



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: 11 de setembro de 2017

**OBSERVAÇÕES:**

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

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** – Boa tarde a todos. Essa é a 18ª audiência pública da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa da Câmara Municipal nesse ano de 2017. Hoje estão presentes, como membros da CCJ os Vereadores: Soninha Francine, eu, Caio Miranda, Reginaldo Tripoli, que veio participar pela afinidade com o tema. Vamos debater sustentabilidade e qualidade de vida, em virtude de dois projetos que estão na pauta, mas não só eles, porque eles se comunicam com outros. Um deles é o PL 320/2017, que adota a agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável da Organização das Nações Unidas (ONU) como diretriz de políticas públicas em âmbito municipal, institui o programa de sua implementação, autoriza a criação da comissão municipal para o desenvolvimento sustentável (agenda 2030) e dá outras providências.

Só para reforçar que no Dia Internacional do Meio Ambiente, em junho, o então Secretário do Verde, Natalini, e o Prefeito João Doria, por Decreto, criaram uma comissão para debater essa agenda, porém ainda não está com as atividades em curso. É importante frisar que este projeto vem já de uma discussão ampla na sociedade civil, lá do Fórum de Sustentabilidade do Butantã, e, portanto, é uma agenda que, mesmo tendo decreto, é fundamental que a Câmara Municipal proponha em Lei para que a política seja permanente até 2030, independentemente da vontade do Executivo, Então, dá muito mais força para que a gente busque a linhagem a 2030 na cidade de São Paulo e dá o Exemplo para outros Parlamentos. A Assembleia também está propondo a criação para a Agenda 2030 e outros municípios estão seguindo essa iniciativa.

Outro projeto é o PL 405/2017, que dispõe sobre o controle de ruídos e poluentes tóxicos da frota de veículos em uso do transporte coletivo e de carga utilizados pela administração pública, bem como daqueles que circulem no município mediante autorização do Executivo. Esse projeto foi proposto porque a gente sempre debate a questão de poluentes, mas a questão de ruídos fica em segundo plano. Todo mundo que convive com a questão dos ônibus, mora ou trabalha perto de faixa de ônibus ou de trajeto de ônibus sabe que a questão

de ruído é absurda, muito alto, prejudica o sono e pode gerar danos à saúde.

Esses dois projetos acaba se comunicando com outras iniciativas de outros Vereadores que remetem a um tema que está muito em voga esse ano, que é a questão da política municipal de emissão de poluentes, o PL 300, do nosso Vereador Milton Leite, que está querendo rever o cronograma e as metas da lei municipal, que vai inclusive dar a base para a próxima licitação do ônibus. Tem o PL do Vereador Natalini, que é de 2003 e que S.Exa. fez um substitutivo que também aborda o assunto.

Essa Casa já teve outras comissões de sustentabilidade, meio ambiente, que também debateram esses temas, portanto, é um tema recorrente e aí acho que temos um ambiente favorável para quem sabe em qualquer uma dessas frentes caminhar mais rápido, com mais consistência e a gente se unir para de fato colocar São Paulo num rumo de compromisso com a qualidade de vida e com respeito ao meio ambiente.

Quero informar que as inscrições do público estão abertas junto à Secretaria da Comissão e dizer que a audiência pública é uma coisa bastante informal no sentido de que todos os presentes participem, que a gente possa debater, contribuições, não é nada formal, conclusivo e definitivo, porque o processo legislativo precisa da participação da sociedade civil e ambos os textos estão abertos para mudanças, sugestão, contribuição até mesmo se eles forem incorporados em outros PLs que estão tramitando, a gente vai apoiar da mesma forma. O importante é que pauta aqui prevista prospere e não a vaidade de ser autor da medida.

Eu quero que a gente chegue em 2030, e a gente perceba os objetivos do desenvolvimento sustentável, os 17 UDSs, que São Paulo caminhou neles na medida do que pode. A gente percebeu que os planos de meta dessa gestão e da próxima que vier, respeitem e lutem para que eles sejam alcançados e que a gente não trate a questão da emissão de poluentes e de ruídos como uma coisa menor, que a gente busque o padrão mais rigoroso possível e que o município dê o exemplo.

Só para ensejar já aqui o debate, muitas pessoas falam: “Poxa, Caio, mas por que

inspecionar os veículos que prestam serviço para o município?” Aí eu respondo que não é apenas, eu acho que deve começar por aí, porque é uma frota um pouco menor do que circula em São Paulo e a Prefeitura tem que dar o exemplo, porque antes dela impor ao particular, ao munícipe, uma série de exigências que ela não cumpre, que ela cumpra antes. E aí ela dando exemplo, colocando frota com combustível renovável, elétrico, enfim, mais sustentável, vai desencadear na cadeia. A Vereadora Soninha sempre fala isso, que o Estado tem o poder de fomentar as boas práticas, de induzir. Essa é a vantagem do Estado, ele não deve atender somente a demanda econômica de um custo operacional e do mercado.

Pois bem, é com base nesse princípio que a gente vai tentar direcionar o assunto. Então vou passar a palavra para os colegas, Vereadora Soninha e o Xixéu. E assim que eles falarem a gente chama para compor a Mesa os representantes das entidades que ajudaram a construir a Agenda 2030 na cidade e que estão interessados em debater com a gente e ramificar o debate, até porque nós Vereadores não conseguimos fazer isso sozinho. Precisamos da sociedade civil senão não vai para frente nada.

Informo que essa reunião está sendo transmitida através do Portal da Câmara, endereço [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br), no *link* auditórios on-line.

Tem a palavra a Vereadora Soninha.

**A SRA. SONINHA FRANCINE** – Está previsto fazer uma apresentação dos textos aqui, tipo uma apresentação sucinta para a Casa, para os presentes? Acho que é bom. Nem eu tenho um domínio razoável sobre os dois textos e tenho certeza que seria muito melhor para a gente se estender na discussão.

O Vereador citou algumas coisas que são obsessões minhas, fora a questão do poder de compra de um Governo, e de um Governo do tamanho da prefeitura de São Paulo que é capaz realmente de induzir, de produzir mudanças concretas nos rumos do mercado inclusive.

O Vereador também falou sobre as várias frentes e comissões e subcomissões que

já tratam, mais ou menos, sobre esse tema. Muitas vezes os trabalhos correm em paralelo, literalmente, nunca se encontram, e o que é produzido em uma comissão não é aproveitado pela outra; às vezes dentro de uma mesma legislatura, ou produzem-se relatórios bons, nem sempre bons e aprofundados, às vezes muitos bons, com propostas concretas que também não são colocadas em prática. Então, até quando o Vereador Caio diz: “vamos ver quais dessas frentes produz o resultado mais rápido e mais consistente”, claro que a velocidade, a rapidez, a pressão é dada, mas acho que a consistência é tão importante quanto ou mais.

A gente faz as comissões e tem um prazo para terminar os grupos de trabalho e tem que ter. Não é para ficar estudando um tema indefinidamente. Toda legislatura aqui na Casa tem uma frente parlamentar de estudos para desenvolvimento da zona Leste. Pode até ser uma discussão permanente, mas é bom que produza resultados frequentes, regulares para que seja realmente colocado em prática, mas às vezes na pressa de concluir um relatório, apresentar para aprovação da Comissão não se faz um trabalho consistente.

Então essa conciliação, essa consolidação de tudo que já foi, que está sendo produzido é muito importante. E que isso se reflita numa peça decisiva que é a Lei Orçamentária Anual, porque não existe plano sem a previsão das etapas. E não das etapas de entrega de resultados, porque fazemos muito isso. A legislação em vigor previa para 2018 a substituição da frota de ônibus da cidade de São Paulo por matriz renovável ou não fóssil. E nada foi feito no sentido de como íamos chegar lá.

Então os planos, leis, decretos, portarias, documentos finais de conferência têm muito disso, até 2020 temos de estar assim. Depois de 2022 assim, 2026... Quando chegar em 2030 precisamos ter atingido esse nível. E o que temos de fazer, de prever ano a ano na Lei Orçamentária Anual para que isso possa ser posto em prática? Como membro da frente parlamentar – serei – vou insistir muito nisso, que além de metas graduais que haja ações previstas para atingir essas metas. E que para cada ação haja a correspondência real com a disponibilidade de recursos financeiros.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** – Tem a palavra o Vereador Reginaldo Tripoli.

**O SR. REGINALDO TRIPOLI** – Boa tarde a todos, primeiro agradecer ao Caio Miranda e a Soninha o convite de participar com vocês desta Comissão e deste momento e costume dizer que esses assuntos são apartidários, não tem partido, cor ou sexo. São assuntos importantes para todos. E acredito que eu, a Soninha e o Caio temos muita coisa em comum, independente de estarmos em partidos diferentes ou mandatos diferentes, temos muita ligação quando se fala em meio ambiente, proteção animal, tudo o que se refere à qualidade de vida.

Antecipo minhas desculpas porque tenho gente me esperando no gabinete. Estou hoje Presidente da Comissão Extraordinária Permanente de Meio Ambiente e estamos abordando um assunto muito importante: qual é a função do Zoológico no século XXI. Já imaginam o que penso sobre isso, animal em cativeiro hoje não tem sentido nenhum quando temos tecnologia, mil maneiras de educar as crianças e trazer o que a fauna e a flora têm no mundo ao invés de prender um leão, um elefante em 20 metros quadrados.

Esse é um assunto que está dando um bom trabalho para nós, mas queremos levantar e dar luz a ele. Estou com um pessoal da Argentina aqui em São Paulo e eles conseguiram fechar o Zoológico de Buenos Aires. Isso é muito importante para nós.

**A SRA. SONINHA FRANCINE** – E teve o habeas corpus...

**O SR. REGINALDO TRIPOLI** – De um orangotango. Peço desculpas porque vou ter de sair, não vou poder acompanhar, mas fiz questão de estar aqui hoje porque é muito importante. Essa emenda de projeto do Caio, em que eu e mais 10 ou 15 Vereadores de vários partidos são coautores, é a importância que vemos para a questão da mudança do combustível fóssil para o combustível limpo. A princípio estamos falando sobre o combustível do transporte público municipal, mas isso traz luz a todos os tipos de transporte do Estado, das cidades

vizinhas, do transporte de lixo e principalmente dos automóveis, das indústrias também.

Então o que tenho para dizer sobre esse assunto é que tivemos já várias leis, viemos acompanhando ao longo da vida editais de concessão de transporte público e leis sendo propostas aqui na Câmara Municipal. E até hoje vemos que essas duas questões, dos editais que a Prefeitura lança e a lei não conversam. Há regras, tempo para ser mudado o combustível, mas não existe punição se não há a mudança e nunca acontece nada. Da última lei, da última concessão para hoje, não sei bem quantos anos faz isso, não aconteceu absolutamente nada. E quatro mil pessoas morrem por ano, na cidade de São Paulo, em função da poluição do ar e nada foi feito para que isso seja mudado.

Então neste momento estamos debruçados muito atentamente nessa questão, porque vai haver uma concessão agora do transporte público e está sendo proposta uma lei da alteração do combustível fóssil no transporte público municipal aqui na Câmara. Existe essa emenda do Vereador Caio, em que sou coautor. Existe um projeto aprovado em primeira votação do Vereador Natalini, de 2003 e existe o PL do Vereador Milton Leite. E na Comissão de Meio Ambiente já fizemos uma audiência pública especificamente sobre esse assunto, há dois meses, trouxemos bastante informação do pessoal da USP, muita gente nos ajudou para que possamos debater e discutir.

Acho que esse assunto merece tantas quantas audiências públicas forem necessárias, discussão com ONGs, com técnicos, pessoal de Saúde, para que se possa, nessa oportunidade de uma nova concessão e de elaborar uma nova lei nesta Casa, conseguir realizar o que a Vereadora Soninha acabou de dizer. Realizar algo e não ficar só na esperança, torcendo para que a lei seja cumprida. Se não há punição pode-se não cumprir.

É necessário um investimento para fazer essa alteração. Imagino que as montadoras, as empresas de ônibus, todos vão ter de fazer um investimento. Isso algum dia terá de ser feito, porque o investimento que é feito para atender quatro mil pessoas que morreram de doenças respiratórias na cidade de São Paulo é muito maior do que o

investimento para trocar o combustível.

