos, não temos dinheiro para tal, senhores do Greenpeace, o endereço é outro. Não se atrevam a apontar o dedo para mim, para um projeto de lei que tenta solucionar. Não se atrevam a fazer isso. O endereço aqui é outro. Se votarmos todos os ônibus elétricos aqui hoje.

- Manifestação na plateia.

**O SR. MILTON LEITE** – O senhor terá oportunidade de falar. Se retirarmos, senhoras e senhores, todos os ônibus hoje, está resolvido o problema?

É melhor tapar os ouvidos e os olhos. Fechem os olhos para a realidade que é mais bonito. Vocês querem brigar por dois quando estou discutindo o todo. Eu me proponho a discutir o todo. O meu PL está exigindo a volta da inspeção veicular na cidade de São Paulo.

- Manifestação na plateia.

**O SR. MILTON LEITE** – V.Sa. quer? Está aqui à disposição, pode retirar.

- Manifestação na plateia.

**O SR. MILTON LEITE** – O PL do Caio Miranda será discutido oportunamente. O que estamos discutindo agora é a minha versão. Vim à audiência pública para discutir a versão, como é que tramita, vamos estabelecer aqui.

- Manifestação na plateia.

**O SR. MILTON LEITE** – Se a senhora ouvir...

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Pessoal, por favor, escutem. Todos terão oportunidade de falar. Peço que tenham a paciência de escutar, assim quando falarem também teremos a paciência de escutar.

Esta é uma audiência pública para as pessoas falarem...

- Manifestação na plateia.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Se a senhora continuar fazendo assim, a senhora está me desrespeitando. Estou pedindo, por favor, para que as pessoas tenham um determinado procedimento. Disse aqui, no início, que todos aqueles que quisessem falar se inscrevessem.

Inicialmente, essa é a defesa de quem propôs o projeto. Assim que terminar será aberta a palavra para os Vereadores e a plateia.

Concordo com o seguinte, também estou sendo pego de surpresa numa versão diferente daquilo que foi proposto nesta audiência pública. Não era isso que esperava. Agora, se já há uma mudança, espero que tenha melhorado o projeto inicial que já foi modificado pelo Vereador Caio Miranda e que agora o próprio autor reconhece algumas deficiências e pretende aprimorar.

Esta audiência pública objetiva exatamente isso. Ouvir as várias versões e a partir daí conseguir construir um texto que seja o melhor possível.

Então se não tivermos a paciência de escutar as várias versões vai ficar só um lado falando. Peço para terem um pouco de paciência. Será dada a oportunidade para todos falarem.

Peço, Vereador Milton Leite, por favor, que faça a defesa sem argumentar aos demais.

**O SR. MILTON LEITE** – É que fui agredido por diversos ambientalistas sem sequer terem se dirigido a mim para perguntarem, primeiro, imagino que estejam cômnicos de qual é a forma do processo legislativo: apresenta-se uma proposta inicial, o autor recebe contribuições, a matriz inicial dele não é a versão final que será votada.

Então os senhores e senhoras aqui presentes devem saber como funciona o processo legislativo. Vou esclarecer isso para que aquela senhora tenha o entendimento de como funciona e não faça a crítica errada. Talvez seja esse o problema.

Eu apresento um projeto, as pessoas que desejarem, eu recebi contribuições de diversas naturezas e segmentos. O projeto fica recebendo críticas e um ou outro oferece contribuições. Eu verifico, altero o projeto e venho para a primeira audiência pública. Exponho sem agredir ninguém para receber as contribuições.

Nada de precipitação, não houve votação. E disse ao Vereador Covas que não tinha pressa de votar, quero fazer vários debates até que cheguemos a uma determinada votação. Disse a V.Exa. que faria a matriz inicial do projeto e depois evoluir para as contribuições.

Tanto que o Vereador Caio Miranda fez uma contribuição e acho adequado, respeito o Vereador, a propositura naquilo que tem como contribuição para o projeto final. Envio uma análise mais profunda da situação como um todo, mas respeito.

Aqueles que contribuíram para a migração, para a mutação do projeto, como foi um projeto hoje meu... Deputado Tripoli, disse: “A expressão vincular se faz necessária”. Entendi como necessária mesmo. Está errado. Em termos. Aí, por meio do Vereador Milton Leite e V.Exas... Essa é a contribuição que nós estamos falando. O processo legislativo se dá dessa forma. Não está mentindo a sociedade. Essa construção de audiência pública é o momento em que se recebem as contribuições. O que não se pode é sair agredindo as pessoas, sem

sequer, ao menos, ter debatido ou participado sequer da primeira audiência pública para um diálogo ou ofertado contribuições numa audiência pública. Eu nunca vi esse momento. Nunca o projeto é fechado. Eu nunca disse isso. Nem sequer alguém... Podiam dizer: “Seu projeto aceita contribuições”. Não, nunca me foi dito isso. Então, como se clama em dizer que o projeto tem essa ou aquela natureza de problema, quando nós estamos dizendo que o projeto... Ressalto, a natureza do projeto, a natureza da tramitação, faz-se um projeto, recebem-se as contribuições e ele é modificado. Produz-se uma matriz e é apresentada na audiência pública. Recebem-se novas contribuições. A partir de hoje, aquilo que forem contribuições. Não estou dizendo que será a versão final. Ele é passivo de se receberem contribuições. Nós receberemos no momento oportuno. Basta que tragam. Não há problema. Não há nenhum problema. Peço só que leiam. Eu vou continuar. Falta pouco.

A próxima tela, por favor. Quero aqui, nobre Vereador Mario Covas Neto, se agredi alguém, peço desculpas públicas, mas não aceito que se coloque ou aponte o dedo para A ou B, sem antes vir aqui publicamente debater o problema, como um todo. Isso é inaceitável. Reagirei à altura, contra qualquer um. Podem dizer: “O projeto do Vereador Milton Leite é que vai matar as pessoas, vai poluir”. Só um débil mental para fazer um negócio como esse.

Comparativo de emissões, a mesma coisa aqui. Os três, natureza de emissões reguladas. Ônibus e micro-ônibus urbanos, 3,48 de MP; CO2, 1,07... Outros veículos. Veja a diferença. Está claro que existe problema na menor parcela. Claro que existe, nobre Vereador Mario Covas Neto, mas o endereço não é só aqui na Câmara. Está muito claro.

Próxima tela: Aqui nós vamos comparar o seguinte. Veja lá em cima: Frota de ônibus, teórica, 15 mil. Por que 15 mil? Porque compara a frota municipal de São Paulo. São 14.957. Quinze mil. É a mesma coisa. Observe. O PROCAV 1, caminhões. Está vendo o número 300 lá em cima? São 300 caminhões, 300 caminhões equivalem à frota de São Paulo. Trezentos caminhões do PROCAV 1 fabricados. Onde são 89,93, ele polui o mesmo que a frota municipal de ônibus. É o mesmo número. Se olhar os comparativos, nós estamos aqui já...

Cinco. Veja o teor de enxofre que nós emitindo lá. Cinco aqui, estamos com dez. Os quinze equivalem a 15 da emissão. É um baita contrassenso. Como se afirma uma coisa e a realidade é outra? A realidade é concordo plenamente diferente.

Próxima tela: Aqui há um resumo analítico que nós fizemos da frota e os comentários. Micro-ônibus e ônibus urbanos. Aqui representa somente 02 da frota registrada. Qual é a maioria dos motores, sendo metade da frota com tecnologia. Apenas há 3,5 MP. São 2% em cerca de 1 CO2. Veja, aqui fica comprovado também um comentário, que já fiz várias vezes. Os comparativos, é difícil até comparar, tamanha a desproporção que nós temos da frota municipal.

Próxima tela: Aqui nós temos a tecnologia *versus* emissões. É óbvio aqui. Diesel, S-10. Veja a quantidade de MP e CO2. Veja como nós estamos baixando para biodiesel, menos 22, menos 15, mais oito. Veja que sobe o NOX com o biodiesel. Não é todo ele melhor. Veja como nós chegamos aqui. Trólebus. Preste bem atenção nesses dados. Trólebus e bateria, 0000, maravilha, eu sou favorável a essa frota, 100% favorável. As razões que nós não vamos, não conseguimos implementar, e vou explicar aqui na Cidade aqui, nas telas a seguir. As razões são de natureza econômica, que nós não conseguimos implementar, de imediato, mas sou absolutamente favorável, tanto que um dos artigos da lei meu está previsto. A qualquer momento, a Administração Pública, se houver equilíbrio econômico-financeiro, poderá se valer dessa tecnologia e trocar toda a frota a qualquer momento, independentemente de a escala de redução, que está imposta pela lei. Então, se chegar amanhã, se houver uma nova tecnologia, que revoluciona, muda-se de imediato. Não há restrição, na lei, que faço, dos artigos da lei que faço. Se houver um milagre amanhã, está feito. Está resolvido o nosso problema. Ele absolutamente comporta isso.

Então, o etanol aditivado, veja aqui, menos 90, menos 95, menos 64. Marque bem isso, porque lá, na frente, há uma tabela, que nós verificar.

Próxima tabela: Olha aqui. Custo da tecnologia aplicada. Veja bem isso. Quando eu

falo lá em cima do biodiesel, tecnologia por quilômetro, 8,65. O que é esse 7,7? É o que a cidade de São Paulo está pagando hoje.

Srs. contribuintes, nós estamos pagando 7,7 bilhões dos oito, porque 300 foram refinanciados para o ano que vem, para cumprir 8 bilhões, que eu mencionei no início da tabela, no início da exposição. Os 300 milhões foram arrolados pela Prefeitura, por falta de dinheiro para o ano seguinte, porém os 7,7 bilhões é o que nós estamos pagando hoje. No ano de 2017, a Prefeitura de São Paulo vai pagar 7,7 bilhões de reais. Quando eu vou para o biodiesel, para o B-20, veja os comparativos: Na tecnologia, eu vou para 7,88. Mais de 178 milhões mais 2,31. Para o GNV, eu vou para 8,1 bilhões, mais 400 milhões, 5,20 a mais. Quando eu vou para bateria, eu vou para 8,467, 170 milhões a mais, 9,9% a mais. Quando eu vou para o híbrido, 8,72 bilhões, mais um bilhão e 24. Essa tecnologia custa. A Cidade tem que conhecer, neste momento, o que ela custa. Nós vamos trocar a tecnologia. É o sistema que nós que escolher em algum momento, porque é o que vamos colocar e o preço que nós vamos pagar. Nós vamos pagar. Nós temos um custo. Há uma conta na mesa. Estou colocando a ponta aqui, senão as pessoas não vão conhecer também qual é o problema que nós temos de impacto para o gestor público.

O trólebus, que inclui aqui rede e subestações, o custo anual é o que interessa na verdade, 8,86 bilhões. Acréscimo à atual rede, 1,157, 15% a maior. Lembram que eu falei do biodiesel e etanol aditivado? Olha aqui. Ele vai para o custo anual de 10,77 bilhões. Mais três bilhões nós temos que colocar para bancar essa conta, que nós não temos no momento. Nós estamos pagando hoje, a cidade de São Paulo, três bilhões de subsídio. Significaria, para não mexer, na tarifa, nós vamos mostrar à frente, mais três bilhões, para adotarmos o etanol aditivado. Veja o custo dele. Está aqui. Eu não sou contra a essa tecnologia. Eu sou favorável. Não há nenhum problema. Nós precisamos saber onde é vão pagar essa conta. Isso é para os senhores tenham conhecimento.

Vamos agora à tarifa. Próxima tela. Valor da tarifa *versus* tecnologia. Veja o

seguinte. Lá em cima hoje, utilizamos 7,7 bilhões. A tarifa lá na ponta, 3,8. Se eu puser o biodiesel, B-20, 7,880. Aqui há o custo passageiro, subsídio por base, aqui embaixo, com base de 2,9 bilhões ou os três bilhões que falei, dá um subsídio atual de 2,2 por passageiro. O custo final do passageiro 666, e, lá em cima, na direita, interessa para todos os senhores e senhoras, a tarifa que nós teríamos que implementar, mantido, nessa tela, o subsídio de 2,9 bilhões de reais. Nós iríamos, então, no etanol aditivado, uma tarifa de 6,16. Do biodiesel, teríamos que implementar 4,76; do trólebus, 4,69 mais os três que nós colocamos aqui, para mantermos o quadro de hoje. Então, veja, aqui é o custo, essa é a conta que há sobre a mesa e a Cidade tem que decidir. Nós queremos colocar o etanol aditivado. Por que nós estamos discutindo isso com os senhores e senhoras? Nós temos que dizer aqui o que é e quanto custo, e se nós temos condições de pagar. O orçamento de São Paulo está com um buraco de 7,7, 7,5 bilhões de reais, segundo o Sr. Secretário de Finanças, neste ano. A conta não fecha.

Acho que ficou clara essa tela para os senhores. Esse é o controle de entrada e saída, de qualidade e o controle de emissões.

Vou pular essa tela.

Aqui, até 2027. No ano 3, zeraremos em 2022. No ano 5, ele evolui até o ano 2022 e morre em 2027. O ano 6 nasce em 2022. É aquilo que nós imaginamos. Em 2027, são mais dois. Teremos a frota de 14.957. Embaixo ela fecha. Então ela zera em dez anos. É o que nós temos, é arte do possível que eu estou vislumbrando. Se alguém vislumbrar uma tabela melhor, que consiga a solução, apresente. Aqui está a tabela. Nós estamos falando de dez. Para isso, eu digo, senhoras e senhores e nobre Vereador Mario Covas Neto. V.Exa. foi surpreendido, eu sempre disse: “No meu gabinete, o meu mandato está à disposição para discutir essa tabela”. Não disse que era fechado em 37. Pode-se resolver, como há a solução para 2,27. Não há nenhum problema com relação a isso.

Bateria de trólebus, aquele que tem o projeto de lei, vamos ver. A qualquer momento, pode ser implementado. Há a tabela de acréscimo dele, 150, que é o previsto hoje.

Nós estamos vendo como possível. Imaginemos que apareçam recursos na cidade de São Paulo. Há um artigo no meu projeto de lei, que permite a substituição a qualquer momento. Podem então multiplicar os 14 mil. Claro que eu sou favorável. É óbvio. São 00, também sou. Suportamos isso.

Próxima tela. Aqui está o gráfico de evolução de tecnologia. Veja, o ano 3 começa a cair. O ano 5 sobe até 2022. Aí cai até 2027. Entra o ano 6 e será feita a substituição. As baterias são pequenininhas. É pouco representativo mesmo a energia 100% limpa. Os senhores têm razão. Cem por cento limpa é totalmente... Ninguém aqui está dizendo que não é.