Então esse momento é muito importante, essas discussões em todas as comissões que passam por esse assunto. É importante que todos venham porque isso faz com o assunto seja trazido à tona. Discutam esses assuntos nos locais em que estiverem para que isso seja levantado de forma que se consiga concretizar algo de importante para o cidadão, para a Cidade, neste ano ainda, com a nova concessão e a nova lei que muito provavelmente será aprovada aqui na Câmara Municipal e sancionada pelo Prefeito.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** – Antes de anunciar as pessoas que comporão a Mesa quero fazer a apresentação do PL da Agenda 2030. Fica mais fácil visualizar para quem está na plateia.

Convidamos para compor a Mesa os Srs. Renahan Gil, Assessor de Direitos Humanos do Pacto Global das Nações Unidas; Ricardo Borges Martins, da Minha Sampa; Ieda Maria de Oliveira da BVE Eletra; Raquel Ferreira, do Movimento Respira São Paulo; Janaína Pinheiro Viana, do Fórum Regional do Butantã e Rodrigo Lopes, do Movimento Respira São Paulo.

Vou rapidamente fazer uma apresentação da Agenda 2030 – PL 320/2017 - já dizendo que vamos instaurar a frente parlamentar pela Agenda 2030. Vai ter ampla adesão dos Vereadores, a maioria já assinou como coautor, como disse o Vereador Reginaldo Tripoli é um assunto suprapartidário.

Antes de qualquer coisa dizer que é uma agenda global. Há pessoas que são contrárias a qualquer agenda global por questão ideológica, crítica a ONU, etc. É importante frisar que as principais capitais do mundo aderiram à Agenda 2030, fazem parte do pacto global e que boa parte do financiamento público internacional tira por parâmetro também o compromisso com esses objetivos. O pessoal na internet critica só porque é uma agenda extraída a partir das discussões feitas pela ONU.



Os 17 objetivos estão aí na tela e vou ler: erradicação da pobreza; erradicação da fome; saúde de qualidade; educação de qualidade; igualdade de gênero; água limpa e saneamento; energias renováveis; empregos dignos e crescimento econômico; inovação e infraestrutura; redução das desigualdades; cidades e comunidades sustentáveis; consumo responsável; combate às mudanças climáticas; vida debaixo da água; vida sobre a terra; paz e justiça e parcerias pelas metas.

Portanto, esses são os 17 objetivos do movimento sustentável, cuja agenda vai até 2030, para alcançarmos o desenvolvimento sustentável. Olhando por cima os 17 objetivos já vemos claramente que todos diretamente têm ligação com a cidade de São Paulo. Talvez a vida debaixo da água, como tratamos mal a nossa bacia hidrográfica, enfim, não respeitamos nem a vida sobre a terra, a vida debaixo da água em São Paulo está em último plano, mas também há ligação até porque os rios que passam por São Paulo vão desaguar no mar e impactam lá. É ter a visão de que tudo está conectado.

A Agenda 2030 foi adotada através de um acordo de 193 países membros das Nações Unidas, inclusive, o Brasil, na cúpula sobre o desenvolvimento sustentável durante a 70ª sessão da Assembleia Geral da ONU, em setembro de 2015. Vem de um amplo processo participativo lançado na Rio+20, em 2012.

Foi adotada por todos os estados membros, inclusive, os Estados Unidos historicamente resistentes às pautas de sustentabilidade. Entre as autoridades presentes estavam o Papa e o Presidente Barack Obama. Obviamente, talvez, com o Trump os Estados Unidos não teriam a participação que tiveram, mas enfim, é membro e participou.

Os ODSs, Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, que listamos lá atrás, têm esse tripé de desenvolvimento sustentável, considera a dimensão social, ambiental e econômica de forma integrada. Isso é um avanço do debate sobre sustentabilidade que há 20 anos não havia. Pensávamos sustentabilidade só como meio ambiente, natureza e não pensava o ser humano e as desigualdades econômicas e sociais.

São 169 metas que saem desses 17 objetivos. Aqui temos os cinco pontos macro, que ancoram a Agenda 2030, os cinco Ps: pessoas, erradicar a pobreza e a fome de todas as maneiras e garantir a dignidade de igualdade, óbvio que isso é um princípio que buscamos e no caminho para alcançá-lo vamos tentando melhorar as condições.

Planeta, que é proteger os recursos naturais e o clima do nosso planeta para as gerações futuras.

Parcerias, implementar a Agenda por meio de uma parceria global sólida, e aqui entra de novo que grandes empresas multinacionais, governos e instituições financeiras que financiam, por exemplo, o sistema de transporte, no caso de São Paulo, o Banco Mundial se recusa a financiar porque é um sistema ineficiente, então novamente, quando debatemos qualquer tema aqui sempre vem o argumento da falta de recursos. Hoje há uma força tarefa internacional para financiar questões de sustentabilidade, desenvolvimento e temos de ter projetos sólidos, está aí uma coisa para colocarmos no radar da Agenda 2030, na cidade de São Paulo.

A paz, que é promover sociedades pacíficas, justas e inclusivas. Os números de mortes em São Paulo, em outros países seriam considerados de guerra e aqui convivemos naturalmente com isso, até se celebra quando quem morre é o bandido e não o policial, enfim, estamos com um desapego com a vida muito grande, pela nossa realidade.

E a prosperidade, que é garantir as vidas prósperas e plenas, em harmonia com a natureza. Então são cinco Ps que fecham aqui o desenvolvimento sustentável.

A meta temporal para o alcance dos ODSs é 2030 e pegamos alguns exemplos só para pontuar, por exemplo, a ODS nº 11, cidades e comunidades sustentáveis, que é justamente tornar as cidades sustentáveis e os assentamentos humanos inclusivos, seguros e resilientes.

Sou Vereador de primeira legislatura, nasci e cresci em São Paulo, mas não conhecia e não conheço todos os cantos da Cidade. Não conhecia várias das regiões

periféricas e visitei as 32 regionais. Descobri realidades de habitação que provavelmente a Soninha já conhece há mais tempo, até também como Secretária de Desenvolvimento e Assistência Social lidou diretamente com esse tema, com as entidades que atendem essa população. E é lamentável, você vai para o extremo Leste, Itaim Paulista, encontra realidades, por exemplo, de córrego, criança andando na fossa, sem água da Sabesp chegando encanada. Então nem água potável as pessoas têm acesso.

Isso em São Paulo. Muitas pessoas acham que isso não existe aqui, acham que só existe em área remota ou comunidades mais famosas, mas há várias zonas periféricas que não cumprem, por exemplo, a ODS 11.

As sete metas que as ODSs têm são, até 2030, garantir o acesso de todos à habitação segura, adequada e a preço acessível. Preços básicos aos serviços básicos e urbanizar as favelas. Também proporcionar o acesso ao sistema de transportes seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos. Melhoria da segurança rodoviária com a questão de transportes públicos com especial atenção para a necessidade das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos. Quando falamos em mulheres, de novo eu estou muito nas redes sociais e vem e falam que estou com agenda feminista. Não é nada disso, e vai ter feminista radical falando que é porque sou homem. Mas o que estou falando aqui é que na ONU, quando a gente coloca mulheres é porque os números mostram que as mulheres estão mais vulneráveis que os homens para vários tipos de violência. Um dado estatístico constatado, então não é ideológico. Tivemos recentemente a questão de abuso no transporte coletivo e evidentemente as mulheres estão mais suscetíveis a sofrer esse tipo de violência que os homens, pelo menos é assim hoje, pode mudar, daqui a um tempo serem os homens a sofrer, mas hoje são as mulheres.

Tem de explicar isso porque infelizmente estamos em um nível de intolerância pesado que qualquer tipo de agenda que você puder rotular, como esquerda, direita, feminista, comunista, a agenda que é superimportante pode ser prejudicada.

Até 2030 aumentar a urbanização inclusive sustentável e a capacidade para planejamento e a gestão participativa integrada e sustentável dos assentamentos humanos em todos os países. Fortalecer os esforços para proteger e salvaguardar o patrimônio cultural e natural do mundo e até 2030 reduzir significativamente o número de mortes e o número de pessoas afetadas por catástrofes e diminuir substancialmente as perdas econômicas diretas causadas por elas em relação ao produto interno bruto global, incluindo desastres relacionados à água, com foco em proteger os pobres e as pessoas em situação de vulnerabilidade.

As pessoas esquecem que recentemente tivemos uma crise hídrica na cidade de São Paulo, cada vez mais estamos buscando água mais longe da Cidade, adiando o enfrentamento de um problema que é a eficiência hídrica na Cidade. De novo, é uma pauta que vamos ter de debater e que o Município terá de dar o exemplo, os prédios públicos, as praças públicas devem ter uma eficiência hídrica que hoje não têm. A gente gasta dinheiro comprando água de caminhão pipa, sendo que por exemplo, as edificações e condomínios poderiam fazer essa captação e fornecer para a Prefeitura num preço muito menor, ajudando os condomínios e ajudando a Prefeitura. Só um exemplo que estou dando, a Sabesp é uma empresa que tem condições de investir com lucro anual altíssimo. Está aí, a questão dos desastres, a falta de água, a pane hídrica é uma realidade próxima de São Paulo que temos de enfrentar, sem falar do saneamento.

Temos outro slide do impacto ambiental negativo per capita das cidades, prestando atenção especial à qualidade do ar, a gestão de resíduos municipais e outros. De novo, a qualidade do ar estamos debatendo, há várias iniciativa de vereadores na Casa. O Executivo está atento a isso, a questão dos resíduos, os contratos vencem este ano, também temos de debater, a taxa de reciclagem do lixo em São Paulo é ridícula, menos de 10%. Temos de brigar para mudar isso, os recursos não são infinitos.

Até 2030 proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusive acessíveis e verdes, em particular para mulheres, crianças, pessoas idosas e pessoas com

deficiência. Apoiar as relações econômicas sociais ambientais positivas entre as áreas urbanas.

Aumentar substancialmente o número de cidades e assentamentos humanos adotando e implementando políticas e planos integrados para inclusão, a eficiência dos recursos, a mitigação e adaptação à mudança do clima e resiliência a desastres. Além de implementar de acordo com o marco de Sendai para resolução de riscos de desastres, o gerenciamento holístico do risco de desastres em todos os níveis.

Estamos fazendo uma exposição detalhada porque realmente a agenda 2030 tem 17 grandes objetivos e 169 metas. Então, é muita coisa. E mais do que saber tudo é tentar fazer com que as pessoas enxerguem que de fato tem pertinência concreta com as demandas na cidade de São Paulo. Não é uma coisa viajante que estamos falando, de problemas que não existem na Cidade ou de uma utopia, são problemas reais. E se a gente contribuir com a nossa porção na cidade de São Paulo, estaremos contribuindo com o pacto global.

Apoiar os países menos desenvolvidos inclusive por meio de assistência técnica e financeira para construções sustentáveis e robustas, utilizando materiais locais. Essa é uma pauta que não seja tão municipal, de apoiar os países em desenvolvimento, mas recebemos um fluxo de migrantes e de refugiados grande em São Paulo e, portanto, temos de estar abertos a receber e cooperar.

O próximo slide fala da questão da qualidade do ar e destacamos a meta 6, das ODS 6, que até 2030 reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive, prestando especial atenção à qualidade do ar na gestão de resíduos municipais. O pessoal da Respira São Paulo pode falar melhor sobre o tema. O número de mortes anual no Estado em virtude da má qualidade do ar, inclusive, o padrão que a Cetesb utiliza para dizer se o ar é regular, bom ou ruim, é um padrão que é abaixo que a Organização Mundial da Saúde preconiza. Às vezes a gente está respirando um ar que a gente considera regular ou bom e não é, é ruim. Tudo isso temos de forçar o Poder Público a rever para não nos iludirmos, não

nos enganar. Para essa meta o seguinte indicador: níveis médios anuais de partículas finas em cidades e a unidade, com percentual por unidade.

Quanto ao projeto de lei, acreditamos que é uma nova programática para a cidade de São Paulo adote a agenda 2030 da ONU, e oriente as suas políticas públicas. Ou seja, assim como o Prefeito tem o plano de metas, temos de brigar para que esse plano de metas ao máximo incorpore as metas da agenda 2030 que estiverem já incorporadas. Para fazer isso é um trabalho permanente de acompanhamento, tem de ser uma coisa concreta e estamos fazendo parceria com o pessoal da Universidade Mackenzie, que vai nos ajudar por meio de um laboratório a fazer o acompanhamento das metas e monitorar mensalmente essas metas. No Rio de Janeiro está sendo feita uma parceria similar, mas com a FGV. Portanto, sabemos que para a agenda 2030 prospere e apresente resultados é preciso que seja feito um monitoramento e acompanhamento periódico dessas metas, se não vira um texto de lei, letras mortas que não vão resultar em nada.

A ideia surgiu da participação no fórum de sustentabilidade no Butantã, que é um movimento da sociedade civil que apoia a implementação da agenda 2030 da ONU na região. Temos de deixar claro que é uma demanda da sociedade civil, chegou no nosso gabinete e o Claudio, nosso assessor participa no fórum do Butantã com a Janaína e com o pessoal, e nos trouxe esse debate. Na verdade, eu, Vereador, quando cheguei aqui eu demoraria mais tempo para me engajar e tomar ciência dessa agenda.

De novo, estávamos conversando antes da audiência começar, a sociedade civil tem fundamental participação para que esses temas venham para a Câmara, até porque são temas que você não tem resultado imediato, eles demoram para dar resultado, então, a classe política de via de regra está preocupada com pautas imediatistas, então, para não se focar em pautas imediatistas só com a sociedade civil apoiando mesmo.

O fórum faz reuniões regulares abertas a todos os cidadãos interessados e iniciou o levantamento de atores, projetos e organizações que cumprem ou estão dispostos a cumprir os

objetivos do desenvolvimento sustentável, ODS, em um ou mais dos 146 bairros distribuídos no distrito do Butantã, Rio Pequeno, Raposo Tavares, Morumbi e Vila Sônia. A ideia é localizar georreferencialmente quem são as pessoas e as organizações que estão construindo o futuro e trabalhar para que o território integre o esforço individual num grande arranjo local de tecnologias sociais.

Aqui fazemos uma ressalva que embora seja uma iniciativa ligada às pessoas próximas da gestão anterior, portanto do PT, o fórum é suprapartidário, multisetorial, colaborativo, inclusive integrado, escorado no território como guia para atuação dos setores sócio ambientais.

De novo a gente traz a questão do suprapartidário, não importa que bandeira de partido, o que importa aqui é o compromisso com o tema.

A estrutura do PL basicamente institui o programa municipal para implementação da agenda 2030. Vamos tentar colocar na tela, as iniciativas que o programa municipal de implementação tem de realizar. Promover a integração de todos os atores sociais e políticos envolvidos na implementação a agenda 2030; promover a internalização, a difusão e a transparência e eficiência ao processo de implementação da agenda no âmbito municipal e metropolitano, fomentando o acesso e a produção de dados, canais de participação e informações gerais para acompanhamento das ações orientadas ao cumprimento da agenda; promover iniciativas para o reconhecimento do papel estratégico do planejamento e do desenho urbano, na abordagem das questões ambientais, sociais, econômicas, culturais e da saúde para o benefício de todos; e promover a integração da agenda urbana paulistana com a implementação da agenda 2030 e os ODS no âmbito municipal e metropolitano; fomentar a adoção pelos órgãos públicos a implementação da agenda; incentivar o cadastramento e monitoramento do desempenho dos 17 ODS e aderência às atuais 169 metas que compõem a agenda 2030; incentivar e auxiliar as iniciativas da sociedade civil organizada no cadastramento e catalogação de todas as iniciativas sociais correlatas; promover a integração,

o diálogo intersetorial e articulação entre as esferas governamentais, a sociedade civil e outras iniciativas afins ligadas à implementação da agenda 2030; intensificar e auxiliar os mecanismos de participação social na disseminação e implementação a agenda, inclusive, com articulações entre o primeiro, segundo e terceiro setor, recepcionando e incentivando de forma integrada as iniciativas.

A comissão municipal para desenvolvimento sustentável repete o que foi feito no âmbito federal com o decreto 8.892, de 2016, que criou a comissão nacional para os ODS. Mas ela vai além, na nossa proposta, porque prevê natureza deliberativa, que também vai além do decreto do Prefeito que em 5 de junho deste ano criou a comissão municipal, mas é um colegiado que está em processo de formação e é consultivo. Então, a gente prevê que seja deliberativo, não tem de temer que a sociedade civil participe de forma deliberativa na questão dos objetivos, porque se não fica tudo centralizado no Executivo e você não mantém o engajamento da sociedade civil participando. E como isso depende de um trabalho que hoje a gente não vê a vontade política e a estrutura de governança pronta para realizar, é fundamental que a sociedade civil participe em todas as suas esferas. E o artigo 12 procura prever o engajamento das esferas governamentais para o fomento da agenda 2030. Os artigos 13 e 15 procuram estabelecer o dever das esferas governamentais em contribuir para elaboração dos relatórios.

Aqui temos de explicar que mesmo com a lei de acesso à informação e com o dever de ser transparente e acessível no que tange a consulta de dados e todas as informações do governo em relação à sociedade civil, ainda tem uma série de informações que o acesso não é tão simples. Vira e mexe a imprensa tenta, não consegue obter, ou vem de forma que não é fácil de depurar e fazer com que os dados sejam analisados. Eu vou dar novamente o exemplo do transporte coletivo. O nosso índice de passageiros por quilômetro é baixo e não conseguimos fazer o debate de forma clara do porquê o nosso sistema ser ineficiente, o porquê das linhas que atendem as regiões mais periféricas serem precarizadas e



como que o sistema de remuneração das empresas dos consórcios poderia melhorar, com foco no cidadão e não nos empresários. Para ter esse debate você precisa ter acesso à informação de forma limpa, transparente. E aí eu destaco o Secretário da Educação, Alexandre Schneider, que acabou de fazer o pátio digital, radicalizando na transparência, no acesso às informações dos últimos oito anos para cá na pasta da educação. Acho que foi uma iniciativa bacana que deve ser replicada.

O artigo 16 busca o dever das esferas governamentais em prol do incentivo, reconhecimento e análise das iniciativas da sociedade civil que se relacionam com a implementação da agenda 2030. E no âmbito estadual, na ALESP, a Ana do Carmo, do PT, deputada estadual também propôs um PL para criar a comissão no âmbito estadual.

Basicamente esse é o panorama da agenda 2030 e se for possível, Claudio, coloca na tela o texto do PL 405, que a gente chama os demais componentes da Mesa e iniciamos a participação deles para contribuir com o debate.

Então, esse PL foi proposto num contexto em que ainda estava sendo proposta o PL 300 do Vereador Milton Leite. Eu, cidadão, sinto incômodo a questão do ruído e me incomoda a questão da poluição que os ônibus emitem, mas não só caminhões de lixo poluem demais, fazem barulho e soltam fumaça, carros do CET, guinchos, carros de fiscalização, viaturas, carros das regionais, de operação cata-bagulho, poda de árvores, todos não cumprem padrão de emissão de ruído e nem de poluentes. Enfim, sempre morei próximo a linhas de ônibus e é um inferno. A proposta era radicalizar nesse sentido da Prefeitura dar o exemplo, começar pela frota municipal. Ainda estamos levantando o número total de frota porque envolve caminhões de lixo, caminhões de zeladoria e de demanda que as prefeituras regionais atendem, ambulâncias do Samu, CET, qualquer tipo de autarquia municipal e empresa que preste serviço. Enfim, tem uma frota que é muito menor do que fazer um Controlar que vai inspecionar todos os veículos da Cidade, de emplacamento em São Paulo. Seria um ponta pé inicial para reverter essa lógica de descaso.

Basicamente, o primeiro artigo diz que cabe ao Executivo realizar a gestão e controle da emissão de poluentes tóxicos e de ruídos nos veículos da frota que prestam serviços. Colocamos os parâmetros de poluentes tóxicos, entre outros que a legislação ambiental específica indicar, ou seja, tem uma legislação federal em nível de Conama, que tem uma série de exigências, tem em nível estadual. Então, em nível municipal, tentamos ser o mais sucinto possível para deixar, conforme vem de cima para baixo, a especificidade do rigor. Colocamos aqui, material particulado sobretudo nas frações inaláveis, MP 10, MP 2,5, compostos orgânicos voláteis, óxidos de nitrogênio e de enxofre, aldeídos e monóxido de carbono.

Parágrafo 2º, para fins do caput deste artigo, considera como veículos em uso do transporte coletivo de carga do município, os ônibus, micro-ônibus ou similares e os caminhões e os demais veículos de cargas utilizados pela administração pública, inclusive por meio de concessão ou permissão de serviço público, assim como os ônibus, micro-ônibus ou similares intermunicipais ou fretados que circulem o município mediante autorização do Poder Executivo. É o caso da EMTU, dos ônibus, que têm ponto terminal aqui, os intermunicipais.

O programa de inspeção deverá observar os procedimentos e instrumentos de medição, bem como os padrões máximos de emissão de ruído e de poluentes tóxicos, conforme definido pelos órgãos federais, estaduais e municipais competentes, em especial, as Resoluções do Conselho na CONAMA e do Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, os CADS.

Art. 3º. As inspeções deverão ser programadas de modo a não prejudicar a disponibilidade dos serviços públicos, observando-se uma periodicidade máxima de um ano em relação a cada veículo utilizado na sua prestação.

É importante frisar que temos que tomar cuidado, se não, por exemplo, uma garagem de ônibus, faz uma vez por ano, no dia da inspeção, está tudo *okay*. Depois, desregula e vira a Deus dar. A gente tem que tomar o cuidado para que não seja uma coisa

burlável. Como acontecia com o Controlar. A pessoa fazia a revisão antes de fazer a inspeção e, depois, desencanava. Então, no caso da frota do Município, acho que tem que ser periódico, e a gente tentar fazer blitz na própria frota, quando isso não atrapalhar funcionamento do serviço.

Art. 4º. A realização do programa próprio de inspeção não exige a Administração Pública nas ações fiscalizatórias por parte dos órgãos competentes, devendo o Poder Executivo manter um canal de comunicação e de recebimento de denúncias dos Municípios, sem prejuízo dos demais sistemas de controle interno e das obrigações contratuais assumidas, a fim de auxiliar nas ações de fiscalização e controle mencionadas no *caput* o Executivo criará um selo ou qualquer outro meio de sinalização dos veículos inspecionados e divulgará, também, pela rede mundial de computadores, internet, as informações sobre os resultados e datas de inspeção realizadas, assim como a identificação do veículo e seu responsável.

Então, se passar na frente da sua casa, do seu trabalho, um caminhão com selo e soltando fumaça preta ou com ruído elevado, a gente defende que você, com uma foto ou um filme, enviando para a Prefeitura, possa ensejar uma fiscalização fora do prazo por denúncia, identificando o veículo.

Ar. 5º. Os veículos da frota considerada nos termos do parágrafo único do artigo 1º desta lei que não atenderem aos padrões de emissão vigentes terão o prazo fixado em regulamento para a devida manutenção corretiva, sem a qual não deverão circular no Município de São Paulo, independentemente da aplicação aos responsáveis das sanções cabíveis.

Então, a punição para Loga ou para uma empresa de coleta de lixo ou para uma concessionária de ônibus é o veículo não poder circular. É uma punição objetiva e pontual que acho que já vai ensejar uma ação por parte do responsável.

A lei é bem curta. São oito artigos.

Art. 6º. Diz que vai regulamentar a Lei em 120 dias, e as despesas decorrentes da

execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Por que a gente fez dessa forma mais enxuta? Para, justamente, não ensejar aquela visão de que se está gerando um custo gigantesco para poder fazer a fiscalização. Não é verdade. A gente pode fazer a fiscalização com um custo bem baixo, preparando equipes enxutas para fazer isso de forma periódica, porque a frota é uma restrita. Não é todo veículo que circula na capital.