Próxima tela: Aqui é a mesma tela que eu disse anterior. Está no mesmo quadro, com números menores, só que aqui nós temos a redução total do que estamos falando, 78,74 de emissão final, ao final de 2027. Esse é o quadro final que nós temos aqui.

Quero ressaltar o se ativos que falei. Na versão final para o substitutivo ao PL 317, eu peço que pulem as telas. Aqui está a versão que receberá mais contribuição. Não é a final, não é a porteira fechada.

Os Srs. Vereadores, aqueles que estão aqui presentes pretendem contribuir, obviamente nós estamos abertos à contribuição. Sustentado dentro desse plano, não há nenhum problema. A todo, a qualquer Vereador, estamos totalmente abertos. Faça uma análise crítica. Nós demos os números e os subsídios. Aos Srs. Vereadores que eu tenho que têm em seus gabinetes... Obviamente aqui está a lei. O que se acrescenta, na lei? O que nós estamos exigindo na lei? Sanções pesadas. Os senhores vão verificar que há muitas por não cumprimento. O Deputado Tripoli me cobrou isso numa visita que fez aqui, logo que apresentei o projeto. S.Exa. disse: "Não tem sanção. Não cumpriram a lei de 2019. Ela chegou aqui. Ninguém foi... Está errado. Não havia sanção, não havia multa. Os senhores vão verificar que há multa.

- Manifestações fora do microfone.

**O SR. MILTON LEITE** – Inspeção, não cumprimento da emissão.

- Manifestações fora do microfone.

**O SR. MILTON LEITE** – Tem que ser feita a leitura. No caso do não cumprimento, na íntegra, haverá sanção.

- Manifestações fora do microfone.

**O SR. MILTON LEITE** – Haverá sanção proposta para controle de emissão. Ela não está aqui. Ela deveria ser um dos primeiros artigos, logo na abertura. Qual é o outro avanço? Seguramente há. Não vou dizer aqui, será votado. Haverá sanção por não cumprimento. Seguro isso, por veículos inclusive.

Qual é o principal avanço que nós conseguimos aqui? O controle de algumas frotas, contratado pelo poder público municipal.

Srs. Vereadores, todos os veículos, todos os carros contratados pela Prefeitura, nós podemos exigir então a fiscalização. Caso a Câmara não aprove, esse é um grande avanço. Depende de nós. Eu vou fazer a minha parte. Qual é a minha parte? Poder Público. Podem dizer: “V.Exa. não contrata nada? Nem um... que não tiver inspeção veicular. É problema dele. De terceiros também, como sanção. Está dito ali. V.Exas. fizeram uma leitura rápida aí.

A inspeção veicular votada na Cidade. Eu acho difícil que eu consiga... Eu sou realista. Acho difícil. Tentarei implementar no prazo, e fazer uma regulamentação rápida, até São Paulo. Está na lei. Afeta a inspeção veicular. Ação regulamentada pelo Poder... Vai pagar o particular. Eu acho que tem que ser pago. Essa é uma conta que a Cidade tem que discutir.

Se a Prefeitura paga ou nós pagamos, é outra discutir, mas não podemos fugir de ter a inspeção veicular. Isso nós não podemos fugir, e o projeto prevê isso. Esse é outro grande avanço.

As sanções pesadas os senhores já viram. Nos fretados que frequentam a cidade de São Paulo. São mais de dez mil ônibus. Os carros do Ceasa, que podemos controlar na entrada. Não temos como controlar na saída, na marginal, mas aqueles que adentram ao Ceasa poderão ser controlados por inspeção, porque eles contribuem muito. Por quê? São carros velhos. São caminhões velhos, sem tecnologia nenhuma. Eles poluem demais. São 50 por um. É muita poluição que há lá. Então, podemos controlar. Há uma portaria. Eu me lembro que é significativo, e também com sanção.

- Manifestações fora do microfone.

---

**O SR. MILTON LEITE** – É o artigo 50. Nas sanções, estão previstas. É do artigo 3º em diante.

- Manifestações fora do microfone.

**O SR. MILTON LEITE** – São os parágrafos. Falam das emissões.

- Manifestações fora do microfone.

**O SR. MILTON LEITE** – Não há nenhum problema. Como será a sanção? Aos mesmos moldes do que há aqui, por volta de dez mil reais, por não cumprimento ao cronograma.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Nobre Vereador, eu gostaria de

escutar o que as pessoas têm para falar. Em seguida, V.Exa. poderá dizer.

**O SR. MILTON LEITE** – Eu quero dar garantia a todos que esse tema da sanção é contra, *versus* emissão, com a sanção. Estará na lei. Eu não voto no projeto se não houver isso. Então, fique tranquilo. Haverá sanção.

Eu encerro e agradeço, mais uma vez, a minha fala. Daqui para lá, só ouvirei, para colher contribuições. Toda contribuição, todo e qualquer movimento deve pode e deve vir, contribuindo com o projeto de lei. Acho razoável. Os Srs. Vereadores estão nos gabinete, e há a sociedade como um todo. O gabinete está aberto. O mandato do Vereador está aberto, e demais Vereadores que contribuem nessa vertente, que é para contribuir. Vamos também colocar aqui um comentário.

Eu só peço que dê cópia digital para todos aqui, para quem precisar, em forma de disco. Põem no meu *site*. Eu também peço que coloquem no *site* da Câmara. É um projeto da Câmara. Estará à disposição.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Anuncio a presença dos Vereadores André Santos, Paulo Frange, José Police Neto, Caio Ribeiro e Aflilio Francisco.

Regimentalmente as falas são de três minutos para cada orador. Obviamente que eventualmente podem se estender um pouco mais. Apenas para sinalizar, eu vou marcar o tempo. Vai tocar a campainha, para finalizar. Agradeço.

Vamos mesclar os Vereadores que já se inscreveram para falar juntamente com as pessoas da plateia. Assim a gente pode fazer um debate mais interessante.

Tem a palavra o nobre Vereador José Police Neto.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Sr. Presidente, vou agradecer a longa exposição importante do nosso Presidente, mas eu fiz sociologia e aprendi um pouquinho métodos e procedimentos de análise, e eu preciso contestar os dados apresentados. Primeiro, há frota circulante e frota licenciada. Portanto, uma parte muito grande de tudo o que foi apresentado

aqui nada tem a ver com a realidade da Cidade, à medida que são apresentados resumos analíticos de frota circulante e frota licenciada, na hora de se fazer a comparação, a frota licenciada e a frota circulante são comparadas em mesmo pé de igualdade. Portanto, eu quero ajudar o Sr. Presidente, mas eu preciso entender o propósito do projeto. Se o propósito do projeto é melhorar a Cidade, a análise começou completamente errada, e aí não pode haver o meu apoio. Tem só a minha rejeição a proposta. Essa é a questão de princípio. Do ponto de vista do princípio, eu não vou alterar uma lei boa para deixá-la pior. Eu só posso alterar uma lei para deixá-la melhor, e apresentar dados, do ponto de vista metodológico, que disfarçam a realidade, não podem auxiliar a sociedade. Portanto, do ponto de vista do resumo analítico de tudo o que foi apresentado, há uma origem equivocada, absolutamente equivocada. Não dá para comparar a frota circulante, que é a frota dos ônibus com frota licenciada, que é o volume de carros licenciados na Cidade. Não dá. Portanto, vamos estabelecer qual é a regra de análise, para a gente não enganar ninguém. Aí a gente pode melhorar a lei. Até agora, eu só vi aqui um projeto de lei que não melhora, mas aqui eu preciso anunciar e aqui agradecer, Sr. Presidente. O fato de S.Exa. ter anunciado que, seis meses, volta-se a inspeção veicular, é o único fato positivo de tudo o que foi falado aqui, a única coisa positiva, do ponto de vista ambiental, não do ponto de vista da resolução de problemas para a Cidade. A única coisa que inova e é boa é o Sr. Presidente ter aceitado voltar para a inspeção veicular, que infelizmente a administração anterior tirou, contra o meu voto, explícito no plenário, diferente de outros, que se esconderam na hora da votação. Aí não quero nem dizer quem estava escondido na hora da votação, mas essa é uma questão objetiva. Aí há uma questão de propósito: A quem interessa mudar a lei? Porque a gente começa analisar se é para o bem ou para mal. Se é para manter a ineficiência do sistema, por melhor que ele seja a 3,80 ou 3,81, não conte com o meu voto. Essa é a primeira questão, porque aqui a gente discute se se vai dar ou não o voto. Com o que está, é impossível imaginar que a Cidade melhora. Não melhora. Portanto, não há o meu voto, e espero convencer os meus Colegas de não ter o voto objetivamente, objetivamente.

Podem dizer: “Ah, mas vai haver sanção”. Pouco importa. Ela não veio para um propósito de melhorar a lei original. Portanto, é impossível aceitar que ela melhora. Portanto, as máscaras têm tudo a ver com o que a gente discute. Aí eu tenho que discordar do meu Presidente, embora respeitá-lo, de uma maneira simples, objetiva. Então, preciso entender o propósito. Se a lei é para melhorar as questões ambientais, aqui não foi apresentado nada que melhora as questões ambientais, a não ser a imposição da volta da inspeção veicular. Segundo os dados metodológicos, métodos e procedimentos que fazem análise do número de carros. analisou-se frota licenciada com frota circulante. Não dá, engana, falseia a realidade. Portanto, espero que a gente tenha uma outra oportunidade, que o Sr. Presidente traga para cá os números reais de frota circulante de veículos e frota circulante que foi colocado como circulante dos ônibus, para que aí, de fato, a gente enxergue qual é o volume de emissão e aí, portanto, a gente tenha bases reais para essa análise. Do jeito que foi feito hoje, perdoe-me, Sr. Presidente, por mais carinho que tenho, por mais um voto que eu tenha dado para V.Exa. ser o nosso Presidente, hoje me decepcionou. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Tem a palavra o Sr. Davi Martins, do Green Peace.

**O SR. DAVI MARTINS** – Obrigado pela palavra. Primeiramente, eu gostaria de dizer que nós adoraríamos discutir os automóveis e o transporte de carga na Cidade, porém esse não é o momento de discutir isso. Nós estamos discutindo aqui a responsabilidade da administração municipal na operação de um serviço contratado por ela mesma. Então, a lei original de 2009 dizia que 100% dos combustíveis renováveis, que até 2018, nós deveríamos ter 100% dos combustíveis renováveis. A nova proposta do projeto de lei do Vereador Milton Leite, que é ainda pior que a sua primeira publicada, fala da redução de apenas 20% das emissões de CO<sub>2</sub>, 60% das emissões de NO<sub>x</sub> e 70% das emissões de material particulado até 2028. É uma meta pífia num prazo inaceitável.

Outro ponto importante é que essa proposta também não traz sanções para as

empresas que não cumprem a lei, que foi a receita do fracasso da lei de 2009. Temos estudos que mostram que é possível e viável zerar as emissões de poluentes até 2025, levando a corte de emissões muito mais significativos do que o Vereador propõe, e esses estudos são públicos e já foram apresentados aqui, nesta Casa, em diversas oportunidades.

Também achamos crucial que a nova lei impõe as sanções às empresas que desrespeitarem o cronograma estabelecido na lei. Nossas sugestões são as de que elas deixem de receber recursos da Prefeitura e ficando impedidas de participar de licitações até regularizarem sua situação. Poluição não é brincadeira. Estamos falando de milhares de vidas e bilhões de reais em custos com saúde pública, que também já apresentamos aqui nesta Casa em diversas oportunidades, o estudo.

Eu ainda gostaria de aproveitar, já que recebemos diversas ilações do Vereador. Eu peço que o Vereador Milton Leite faça só uma acusação formal ao Green Peace sobre os interesses externos, segundo S.Exa., aqui colocado, caso contrário, esperamos uma retratação formal das ilações aqui recebidas por V.Exa. Ainda, no dia 4 de agosto, nós protocolamos um pedido de reunião com o Vereador Milton Leite, pedido que não foi atendido. Então, nós recebemos aqui diversas ilações, diversas mentiras do Vereador sobre o nosso estudo, sobre as nossas intenções.

**O SR. PRESIDENTE (Milton Leite)** – Eu protesto. Ofensa é uma coisa. Taxado de mentiroso eu não aceito.

**O SR. DAVI MARTINS** – Eu gostaria de agradecer a oportunidade, Sr. Presidente.  
Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Tem a palavra a Sra. Yeda de Oliveira, da Associação Brasileira de Veículos Elétricos.

**A SRA. YEDA DE OLIVEIRA** – Boa tarde a todos. Queria agradecer a oportunidade desse debate, um debate importantíssimo para a cidade de São Paulo. Nós estamos aqui representando a indústria que fabrica ônibus elétrico na versão híbridos e

elétricos puros no Brasil. Eu acho que São Paulo, para nós, tem uma importância que eu não preciso dizer. São Paulo vai ser o cartão de visita para a indústria brasileira, no que se refere tanto às demais cidades do país quanto às cidades fora do Brasil.

Primeiro, nobre Vereador, eu queria reforçar que nós fizemos, se não me engano, no dia 7 ou 8 de maio, quando V.Exa. publicou o PL. Nós, no mesmo dia, entramos. V.Exa. tem, acho, três ou quatro e-mails da DVE, solicitando uma reunião. Nós fizemos uma reunião com o seu assessor, Sr. Ricardo, se não me engano, e apresentamos as nossas questões e as nossas propostas, e continuando, nós acreditamos que se não houver uma ação efetiva, para que haja uma mudança na matriz energética, nós vamos continuar, além de enfraquecer a indústria, perto da indústria do resto do mundo, morrendo todos os dias, simplesmente por respirar.

Bom, alguns dados apenas. Se a gente pudesse depois entrar... V.Exa. disse que estão abertas as discussões.

Por exemplo, essa tabela que o senhor colocou do cronograma, só queria esclarecer o seguinte: hoje, qualquer ônibus comprado na cidade de São Paulo ou na cidade de Crato – cidade natal dos meus pais – tem de ser Euro 5. Então não pode haver uma sanção para aquilo que hoje já é obrigação.

Então quando o senhor coloca aqui que em 2018 nós teremos 7.400 ônibus Euro 5, queria dizer que hoje já é uma normatização nacional. Quando o senhor coloca aqui também que , em 2022, teremos o Euro 6, isso também é uma legislação que já está prevista em Brasília. Está aprovado, ou seja, a sanção realmente não caberia aqui, porque isso já vai ser o mínimo que tanto a cidade de Crato, quanto a cidade de São Paulo vai ter de cumprir. Com a diferença de que em Crato ninguém morre, porque respira, em São Paulo estamos morrendo todos os dias.