Então, basicamente, era esse o texto.

Os links estão no site da câmara e no facebook.

Acho que, agora, a gente pode chamar os colegas para comporem a mesa.

Mais uma vez, eu quero reiterar que são dois PLs que ensejaram essa audiência pública, mas os temas correlatos. Essa é uma oportunidade para debatê-los, portanto, discutir a construção de um substitutivo ou junto com o autor, que é o Vereador Milton Leite, para questão da Política Municipal da Emissão de Poluentes, com o Vereador Natalini, enfim. A gente tem que aproveitar esse espaço para debater e ver o que é prioridade para quem milita e atua no tema, porque a Vereadora Soninha e eu estamos à disposição para empunhar a bandeira pela sustentabilidade e a qualidade do ar e a redução da emissão de ruídos na cidade de São Paulo.

Vamos chamar para compor a mesa o Renahan Gil, do Pacto Global das Nações Unidas; o Ricardo Borges Martins, da Minha Sampa; o Alexandre Polesi, da ABVE; a Raquel Ferreira, da Respira São Paulo; a Janaína Pinheiro Viana, do Fórum Nacional do Butantã e o Rodrigo Lopes, da Respira São Paulo.

Qualquer pessoa que quiser pode se inscrever junto à secretaria da CCJ.

Vou abrir uma rodada de falas dos representantes e dos demais componentes da mesa. O tempo estimado será de três minutos de fala para cada um dos convidados. Depois, abrimos para as perguntas e voltamos o debate.

Vou passar, primeiro, da esquerda para direita. Vamos começar com o Renahan Gil, falando sobre o panorama de como está o debate da Agenda 20/30 no Brasil.

**O SR. RENAHAN GIL** - Boa tarde, gente. Tudo bem? É um prazer.

Meu nome é Renahan Gil. Obrigado a todos da mesa.

Só para fazer uma breve correção, com a sua permissão, Caio.

Eu sou representante do GT Direitos do Pacto Global. Eu sou da iniciativa privada. A minha empresa, assim como parte do Pacto Global para promover iniciativas no meio empresarial que facilitem a Agenda 2030 e, pessoalmente, sou facilitador de iniciativas da ONU também no Brasil.

Eu gostaria só de colocar alguns: a Câmara tem uma função importante em termos de legislar, criar leis coerentes com a Agenda. A importância de criar mecanismos que facilitem a criação de lei de forma mais integrada tem a ver com o bom desenvolvimento dos trabalhos daqui para frente, dado que estamos atrasados na Agenda como um todo.

Então, revisar o que temos hoje de leis, verificar, por princípio, a não interferência entre leis vigentes, os gaps para a Agenda, e fazer com que novas leis melhores estruturadas sejam criadas é fator primordial para que as coisas andem bem daqui para frente.

Outra coisa: aproveitando essa oportunidade de fazer esses trabalhos aqui, leva, também, para a Frente Parlamentar e para a própria Comissão Municipal a importância de se fazer a integração das iniciativas entre os municípios, especialmente e inicialmente, na região metropolitana. Não tentar deixar como se viu e sempre se vê na verdade que ações isoladas se perpetuem. Quanto mais a gente conseguir disseminar as boas práticas e as metodologias, a gente consegue fazer com que a Agenda ande mais rápido.

Então, está na hora de a gente começar a dialogar melhor entre governos e não esquecendo que a iniciativa privada e a própria sociedade civil devem estar sempre à mesa para conduzir os trabalhos.

Só para terminar, desculpem-me se me estendi um pouco, mas a educação precisa

ser revisada como todo. Não adianta colocar simplesmente os ODS na educação. O importante é utilizar-se dos princípios que há por traz de todo esse trabalho da Agenda para promover uma melhor integração das disciplinas na educação que hoje está defasada.

E, quem sabe, criar as novas disciplinas e habilidades que precisamos para o futuro.

Hoje, a Agenda está sendo estruturada. A Comissão Nacional ODS está passando por uma estruturação de quais planos de ação vai executar nos próximos dois anos. É um momento importante para alinharmos expectativas e também iniciativas que possam percorrer não só lateralmente, mas, também, entre todas as esferas do governo: do federal até o municipal.

Acho que a gente não pode perder essa linha de diálogo também.

Como é uma Agenda muito integrada fica difícil imaginar toda essa integração, mas uma governança multinível permite que isso aconteça, desde que seja coerente, apartidária, não ideológica e que seja de bom senso, porque existe o meio do caminho, uma forma de trabalhar todas essas questões de um jeito bem bacana.

Eu agradeço pelo tempo. Gostaria muito de poder falar muito mais. É um prazer estar aqui e poder olhar para cada um de vocês que vieram até aqui hoje.

Desejo a todos uma boa tarde.

Obrigado, Caio.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** - o Renahan falou menos de três minutos. O importante não é o tempo. Quem precisar de mais tempo nós podemos estender. O importante é trocarmos ideias.

Vamos seguir, então, com a Raquel, do Respira São Paulo.

**A SRA. RAQUEL FERREIRA** – Estou com uma apresentação e vou falar com o Rodrigo sobre algumas ações que já existem. Quem vai começar é o Rodrigo.

**O SR. RODRIGO LOPES** – Antes de tudo quero agradecer a presença de todos.

Vou falar em nome do Movimento Respira São Paulo que é uma honra fazer parte da mesa, da discussão desse Projeto de Lei.

Queremos iniciar falando um pouco sobre o próprio Movimento, para nos apresentar, e, da maneira mais breve possível, falarmos sobre a nossa área de atuação que é a emissão de poluentes.

O Movimento Respira São Paulo foi criado no ano de 2005, ele é integrado por especialistas, entusiastas e técnicos formados na área do transporte.

A gente defende, basicamente, a utilização de transporte elétrico e outras matrizes menos poluentes que o diesel que é massivamente utilizado na cidade de São Paulo.

Essa tabela apresenta toda a quantidade quase que exata dos veículos que estão em circulação na cidade de São Paulo, incluindo os táxis, os escolares e os fretamentos autorizados.

O foco dessa apresentação é conversar um pouco sobre os ônibus da concessão e, também, da permissão, que são as antigas lotações, que se transformaram em empresas e das empresas de ônibus que operam o sistema dito estrutural da cidade de São Paulo.

A frota municipal existente em São Paulo, falando de matrizes energéticas, é composta basicamente por trólebus, modal mais limpo em que é utilizado o transporte elétrico, a energia elétrica para se movimentar, e é o transporte que tem mais veículos em operações das ditas tecnologias alternativas, que precisam ser incentivadas daqui para frente, para diminuir a emissão de poluentes.

Temos, atualmente, 201 veículos em operação, e a renovação da frota de trólebus foi realizada a partir do ano de 2012. Foi um investimento que partiu do empresariado, com o incentivo do Poder Público, através da gestão do momento e, inclusive, do Sr. Secretário do Verde e Meio Ambiente a época, Dr. Eduardo Jorge.

Temos, também, os ônibus movidos à bateria que são como os trólebus. Entretanto, eles armazenam energia carregada durante a noite nas garagens. Por ser uma

tecnologia ainda experimental só existem em operação em São Paulo três veículos, sendo um de fabricação inteiramente nacional que é fabricado por essa empresa multinacional.

Pode passar o slide, por favor.

- Orador se refere a imagens na tela de projeção.

**O SR. RODRIGO LOPES** – A gás natural, em São Paulo, na década de 90,

Houve experimentos para se aumentar maciçamente a utilização deste combustível. Entretanto, foi descontinuado porque não houve nenhum tipo de incentivo do Poder Público e, também, porque as empresas alegaram que os ônibus se degradavam muito rápido, em função do combustível gás, que é um pouco mais agressivo aos motores, o que à época deixava os ônibus mais caros para se operar.

Então, esse programa foi descontinuado e só agora está retornando. Temos um veículo em operação, que é de propriedade da fabricante do ônibus, em operação na zona Oeste.

O etanol surgiu com o programa Ecofrota, como parte do programa da Lei de 2009, na diminuição de poluentes.

Em São Paulo, chegou a ter, aproximadamente, 30 veículos de etanol. Entretanto, atualmente, só circulam 10 veículos. Todos os outros foram convertidos a diesel com a desculpa de que também são ônibus caros para se manter.

Vou falar do diesel também porque é a tecnologia massiva na cidade de São Paulo.

Quando o programa Ecofrota ainda estava vigente, este contemplava utilização de até 10% na mistura do tanque do ônibus de combustível diesel a partir de origem vegetal, como o óleo de mamona, bagaço de cana. Entretanto, nunca se atingiu os 10% da mistura e, também, nunca foi utilizado em 100%. Ou seja, era só uma medida extremamente paliativa que não contribuía fortemente com a diminuição da emissão de poluentes.



Para se fazer um comparativo com as outras tecnologias energéticas, temos 14.225 veículos, e o trólebus, hoje, não bate nem os 2% em comparação com ele, que o modal mais utilizado.

A Raquel vai falar agora sobre os itens de inspeção e os níveis de ruído.

**A SRA. RAQUEL FERREIRA** – Obrigada, Rodrigo.

Continuando, hoje, existe alguma forma de inspeção veicular. São todos aqueles itens citados no primeiro slide.

Os ônibus passam por uma inspeção, o táxi, os veículos escolares e os fretados. Só que, hoje, apenas 25% da frota de ônibus é verificada a cada seis meses nos níveis de emissão. Já nas modalidades do escolar e dos táxis não é feita para a emissão de gases e nem verificação de ruído quando fazem suas inspeções anualmente.

As inspeções são feitas por grupos: o grupo A é o grupo da segurança. Tudo aquilo que pode botar em risco a segurança de qualquer tipo de veículo: freio, suspensão, tração, sistema rodante, incluindo o teste de fuligem. O Grupo A1 fala mais sobre acessibilidade. Já o grupo B é o grupo da conservação. Ele verifica a limpeza, a carroceria do veículo, como está a iluminação, o sistema elétrico e os equipamentos obrigatórios do veículo.

Pode passar o slide, por favor.

Hoje, se alguém descumprir qualquer tipo dessas fichas, se for reprovado em algum item, quando se trata dos grupos A e A1, o DTP ou o SPTrans, porque onde eles fazem inspeção é no mesmo local, o Centro Integrado de Transporte, que fica no Pari, eles impedem o veículo de operar.

No caso dos ônibus, eles impedem com um lacre físico e um lacre eletrônico no validador do ônibus. Se acontecer de a pessoa estourar o lacre físico, o lacre eletrônico vai permanecer, e se empresa colocar o ônibus para operar em alguma linha, a SPTrans, ela descobrindo isso, não paga as passagens que foram feitas naquele período irregular.

E, no grupo B, itens de segurança ou problemas estruturais também impedem o veículo de operar. Já os itens que não afetam a segurança, eles pedem um prazo para correção que varia, dependendo do problema, de três a sete dias, e aí o veículo é inspecionado novamente. Se, na reinspeção, o veículo continuar com o mesmo problema, aí ele é lacrado. Corrigido o problema, o veículo pode voltar a operar.

No caso dessa impedância do veículo de operar, a empresa tem que solucionar o problema e, depois, remarcar com a SPTrans, ou com o DTP se for táxi ou escolar, para poder ser reinspecionado e ter novamente a liberação.

Hoje as medições de fuligem são feitas pelo teste de opacidade, que é legislado pela NBR 13.037. O resultado do nível da fuligem dependerá do nível da vazão do ar dos veículos. Já os veículos que apresentam qualquer outro tipo de fumaça, como fumaça branca, fumaça preta, esses veículos são automaticamente reprovados, não importa o teste. Apareceu a fumaça, o veículo é automaticamente reprovado. O próprio aparelho indica se o veículo foi aprovado, ou não.

Quanto ao ruído, a SPTrans faz a medição de duas maneiras: o ruído externo, para quem está fora, que a SPTrans admite até 92 decibéis em ônibus com motor dianteiro, e 98 decibéis para veículos com tração traseira; e o ruído interno, que é uma outra legislação, que a SPTrans admite dentro do veículo 84,9 decibéis, sendo que o recomendado pela OMS nesse caso é de 50 decibéis.

Acontece que a SPTrans fez de uma maneira que não existe nem no Conama, que dispensa esses limites de decibéis para veículos que prestam serviços urbanos ou suburbanos ou até veículos militares, tanto que as empresas nem divulgam esses números. Então, o que a SPTrans está fazendo é inovador em relação ao que a legislação, a nível nacional, permite.

Como eu disse, São Paulo não libera esses dados, mas consegui dados de um estudo, uma tese de doutorado de Curitiba. O estudo fala que de 20 veículos medidos, apenas 10, no período de oito horas, foi feita uma média de abaixo de 80 decibéis. Então, é

preocupante porque hoje a indústria do diesel no Brasil não tem capacidade para fazer veículos que tenham ruído menor, interna e externamente.

Quero fazer uma comparação com emissões de ruídos em outras matrizes energéticas. O gás, por exemplo, apresenta até 20% menos níveis de decibéis em relação ao diesel. Já os veículos elétricos têm uma variação na bateria: é 50% menor do volume de decibéis. Então são as únicas matrizes que conseguem atingir o nível exigido pela OMS.

A menos que a indústria do diesel se renove e que consiga fazer com que o motor faça menos barulho, hoje o que nós temos na indústria nacional não consegue atingir isso. As únicas categorias que atingiriam seriam o gás e o veículo elétrico. Os veículos de biodiesel, como eles usam o mesmo motor, faz barulho do mesmo jeito, porque independe do tipo de combustível, depende muito do que tem dentro do motor, dos catalizadores que são usados ou não e de outras coisas.

\_\_\_\_\_ **O SR.** \_\_\_\_\_ - Só para concluir.

O que Movimento Respira São Paulo sugere, a partir das conversas que temos tido com o Caio, com a Soninha e outros Vereadores da Casa, é a adoção de novas tecnologias com a priorização de veículos movidos basicamente à energia elétrica, mas que sejam menos poluentes do que a utilização do diesel de combustíveis fósseis.

A exigência de parâmetros mais rígidos, que já estão contemplados no projeto de lei estabelecido pelo Caio, por meio de aumento na fiscalização, por parte da Prefeitura, pela criação do selo.

A aplicação de dispersão por poluente, ou seja, não se pode colocar tudo no mesmo balaio e querer comparar a um trólebus que não emite nenhum material particulado com um diesel que emite. Então tem de ter padrões definidos, por poluente.

Também tem de ter a fixação de limites do CONAMA, porque está um pouco além do que a gente pode querer trabalhar para ontem, digamos assim, mas que o CONAMA seja um pouco mais rigoroso, ou bem mais rigoroso, em relação à emissão de poluentes atmosféricos e

também quanto à poluição sonora. Inclusive, agindo junto às produtoras de ônibus, às construtoras de carroçarias, para também trabalhar com a acústica nos ônibus.

Pode passar o *slide*. Apenas para mostrarmos as nossas referências.

Fica aqui o nosso agradecimento, em nome do Movimento Respira São Paulo e do meu. Muito obrigado.

Obrigado Caio e Vereadora Soninha. Ficamos à disposição.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** – Nós agradecemos pela contribuição. Vocês militam no assunto, certamente, esses dados e informações enriquecem o debate e norteiam a nossa atuação aqui.

Agora vamos passar para a Ieda. (Pausa) Não veio.

Então tem a palavra o Alexandre Polesi, que representa a ABV Electra.

**O SR. ALEXANDRE POLESİ** – Boa tarde a todos. Peço desculpas, inicialmente, pela ausência da Ieda, houve um compromisso de última hora. Vou procurar representá-la em nome da Associação Brasileira do Veículo Elétrico.

Nós temos participado de vários debates e audiências públicas como esta sobre a questão em pauta. Penso que, nesta altura do campeonato, é muito importante tentar consolidar os consensos possíveis, como, aliás, o próprio Caio mencionou na sua intervenção, para que possamos aproveitar a inescapável, a extraordinária oportunidade que temos hoje de poder a mudar a Lei de Mudanças Climáticas de forma que permita uma renovação da frota de ônibus de maneira viável, factível de um lado.

Esperamos que permita também que o novo edital de renovação dos contratos dos ônibus possa incorporar metas de controle de poluentes e, mais importante, como foi dito pelos colegas que acabaram de falar, que esses controles sejam bastante rígidos e permitam, efetivamente, uma redução daqueles fatores determinantes da poluição, que são, basicamente, material particulado, gás carbônico e óxidos de nitrogênio.

Como eu disse, nós temos uma oportunidade excepcional. A renovação da frota de

ônibus de São Paulo é hoje, eu diria, no curto prazo, a agenda ambiental mais importante do Brasil, talvez até da América Latina, considerando o fato de que nós temos a maior frota urbana de ônibus de transporte coletivo do mundo, são 15 mil veículos.

Nós temos conversado com vários Vereadores de diferentes posições, inclusive com o Vereador Milton Leite, que apesar de toda polêmica que cerca o projeto dele, é uma pessoa que conhece muito o sistema de transporte de São Paulo e pode sim discutir, com conhecimento de causa, questões importantes.

Eu acredito que também ele não tem nenhum interesse em se associar com uma legislação que volte atrás, portanto, eu acredito que sim, inclusive, com ele há muito espaço para diálogo e para chegar a ser uma proposta conciliatória. Cito um exemplo, tivemos uma reunião recente com ele, a diretoria da BVE, ele fez uma observação que francamente nenhum de nós tinha tratado nas inúmeras reuniões anteriores. Ele falou que era importante que na questão da renovação da matriz energética dos ônibus de São Paulo, nós não desconsiderássemos as frotas de microônibus e vans que hoje atendem milhões de passageiros, especialmente nas periferias de São Paulo, e não tem sido claramente contemplada nos debates que temos feito. A própria indústria tem poucas opções inclusive a indústria de renovação de veículos elétricos e híbridos, poucos modelos de veículos menores dos que os ônibus convencionais esse modelo padrão que todos nós conhecemos, aqueles biarticulados de 23 metros. Essa é uma observação importante, no fundo ele quis dizer o seguinte, que não é justo que nesse debate nós aprovemos uma lei que permita que no centro expandido de São Paulo tenhamos ônibus com excelente tecnologia renovável e deixemos os velhos veículos a diesel para as periferias novamente.

Essa é uma questão que foi anotada com atenção pelos representantes das empresas na reunião que tivemos e sim temos uma lição de apresentar propostas tecnológicas viáveis também para esse tipo de transporte que hoje atende de forma importante a cidade de São Paulo. A (palavra ininteligível) uma proposta que já tem discutido há vários meses. O Caio,

a Soninha e outros Vereadores conhecem.

Nós entendemos que a mudança do artigo 50 da Lei de Mudanças Climáticas, que é uma lei de 2009, e que determina que até o ano que vem toda a frota de ônibus de São Paulo esteja rodando com combustível não fóssil, obviamente, não vai ser cumprida por razões que não vale aqui discutir, então, é preciso encontrar uma saída, todos estão atrás dela, de tal modo que a Prefeitura possa ao mesmo tempo não atrasar ainda mais o seu edital e ao mesmo tempo não fique digamos em situação de ilegalidade a partir do ano que vem porque estará transgredindo este artigo 50.

A Câmara, portanto, precisa rapidamente dar uma resposta e mudar esse artigo 50. Como fazer isso? É inegável que nós temos de levar em conta a realidade atual. Nada foi feito nesses anos, ou praticamente nada, não será possível mudar tudo nos próximos 12 ou 24 meses. O que nós propomos, portanto, é que nós possamos programar aquele cronograma que estava previsto no artigo 50 que previu que em dez anos, de 2009 a 2017, toda a frota fosse renovada de tal modo que em 2018 todos estivessem rodando com combustível não fóssil. Isso não foi possível e nós estamos propondo outra programação, ou seja, que comecemos a fazer a transição tecnológica a partir dos ônibus novos que são aqueles que todo ano obrigatoriamente tem de ser renovados.

Vocês sabem que existe uma vida útil dos ônibus a diesel que é de 10 anos. Então, todo ano uma parte da frota atual, grosso modo, em torno de 10% o que daria em torno de 1500 ônibus por ano tem de ser renovados porque atingiram a sua vida útil, isso em condições normais. Essa é uma coisa importante que nos foi alertado por um vereador numa conversa recente que nem mesmo essa renovação habitual em função da precariedade dos contratos atuais está sendo feita o que significa que muitos ônibus hoje, mesmo sendo diesel, ainda estão rodando com mais de dez anos de uso porque a renovação automática não tem sido feita recentemente.

A nossa proposta consiste no seguinte: não vamos imaginar que vamos poder

mudar tudo em um ano, não vai ser possível infelizmente. As medidas não foram feitas e não vai dar para fazer daqui para frente. O que nós propomos é que a frota nova, ou seja, os 10% que todo ano tem de ser renovados, comecem a ser renovados necessariamente com combustíveis não fósseis. Com qual tecnologia? Todas disponíveis, não importa. Isso fica a critério do operador da empresa de ônibus. Ele poderá avaliar o combustível que mais lhe convém para sua operação, desde aqueles 10% possam começar a ser renovados.

A nossa proposta é muito conservadora. Estamos abertos a críticas em função disso. Nós propomos que, desses 10% dos ônibus que têm de ser renovados – portanto em torno de 1,5 mil -, no primeiro ano nós possamos renovar apenas 20% com tecnologias renováveis. Significa que os outros 80% desses 1,5 mil continuarão sendo ônibus a diesel convencional. No segundo ano, mais 20%. Para ver terem ideia - 20% de 1,5 mil -, estamos falando de apenas 300 ônibus por ano com tecnologias renováveis. Vocês vão dizer: “Bem, mais isso é ridículo, estamos falando de uma frota de 1,5 mil ônibus”. Sim, mas o que temos que entender - hoje depois de muitas conversas inclusive com a Prefeitura e com técnicos da Prefeitura – é que vamos ter que ter uma posição um pouco mais realista de tal modo que possamos começar o processo.

Eu diria que um dos consensos que temos tido nessas inúmeras reuniões é o seguinte: é mais importante que comecemos a mudar. Não é tão importante a meta final de transição total dos 100% dos ônibus; é mais importante que a gente comece a dar os primeiros passos e que esses passos sejam dados todo ano de forma realista e viável. Porque, aí sim, vamos ter uma dinâmica de tal modo que a cada ano gradativamente a frota de ônibus de combustíveis não fósseis se alargue. Portanto, sendo não fósseis, como gás ou como híbrido ou como elétrico, também estaremos tratando da questão das emissões de ruídos, porque esses veículos – como foi dito recentemente, na última apresentação – têm uma média de ruído de no mínimo 50% inferior à do diesel convencional, e poderemos criar uma demanda que vai naturalmente decantar as tecnologias de tal modo que daqui a 2 ou 3 anos possamos

medir quais são de fato as tecnologias que têm a melhor relação custo benefício em termos de emissões e viabilidade econômica; e poderemos também nos beneficiar de uma tendência do mercado mundial, que é o barateamento gradual do custos dos veículos elétricos, especialmente das baterias, custo esse que já tem decrescido enormemente.

Portanto, a questão muito importante que temos discutido é: o importante é começar. Não é tão importante quando vai terminar, quando o último ônibus a diesel vai parar de rodar em São Paulo. p

Por quê? Porque se pensarmos como foi feita a Lei de Mudanças Climáticas, vamos levar em conta o seguinte: houve um enorme avanço em 2009, quando se estabeleceu esse cronograma de 10 anos para a completa conversão, que vence agora, neste ano. Era tão ousada essa lei que, para vocês terem ideia - talvez todos aqui saibam disso, mas alguns não - , hoje os principais países do mundo, principalmente na Europa, estão começando a adotar esse cronograma agora, aquilo que tinha sido adotado há 10 anos. Nós poderíamos, sim, ter reivindicado e conquistado essa primazia; não foi possível, talvez até porque a lei, por várias razões, mostrou-se inviável. Não vamos discutir esse assunto agora.