Outro questionamento que eu queria fazer, quando o senhor fala que os ônibus, não sei, o senhor citou o dado do IEMA para quilometragem. Então vou citar aqui o dado do

IEMA, que é um instituto bastante conhecido, publicado agora no mês de maio, que fala sobre as emissões. Então ele responsabiliza os ônibus, realmente os automóveis são os piores, “gases de efeito estufa, automóvel 73, ônibus 24%”, não 1% como foi dito; “material particulado total, automóveis 72%, os ônibus, 24%; material particulado especificamente da combustão, os automóveis 20%, os ônibus urbanos 80%; e o NOX, ao contrário do que foi dito, os automóveis da cidade de São Paulo representam 21% e os ônibus urbanos 79%. Esse é um dado do IEMA publicado, não vou citar o Greenpeace, que também gtem um segundo dado, mas esse é o dado do IEMA que o senhor citou aqui para mostrar a quilometragem.

Do mesmo relatório que o senhor tirou a quilometragem, temos esses dados de emissão e aqui, só para esclarecer. Eu sei que parece, é um debate meio estranho, parece que o ônibus não polui. Eu vou dizer para o senhor: se nós transformamos, nós temos uma tabela que nós apresentamos no seu gabinete, para o seu assessor, que diz o seguinte: se nós tirarmos os 15 mil ônibus da cidade de São Paulo fossem elétricos, equivaleria a se tirar da cidade de São Paulo 2 milhões de automóveis no que se refere a material particulado e gases de efeito estufa e atirar 20 milhões de automóveis do Estado de São Paulo no que se refere a emissão de material particulado da combustão e NOX.

Esses dados estão disponíveis, são dados do IEMA. Então, mas, mais do que isso Vereador, o que eu queria apelar aqui para nossa Câmara é que nós tivemos, a lei que está aí é uma lei avançada, o mundo inteiro hoje está dando data limite para se substituir combustível fóssil. São Paulo teve o pioneirismo de fazer uma lei há 9 anos que, hoje, as grandes cidades do mundo estão buscando. Isso foi uma coisa importantíssima que essa Casa fez.

Claro que sabemos das condições econômicas, temos uma tabela que mostra que o impacto para se começar o cronograma que está proposto pela ABVE representa 3% no custo do sistema de transporte.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Peço que conclua por favor.

**A SRA.** \_\_\_\_\_ - Desculpa, pois não. Esses dados estão disponíveis,

mas é importante que essa Casa mantenha o que já foi. Essa Casa não pode ficar a reboque, não podemos ter cidades que tenham uma situação muito melhor, ou seja, a nível de qualidade do ar, que tenha uma política mais agressiva e São Paulo tenha um retrocesso que estamos discutindo aqui. Então eu faço um apelo não só pela questão da saúde, mas pela questão da indústria, por favor não deixem a indústria brasileira que atua, que é forte na questão de veículos de baixa emissão perder competitividade no mundo. São Paulo para nós é vital. Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito obrigado. Eu gostaria de pedir que as exposições que estão sendo feitas, as pessoas estão contestando números, apresentando outras tabelas, por favor, que, depois, se puder enviar para nós, ok? É importante porque vai enriquecer o nosso debate futuro aqui. Em seguida, Sra. Renata Camargo, que é da União Agro-Indústria Canavieira.

**A SRA. RENATA CAMARGO** – Boa tarde a todos, falo em nome da Unica que representa as empresas que são produtoras de etanol na região Centro-Sul do Brasil. Infelizmente não tivemos acesso à versão atualizada do projeto de lei, então vou fazer uma manifestação conceitual de alguns itens que nós consideramos importantes.

O primeiro item, eu acho que é louvável a preocupação do Município de São Paulo em ter uma política pública para mitigação das mudanças climáticas e adaptação dessas mudanças climáticas, mas acho que temos de ter, como base para isso, o cronograma já assumido pelo Brasil no âmbito da COP 21 que é o acordo de Paris. O Brasil assumiu uma série de metas no âmbito desse acordo que já foi ratificado no âmbito do Congresso Nacional. Então acho que seria justo se São Paulo usasse essa medida como parâmetro para qualquer adequação na sua legislação municipal. Nesse sentido, é importante que tenhamos em mente a necessidade de diversificação das fontes que estão sendo relacionadas como as fontes para substituição do combustível fóssil aqui no Município.

O projeto inicial que tivemos acesso, que foi o divulgado no site da Câmara, só fala

em biodiesel, então acho que temos outras fontes menos poluidoras que merecem ser mencionadas como base para essa nova matriz energética que o Município se propõe.

E um segundo ponto, acho que temos de lembrar sempre, que quando falamos em substituição de combustível, temos de ter em mente nunca o valor do combustível em bomba, ou seja, nunca o seu custo em bomba, mas sim o seu custo sistêmico, ou seja, quanto esse combustível vai significar para o Município em termos de saúde pública.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Só um minutinho, por favor. Por favor, olha, é muito difícil falar com as pessoas conversando atrás, peço por gentileza que vocês poupem a oradora. Obrigado.

**A SRA. RENATA CAMARGO** – Obrigado, Sr. Presidente. Basicamente é isso. Então são dois itens que tínhamos para colocar. Então o primeiro: adequação da política pública municipal às metas definidas pelo Brasil no âmbito do acordo de Paris; e o segundo item: a necessidade de diversificação das fontes no projeto de lei que se propõe aqui, no Município. É só isso.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito obrigado pela contribuição. Vereador Milton Leite quer comentar algo?

**O SR. MILTON LEITE** – Obrigado, vou comentar. O Vereador José Police Neto, quero frontalmente discordar da palavra do nobre Vereador. Acho que ele deveria examinar que toda a explanação foi feita com base em cronometragem, o que põe por terra Vossos argumentos e os argumentos de V.Exa. levantados de maneira, a frota comparada, e V.Exa. vai ver que tem uma tela claramente, aqui, onde cita a quilometragem. Que V.Exa. tenha tempo, leia e depois volte a uma audiência pública, examinar antes de fazer comentários prematuros. Quero tributar isso a comentários prematuros de V.Exa.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. MILTON LEITE** – No momento oportuno que V.Exa. tenha a oportunidade de aí, sim, examinar, contestar e darei os subsídios necessários para que V.Exa. melhor análise

faça.

Da Renata, e vou falar do Davi por último, da Renata, com relação ao etanol, eu coloquei como claro: sou favorável. Não tenho nenhum problema com a estrutura, só custo. Se houver compatibilidade não tem problema o custo. Não tenho nenhum problema, pelo contrário, para o País é bom, se tivermos área e terra suficiente. Não temos problema, tanto que o projeto admite a qualquer momento a modificação, mantido o equilíbrio econômico-financeiro dotar qualquer, uma tecnologia limpa. O projeto não vai alterar, ele autoriza isso. Está aqui o presidente da São Paulo Transportes, a qualquer momento, ele pode, se tiver equilíbrio econômico-financeiro.

O Vereador José Police disse: “Olha, o projeto é ruim”. Como é ruim? Se a qualquer momento, mantido o equilíbrio econômico-financeiro, pode ser modificado. Onde é que está o ruim nisso? Com energia totalmente limpa.

O Davi disse o seguinte: “Não, piorou”. Ora nós estamos admitindo zerarmos todas as emissões por energia limpa, a qualquer momento. Acho que V.Exa. tem de fazer uma análise como um todo. A qualquer momento, está admitido no projeto a melhoria, a aceitação, mantidos os equilíbrios econômico-financeiros que a Cidade não quebre.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. MILTON LEITE** – Não está proibido, a qualquer momento.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. MILTON LEITE** – A qualquer momento. V.Exas. já falaram e eu já ouvi. Estou dizendo o seguinte: é que se passa a impressão, a leitura que se faz é que somos contra. Não, não somos contra. Que fique bem claro isso. Aquele quadro, temos 250 carros elétricos acrescidos anualmente. É óbvio que se tivermos o custo, cada carro biarticulado custa uns R\$ 2 milhões. Haja custo para tanto, mais o custo de operação dele que é caro. Foi dito aqui pela leda, o ônibus elétrico e uma série de sanções. Eu temo ficar nos carros de bateria, na indústria de um só. Uma única indústria da China. Nós saímos, caímos no monopólio, com

uma bateria ao custo de R\$ 700 mil e o ônibus que tava mil está custando R\$ 2 milhões.

Não somos contra. A qualquer momento, mantido o equilíbrio econômico-financeiro, que motivo, que razões teria todas as concessionárias – dei o nome aqui, são públicos -, de trocar a frota por um veículo mantida a equação econômica-financeira. Não há nenhum problema. Não entendi a crítica. Veja: não teve, não precisa. Alguém do Greenpeace falou, tem até razão, a qualquer momento, é um direito da Câmara.

O que não se pode, e será feita uma análise econômica da matriz energética, acho importante, elétrico é maravilhoso, a energia para tal – vou concluir, Vereador – está liberado. Nós marcamos audiência, não marcamos? Não é isso.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. MILTON LEITE** – Cadê a contribuição técnica? Cadê o custo? Nós conseguimos absorver os 2 milhões para o carro, 700 mil na bateria? As placas ficam de pé? Ou colocamos as placas fotoelétricas? Não temos parque para isso, não tem como gerar espaço para tal. Não há essa condição técnica de viabilidade para uma coisa. Nós temos um, dois ônibus, a outra tem uma frota permanente operando. A operação de uma frota de 60 veículos é uma história. Um piloto vindo da China é outra. É diferente. A cidade de São Paulo não pode se dar ao luxo.

Nós somos favoráveis. Experimentado, ficando de pé, não há nenhum problema.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Vereador, por favor.

**O SR. MILTON LEITE** – Acho que respondi, em algum momento, à Renata e à Ieda. Não tenho nenhum problema com essas tecnologias. Absolutamente. Pelo contrário. Tanto o etanol, muito contrário, só ficar de pé.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Vereador José Police Neto.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Sr. Presidente, preciso pedir para o nosso Presidente onde está a ponderação da tabela que traz o quilômetro rodado que ele tanto

anuncia por aquela que traz exclusivamente o número de carros licenciados e a capacidade poluente que eles tem. Por uma questão objetiva. Aqui estou falando de arcabouço metodológico, não estou falando do número que quer se impressionar.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Exato.**

**O SR. JOSÉ POLICE NETO –** Então aqui não quero causar impressão, só não quero disfarçar a realidade. Sem dúvida nenhuma, tem uma tabela que traz a distribuição diária dos veículos, que em nada dialoga com a outra tabela.

Temos duas tabelas. Uma, que está aqui, de dois mil e... que a referência nela é IEMA 2015, e que fala de distribuição e circulação dos carros. E uma outra, que metodologicamente em nada dialoga com esta, que fala da frota licenciada e, portanto, não tem absolutamente nada a ver com a primeira.

Eu não fiz uma crítica só ao projeto, eu fiz uma crítica à origem do projeto. Se o projeto se baseou nesses números, desculpa Presidente, o projeto está errado. Se o projeto tenta resolver o problema do financiamento do sistema de transporte, aí ele errou mais, porque estamos tentando resolver o problema do financiamento do transporte, imaginando que a energia que o abatece que resolve esse problema. Então aí eu fico mais preocupado ainda.

Mas quero retornar exclusivamente ao ponto que o senhor pediu para eu estudar mais, e vou estudar. Mas eu quero saber qual é a relação direta que a fonte de dados estabelecida pelo IEMA de 2015 tem a ver com a frota licenciada pelo Detran anunciada na outra tabela. Só isso.

E aí não quero contestar, porque o Presidente tem todas as prerrogativas de nos ensinar, só que quando os dados falam por si.

- Manifestações concomitantes ao microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) –** Vereador José Police Neto, eu...

**O SR. MILTON LEITE –** Vamos, um minuto só.

Quero dar o direito a todos falarem. Eu vim aqui para escutar. Eu quero ter a oportunidade de falar. Eu o contestarei por documento no gabinete. A contribuição dele, entendo que ele continua errado, porque aparecer na assembleia e discordar dos dados de V.Exa. não é assim. Quero contribuições técnicas. Dê o número. Uma tabela dialoga com a outra. Mostrarei no tempo oportuno. Ademais, quero ouvir os inscritos.

**O SR. JOSÉ POLICE NETO** – Obrigado. Vou esperar a relação que ela não tem aqui no documento.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Há um convidado, o Sr. Ricardo Valejo, gerente de marketing da Comgás. Fizemos o convite e ele está ansioso para falar. Peço então que faça uso da palavra antes de passar a palavra ao Vereador Trípoli.

**O SR. MILTON LEITE** – Só um aviso. O substitutivo já está no site da Câmara. As contribuições podem mandar por e-mail no meu gabinete, não tem problema, só mandar para o e-mail institucional, basta entrar. Vamos manter o diálogo e responderemos a todos, toda e qualquer contribuição será muito bem-vinda. Queremos dialogar com todos os setores sem problemas.

**O SR. RICARDO VALEJO** – Obrigado pela oportunidade. Gostaria de parabenizar a Casa pela coragem de discutir esse tema. Estamos há nove anos para discutir esse tema e por um erro lá do passado que talvez possamos cometê-lo de novo na questão de dar um carimbo na tecnologia. Tudo aqui está sendo discutido, emissão, e só vejo as pessoas discutindo tecnologia. Então, acerca disso que eu preparei um dossiê bem resumido, mas depois tem mais amplo.

O propósito da Comgás é discutir que a matriz tem de ser diversificada. Ela vai passar por evoluções, vão ter todos os combustíveis, mas quando você carimba uma tecnologia, você está direcionando para um determinado fabricante, para uma determinada fonte. Isso não gera competitividade industrial. Está todo mundo passando tabelas de preço, de custos. Carimba a emissão e deixa o mercado produtivo correr atrás da viabilidade econômica

na Prefeitura de São Paulo.

Então, o nosso foco é diversificar a matriz com fontes de baixa emissão. Eu não tinha conhecimento do substitutivo então vou discutir o que já estava como pleito.

Temos uma tabela do que é o pleito do PL 300, ele é muito mais avançado do que a Lei Federal exige. Chegaríamos a 2020 com 100% onde a NP só tem uma definição até 2019.