O fato é: em 2025, a Noruega vai banir os veículos de combustível fóssil. E a Noruega é o país que tem a maior frota, na proporção da frota total, de veículos elétricos no mundo. Em 2040, o Reino Unido vai fazer isso e também a França. Em 2030, a Alemanha pretende fazer isso. Portanto, ainda temos muito tempo pela frente. Em outras palavras: se nós começarmos a fazer agora essa transição com modestos 300, 400, 500, 600 ônibus por ano, nós provavelmente em 5 anos nós teremos renovado toda a frota de veículos novos, ou seja, toda aquela frota que obrigatoriamente tem de ser renovada e em 15 anos renovaremos toda a frota de ônibus.

Estaremos, portanto, mais ou menos próximos do cronograma que o Reino Unido e a França, por exemplo, estão adotando neste momento. Essa é uma tendência mundial. O que importa é que comecemos a nos engajar nessa tendência.



Nesse fim de semana, saiu outra notícia importante: a China, que é o maior produtor mundial de ônibus elétricos, também está começando a adotar um cronograma – apesar de ainda não ter definido prazo ainda, mas para os próximos anos – para banir completamente a venda e a produção de veículos de combustível fóssil no maior país do mundo, que tem a maior frota do mundo.

Essa, portanto, é uma tendência irreversível. Deste debate, não poderemos fugir, e o momento é este, o momento para a licitação é este, o momento para a Câmara poder mostrar sua criatividade e poder chegar a um projeto de consenso é este, já que estamos falando de uma medida que terá um impacto brutal na agenda ambiental, na agenda do transporte sustentável no Brasil, cuja repercussão será sentida não só aqui, mas em toda América Latina.

Muito obrigado.

---

**O SR. PRESIDENTE (Caio Mirando Carneiro)** – Obrigado, Alexandre.

Só um esclarecimento, quando você fala em metas de frotas, você está falando só na de ônibus?

**O SR. ALEXANDRE POLESI** – A proposta da ABVE, obviamente, se limita apenas aos órgãos.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Mirando Carneiro)** – Mas, e nos outros países?

**O SR. ALEXANDRE POLESI** – Nos outros países, estamos falando de proibição de veículos movidos a combustível fóssil, ou seja, ônibus, caminhões, automóveis, etc.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Mirando Carneiro)** – Então, é mais arrojado lá?

**O SR. ALEXANDRE POLESI** – Muito mais arrojado. Certamente muito mais arrojado. O que quero dizer é: se pudermos começar com a maior frota urbana do mundo, que é a de São Paulo, com 15 mil ônibus, esse será um efeito demonstração que vai recolocar a Cidade na liderança latino-americana dessa questão e diria até que vai fazer com que o País

retome um protagonismo mundial na questão dos combustíveis renováveis, que deteve durante mais de 30 anos, desde 1975, quando o ProÁlcool foi lançado; foi o primeiro programa de combustível não fóssil renovável do mundo, que teve impacto mundial inegável e um programa de absoluto sucesso durante 30 anos e que só veio a se desmanchar nesses últimos dez anos, mas por outras razões que não é o caso discutir agora.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Mirando Carneiro) –** Obrigado.

Tem a palavra a Sra. Janaína Pinheiro Viana, do Fórum Nacional do Butantã.

**A SRA. JANAÍNA PINHEIRO VIANA –** Boa tarde a todos. Primeiramente queria agradecer todos os mandatos envolvidos na criação da Frente Parlamentar para Agenda 2030, os 17 objetivos do desenvolvimento sustentável. Especialmente agradeço o mandato do Vereador Caio Mirando Carneiro, que desde o início abriu as portas para essa demanda da sociedade civil, tendo em vista que já existe a Frente Parlamentar para a Agenda 2030 em nível federal e também estadual e agora, nesta Casa, conseguimos este espaço e ficamos muito felizes porque essas demandas da sociedade civil começam a serem atendidas e a terem um respaldo do Legislativo.

Corroborando com o início da fala do Vereador Caio, esses dois PLs que ensejam esta audiência pública têm uma visão holística de toda a problemática socioambiental, que atendem a uma necessidade intersecretarial, que envolve a Secretaria de Saúde, a Secretaria de Educação e principalmente a Secretaria do Verde e Meio Ambiente.

Eu sou engenheira ambiental da Secretaria do Verde e Meio Ambiente da cidade de São Paulo, sou técnica de carreira. E do ponto de vista técnico, entendemos que estando no plano de metas a agenda 2030 e os 17 objetivos do desenvolvimento sustentável facilita muito as ações do Executivo. A criação do fórum de sustentabilidade do Butantã fez um ano agora, no mês passado e veio de uma necessidade de criar uma relação, uma conexão entre as ações que acontecem no território. Vou tentar resumir esse trabalho que estamos fazendo enquanto Secretaria do Verde e sociedade civil por meio do fórum de sustentabilidade do

Butantã, que é uma ferramenta, uma tecnologia social chamada Ecos, escuta colaborativa sistêmica para o desenvolvimento sustentável.

Então, dentro do território, a gente faz uma audição de todas as ações que são feitas e tenta ODS orientar, ou seja, colocar a ação que é feita numa parte do território, dentro do prisma de uma determinada ODS e colocar isso para um grupo para que possam trocar. Por exemplo, no Butantã temos a Vila Nova Esperança, do distrito Raposo que tem um dos menores IDH e do outro lado temos o Morumbi que é bem diferente. Tem ações, por exemplo, de pessoas do Morumbi, de criação de hortas e de plantio e tem ações também na Vila Nova Esperança. O que o fórum de sustentabilidade faz? O que é a ideia do Ecos? Dentro de uma plataforma, ligar as pessoas, os atores, os cases de todo território para que possam atuar juntos. E um exemplo disso que fizemos com a comunidade USP, da qual sou pesquisadora, é trazer para uma comunidade bem grande que tem no Butantã, que é a San Remo, uma agenda 2030 local. E essa ferramenta desenvolveu ações com a comunidade acadêmica, com outros atores do território, com o poder público para que a comunidade pudesse receber várias ações que estão ali ou orientassem em vários ODS de geração de trabalho e renda, criação de hortas, plantio, iluminação da comunidade, trazer a comunidade para debates sócio ambientais, entender o que pode ser feito, como a comunidade acadêmica pode ajudar.

Enfim, esperamos que essas ações, com a frente parlamentar para a agenda 2030 e com o PL possamos monitorar como o Caio falou, com parceria com o Mackenzie e com outros atores da academia, monitorar como a agenda está se implementando na cidade de São Paulo, que possam haver em todas as regiões fóruns como que temos de sustentabilidade no Butantã, em todas as regiões, assim como aconteceram e que foram de extrema importância os fóruns da agenda 21. E trocar, de repente dentro da própria localidade há pessoas fazendo algumas coisas mas que não tem apoio do Poder Público, que não conseguem trocar informações com outros atores do território que também estão fazendo ODS. E com esse arranjo de monitoramento e de troca, vamos fazer com que tanto o decreto que foi assinado no

dia 5 de junho, quanto o PL promovam o que está no plano de metas que são todas as ações da cidade de São Paulo estarem pautadas pela agenda 2030.

Ficamos extremamente felizes em saber que esse caráter deliberativo da comissão que vai se formar terá um peso que o decreto do dia 5 não teria, que é só consultivo. Tem muitas coisas que a sociedade civil precisa deliberar e com o apoio da Casa fica mais fácil e acredito que será melhor viabilizado. E a ferramenta é o Ecos, essa escuta colaborativa sistêmica para o desenvolvimento sustentável vem exatamente para fazer isso, embasar essas demandas e trazer isso para o Legislativo e para o Executivo.

Da minha parte é só isso.

...que essa escuta colaborativa sistêmica para o desenvolvimento sustentável, ela vem exatamente para fazer isso, para embasar essas demandas e trazer isso para o Legislativo e também para o Executivo.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** – Muito bom, Janaína, obrigado.

Tem a palavra o Sr. Ricardo Borges Martins, representante da Minha Sampa.

**O SR. RICARDO BORGES MARTINS** – Obrigado, Caio, boa tarde a todas e todos, eu diferentemente dos meus colegas de Mesa, não sou especialista no tema, sou só um cientista social que acompanha políticas públicas há algum tempo, então posso contribuir com algumas dúvidas e acho que elas podem ajudar no processo.

Quero cumprimentar o Caio pela iniciativa de fazer esta audiência pública. E mais do que isso por pegar o PL e era de fato o PL que estava online e pude ler, enfim, fazer essa leitura paciente de todo o projeto. É chato, mas sabemos que a razão do PL 300 estar de novo em pauta é justamente porque se aprovou um projeto que era fraco, pouco consistente.

Começando pelo PL 320, que institui o programa da ONU, das Nações Unidas, dos objetivos de desenvolvimento sustentável. Além do PL, a primeira dúvida é de onde vêm os recursos para o programa, qual é a expectativa dos autores desse PL sobre o orçamento que esta Comissão disporia ou o que o programa disporia dentro da Prefeitura. De onde viria o

recurso e de que maneira isso dialoga com a LOA, que a Soninha já tinha frisado aqui.

Outra dúvida, qual o tamanho desta Comissão, se fala que é paritária, mas não se estabelece o número de membros. Pelo menos eu não encontrei no PL. Outra ausência que percebi no PL é dada a aprovação do projeto, tornado lei qual é o prazo para a criação dessa Comissão, por quem seria criada.

E outra, como cientista social que acompanha isso há algum tempo, desenvolvi certo receio de projetos que são muito principio lógicos assim, quando se fala muito em incrementar, promover, incentivar, enfim, são normalmente os projetos que estão lá, são lindos, maravilhosos e pouca coisa cumprida.

Senti falta de algum produto concreto que deva ser produzido pela Comissão ou pelo programa. Quer dizer, que fosse alguma coisa do tipo, uma ferramenta de fiscalização, uma plataforma para acompanhar o desenvolvimento. Você falou agora dessa parceria com o Mackenzie, não sabia e queria saber mais. Se você pudesse falar um pouco sobre isso, Caio, porque uma das dificuldades de fazer o acompanhamento é que são 169 metas. Não é um trabalho fácil de fiscalização. É um trabalho bastante custoso, sobretudo, porque essas metas também são globais e têm de ser depois reanalisadas no contexto do Município.

Outra sugestão que seria interessante seria um relatório produzido gestão a gestão, para sabermos como as gestões avançaram dentro dos objetivos.

Sobre o PL 405, que conversa com os PLs 300, com o do Natalini, com o seu substitutivo, inclusive, duas dúvidas. A primeira, é bastante leiga da minha parte, no Art. 2º fala de procedimentos, instrumento de medição e padrões máximos de emissão estabelecidos em resoluções do Conama e do Cades, queria saber qual o percentual de redução de emissão de gases e qual é a meta temporal. Qual o prazo para isso dentro dessas resoluções.

Gostei de ver também que existe a sanção da retirada do veículo. Achei interessante, mas ali, no Art. 5º, há previsão também de que poderia haver outras sanções. Quais seriam essas? Então acho que falei menos de três minutos e dá tempo para você

responder. Se quiser eu repito também as perguntas aqui.

**O SR. RICARDO BORGES MARTINS** – Você pergunta o percentual da redução... e?

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** – E, no art. 5º, você fala... Isso, percentual de redução, meta temporal, o prazo; e, o art. 5º, para entender quais outras sanções poderiam ser cabíveis.

**O SR. RICARDO BORGES MARTINS** – Tem inscritos da plateia? Tem alguém que queira falar, participar? (Pausa) Não se acanhem. Se quiserem fazer alguma pergunta, o espaço está aberto.

Vamos fazer da seguinte forma: primeiramente, eu quero deixar claro para vocês que propor lei, fazer um PL, nem sempre o que você vai atingir com essa propositura é a aprovação da lei, a sanção pelo prefeito e a concretização daquilo que você pensou ou da demanda que você queria atender.

Propor lei é uma responsabilidade grande, porque você encaminha um debate, você encaminha uma discussão, encaminha o enquadramento de um problema num contexto da cidade de São Paulo, e tentar, a partir dessas propostas e dos debates, gerar algo concreto.