Não temos produção de biodiesel para atender a cidade de São Paulo, muito menos o Brasil. As plantas de biodiesel fonte ANP, eu posso publicar depois, ela reduziu, em 2015, de 59 para 50. Se formos para o volume no Sudeste, é um volume de 23 milhões de litros onde em 2015 foi 27.

A Embrapa divulgou hoje no *Valor Econômico* que é inviável atender toda essa frota de biocombustível.

Se fossemos transformar todos os ônibus na cidade de São Paulo como o projeto de lei menciona para biodiesel, teria de ter uma capacidade de 35 milhões de litros. Enquanto a produção de todo o Sudeste são 23 milhões de litros. Como atender a cidade de São Paulo se não diversificar? E aí diversificar com gás natural, biogás, elétrico, à bateria. Temos de caminhar para essa questão porque senão vamos ficar nove anos discutindo e a Cidade sofrendo.

Quais os impactos se a gente adotasse sempre uma tecnologia? Eu vou destacar o biodiesel, que é o que o PL 300 destaca. Temos limites de plantações, então, vai ter um impacto e a Embrapa já cita isso no *Valor Econômico*, principalmente no mercado de soja.

A outra questão é que se você precisa de 35 e só tem 23 e é na região Sudeste toda, tem dois impactos: oferta menor do que a procura e o biodiesel distante da fonte produtora, que é São Paulo. Você vai ter de buscar talvez no extremo de Minas Gerais, no extremo de São Paulo.

Então, toda essa política, foi com muita coragem esse PL 300, e agora a audiência

pública é para unirmos todas as ideias e debatermos para um caminho e o caminho que propomos é uma diversificação, mas olhando sempre as emissões e não a tecnologia A ou B. Sabemos que o gás natural, que é a bandeira que defendo, mas também defendo a diversificação, ele já é amplamente utilizado em vários países, inclusive no Brasil ele gera energia elétrica. Então, temos de debater com mais profundidade, mas não levantando uma bandeira ou outra, mas diversificando.

A SPTrans vai ter esse desafio também de diversificar sua frota, a matriz. Sobre os dados, eu gostaria de ter conhecimento maior. Fizemos um estudo e não é aquele valor que fomos apresentados. Eu espantei quando vi que a fonte era SPTrans.

Estamos à disposição de todos vocês para esclarecer os números. Obrigado.

**O SR. MILTON LEITE** – Eu gostaria de perguntar a capacidade de atendimento de gás em relação à frota municipal. Qual a capacidade da Comgás? Você fala pela Comgás.

**O SR. RICARDO VALEJO** – Sim, falo pela Comgás. Hoje, se fosse atender 100% dos ônibus, seriam dois milhões de metros cúbicos. A gente distribui hoje muito mais do que 13 milhões e tem uma capacidade muito maior para atender. Então, seria 100%.

Hoje, 95% das garagens nós temos rede na porta.

**O SR. CAIO MIRANDA** – E o custo por quilometro, você tem?

**O SR. RICARDO VALEJO** – Não. Essa é uma questão interessante porque como há nove anos houve uma Lei que proíbe, acabou inibindo algumas indústrias. Então, temos conhecimento de que a Scania tem um ônibus à gás, 100%, vai ser testado em São Paulo. Temos conhecimento de que a Mon tem motores à gás, mas como foi travado há nove anos, você limitou essa indústria. É lógico que tem plataformas de grandes montadores que já tem isso para trazer a qualquer momento.

Eu tenho o custo da tarifa, 1,62 de gás natural. O custo do quilometro rodado terá uma variação do tamanho da frota da garagem, da compressão.

- Falas sobrepostas.

**O SR. MILTON LEITE** – Está contido tributos, todos ou só o custo direto?

R – ICMS, custo direto.

P – Sem as demais tributações.

R – Entra o custo de compressão, que vai variar de acordo com o tamanho da frota.

Então é impossível dizer se vai ser 10, 20, 50, 100 ônibus em uma mesma garagem.

P – Nós chegamos ao combustível a 0,89 por quilometro. Então, você está dando mais do que isso. Isso tudo aqui está inferior do que você está falando, é isso?

R – Não, é bem inferior a isso. 0,89 é o custo por quilometro rodado. Eu vou ter que ver a fonte. Eu não conheço porque cada motor, cada fabricante vai ter um rendimento de quilômetros rodados.

P – Obviamente, o meu está contido...

R – Eu não sei qual é esse número.

P – Aqui estava estimada tributação. O seu é inferior, não deve estar.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Só demonstra o quanto esse assunto é complexo e tem muitas variáveis.

Tem a palavra o nobre Vereador Tripoli.

**O SR. REGINALDO TRIPOLI** - Boa noite a todos. Eu gostaria de mudar um pouco o foco desta discussão sobre o projeto que o Presidente Milton Leite colocou no sentido de que esse projeto, como o Presidente acabou de falar, vai haver sugestões de vários Vereadores e desta Casa. Então, eu fico tranquilo quando o Presidente diz que possam haver alterações no projeto para melhoria da qualidade do ar.

Fui o terceiro Vereador mais votado desta Cidade. Tive a oportunidade de ser eleito Vereador. Tive oportunidade de ser eleito na Casa Presidente da Comissão de Meio Ambiente, mas eu gostaria de falar neste momento como cidadão paulistano, como pai, como uma

peessoa que se preocupa com as vidas que estão sendo perdidas ao longo desse tempo no qual não foram cumpridos alguns acordos e leis na cidade de São Paulo.

Eu quero dizer que o Protocolo de Paris e a Lei de Mudanças Climáticas de 2009 foram para o espaço, foram jogadas no lixo. Eu não estava aqui e não poderia ter feito algo mais eficiente. Hoje eu imagino que eu possa colaborar para que isso seja mudado.

Não sei o que foi feito, mas de 2013 até hoje, existe aditamento para uma concessão. Eu acredito que hoje precisamos trabalhar é que o novo edital de concessão converse com a nova lei. Não adianta a gente mudar a Lei e o projeto de concessão, que será exibido em breve pelo Secretário Aveleda, que não conversem e que não tenham uma punição.

Quando eu e os meus irmãos viemos pedir um encontro informal com o Presidente que sempre foi muito gentil comigo – deixar claro, não tenho a mínima disputa política ou qualquer coisa - acho que esse assunto é apartidário, esse assunto é de saúde. Não estamos discutindo quem mata mais, se é o carro ou o ônibus, a fábrica. Não estamos discutindo esse assunto. Estamos discutindo sobre vida.

Este é o momento para a gente conversar, tentar chegar a um modelo com uma data para que isso se encerre. O ônibus é 0,001%. Esta Casa faz parte desse processo, pois não podemos deixar isso acontecer, como o colega da Comgás disse, que o biodiesel não tem produção suficiente. É uma informação. E uma informação que eu já obtive também é que vai ter o momento em que o gás não vai mais existir para esse serviço. A matriz energética agora não é o momento de discutirmos. Temos de discutir a lei, é o momento que vai se encerrar esse processo de mudança desse número de ônibus que fornece o transporte para a Cidade para que melhore a qualidade de vida. É isso que precisamos discutir.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) –** Muito obrigado.

**O SR. MILTON LEITE –** Vereador Tripoli, V.Exa. e sua família atuam na área do meio ambiente, só tenho a agradecer. Estamos falando em controle de emissão e as alternativas possíveis que leve ao controle de emissão.

Quero esclarecer que esta é a primeira audiência pública. Qual o procedimento futuro? Receberemos as contribuições, produziremos as novas alternativas que devem modificar novamente o substitutivo. Vou mandar publicar no site e faremos uma nova rodada de audiências públicas.

Recepcionaremos as contribuições e vamos trabalhar com os dados até com conflitos e contestação de dados, ninguém é dono da verdade, pode haver equívocos, e estamos dispostos a rever e ajustar e trazer para realidade e daí darmos o passo seguinte. Não está concluso o PL 300, ele está em maturação e discussão com a sociedade.

É importante que se diga isso. Estamos iniciando uma discussão que não será fácil, como o Vereador Tripoli disse, estamos discutindo sobre vidas. Qual é a melhor forma de enfrentarmos isso? Não dá para dizer não ao PL 300, temos de dizer sim e de que forma.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Fico satisfeito em ouvir do Presidente da Casa, que faz a pauta das votações, que esse projeto será discutido em outras audiências com as contribuições feitas e etc.

É muito bom para chegarmos a um resultado o mais próximo da realidade possível e de que a maioria entenda que seja conveniente.

**O SR. MILTON LEITE** – Fico feliz com o debate, com a discussão.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Aliás, quero cumprimentar todos que se manifestaram até agora.

Esta é uma das audiências públicas mais interessantes que participei até hoje. Sem nenhum confete, sem demérito das outras também.

Tem a palavra Assunção Santos.

**A SRA. ASSUNÇÃO SANTOS** – Boa tarde a todos. Sinto-me muito honrada e feliz de poder estar participando, após 20 anos, de uma audiência pública onde se fala em mobilidade urbana, desenvolvimento sustentável, tudo o que ouvimos até agora, envolvendo principalmente essa parte política do debate.

Como ambientalista, cidadã prestante, membro do Fórum de Desenvolvimento Sustentável do Plano Entre Serras e Águas, que cuidou da duplicação da Rodovia Fernão Dias São Paulo-Minas Gerais, estou acostumada com audiências públicas desde 1997, desde 20 anos atrás, quando os cidadãos não tinham vez nem voz. Talvez por isso o atual Vereador colocou o dedo em riste para as pessoas da sociedade civil, por não estar acostumado a esse tipo de debate, de comportamento. Porque é uma coisa muito nova a audiência pública, o cidadão poder falar e participar.

Nesse caso específico, sou muito a favor da justiça arbitral, dos métodos extrajudiciais de solução de controvérsias e conflitos, para que esse tipo de assunto da nossa sociedade civil não vá parar no Poder Judiciário ou no Ministério Público, e que um projeto de lei acabe indo contra a população, demorando de 20 a 30 anos para ser solucionado esse tipo de conflito.

Sobre a apresentação dos slides nesta audiência pública, em primeiro lugar com relação aos verdadeiros números, o fato de não conter a exclusão dos caminhões, reboques de 14 concessionárias faz com que os números fiquem um pouquinho capengas, ausentes as informações atualizadas. Então, acho que essa observação feita nos slides constantemente mostra que os números ficam distorcidos.

Como o senhor informou, eu queria só confirmar que a porteira não está fechada – usando o seu linguajar. E também: o senhor aceita contribuições? Eu queria confirmar novamente com o senhor se novamente o senhor aceita contribuições. (Pausa) Desculpa, no microfone, por favor;

**O SR. MILTON LEITE** – Toda contribuição que vier a agregar valor na vertente de melhorar o projeto, eu disse que estou aberto ao debate. Todo número que tiver comprovadamente, cientificamente distorcido da realidade, estou aberto a contribuição, a debatermos; e se eu estiver errado, (ininteligível) ou equivocado, estou disposto a corrigir. Ninguém neste mundo é dono da verdade, nem eu nem os senhores. Se estiver, eu sempre

peço a compreensão. É possível que, dentre tantos, pode ser que exista algum dado diferente. Não estou dizendo que há. Se houver, é como eu disse: é o primeiro diálogo, é a primeira audiência pública. Nós estamos abertos a esse debate. Outrossim, isso não quer dizer que tudo aquilo que vier será aceito. Se alguém vem e diz: “O sujeito vai botar luz elétrica”. Eu também quero. Se houver dinheiro, que maravilha, estou esfregando as mãos, vamos salvar vidas no dia seguinte. Se a Comgas vender o GNV, ótimo, gera (ininteligível). Mas tem gás para o futuro? Tem gás para garantir? Essa é a discussão que está na mesa.

**A SRA. ASSUNÇÃO SANTOS** – Por favor, meu tempo. Senão, não consigo concluir. Serei rápida. Com relação aos ODS – Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, estamos no momento de rever todos os pactos de que o Brasil participou, todos os documentos que o Brasil assinou e não atingiu as metas necessárias no passado. Foi falado aqui de um projeto de 2009, que até agora não está colocado em prática, correto? Então, eu creio que, em relação a esse projeto de lei, neste momento deve-se considerar tudo o que não foi feito desde 2009 até agora e inserido como contribuição a esse projeto de lei.

Em relação à revisão dessas assinaturas dos pactos referentes ao que o Município de São Paulo até o momento não concluiu, não executou, o Tribunal de Contas me apresentou muito bem todos os compromissos, os quais são objeto de alerta e orientação a se fazer diferente das recomendações do TCM junto à Prefeitura do Município de São Paulo. Então, eu gostaria que o senhor levasse em consideração as recomendações do TCM ao que se refere ao seu projeto de lei até como forma consultiva, antecipadamente, para as próximas audiências públicas. Eu acho que o senhor poderia levar em consideração, para depois – em o seu projeto sendo aprovado - não termos problemas com a própria execução de alguma coisa no próprio edital, posteriormente, e problemas de vício no próprio edital se o senhor estiver patrocinando alguém da iniciativa privada, por exemplo.

Eu gostaria só de pedir ao senhor e a todos, para a próxima audiência pública, ser chamada de Srta. Assunção Santos. Assunção, uma mulher em ação. Não sou candidata a

nada, só gosto de brincar com essa frase. Eu gostaria de pedir ao senhor que coloque no site realmente tudo o que aconteceu – no seu site e no da Câmara -; e, para as próximas audiências, as contribuições que o senhor não aceitou, não acatou para poder incrementar, que o senhor também coloque os motivos pelos quais não o fez. E que o material desta audiência pública contemple o da primeira audiência, porque às vezes as pessoas das várias audiências públicas são diferentes e não têm acesso a tudo o que aconteceu. Eu só gostaria de pedir isto: que fossem ratificadas todas as informações de hoje para a próxima audiência pública. Obrigada e boa noite. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Sr. Rodrigo Lopes, do Movimento Respira São Paulo.

**O SR. RODRIGO LOPES** – Boa noite a todos os presentes e Srs. Vereadores. Sou do Movimento Respira São Paulo. Participamos desde 2005 defendendo todo tipo de transporte que emite o menor índice de poluição no município de São Paulo, em especial a frota de trólebus. Eu não tinha conhecimento – assim como, creio, a grande maioria das pessoas deste plenário – desse substitutivo ao PL 300, apresentado pelo Presidente da Casa. Então, o que vou dizer aqui é em relação ao que eu tinha conhecimento, sobre o antigo projeto, sobre o qual eu me debrucei para estudar.

Insistir no biodiesel, a nosso ver, é insistir no erro. São Paulo vai continuar basicamente como está. Como está citado aqui, a obrigação do Euro V já é uma coisa nacional, não que seria privilégio só da Cidade. São Paulo não seria digna de honrarias por privilegiar o Euro V ou as próximas resoluções que virão, conforme o avanço da tecnologia. Então, queremos defender principalmente a diversificação da matriz energética, incluindo os veículos elétricos, a gás, etanol, qualquer tipo de combustível que não seja fóssil e não amplifique qualquer tipo de poluente, seja ele material particulado ou dióxido de carbono. O biodiesel, por exemplo, eleva os números, por incrível que pareça; ele faz uma inversão proporcional na poluição. Ele diminui o material particulado, mas o dióxido de nitrogênio e o de

carbono são elevados.

Para concluir, quero agradecer e me colocar à disposição do Presidente da Casa, Vereador mil. O Movimento Respira São Paulo está completamente aberto para colaborar com esse projeto de lei, e hoje ainda enviaremos um *email* para combinar uma audiência pública em seu gabinete. Muito obrigado e boa noite.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito obrigado pela contribuição. Tem a palavra a Sra. Evangelina Vormittag.

**A SRA. EVANGELINA VORMITTAG** – Boa noite aos componentes da Mesa e a todos os presentes. É um prazer estar aqui. Sou médica, Diretora do Instituto Saúde e Sustentabilidade, e gostaria de que minha fala contribuísse na questão da saúde e das vidas ceifadas precocemente – que são milhares neste período todo e no futuro. Seja qual for o projeto de lei, nós vamos ter muito mais vidas ceifadas, sofrimento e adoecimento da população.

Tenho certeza de que legislar em prol da população da Cidade é o grande objetivo desta Casa. Então, em se tratando da população, temos que falar na questão da saúde. A grande discussão sobre a poluição do ar objetiva à segurança da população desta cidade. Obviamente, entra, nesse contexto, a questão das fontes industriais, as fontes veiculares, a frota de veículos, a emissão dos poluentes; mas no final da história, quem está pagando essa conta, como disse o Professor Paulo Saldiva, é carne humana, nada mais que isso. São essas pessoas que sofrem e vêm morrendo na Cidade.

Os dados de saúde são alarmantes no mundo inteiro. Para vocês terem ideia, a poluição do ar tornou-se líder ambiental em causa de mortalidade no mundo. Metade das mortes de crianças por problemas respiratórios está associada à poluição do ar. São as crianças, os idosos e as pessoas com menor nível socioeconômico os que mais sofrem desse mal. Então, é muito importante vocês terem isso em mente, e não ficar só discutindo a questão da frota.

Para piorar a nossa situação, o relatório de qualidade do ar Cetesb, que informa a qualidade do ar da cidade de São Paulo, não utiliza como parâmetro de interpretação a segurança para a saúde da população. Ele utiliza um parâmetro de uma legislação de 1990, que atualizou com uma maquiagem em 2013, caindo completamente no vazio. Até hoje não temos os padrões de qualidade da Organização Mundial de Saúde – um guia publicado em 1990 a partir de dados de estudos realizados no mundo inteiro, que mostravam os efeitos da poluição do ar na saúde.

No Brasil, em São Paulo, no Estado e na cidade de São Paulo, não temos os parâmetros da OMS. Por isso, para os legisladores e para os gestores das cidades, mesmo que eles tenham boa intenção e queiram diminuir a redução da emissão de poluentes, infelizmente eles não têm esse conhecimento. Se vocês abrirem o relatório da Cetesb, vão ver que todas as estações da Região Metropolitana de São Paulo estão dentro do normal do que é preconizado em relação à poluição do ar, e essa é a informação que também chega à população, o que a impede de participar desse debate.

Eu gostaria de complementar o Vereador José Police Neto na questão dos dados equivocados. Há mais um dado equivocado apresentado no projeto do Vereador Milton Leite, que diz respeito aos dados de emissão de poluentes da frota. Pelo que vi no *slide* dele, a fonte de pesquisa para esses dados foi o Detran, mas o Detran não é o melhor órgão para se ter essa informação, e sim a Cetesb. A Cetesb publica a emissão de poluentes a partir da frota veicular como um todo e dividida inclusive pelas categorias de ônibus pesados e leves. Então, considerando os dados da Cetesb de 2015, 35,2% da emissão de material particulado na Região Metropolitana de São Paulo se deve a fonte veicular, considerando-se veículos leves e pesados; 9,5% desses 35,2% se devem à emissão por ônibus. Então, vejam só: o ônibus, que representa somente 3,6% da frota, como demonstrado pelo Vereador, tem um efeito enorme na redução de poluentes.

Com isso, torna-se a frota de ônibus um alvo extremamente prioritário e estratégico:

tem um grande peso na mudança uma frota pequena para um grande resultado. Além disso, a questão dos ônibus é responsabilidade da gestão municipal. Falar de caminhões, de veículos leves, de outros combustíveis é terceirizar o problema. Então, sim, o Município deve atuar naquilo que é de sua responsabilidade, ainda mais trazendo um resultado tão importante. E, complementando...

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Por favor, conclua. Por gentileza.

**A SRA. EVANGELINA VORMITTAG** – Deixe-me só complementar?

**P** – É que, senão, não damos oportunidade para os outros.

**R** – Só complementando.

**P** – A senhora está complementando já há dois minutos e meio. É só concluir. Só isso.

**R** – Não, eu quero trazer um conceito sobre a intoxicação por poluentes nos indivíduos. A intoxicação se deve tanto à exposição, à concentração dos poluentes e tempo de exposição. Quando se fala que o nível de concentração de poluentes na Cidade, que é duas vezes e meio o que preconiza a Organização Mundial de Saúde, com tanto adoecimentos e mortes, não lembramos das pessoas que estão nos corredores de ônibus ou que andam de ônibus na Cidade. Essas pessoas estão muito mais expostas a esse poluente; muito mais. E são justamente as pessoas, por uma injustiça ambiental, que acabam respirando o ar tóxico e tendo mais doenças. Se medirmos a concentração de poluentes num corredor de ônibus, que é justamente onde nós queremos o alvo da mudança, nós teríamos uma poluição muito maior do que a existente na cidade de São Paulo.

Era só isso. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado.

Vereador Paulo Frange, por favor.

**O SR. PAULO FRANGE** – Obrigado, Presidente. Primeiro, eu quero cumprimentar a Comissão de Justiça e cumprimentar o Vereador Milton Leite. Ontem um grande número de

Vereadores esteve reunido e ficou muito claro para nós que os projetos polêmicos tinham que estar realmente na pauta e no protagonismo dos Vereadores. Esse é um projeto que parte de um Colega Vereador e que tem que vir a debate para que possamos ouvir e tentarmos construir conjuntamente. Esse é um passo muito importante, que vai acontecer aqui e também no Plenário. Portanto, é muito importante para que não fiquemos apenas votando projetos do Executivo e, muitas vezes, perdendo a oportunidade de participarmos os nossos projetos, como aconteceu hoje.

A ideia é a contribuição, nobre Vereador Milton Leite. Temos uma responsabilidade muito grande neste momento por tratarmos novamente de uma concessão, em que tudo isso vai estar dentro. E por que não estamos discutindo o caminhão e outras situações? Porque o que podemos tratar para valer agora é aquilo que o Poder Público tem na mão e pode conceder, que é ônibus, caminhão de lixo – que ainda não está aqui, mas que deveria estar; temos que começar a discutir.

**O SR. MILTON LEITE** – Já está no substitutivo.

**O SR. PAULO FRANGE** – Isso, já está no debate. As pessoas se esquecem do caminhão do lixo, porque ele parecer ser silencioso. Enfim, temos que tratar disso. A frota de táxi vai ter que ser vista em algum momento e quando os aplicativos estiverem nas mãos do Poder Público, pelo menos para que ele possa estar regulamentado, nós precisaremos também exigir uma matriz energética de outra forma, como, por exemplo, o álcool.

Vereador Milton Leite, temos que deixar muito clara a situação. Sou absolutamente contrário a qualquer monopólio. Os combustíveis fósseis foram monopólio ao longo de tudo e tudo isso está lá concentrado no mundo árabe, gerando o que gerou lá. Nós temos que deixar o combustível fóssil de qualquer jeito, porque estamos nos século XXI.

Mas qual matriz? Todas. Recentemente aprendi muito com pessoas com os cabelos muito mais brancos do que os meus, que nós precisamos buscar todas as matrizes que possam contribuir com o meio ambiente. Todas são bem-vindas e todas têm o interesse de

ser lucrativas. Nenhuma empresa pode nascer para quebrar, para falir. Ninguém aqui é filantrópico, ninguém produz biodiesel por filantropia.

Foi abordada aqui a situação da soja. Se continuarmos pensando em biodiesel buscando a soja, nós vamos ter o mesmo problema que teve o México com as tortilhas. Quando os Estados Unidos ampliaram a produção de álcool a partir do milho, que subiu de preço; levaram o milho do México para lá, aumentando o preço desse pãozinho mexicano.

O impacto é o mesmo. Nós não podemos partir para apenas um combustível, uma só matriz. Nós temos que buscar todas. Aí, sim, a que for melhor vai vender mais, a economia de escala ficará mais barata e nós estaremos muito bem, desde que monitoremos tudo isso.

Eu não tenho dúvidas de que esse é o caminho e de que vamos conseguir. Mas a minha preocupação é a seguinte: quando falamos em ônibus de 200 quilômetros rodados por dia vezes 15 mil, o que resulta em 3 milhões de quilômetros por dia na mesma Cidade. Por onde eles andam? Nas chamadas Zonas de Eixo, onde há adensamento humano e construtivo, que são as grandes avenidas, onde ficam os corredores e nas chamadas Zonas de Centralidade, que são todas as avenidas comerciais da Cidade, que correspondem a 8% do território do Município, onde o ônibus passa pela faixa da direita. É onde há muita gente, de porta aberta, adensamento humano. É um risco muito maior.

Nós temos que realmente tomar cuidado com tudo isso, até porque nós não temos que falar apenas do combustível, existe também o problema da incomodidade por ruído. Nós temos multa do Psiu de boteco que foi anulada quando comprovaram que o ruído na porta era maior do que o do boteco, com bêbados gritando às 23h.

Portanto, nós temos que tratar de todo tipo de poluição que permeia todos esses assuntos.

A minha maior preocupação está exatamente naquilo que o Vereador Milton Leite tem que tratar muito bem aqui, que é forma de sanção: como punir se não cumprir. Nós não temos história de empresários de ônibus pagando multa para ninguém. Na cidade de São

Paulo, a história de ônibus é que, quando a empresa vai mal, muda-se o CPF de todo mundo, muda-se o CGC, antigos CNPJ, as empresas desaparecem, mudam de donos e ninguém nunca mais acha mais ninguém. Foi assim ao longo dos últimos 40 anos. Agora a coisa parece que está mudando, mas nós temos que achar uma forma de penalizar e de poder excluir aqueles que não cumprirem com as regras impostas por esta Casa.

Vereador Milton Leite, quero contribuir. Tenho certeza de que este é um momento importante da Câmara em que V.Exa. aborda um tema que tem que ser debatido mesmo. Tem que se ter coragem para dar o primeiro passo e juntamente com a sociedade.

Acho que hoje nós saímos daqui maiores do que entramos e aprendemos muito ouvindo. Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto) – Obrigado.**

Tem a palavra o Vereador Milton Leite.

**O SR. MILTON LEITE –** Vereador Paulo Frange, talvez V.Exa. não tenha esse documento, mas no caderno de exibição acho que alguns observaram, e eu clamo que observem os dados oficiais. Vou repeti-los. São 15 empresas, 12 permissionárias. Da frota, 14.957, linha 1280. Terminais, 29. Partidas de ônibus por dia, 200 mil. Número de passageiros, 6 milhões por dia. Viagens realizadas por passageiros, 10 milhões. Quilometragem por mês, 80 milhões de quilômetros rodados.

Para aqueles que não leram, deem uma lida. Acho que V.Exa. não tem esse documento em mãos ainda.

**O SR. PAULO FRANGE –** Na minha conta, daria 90 milhões. Eu fiz uma conta de boteco.

**O SR. MILTON LEITE –** Consta aqui o consumo de óleo também, que é o cálculo de referência que está aqui, até o mínimo de litros de diesel consumidos. Porque quando as pessoas apontam que não foi feita a análise do volume, uma prévia é de 37,5 milhões por mês. É possível, então, calcular todas as emissões com os cálculos que nós temos aqui.

Com relação à fonte de poluição que a Dra. Evangelina citou, aqui está dito Cetesb. Está bem claro aqui. Vejam embaixo “tecnologias das emissões. Fonte: São Paulo Transporte, Cetesb”. Algumas fontes nós repetimos, para não ficarem todos numa única tela. Está aqui. Não há dúvida em relação a isso; a doutora é que fez essa observação.

Estamos abertos à discussão. Se houver equívoco, nós aceitamos, não há nenhum problema. Mas aqui está explicado com clareza.

Com relação à questão do Euro V, e as normas de hoje dizem isso, os carros que nós temos rodando no País, excluindo os ônibus da cidade de São Paulo, esses motores vão rodar por mais 15, 20 anos e vão queimar da pior forma possível. Aí vão dizer que não conseguem mais comprar ônibus. O problema, então, está lá e por isso tem que ter inspeção veicular, porque esses motores que estão aí, a frota que está aí vai perdurar por muito tempo e, como disse a doutora, matando. Trata-se de vidas humanas. Esses motores que aí estão vão rodar por muito e muito tempo e eles, sim, são o problema. Isso precisa ficar ressaltado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Agora gostaria que o Presidente da SPTrans, o Dr. Martinelli, nosso convidado, fizesse também uso da palavra.

**O SR. JOSÉ CARLOS NUNES MARTINELLI** – Muito obrigado pela oportunidade. A SPTrans e a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes vão se juntar a este debate, que está sendo muito oportunamente aberto pela Câmara dos Vereadores da cidade de São Paulo. É um exercício de cidadania importante.

Sou vítima da poluição por dois motivos. Primeiro porque sou um idoso e tenho dois netos. E aí está o problema. Todos nós estamos cientes da responsabilidade que temos. Por outro lado, também é impossível que deixemos de olhar para o impacto econômico que o transporte por ônibus tem, realiza ou insere no orçamento da cidade de São Paulo; não dá para não levar isso em consideração.

Outra coisa que precisamos levar em consideração é que o ônibus cumpre o papel importante de substituir transportes efetivamente de massa, como o transporte sobre trilhos,

pela falta de uma rede maior de transportes sobre trilhos na Cidade. Então, é a realidade com a qual convivemos diariamente.