Na pauta ambiental, a gente tem um problema no Brasil, que é a competência legislativa. Temos uma hierarquia federal, estadual e municipal, em que o município não pode ir além do que a legislação federal prevê, se isso for restringir a atividade econômica e for restringir a atuação dos entes submetidos pela legislação.

Como alguém que vem da área do direito, a gente pensou... E aí eu quero apresentar parte da minha equipe.

Por exemplo, a Agenda 2030: o Claudio, que também é advogado, foi o nosso interlocutor com a sociedade civil, participando dos debates; e, no caso do PL 405, o Tomaz, que está aqui também presente, Procurador do Município de São Paulo, cedido para o gabinete, nos ajudou a construir o referido PL. E sempre debatemos dentro da equipe para

depois trazer para fora.

O nosso critério é ser o mais sucinto possível, para justamente recebermos os *inputs* e poder complementar no que falta, porque é melhor complementar do que suprimir ao se propor uma lei. Então dar espaço para receber as sugestões em vez de suprimir. Se se fizer uma lei muito grande, tentando abraçar tudo, abrem-se muitas brechas para crítica, ilegalidade ou concorrência daqueles dispositivos com outras leis, o que pode acabar segurando a lei. Dessa forma, as perguntas que o Ricardo fez são muito pertinentes. E temos um problema que é de ordem da competência mesmo.

O Executivo é que é competente para implementar e concretizar as diretrizes da Agenda 2030. Por mais que tentemos, como Legislativo, parametrizar e puxar, o Executivo tem de abraçar a causa. E quando se pensa numa comissão, e isso pode de fato melhorar – o projeto foi aprovado em primeira, ainda não em segunda –, talvez limitar o número, concretizar o número, ajudará, porque já estamos indo muito além do que os executivos, em geral, gostam. Estamos dizendo que a comissão vai ter caráter deliberativo, não somente consultivo, e isso, em geral, não é bem visto, porque o Poder Executivo geralmente não quer ser travado, amarrado. A Soninha tem experiência no Executivo, já foi Secretária, já foi da administração direta. Então temos de tomar cuidado com isso para não se criar uma lei que se torne um abacaxi, que o prefeito fale “Ih, isso aqui é problema”. Então temos que mostrar que é algo positivo, porque você deliberando, você engaja quem deliberou a ajudar a fazer e acontecer. Com relação aos recursos, em princípio, os recursos para que seja formado o comitê e haja as reuniões, ele não é relevante, assim como tem hoje os conselhos nas Secretarias. Na verdade o mais importante é a gente dar uma estrutura via Câmara, Frente Parlamentar, e com a sociedade civil, universidades que participarem para que a gente não dependa de recursos do Executivo, porque, se depender, a gente não vai andar.

Então, suas perguntas já vão desdobrar-se em talvez um substitutivo para a gente tentar robustecer o PL 320 da agenda 2030. Como acompanhar os relatórios, o Claudio pode

falar melhor, ele está em contato direto com o professor do Mackenzie, que já tem uma experiência, e aí só para encerrar, antes de passar para o Cláudio e se a Soninha já quiser falar neste momento também. Sobre o percentual de redução, a meta temporal no PL 405 e quais outras formas poderiam ser cabíveis? A gente ainda está num estágio de levantar o nosso objeto de aplicação desta lei. Para você ter uma ideia, a gente perguntou para MTU quantos ônibus circulam em São Paulo e eles não têm esse dado. Os caras tiveram a pachorra de responder para gente que há 366 linhas, mas não sabem precisar o número de ônibus que circula em São Paulo. Início ou fim ou passagem da linha pela Cidade.

E eles já deveriam, até pela Lei de Acesso à Informação. Temos um desafio e o Copegue ainda está numa fase inicial, então, todo mundo pode contribuir, estamos fazendo audiência pública justamente para isso: receber críticas, receber sugestões e a gente não sabe, pode perguntar para qualquer um qual é a frota de veículos que prestam serviços para o município, ou que entram autorizados pelo município na cidade de São Paulo precisar esse número, ninguém precisa este número cravado. É um absurdo, a gente não tem esse número. Aí entra aquela crítica: porque não por para todo mundo? A gente não consegue fazer nem na frota reduzida. A gente tentou levantar nas empresas de lixo quantos caminhões fazem a coleta de lixo em São Paulo. Veio o número de 40, achei um número pequeno, eu não vejo 40 caminhões fazendo toda a coleta de lixo. Então, a gente precisa ter concreto esse número. Mesma coisa para aqueles caminhões de caçamba, que são autorizados a recolher caçamba.

Eu discordo do Vereador Milton Leite em querer no substitutivo do PL 300 incluir todos esses assuntos de uma vez porque só inspeção de poluentes e de ruído na frota que presta serviço na Cidade a gente precisaria fazer um inventário que não temos.

Fazer isso para todos os caminhões, os que entram no Ceasa para fazer...veículos particulares, transporte escolar, aí é aquele passo maior que a perna que você não consegue dar efetividade. Então, acho que a gente tem que brigar com ele para que abrace e que o PL 405 vire o PL da causa e inspeção.



As perguntas foram excelentes e temos que trabalhar melhor e o Claudio pode falar brevemente para gente da parte dos relatórios, o tamanho da comissão, o prazo para criar e como o Mackenzie vai ser parceiro.

**O SR. CLAUDIO** – Esclarecendo sobre essa questão orçamentária. Nós não podemos impor qualquer orçamento a ser executado por vício de iniciativa. Entretanto, em havendo uma lei, o chefe do Executivo responde, caso não cumpra, por improbidade administrativa, ainda que seja principiológico.

Estamos criando também a Frente Parlamentar que vai ser justamente o olhar do Legislativo para o Executivo na execução, como se fosse um monitoramento dos ODS (?). Não vamos poder falar: “Olha, vocês vão fazer isso, ou aquilo”, mas a gente quer dotar o Legislativo de uma capacitação técnica para olhar as iniciativas que estão sendo feitas, não só do Governo, mas da sociedade civil organizada porque a questão é uma política de estado, não de governo. A política pública da agenda 2030 já é pré-concebida. Na verdade a República Federativa Brasileira, quando assinou um tratado internacional, se obrigou a cumprir essa agenda. E o que a gente está colocando é um reforço de como fazer essa execução.

Para falar dessa questão do Mackenzie, ainda não está oficializado porque ainda obviamente vai depender, nós vamos formalizar, estamos fundando a Frente agora, mas existe um professor, Carlos Murdoc, que tem uma recomendação do Pnud, ele desenvolveu uma metodologia, fez um trabalho acadêmico com relação à reestruturação de áreas degradadas do Porto de Santos. Delimitou território e todas as demandas e fez um mapeamento das estratégias de todos os atores socioambientais de recuperação do local. Essa metodologia que foi desenvolvida por um grupo de pesquisa, eles têm uma metodologia como se fosse um laboratório estratégico de cidades.

A gente abriu espaço para que a Frente Parlamentar seja dotada de um viés acadêmico para fazer observação. O Poder Legislativo tem o Tribunal de Contas do Município para fazer qualquer assessoramento técnico, mas essa agenda é tão especial que obviamente

o Tribunal de Contas não teria como fazer esse tipo de monitoramento. A gente já avançou bastante, já chegamos num entendimento de abrir o espaço para que o Mackenzie, através desse grupo de cientistas, faça uma espécie de monitoramento de como está sendo desenvolvido, fazendo relatórios periódicos e é um jogo de ganha-ganha porque para o cientista, a partir do momento que está desenvolvendo um trabalho em conjunto, e nós vamos fazer a publicação através do *Diário Oficial*, isso conta inclusive para currículo *Lattes*, conta muito para eles abrir esse espaço e principalmente se, por exemplo, o professor Carlos Hernandez fosse fazer esse trabalho dentro do Mackenzie, ele se baseia em acesso a informações porque a agenda é muito... a compilação de informações.

Se ele fosse fazer, independentemente da Câmara Municipal, toda a requisição de informações que ele faria aos órgãos públicos seria com base de Lei de Acesso a Informações. A partir do momento que ele chega para a Frente Parlamentar e fala que precisa de tais dados de tais Secretarias, nós não pedimos, nós determinamos, a Casa determina que sejam dadas as informações para que sejam elaborados os relatórios. Então, o que estamos fechando ainda, está numa fase de conclusão, porque é um trabalho muito complexo, mas no Rio de Janeiro tem um membro desse grupo de pesquisas, professor Carlos Murdoc, da FGV do Rio de Janeiro, gostou bastante e está replicando isso na Câmara Municipal de lá. Aparentemente esse final de semana a Universidade da Colômbia em Bogotá, que tem ramificações desse mesmo grupo de pesquisa, quer fazer um trabalho. Vai ser uma coisa bastante interessante porque a gente vai replicar essa estrutura da Frente Parlamentar em outras esferas, inclusive, internacionais. Vai ser um trabalho acadêmico de enorme utilidade prática. Ao final do processo, com o nosso entre aspas isso é um poder fiscalizatório que estamos fazendo, porque se a Prefeitura não fizer a execução dos ODs como ela se obrigou – como ela já está obrigada, independentemente da existência dessa lei, a Frente Parlamentar vai ter um instrumento técnico que vai dotar: porque as coisas deram certo e porque as coisas deram errado. É mais ou menos isso. Então vai ser uma espécie de um observatório.

O SR. \_\_\_\_\_ - E sobre o tamanho da comissão também, que é uma pergunta dele. Talvez tenhamos de concretizar um tamanho mínimo, porque já prevê que é paritário, e que a Câmara vai ter uma representação, que já avança em relação ao decreto. (Pausa) duas. Isso.

Então talvez para a versão final, para aprovação em segunda, valha a pena colocar um número mínimo de membros, expansível até tanto, porque acho que restringir participação da sociedade civil é ruim.

- Manifestação fora do microfone.

O SR. \_\_\_\_\_ - E prazo para a criação. Precisamos determinar, porque fala: “regulamentar em 120 dias”, mas podíamos por um prazo para o Executivo.

O SR. \_\_\_\_\_ - Para implementação efetiva. É uma ótima.

O SR. **PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** - Beleza então. Vou passar para a Soninha e para os demais membros da Mesa, quem quiser falar é só avisar para nós. E seguimos nosso papo.

**A SRA. SONINHA FRANCINE** – Não sei tento ser breve, ou falar rápido. Parabéns Caio e Respira São Paulo por enfatizar tanto a questão do ruído. É fator de adoecimento também.

Xexéu enfatizou a necessidade, é lógico que isso é uma questão que não tem partido, embora alguns partidos se engajem mais decisivamente, estatutariamente, enquanto outros não levam isso como uma das suas bandeiras. E, felizmente, é uma questão que está deixando de ter segmento. Até uns anos atrás era matéria de ambientalista. Depois, a Saúde, diante de evidências obvias começou a levar mais isso em conta. A economia entrou na conversa, o aquecimento global – as mudanças climáticas – começou a ser uma pauta internacional quando a London Economics calculou. E o IRMA, por exemplo, é uma demonstração escandalosa do impacto econômico, inclusive.

Mas ainda outros segmentos precisam se engajar mais decisivamente. Você não vê

a Habitação ou os Movimentos de Moradia tratando dessa questão. A Educação, que já tem desde os parâmetros curriculares nacionais, que já estão revisados, já fala das questões transversais curriculares, e estava lá a questão ambiental.

Direitos humanos não é uma agenda assim muito consistente e planejada dentro de direitos humanos de secretarias, ou de coordenações de mulheres de igualdade racial, uma vez que os índices ambientais são coincidentes com todos os índices de desenvolvimento sócio-econômico. Então todos esses segmentos também normalmente inferiorizados, prejudicados ou mais impactados têm de tratar de questão ambiental, mas não passa muito pela cabeça, ainda, de militantes de algumas dessas outras bandeiras, o movimento sindical mesmo. Então falta ampliar, falta até mais engajamento.