Já tivemos a oportunidade de discutir com várias pessoas, com vários Vereadores, com o Presidente e o caminho que parece mais adequado para a SPTrans e para a Secretaria é que a discussão seja feita em torno de uma matriz energética de várias alternativas, com oportunidades para que os concessionários optem pela alternativa que julgarem melhor e que a lei e a futura licitação estabeleçam reduções de emissão de poluentes desejáveis ou notas que têm de ser alcançadas ao longo do ano durante a permissão, durante a concessão que vai ser lançada, durante a licitação.

Finalmente queria ressaltar a importância de que essa licitação aconteça. Estamos vivendo uma situação na cidade de São Paulo de muita fragilidade do ponto de vista jurídico. Porque os permissionários, os que transportam o chamado sistema local estão desde 2014 sendo contratados por contratos emergenciais, que são contratos que têm apenas seis meses de duração. Isso é muito ruim para a renovação da frota, encarece a renovação e leva a um atraso pelo menos na substituição do Ouro-3 pelo Ouro-5, que já é algum ganho.

Então, é fundamental que essa licitação ocorra. Isso é o que eu queria que todo mundo tivesse em mente, vamos trabalhar juntos para que São Paulo realmente volte à vanguarda de transporte público nesse país.

Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Nós é que agradecemos sua presença e contribuição. Peço desculpas, pois não anunciei as presenças dos Vereadores Isac Felix e Rinaldi Digilio, que já estão presentes há algum tempo. Desculpe-me pela demora em não anunciá-los.

Em seguida, Sr. Ricardo Borges Martins, da Minha Sampa. Depois o Sr. Ricardo Guggisberg, Presidente da ABVE e o Sr. Brasil Laerte.

**O SR. RICARDO BORGES MARTINS** – Eu não sei se é mais difícil respirar em

São Paulo ou dentro dessa máscara aqui.

Em primeiro lugar queria fazer um pedido a todos vocês, Vereadores, para que nunca mais a gente realizasse uma audiência pública sem o projeto de lei que vai ser debatido. Isso acontece com muita frequência nesta Casa. Estudamos os dois projetos: o projeto original, apresentado por V.Exa. e o projeto do Caio, que era o substitutivo. E a gente chegou aqui e apareceu um projeto muito maior, de seis páginas e tivemos 15 minutos para lê-lo. As pessoas que estão aqui não leram o projeto e coisas que V.Exa. disse que havia no projeto não estavam lá. A gente não consegue fazer debate, isso enfraquece muito o debate e muito a democracia. Vamos, por favor, tentar resolver isso dentro desta Casa. (Palmas)

O segundo ponto é o seguinte: desde que o projeto original foi apresentado, nós lançamos uma campanha o Greenpeace, Cidade dos Sonhos, a Minha Sampa e quase quatro mil pessoas já enviaram propostas a todos os Vereadores, com os documentos embasando as nossas propostas, pedindo duas coisas: uma é que a transição para combustíveis limpos fosse feita em tempo mais rápido – o projeto original falava de uma transição até 2037 e a gente pedia que isso fosse mais rápido; a segunda é que houvesse sanções às empresas que não cumprissem, pois essa era a fórmula do fracasso do projeto de lei aprovado em 2009.

O meu terceiro ponto é o seguinte: V.Exa. entrou muito irritado aqui em função das manifestações que fizemos hoje. Não precisa, faz parte da democracia a gente se manifestar. Não quebramos nada, os patrimônios continuam lá, o patrimônio público está lá intocável e a gente colocou, chamou a atenção para uma audiência que estaria esvaziada, não fosse isso. A gente quer conversar sim, a gente tem propostas a fazer. Consideramos que sim também, é importante essa proposta de fiscalização, de inspeção veicular. Mas, tem mais coisa para mexer nesse projeto. Espero que sim, façamos novas audiências e possamos discuti-lo.

Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito obrigado, Ricardo. Agora também o Sr. Ricardo Guggisberg, Presidente da ABVE.

**O SR. RICARDO GUGGISBERG** – Boa noite a todos. Queria agradecer a oportunidade, agradecer ao Presidente, agradecer ao Vereador Mario Covas, Police Neto, todos que eu conheço, a todos os Vereadores da Casa e dizer alguns pontos.

Primeiro é que o planeta diz para a gente: “Parem de emitir”. Essa é a primeira frase que tenho a dizer e isso precisa ser repensado.

A segunda coisa que tenho a falar é que estamos discutindo várias situações de emissões no Ministério da Indústria e Comércio, como por exemplo, a emissão dos gases poluentes pelos veículos automotores. Estamos discutindo a nova infraestrutura de recarga de veículos elétricos para que possamos avançar na mudança do modal. E hoje estamos discutindo a oportunidade de melhorar o nosso transporte público.

Então, acho isso extremamente importante e não queremos que isso seja feito do dia para a noite, mas também não queremos deixar para 2039 ou 2060 e atrasar o nosso país nesse sentido. Não podemos fechar os nossos olhos para isso. Precisamos olhar para esse projeto de lei que vai ser adotado e votado agora para uma mudança da nossa matriz de mobilidade.

O mundo, os países estão se movimentando para a mobilidade elétrica. A nossa matriz energética não é essa, temos o álcool, o gás, onde podemos iniciar essa transição por veículos híbridos a biodiesel, a álcool, onde iremos emitir muito menos.

Mas, na minha visão, essa é uma mudança paulatina, porque o modelo de transporte elétrico é uma evidência mundial e o mundo está se movimentando para essa transformação e a gente não pode fechar os olhos para isso.

Então, não vou criticar, não vou dizer nada, só digo para vocês que precisamos nos orientar com referência a esse projeto de lei. Também aproveitar as oportunidades que foram criadas dentro do Brasil, dentro das indústrias brasileiras de veículos híbridos, elétricos e a gás e a todos os sistemas de modais que sejam sustentáveis.

E a última coisa que tenho para dizer é que se não emitíssemos não precisaríamos

controlar as emissões.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado, Ricardo. Tem a palavra o Sr. Laerte Brasil.

**O SR. LAERTE BRASIL** – Eu sou da Unesco, que é o Cosmos Universidades, da São Paulo Empreendedorismo. Quando o Governador Montoro foi ao Governo do Estado apresentei um projeto de grande envergadura de mobilidade urbana aqui na cidade de São Paulo, que previa até o ano de 2015 500 quilômetros de metrô, interligando 96 distritos à cidade da Região Metropolitana, inclusive a cidade de Osasco e São Bernardo do Campo.

Mas, aí o Governo retrocedeu e hoje a cidade de São Paulo tem apenas 80 quilômetros. E mais, desses 80 quilômetros, 93% das linhas estão sendo construídas pelo crivo das minhas ideias, que eu apresentei. Não estou trabalhando em vão. Quero deixar bem claro para o Governador.

Já apresentei a extinção do óleo diesel no transporte público da cidade de São Paulo. Seria uma energia sustentável, sendo 70% elétrica e à bateria, bem como a extinção dos trólebus.

Participando das audiências públicas da licitação do transporte público na cidade de São Paulo, qual foi a minha tese: a extinção do diesel já nessa licitação, sendo 75% elétricos e 25% biogás e outras energias sustentáveis.

Mas, voltando para o PL 300, como está, não tem embasamento técnico, científico, de sustentabilidade e econômico. Ele nos faz retroceder. Vidas estão morrendo pela poluição na cidade de São Paulo. A gente precisa, através desses grandes debates, intervir e fazer a transformação e mudança na cidade de São Paulo.

Estive em 50 audiências públicas da Lei de Uso e Ocupação do Solo. Apresentei uma tese ambiental extraordinária que foi as cotas ambientais. Elas permitem a construção de prédios verdes, sustentáveis, jardins verticais, que vão contribuir para a redução do

aquecimento global até 2030.

Era o que eu tinha para dizer.

O projeto precisa ser mudado, porque, do jeito que está, não tem embasamento técnico, científico, ambiental, econômico, para o futuro da cidade de São Paulo.

Obrigado pela palavra.

**O SR. MILTON LEITE** – Posso falar? (Pausa) Ao Ricardo da Sampa, eu reitero que estará a sanção no que tange ao controle de emissões. Realmente, não está aqui, da forma expressa, mas estará aqui.

Ao Ricardo da BVE, que fala da matriz de mobilidade de naturezas diversas. O problema, realmente, são as fontes de energias que temos, diversas discutidas e algumas avançadas. Uma que nós não colocamos aqui são as energias decorrentes do lixo. Há uma questão que pode ser discutida e que pode baratear. Temos uma tecnologia muito interessante. É um ponto que eu queria chamar a atenção dos senhores: o da queima da cera alumínio (?) que foi discutida em Lorena. É uma tecnologia nova que permite que nós, com a produção, da cera alumínio oriunda do lixo e com gás também, nós conseguimos mover a parte da frota de transporte público da cidade de São Paulo.

Nós vamos convidar, para que façam uma exposição aqui, com a São Paulo Transportes, porque nós temos lá um projeto piloto. É muito bom. A tecnologia e as pesquisas que foram feitas são muito boas. Há um piloto, que nós gostaríamos de apreciar e trazer à tela a discussão dessa forma, porque é possível que ela seja implementada. É mais uma forma de termos energia elétrica a custo muito baixo.

Eu ficaria feliz se nós, também no reaproveitamento do que o lixo produz e que nós estamos perdendo, que nós produzíssemos energia para o transporte. Essa é uma que nós podemos.

É um piloto que eu entendo que, no Brasil, seja o melhor que temos no mundo ainda, porque é uma queima absolutamente sustentável e sem emissões, o que seria muito

bom como geração de energia.

Se o Montoro tivesse produzido os 500 quilômetros de metrô, seria maravilhoso; se tivesse produzido 600 ou 700, eu ficaria feliz da vida. Infelizmente, nós não conseguimos, ao custo meio elevado do metrô, fica difícil. Acho que é isso.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado.

Eu gostaria de informar todos – e acabamos de combinar - que as contribuições serão feitas, eventualmente, alguma modificação. O Vereador Milton Leite e nós nos comprometemos a fazer uma nova audiência pública, mas ele se compromete que um dia antes, 24 horas antes, apresentem as sugestões para que a gente faça uma audiência pública em cima de um texto que esteja sendo, de fato, discutido.

Então, por volta de 15 dias, mais ou menos, nós deveremos realizar uma nova audiência pública, mas vamos divulgar oportunamente.

---

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. MILTON LEITE** – Eu respondo.

Veja, ele falou que não manifestaria contra ponto específico. Ele falou de maneira genérica em três pontos.

Eu pediria que contribuíssem de forma técnica expressa no papel, que é o que nós estamos fazendo. Nós estamos a contribuição dele também. Ele falou em três pontos genéricos. “Eu não vou falar especificamente porque o tempo é pequeno”. Foi o que eu entendi e que estaria contribuindo oportunamente.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Não tem problema.

Como essa é a primeira audiência pública, eu acho que a gente pode fazer. Não importa se o que aconteceu até agora não foi da maneira mais satisfatória, mas o compromisso da gente é estabelecer o diálogo.

Vamos lá.

Tem a palavra o Vereador Caio Miranda.

**O SR. CAIO MIRANDA** – Boa noite a todas e a todos.

Eu vou tentar falar em três minutos dos pontos que acho mais relevantes.

Primeiro, eu queria esclarecer que o substitutivo por mim apresentado não é só meu. Ele é contribuição da sociedade civil, dos diversos setores organizados, dos representantes das matrizes energéticas, também, e dos Vereadores Mario Covas Neto, Xexeu, Goulart e outros Vereadores que não estão na Mesa, portanto, eu não sou um *expert* no assunto e não tenho essa pretensão. Eu quero contribuir sendo um vetor, um catalisador de quem entende e se debruça sobre o assunto.

A minha perspectiva é a de uma pessoa que, até o ano passado, estava como contribuinte, cidadão e usuário. Sempre usei transporte público, ônibus, metrô etc. Trabalho com a linguagem de blog e vídeo. A gente tem que trazer as informações pontuais: ônibus, hoje, transporta mais que o metrô e que o trem, mais do que no ano recorde que foi 2013. Então, o ônibus é o principal meio de transporte de São Paulo.

O plano diretor prevê o adensamento populacional e de potencial construtivo nos eixos de transporte, portanto, como doutora falou, onde passam os corredores de ônibus.

E a gente está falando muito da emissão de poluentes – e tem um debate técnico que o novo substitutivo traz de outra forma, portanto, não dá para falar aqui, mas tem a questão do ruído.

Bato numa bandeira que o Paulo Frange falou antes – vou pedir para colocar na tela da OMS -, o nível de ruído se considera ofensivo, sobre o qual exposto por oito horas diárias, causa surdez, perda da audição, é de 75 decibéis.

Se a sociedade civil nos ajudar a calcular, quando passa um ônibus, do seu lado a emissão de ruído desses ônibus, tirando o trólebus, todos emitem mais do que 50 e, com certeza, mais do que 75. Então, é um crime.

Quem mora na frente de linha de ônibus, de faixa exclusiva ou de corredor, sabe a tortura que é, você não consegue dormir, e a sua orelha fica quente. É complicado.

A questão do ruído não está nos substitutivo. Eu vou pedir para o Presidente que a gente aborde essa questão do isolamento acústico dos motores e dos escapamentos.

O PL 405/2017 que eu propus era sobre outro assunto. Era a inspeção veicular, de poluente e de ruído, em tudo o que for do Município. Ou o Presidente inclui isso no projeto dele, estendendo para Ceasa e para os carros particulares, mas acho que é fundamental – se for para fazer um trabalho conjunto e incorporar – focar na frota do Município. Já é muita coisa. Se a gente conseguir fazer com que o Município respeite os limites de emissão de poluente e de ruído, seja no caminhão de lixo, que polui bastante, seja nos carros que fazem recapeamento, seja na frota própria e, também, nos ônibus é um grande avanço para a cidade. Porque pautar para todos os Municípios, só se for pedágio, a gente fazer blitz toda hora ou na Controlar que tem que se fazer licitação, criar uma empresa, uma gigante para um volume tão grande de carros, para que dê conta.

Para encerrar, a Cetesb, infelizmente, não segue os padrões internacionais do que é saudável quanto à emissão de poluentes. O Paulo Saudivo, instituto de saúde e sustentabilidade, tem um relatório robusto, do qual eu tenho os números, e que contesta os números da Cetesb.

Então, se o debate vai ser pautado pelo que a Cetesb disse que é bom para a nossa saúde, a gente tem que trazer esse debate para cá, e que a Cetesb reveja esses números.

Do jeito que está hoje, a gente vai tentar resolver o problema no patamar ótimo e não vai conseguir fazer nada, porque se a Lei 14.933/2009, não conseguiu promover mudança prática alguma; se a gente tentar algo mais avançado ainda do que essa lei, agora, a chance de conseguirmos é muito baixa.

Então, era só isso.

Agradeço a todos pela participação, concordo com as críticas quanto a gente ser comunicado antes da audiência, se não, fica difícil, e deixo claro que a licitação do transporte que o Avelleda vai ter que fazer vai depender desse debate. Portanto, no momento oportuno, a gente vai poder debater o índice de eficiência do nosso sistema de transporte coletivo, que é muito baixo, e é por isso que os organismos internacionais que têm verba para financiar a mudanças – que, certamente, as empresas não têm – não querem financiar em São Paulo, porque, no patamar que está o índice de eficiência no nosso sistema de transporte, o Terminal Bandeira com 20 linhas indo para a zona Sul, usando 80% do percurso o mesmo corredor em fila, uma coisa que não é inteligente, não vai ter verba externa para financiamento, com toda a razão.

Então, a gente discute a eficiência do transporte que eu, como leigo e usuário, lendo o relatório e ouvindo de quem estuda sobre isso, vejo que é ineficiente.

É só isso.

Agradeço a todos.

Parabéns ao Greenpeace pela manifestação e por fomentar o debate, porque, se não, de fato, passaria com uma relevância muito menor. (Palmas)

**O SR. MILTON LEITE** – Rapidamente, Vereador Caio, permite-me, Covas? (Pausa)

Vereador Caio, nós vamos conversar com os fabricantes e averiguar quanto a possibilidade daquilo que nós podemos mitigar na emissão de ruídos em decibéis. De fato, razão assiste a V.Exa.

Nós normatizamos que os adensamentos devem se dar em torno dos eixos tanto do metrô quanto dos corredores. E não tem sentido nós colocarmos ônibus com emissão de ruídos a esse nível. Nós temos que, de alguma maneira, melhorar. Vamos ver a contribuição exequível dentro desse Projeto de Lei. Vamos discutir com as indústrias quais os níveis que são possíveis e o que é exequível, na tabela também para diminuição o máximo possível desses níveis. Assiste razão, porque é possível diminuir. Isso nós não temos dúvidas.

Têm algumas estradas nas regiões periféricas onde os ônibus passam e, realmente, mesmo que passem longe, fazem um barulho danado, e nós precisamos melhorar e abaixar os decibéis em torno desses eixos em todos os lugares, enfim, tanto quanto for possível nós faremos, sim. Estamos abertos a discutir isso.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Nós temos sete pessoas inscritas, além da Vereadora Soninha, portanto, oito oradores. O nosso horário está terminando. Só, ao final, o Vereador Milton Leite voltará a falar. Peço a gentileza de quem for falar agora, se puder, não usar os três minutos, para dar oportunidade a todos. Eu ficarei grato.

A Sra. Raquel Ferreira, os Srs. Rafael Drumond e Lourivaldo Delfino.

A Sra. Raquel Ferreira, do Movimento Transporte Consciente.

**A SRA. RAQUEL FERREIRA** – Boa noite, gostaria de agradecer a oportunidade, tentarei ser breve. Tenho inúmeros fatores a contribuir, analisar, a pontuar. Primeiro, hoje, dentro do sistema de trólebus que já existe, os 150 quilômetros que hoje já existem, há uma folga nessa rede atualmente de 50% do número de veículos existentes. Hoje temos 201 veículos, poderia ser aumentado para 300, 350 até 400 veículos, existe uma folga de energia. Está sobrando. As subestações produzem, mas não consomem essa energia, ela sobra no sistema, pagamos com uma sobra, uma coisa que não consumimos.

Uma coisa que deveria falar é que o projeto como está batendo na falta de ter, vamos ter 50 trólebus no próximo ano, 50 baterias, ele acaba privilegiando apenas alguns setores e o que somos a favor hoje é que há uma diversificação da matriz elétrica. Temos de ter equilíbrio, não dá para poder fazer todas as coisas, principalmente, nessa área como já foi explicado aqui, sem o equilíbrio. Se explorarmos ao máximo qualquer tipo de tecnologia atualmente, vamos ter falta de demanda a ser cumprida. Como foi explicado pelo presidente da Comgás, não vamos ter no caso do biodiesel, ele não vai suprir as necessidades. Não tendo como suprir as necessidades, isso vai causar um sobrepeso que não vai ser calculado inicialmente na licitação e isso vai impactar no custo da tarifa no final.

Outra coisa que devemos falar é não está sendo debatido atualmente é o impacto do biodiesel, como o projeto está. O impacto que o biodiesel vai ter. Numa das tabelas do projeto que foi mostrado aqui, mostra que um dos componentes que é o NOX, ele aumenta 8% no biodiesel. Como vai ficar essa questão se a gente colocar a frota com maior proporção de biodiesel? Porque o NOX é um dos gases mais nocivos que temos. Ele pode, por exemplo, impedir que as plantas realizem a fotossíntese. E não realizando a fotossíntese não teremos oxigênio na atmosfera. E o que acontece? É um processo que deteriora as plantas, elas acabam morrendo e depois morreremos nós, porque não vamos ter o oxigênio que ela produz. Então, é um processo que vai destruir cada um dos entes aos poucos. Precisamos ver isso com mais cautela, a adição do biodiesel no nosso sistema.

Gostaria de agradecer pela oportunidade. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado, Raquel. Sr. Rafael Drumond, conselheiro municipal de trânsito e transporte;

**O SR. RAFAEL DRUMOND** – Boa noite a todos. Sou Rafael Drumond, conselheiro do CMTT. Estamos discutindo, como o Martineli já bem sabe, esse tema no contexto do conselho, principalmente com toda discussão da licitação, realmente é um dos pontos principais. A gente precisa agilizar esse processo para poder liberar a licitação.

Só que eu queria esclarecer uma questão chave, quando falamos dos custos do sistema, a apresentação do Vereador é falaciosa quando coloca que os 7 bilhões que a gente gasta está atrelado aos custos das empresas. Isso hoje na verdade é falso. O que a gente gasta nesses 7 bilhões é em relação ao número de passageiros que está no sistema. A gente paga para as empresas uma quantidade de dinheiro pelo número de passageiros, não pelo que eles gastam. Então, esses números não estão atrelados diretamente. A gente não pode fazer essa discussão. A gente vai ver o que realmente essas empresas gastam, não sabemos hoje, nem mesmos a Ernest&Young na consultoria de 2014 conseguiu comprovar exatamente o quanto se gasta nesse sistema de ônibus.

Conseguiu-se verificar mais ou menos que a taxa interna de retorno de algumas empresas gira de 8% a 50%. Então, se esses números estão mais ou menos próximos, os números que foram apresentados pelo Milton Leite estão errados, um lucro de 5%.

Então, a gente entra na questão do custo dos combustíveis e dessas tecnologias. Quanto a gente teria de gastar, colocando outras tecnologias no sistema. As empresas de ônibus elétricos e híbridos já têm esse estudo. Algumas delas conseguem superar até mesmo o que seria o custo operacional total em 15 anos, que é o tempo que um trólebus tem hoje para rodar no sistema, consegue ser mais barato do que seria um ônibus a diesel. Mesmo se a gente falar na questão de números e nem levar em conta a quantidade de pessoas que morrem, a quantidade de dinheiro que gastamos no sistema de saúde, a gente ainda consegue ter vantagem nas tecnologias limpas. Então, por que temos um PL tão covarde como esse e não estamos discutindo o PL do Caio Miranda? É minimamente razoável em relação ao que tivemos de discussão e o que podemos ter de avanço nos próximos anos.

Acho que precisamos ser real com os números e conseguir avançar no debate. Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Obrigado. Com a palavra o Sr. Lourivaldo Delfino, da Rede Tietê News.

**O SR. LOURIVALDO DELFINO**- Boa noite, Mario Covas, Srs. Vereadores, José Police Neto, faço minhas as suas palavras. Quero dizer para todos que sou contra esse projeto pela incompetência, incapacidade e por uma gestão que não está se mostrando decente com o cidadão. Dado o desrespeito do presidente com o Greenpeace.

Quero dizer também que a CMTC foi lá atrás foi privatizada e quando falamos privatizada, entende-se nesse momento pelo Prefeito, que vai ficar na mão da iniciativa privada a responsabilidade de todo processo. Portanto, a CMTC privatizou e o governo, no caso municipal, ainda tem de manter subsídio.

Lá atrás, tínhamos o bonde, acabaram com o bonde que não poluía nada e

colocaram o ônibus elétrico. E agora estamos com a lei que em dez anos previa acabar com o óleo diesel em dez anos e estamos com a lei que deve ser extinta, extirpada, nem deveria ser discutida. Ela deve ser cancelada ao nível de se mudar o projeto, porque hoje ninguém está preocupado realmente com o cidadão. Se você questionar, pegar, colocar, que bom se o Nicolas Tesla estivesse aqui, o nosso grande cientista, para mostrar o que é a eletricidade, o que é sistema solar, para mostrar o que é um sistema híbrido. E não colocar biodiesel. Temos ônibus biarticulados com energia elétrica e com energia de gás. Temos ônibus híbridos com duas matrizes, estamos numa evolução, estamos literalmente num momento de tecnologia em que tudo acontece. Eu não vou discutir aqui e nem polemizar, mas eu tenho ideia, Presidente Milton Leite.

Aliás, eu coloco uma questão, o senhor falou aqui para todo mundo ouvir que o senhor tem portas abertas para quem quiser. Me perdoe, eu estou tentando falar com o senhor há oito meses e não consigo. E na frente da sua porta tem a GCM. A gente está aí não é para brigar, não é para discutir, é para levar projetos. Está aí o Mario Covas que não me deixa mentir.

Eu falo que nem um idiota na frente, que nem um imbecil, e eu sou um imbecil, porque no momento em que você não é atendido, você vai para fora. Eu uso uma caixa de som, sem quebrar nada, sem promover nenhuma ilegalidade e ainda por cima, falando a verdade e trazendo encaminhamentos.

Eu solicito de V.Sa. que falou que tem portas abertas, que me receba. Eu tenho para levar para o senhor projetos, para falar com o senhor olho no olho, cara a cara, homem a homem, porque o senhor é meu, é nosso empregado. O senhor deve isso para nós.

Mario Covas podia ter toda a garantia de me xingar, inclusive, porque falei mal do pai dele, mas me recebeu como uma pessoa ridícula como sou, mas com dignidade.

Então, peço ao senhor também que me receba com dignidade. Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Lourivaldo, você está longe de ser uma

pessoa ridícula. Eu já lhe perguntei uma vez por que você usava essa vestimenta e sua resposta mostrou que o senhor é muito mais inteligente do que a aparência pode proporcionar. O senhor me disse, para todos saberem, que quando o senhor não usava essa roupa, o senhor não era nem recebido. Agora as pessoas, no mínimo, o recebem porque têm curiosidade de saber o que o senhor tem a falar. Isso mostra uma estratégia bem interessante para fazer valer as suas reivindicações.

Com a palavra a Vereadora Soninha.

**A SRA. SONINHA FRANCINE** – Obrigada, Presidente. O nome do Dr. Paulo Saldiva foi citado inúmeras vezes aqui e não é à toa, mas falta citarmos um nome importante aqui que é o do Eduardo Jorge, médico sanitarista, deputado constituinte, foi um dos formuladores do SUS e foi Secretário do Verde e Meio Ambiente, enfrentou Deus e o mundo, inclusive esta Casa, para colocar em prática a inspeção veicular que já existia em tese desde o governo Maluf, uma concorrência feita dez anos antes, e ninguém aqui queria aprovar a inspeção veicular obrigatória. A promessa de acabar com a inspeção veicular foi feita pelo Haddad e cumpriu essa promessa. Primeiro ele prometeu restituir o valor pago pelos motoristas, pelos donos de veículos particulares para fazer a inspeção quando fossem aprovados.

Eu lembro que na época teve uma audiência pública no Salão Nobre e o Greenpeace chamou isso de Bolsa Hilux, por o mínimo que o proprietário de um automóvel tem de fazer é pagar 44 reais no ano para fazer a inspeção veicular ambiental. É claro que isso dá trabalho, a parte chata é ter que ir lá, ajustar o veículo, passa, não passa na inspeção. Mas com isso, a Prefeitura devolveu 40 milhões de reais, 1 milhão de motoristas tiveram o direito a receber 40 e poucos reais, porque passaram na inspeção veicular e a inspeção seria aperfeiçoada, melhorada e na prática foi extinta.

A gente tem algumas leis em vigor que colocariam condições melhores do nosso ponto de vista, da defesa do meio ambiente, mas que deixam muito a desejar, porque não

vigoram completamente. Temos uma política estadual de mudanças climáticas desde novembro de 2009, a política nacional desde dezembro de 2009, regulamentada por um decreto de 2010. Temos o fundo nacional de mudanças do clima, tem uma lei municipal de incentivo ao uso de carro elétrico que é de 2014 e temos tramitando no Estado de São Paulo, em 2009, o governo do Estado mandou para a Assembleia Legislativa a política estadual de inspeção veicular. Em 2009 foi para a Assembleia, em 2010 foi feito um requerimento de urgência. A última movimentação que essa lei passou foi uma resposta da Alesp, em 2016, ao ofício do Ministério Público perguntando se iam votar ou não.

Então, em 2016, o Ministério Público questionou se seria cumprido o requerimento de urgência, então, também isso já foi dito inúmeras vezes, inclusive pelo Eduardo Jorge, é hora também de vestirmos máscaras em volta da Assembleia Legislativa que precisa realmente participar disso, fazer a sua parte.

Num congresso de veículo elétrico, no primeiro ano da gestão Haddad, teve lá um Secretário Adjunto de Transporte e questionaram qual seria o plano de renovação da frota veicular de modo que fosse cumprido o prazo de 2018, de acordo com a política de mudanças climáticas. E ele disse na época que não era possível porque não tinha tecnologia e nem recurso para tanto. E o que argumentamos na época que o Poder Público é um grande comprador. Se alguém tem condição de fazer com que alguma coisa ganhe escala e economicidade de escala é com a obrigação de compra ou de contratação de concessão por parte do Poder Público, é um pacto incomparável. E o Poder Público tem o poder e dever de criar obrigações.

Uma vez, fabricantes de motos disseram que eles não fariam um motor menos poluente a menos que fossem obrigados, porque a primeira fábrica que fizesse estaria em desvantagem em relação às outras. Então, é o papel do Estado, impõe a regra e obriga todas as fabricantes de motos, por exemplo, a operar nas mesmas condições de modo de nenhuma delas tenha o produto mais caro do que o outro por ter mais consciência ambiental,

Já estou concluindo, Presidente. Se o governo do Estado não tivesse imposto um prazo para o fim da queimada de cana no Estado de São Paulo, tinha mil argumentos dizendo não, vai desempregar o cortador de cana, vai ter impacto econômico. Se o Estado não impõe a obrigação, o mercado se acomoda, faz as opções mais confortáveis, inclusive, quando a gente coloca uma previsão do custo da tecnologia, isso é o custo de hoje. A evolução do custo da tecnologia, quanto mais se tem economia de escala, quanto mais tem a obrigação legal de fazer a mudança, cai o custo da tecnologia.

No meu outro mandato de vereadora não tinha o google, não tinha google street view, a gente não usava GPS como orientação. Quer dizer, o que vem pela frente com a possibilidade de redução de custo de tecnologia é praticamente imprevisível.

Para concluir, eu me junto àqueles que reivindicam que a licitação, que o edital preveja uma concessão de dez anos apenas, com base até em tudo isso que estamos discutindo aqui sobre a matriz energética. E uma concessão que preveja um prazo de dez anos impõe desde logo condições para operação mais eficaz, mais eficiente dessa frota para que a operação seja sustentável. Obrigada. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Temos quatro últimas pessoas inscritas. São 20h, peço que sejam bem concisos, por favor. Sr. Pedro Teles, do Greenpeace; Américo Sampaio, da Rede Nossa São Paulo; Eduardo Monteiro, da Scania; Sr. Gustavo Pereira, munícipe.

Apenas para dizer que na Assembleia está desde 2012?

**A SRA. SONINHA FRANCINE**- 2009 o projeto, 2010 o requerimento de urgência.

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Se tem um projeto na Câmara Federal para tratar exatamente da emissão nacional desde 2001.

**A SRA. SONINHA FRANCINE** – Se não fosse o Estado e a mobilização da sociedade civil, o S50 nunca teria entrado em circulação, porque já tinha a lei obrigando a substituir o S500 e a Petrobrás dizia que não adiantava fazer o diesel porque a frota não ia

usar esse padrão. E o fabricante de automóveis dizia que não ia mudar o padrão, não ia mudar os automóveis se não tinham o S50 no mercado. Quer dizer, fica esse jogo de empurra. Ou o Estado vai e cumpre o seu poder e dever, ou não adianta.

- Manifestação fora do microfone,

**O SR.** - Vou fazer uma fala bem breve, são só dois pontos. O primeiro é que não é correto falar que esse debate é novo. Foi falado algumas vezes aqui, a estação de ônibus está em andamento, há mais de um ano, desde a outra gestão. Esse pelo do Milton Leite, o 300 está na Mesa há alguns meses, ele foi duramente criticado por vários setores, não só ongs, academia também, empresas também, etc. Agora, um texto que era pior do que se tinha na Mesa. Então, falar que é novo, que começou agora não é correto e vários de vocês têm e-mails de milhares de pessoas há muito tempo sobre isso.

O segundo ponto que vale destacar bem é de quem é a conta? São milhares de mortes, bilhões de reais em custos de saúde, já foi falado. Essa conta hoje está no colo de vocês, Vereadores, Milton Leite em especial, de todos vocês. Têm evidências muito claras, estudos do Greenpeace que mostram que é possível a transição acontecer para 100% renováveis, até meados de 2020. Qualquer erro a mais do que isso, qualquer morte a mais do que isso, qualquer real a mais do que isso, está na conta de vocês. E vamos cobrar de vocês isso também.

A gente tem a discussão de um texto muito ruim, apresentado às pressas, de surpresa, de um conteúdo inaceitável. Espero de verdade que na próxima conversa que tivermos, a gente discuta um texto sério. Obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Sr. Eduardo Monteiro.

**O SR. EDUARDO MONTEIRO** – Muito obrigado. Espero, de verdade, que na próxima conversa que a gente tiver, que a gente discuta um texto sério.

Obrigado.

(Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Tem a palavra o Sr. Eduardo Monteiro.

**O SR. EDUARDO MONTEIRO** – Muito obrigado. Também serei bastante breve.

Aqueles que me conhecem, eu sou da Scania, e a nossa indústria defende a tecnologia de gás natural. Na nossa visão o gás natural é a alternativa energética que melhor se sustenta, e é sobre três pilares: tecnológico, ambiental e financeiro-econômico.

Tecnológico porque é uma tecnologia conhecida por todas as montadoras e já há um longo tempo. Ambiental porque é um combustível que permite constatar o nível de emissões que elimina 90% do material particulado, NOX e monóxido de carbono. Além disso contribui com a redução do nível de ruído porque emite ruído 20% menor do que os veículos a diesel. Econômico porque nas nossas avaliações, nas operações que temos feito, temos podido constatar redução do custo operacional acima de 25%. O veículo tem um custo de aquisição maior, mas que se paga – dependendo do tamanho da frota, alguma coisa em torno de mais de 40, 50 carros, - a partir do segundo e terceiro ano, esse investimento a maior já foi feito. É a mesma equação que tem justificado hoje praticamente 1/3 dos operadores de táxi terem escolhido a alternativa do gás.

Esses números ou emissões podem ser ainda menores na medida em que houver disponibilidade do biometano. Muitas cidades têm e isso no seu radar, nas suas preocupações e nos seus projetos, o veículo permite que se adicione biometano na proporção que seja disponível, podendo operar até com 100% de biometano. O veículo está preparado pra fazer o ajuste técnico e que continue operando.

Pra finalizar, defendemos, como foi apresentado, que essa alternativa ou escolha da opção energética fique a cargo do operador e claro desde que essa alternativa atenda as demandas constantes do edital, e que ele possa escolher a que melhor se adeque a sua realidade, a sua operação, as suas linhas, etc.

Era isso, muito obrigado.

(Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Tem a palavra o Sr. Gustavo Pereira.

**O SR. GUSTAVO PEREIRA** – Boa noite. Vim aqui hoje porque sou uma dessas pessoas que talvez vá morrer.

Desde pequeno já fui ao hospital umas quatro, cinco vezes, quase morri umas duas. Toda vez que fica seca a cidade, que não chove, é só remédio, é só inalação. Só minha mãe sabe, é muito, muito, muito difícil respirar e ter uma vida normal. Muitas vezes, esquece escola, esquece jogar bola, não tem condição.

Ouvi muita gente falando que tem de ter troca de matriz energética, que tem que botar biodiesel, gás natural... Tem que parar é de poluir, não dá mais! É 2017! Em novembro agora tem um foguete indo pra Marte, e não é *zueira*, tem mesmo.

A tecnologia está aí e não é só na China! A Tesla, uma empresa nova, não sei se o senhor conhece, está abrindo a maior fábrica do mundo de bateria. Tecnologia tem, não tem vontade!

Obrigado *Green Peace*; obrigado Minha Sampa, Cidade dos Sonhos. Sem vocês eu não estaria aqui hoje. Acho que falta bater no peito mesmo, falar assim, vou mudar! Aqui é a cidade de São Paulo, não é uma cidadezinha. São milhões, milhões, milhões de pessoas. A gente tem dinheiro, dá pra fazer, dá pra fazer mesmo, mas vocês não querem! Vocês estão falando de biodiesel, de continuar poluindo até 2030. Vai continuar poluindo, matando todo mundo. E a cidade de São Paulo, São Paulo!

Obrigado!

(Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Para as considerações finais, Vereador Milton Leite.

**O SR. MILTON LEITE** – Quero fazer algumas colocações começando pelo custo do sistema. O custo do sistema, nós colocamos na tela inicial, o Rafael disse que os custos não

são aqueles. Nós colocamos e já aceitamos a contestação de qualquer número que não esteja, que não represente 100% da verdade dos custos. Qual é a grande equação? Na cidade de São Paulo, hoje, nós gastamos cerca 8 bilhões. E não sei de onde é a fonte que V.Sa. apontou.

Qual é a grande equação? Trazer um resultado que não polua e que gastemos igual ou menor que esse valor, ou próximo a esse valor. Está sobre a mesa, o custo é esse, pagamos, está no caixa, aferimos permanentemente. Nós todos pagamos, eu também! Nós consumimos 8 bilhões de reais.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. MILTON LEITE** – Nós consumimos 8 bilhões de reais, a cidade consome. Qual é a grande equação? Que apontemos as matrizes enérgicas, que haja o controle de emissões com esse mesmo dinheiro e tenhamos níveis aceitáveis ou que até zeremos. Para isso estou aberto.

E a grande fala para encerrar a reunião de hoje, o dinheiro está na mesa, abri os custos, está no site, um a um.

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. MILTON LEITE** – De qual?

- Manifestação fora do microfone.

**O SR. MILTON LEITE** – De diversas naturezas, o custo é da São Paulo Transportes, tudo está publicado.

O que estamos dizendo? Que o custo são 8 bilhões de reais, o custo não foge disso, e com esse dinheiro nós temos de produzir. Todos que fizemos aqui discursos bonitos, maravilhosos, concordo, temos que zerar, concordo com você, vamos morrer! Com os 8 bilhões que gastamos, e todos estamos pagando, aponte uma equação! É muito fácil chegar aqui e dizer: Vereador, está errado, está errado, está errado! Contribuam, nos dê uma equação! Dê a equação, que com esse dinheiro nós consigamos produzir um resultado, que produza uma licitação, e por que digo isso? Porque ainda estamos suportando pagar, neste

momento a cidade suporta pagar 8 bilhões.

Na inicial, o custo é assim e por quê? E eu falava de custos numa discussão sobre emissões porque chegaria, em determinado momento, diria o seguinte: temos um problema e uma solução. Como eu disse, não está encerrada a discussão. Aceitarei qualquer diálogo que construa. Todos os problemas aqui elencados, quem é que é contra? Eu acho engraçado, há discursos... Precisa isso, aquilo... Eu também sou favorável. Tem que zerar? Temos que zerar e não só da frota municipal, como eu disse, mas da cidade de São Paulo. Eu sou favorável, não sou contra. A equação está sobre a mesa, pra todos aqui, são 8 bi. Aponte uma solução exequível, que fique de pé, e que consigamos baixar pra níveis sustentáveis, menor do que o prazo por mim ofertado.

Não tem nenhum problema aceitar e aplaudir, nenhum problema em aceitar e aplaudir. Eu, a São Paulo Transportes, a Secretaria, os Vereadores, qual é o problema de nós aceitarmos? Nenhum. De maneira nenhuma. Nós faremos uma outra audiência pública conforme aqui preconizado pelo Vereador Mario Covas em aproximadamente 15 dias. Peço, nesse período, já que todos dispõem das contribuições, que nós chamaríamos, eu faria uma análise, chamarei no meu gabinete a São Paulo Transporte, a CETESB, vamos fazer análises técnicas com todos eles, fabricantes e motores. É exequível? Vamos ficar de pé. Nós não temos nenhuma dificuldade, ninguém tem dificuldade. Quem é contra zerar a poluição? Quem é contra a vida aqui a viver? Não sei. Usa um discurso: “Sou contra, temos que zerar, temos que acabar”, eu também sou, me junto a vocês, não tem nenhum problema. Também sou, só que eu já fiz a primeira análise, já produzi resultado e diz olha, eu cheguei nessa equação, eu cheguei nessa equação e disse: estou aberto a que vocês apontem uma equação melhor, que fique de pé, porque uma coisa é dizer: essa sua está errada, aponte uma melhor, que fique de pé. Os meus números estão lá e ficam de pé. Com oito bilhões de reais está sobre a mesa, traga outro que equivale a isso e que nós conseguimos pagar. A cidade de São Paulo não consegue pagar mais esse subsídio de três bilhões. Nós teríamos que baixar esse subsídio

para que a educação e a saúde e as outras prioridades da cidade sobrevivam. Nós já tivemos invasões aqui clamando por mais gratuidade, os jovens invadiram o plenário recentemente, invadiram pedido o quê? Mais gratuidade, cobrando Fundo de Cultura, que está faltando dinheiro, está com dificuldade, as ruas esburacadas, está faltando dinheiro. Nós estamos no limite financeiro da cidade. Tem o portal aqui com a execução orçamentária para quem quiser e desejar acompanhar. Também falta dinheiro para tudo.

Então o que nós estamos pedindo nesse momento? Vereador Mario Covas, Vereadores que estão aqui presentes, Vereadores concordam comigo, a equação está sobre a mesa, eu dei uma, certo Martinelli? Eu não concordo. Certo, ótimo. Aponte uma que fique de pé nos mesmos níveis financeiros, ou até melhor, baixe os custos e melhore o controle de emissão nesse período estabelecido no inicial. É uma referência. Nós estamos abertos ao diálogo, não está fechado. Insisto nisso. Mas eu aponte o primeiro trabalho. Nós estamos de aqui até 15 dias para a próxima audiência. Não será a última audiência. Nós faremos o debate porque uma coisa dessa natureza não dá para se fechar em duas audiências públicas, é preciso mais.

Eu estou encerrando por aqui, Vereador Covas, agradecendo a todos. Fiquei feliz demais com esse debate, mesmo com as escaramuças de lado a lado, porque faz parte da democracia, faz parte, não saio ofendido, faz parte. Sai escaramuça, é bom que assim seja, porque as pessoas botam para fora e nós também. É um bom diálogo, uma boa forma de debater. Tem que estar acalorado e que permite que nós expressemos, ouvindo a todos os Vereadores. Peço a contribuição, a cidade de São Paulo pede. Não tem nenhum problema. Mais uma vez agradeço. Estou à disposição sem nenhum problema.

Muito obrigado. (Palmas)

**O SR. PRESIDENTE (Mario Covas Neto)** – Muito bem. Antes de encerrar eu quero só agradecer a presença de todos, dizer que essa foi uma das melhores audiências públicas que eu participei. Depois de três horas e vinte eu posso dizer que ela passou com uma rapidez

impressionante.

Fico satisfeito que aqui resultou, primeiro, já do projeto original é a terceira versão, com a possibilidade da gente fazer uma nova audiência pública com uma versão ainda mais atualizada e as ideia é assim, com essa discussão, e com a sucessão de propostas e discussão, é que a gente vai encontrar o melhor caminho.

Dessa forma, agradeço a presença de todos. Nada mais havendo a ser tratado declaro encerrada esta audiência pública.

---