O que tem a ver com o movimento sindical? Claro além de que somos todos seres humanos, mais o plano de mudança da frota que os novos ônibus incorporem, que os novos ônibus tenham obrigatoriamente uma proporção de veículos com os combustíveis renováveis implica em geração de emprego no Brasil. Investimos muito em carro zero como grande motor do desenvolvimento. Muita viagem na verdade, mas vamos, assim, o pretexto era a geração de emprego, porque o consumo aquecido, claro, precisamos gerar emprego, precisamos expandir uma indústria moderna, de tecnologias avançadas se não vamos perder esse bonde da história, seremos superados por outros mercados, outras indústrias que vêm fazendo isso, a solução do veículo elétrico me chamou muito a atenção para esse tipo de impacto.

Sobre não ser ideológico, sim, claro que tem um componente ideológico, claro, de visão do mundo, de compreensão, de uma hierarquia de valores, de princípios, de prioridades, o que não podemos é ter ideologia segregacionistas. Como acontece, às vezes, de alguém dizer assim: “Não, com a indústria automobilística eu não converso, ou com o Milton Leite eu não converso”. Não, temos de conversar geral. Ou então você não tem legitimidade para falar da pauta feminista. Pelo amor de Deus!

Conteúdos transversais já estão previstos, aliás, em leis municipais diversas. Tem

uma porção de leis municipais falando sobre contas dos transversais e inclusão de temas como ética, cidadania, educação ambiental etc. e tal.

Caio falou em 146 bairros no Butantã. É isso mesmo? (Pausa) Então bairro é uma unidade administrativa não delimitada, e talvez seja bom que seja assim, porque se não nós vamos criar mais e mais fronteiras e dizer: “Não, até aqui é Vila Buarque, daqui por diante é Santa Cecília, nesta rua, o lado de cá é Campos Elíseos”. Então criar divisões é um problema, mas precisamos lembrar que existem os bairros que são a unidade de referência das pessoas, do seu trabalho e da sua residência.

Então lembrar que é importante mapear, integrar, criar uma agenda local. Não custa lembrar. Nós falamos em mudanças climáticas e está falando, sim, de uma agenda planetária, mas aquele conceito lindo de pensar globalmente e agir localmente continua perfeitamente válido.

A Janaína falou, Ecos é uma metodologia, uma plataforma? (Pausa) Uma ferramenta, uma tecnologia social. Sócio ambiental. Nós já temos a previsão dos planos de bairro e eu acho que realizado mesmo foi o plano de bairro de Perus, a partir de um engajamento do Police Neto com uma assessoria muito importante do urbanista Cândido Malta. Então precisamos fazer plano de bairro. E é uma forma de escuta muito efetiva. Nós escutamos as pessoas no bairro e do bairro. Isso é insubstituível e fazer essa integração com boas práticas, com *benchmark*.

Eu conheci há algum tempo Cultivando a Água Boa a partir da Itaipu Binacional, não lembro se o que eles têm é um instituto, uma fundação, que é espetacular. Coisa de recuperar nascentes, com engajamento ferrado da comunidade, e resultados incríveis, lembrar do que é impacto ambiental, é o ônibus na porta da casa do Caio com motor ligado dentro de um terminal coberto, fechado. Imagina: uma coisa é medir o impacto na atmosfera, e vai medir o impacto de emissão de particulado, de poluentes dentro de um terminal onde os ônibus ficam com o motor ligado, alegadamente porque gasta mais combustível de ligar e desligar de novo.

Que cálculo é esse? O que se leva em conta nesse cálculo? Aliás, precisamos levar em conta, nesses cálculos todos, a cadeia produtiva, não dá para pensar só no impacto da emissão do combustível fóssil lá no motor do ônibus. Qual é o impacto de todo o processo de obtenção de refino, de transporte de combustíveis fósseis aqui mesmo, dentro do Brasil.

Um item que não tem muito como incluir nessa pauta, porque não é tão mensurável assim, mas que tem a ver com a renovação da frota é o conforto. É o conforto de ruído, o conforto dentro do ônibus, o stress a que o motorista é submetido e o fato de nós circularmos em ônibus com chassis de caminhão, aquela coisa toda, quer dizer também é um fator de desenvolvimento de inovação. Eu não entendi uma coisa, o programa Ecofrota, que era superpaleativo, mas foi extinto, revogado, abandonado, é isso mesmo?

**(NÃO IDENTIFICADO)** – É, o Ecofrota foi descontinuado porque não obteve os resultados que previa no início do programa. O único modal que atingiu a meta foi o trólebus, porque renovaram a garagem inteira e o etanol não atingiu a meta, o biodiesel não atingiu a meta...

**A SRA. SONINHA FRANCINE** – Que espetáculo, quer dizer, não atingiu a meta, então a gente desiste, é inacreditável. O Conama não prevê limites para ruído. Alguns limites previstos pelo Conama para emissão de particulares, por exemplo, são inferiores ao que é adotado na cidade de São Paulo. Então, o nosso exercício de política, de organização da sociedade civil, de engajamento de parlamentares de vários partidos precisa fazer pressão, precisa fazer *lobby* em Brasília, nas reuniões dos conselhos nacionais. É que eu não falo só do meio ambiente.

Não sei se falei de quem falta se engajar mais, se eu mencionei a assistência social. Não faz muito parte da pauta da assistência social, dos serviços socioassistenciais essa consideração sobre meio ambiente. Eu já estou no terço final da página, tá?

Cadeia produtiva. Bem, não falei bem da cadeia produtiva, falei da cadeia de emissão, mas já mencionei o fato de que se geram empregos na medida em que se substitui a

frota e se adquire conhecimento, que é uma moeda valiosíssima hoje em dia.

O Caio mencionou também os números de coleta seletiva. A coleta seletiva, a não oficial, se bobear é de um volume maior do que a coleta seletiva pela qual a Prefeitura paga dentro do contrato de concessão. Passa o caminhão de coleta seletiva na minha rua quarta-feira mais ou menos meio dia, uma da tarde. Às oito da manhã passam Kombis. Socorro, não passariam numa inspeção qualquer, de qualquer coisa, muito menos de emissão de poluentes. Então, passa Kombi, passa caminhão, passa Chevette, passa tudo com dois metros de matéria reciclável coletada dali da rua, onde as pessoas deixam muito antes de passar o caminhão da coleta.

Então, imaginem, por um lado está gerando renda, está aproveitando o material reciclável, mas dentro de um ambiente de emissões, de controle, de máximo aproveitamento desse material coletado, sabe-se lá qual é. Papelão vende fácil, lata, mas e tudo mais? Será que isso é aproveitado ou simplesmente descartado, porque não tem tanto valor assim?

Sobre o PL – aí vem o ponto, você vai ficar decepcionado comigo, você também, você – eu sou contra a criação de um conselho deliberativo por inúmeras razões. Primeiro, porque se tudo for deliberativo, qual é a deliberação que vale? A primeira? Não, a gente decidiu primeiro. Ou a última? Você tem a realização de inúmeras conferências municipais, estaduais, nacionais dentro de um calendário de discussão com a sociedade civil. Você tem o Plano Plurianual, você tem a Lei de Diretrizes Orçamentárias, a Lei Orçamentária Anual, como um conselho com dez ou 20 ou 30 pessoas poderá deliberar sobre questões que já foram analisadas?

Imaginem que a gente faça todo um processo de consulta, de audiência pública para chegar num texto legal. “Ah, mas o conselho delibera”, e aí? O conselho revoga o que a gente decidiu, enfim, é muito complicada essa questão de deliberativo, muitas vezes deturpa o processo de composição do conselho, porque passa a ser uma disputa eleitoral de outra natureza para a eleição da sociedade civil. E outra coisa, se o Executivo quiser ganhar todas

compõe a sua parte da composição do conselho de um jeito que não faz tanta diferença a qualidade do que foi produzido pela sociedade civil, quem tem mais voto delibera e pronto.

Então, para mim, um bom conselho consultivo, como é talvez o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, onde a sociedade se organizou e falou assim: “cadê a Câmara temática de pedestre?, cadê a câmara temática de bicicleta?”. Então, talvez você consiga criar um poder de influência maior do que um ambiente de disputa de voto, onde passa a vigorar “eu ganhei, eu perdi, derrotamos o Governo ou o Governo bancou uma decisão”. Então, é esse o ponto.

Você mencionou depois na sua fala os caçambeiros, que são um estrago geral e é o Governo quem autoriza, é a Amlurb quem registra as caçambas, tem de prever de alguma forma expressamente que eles sejam incluídos. Não são veículos prestadores de serviço para a Prefeitura necessariamente, mas passam por um credenciamento num órgão oficial. Então é possível, imagino, condicionar uma coisa à outra. De onde vem o dinheiro? Dos vários fundos, que já foram criados e muitas vezes não são regulamentados. Você não tem a previsão de como esse fundo será alimentado constantemente de modo a se constituir uma fonte verdadeira de recursos.

E sobre as leis principistas, eu já reclamei muito disso, aumentaram, ampliaram, asseguraram, mas principalmente quando você tem uma meta formulada desse jeito: “a meta é ampliar de dez para 11”, ampliei. Mas, no caso da lei, na verdade, esse é o sentido de lei, que ela seja generalista e a partir daí você compara todos os instrumentos posteriores: decretos, outras leis, portarias, contratos firmados, editais de concessão, você remete a essa lei e fala: “não, mas isso fere o princípio da lei tal”, tanto é que muitas vezes a gente consegue remeter as coisas à Constituição Federal e dizer: olha, essa lei é inconstitucional, porque fere um princípio.

Então a lei estabelece o ambiente, o arcabouço dentro do qual você tem sim de criar os mecanismos concretos da Administração Pública, do Poder Executivo e até as outras



lei que a Câmara venha a elaborar. Não podem, a menos que modifiquem a própria lei principista. Do contrário, elas têm de se adequar, senão é um projeto de lei ilegal, tem essa possibilidade.

A lei principista pode, quando você coloca “revoga todas as disposições em contrário”, claro que isso precisa de um bom cuidado do Legislativo, que nem sempre acontece. Afinal, cadê a “disposição em contrário”? Alguém fez o levantamento de todas as disposições em contrário previstas em tudo quanto é lei desde 1940? Quando a revogação não é expressa, às vezes a gente descobre leis que não condizem uma com a outra, e todas vigentes até provem o contrário.

Então, diante de uma lei, assim revogam-se as disposições em contrário. La adiante você pode até descobrir um projeto de lei, aliás, uma lei que não foi expressamente revogada, não escreveram “revoga a Lei...”, mas você vai poder alegar “isso aqui é uma disposição em contrário do que diz a lei mais atual”. Então, ela vale, é o guarda-chuva ou é o solo, que passa a servir como referência para todos os outros dispositivos legais e mesmo ações do Executivo que não venham necessariamente de um dispositivo legal, mas que confrontam a lei.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** – Bom, alguém da plateia quer se inscrever ou tem alguém inscrito para falar ou fazer alguma pergunta? Então, eu vou oferecer para os colegas que compõem a Mesa a palavra, se quiserem fazer algum comentário.

**O SR.** - Caio, posso só fazer um esclarecimentozinho? A Raquel colocou hoje os parâmetros, que são 92 decibéis da inspeção veicular do Conama. O nosso projeto de lei estabelece que os parâmetros por nível de ruído sejam Conama ou a política decidida pelo Município. Então, o STF já falou que o Município pode fazer a sua própria política ambiental.

Então, nós poderemos fazer uma restrição. Se São Paulo decidir que o nível de decibéis tem de ser o da OMS, e assim for deliberado os 50 decibéis, nós temos autonomia municipal para fazer essa imposição, o que vai direcionar todos os contratos.

**A SRA. RAQUEL FERREIRA** - Quem faz isso já é a SP Trans. Não...

**O SR. \_\_\_\_\_** - Sim. Mas hoje ela faz com base na resolução do Conama.

**A SRA. RAQUEL FERREIRA** - Não. A resolução do Conama não determina, não menciona. Ela delibera que todo veículo que faça transporte urbano possa ter o limite de decibéis que for. Ele pode emitir o mesmo que uma caixa de som, que está tudo ok para eles.

O que a SP Trans foi inovador, porque ela limitou uma coisa que era aberta. Podia ser exagerado, que não tinha problema. A SP Trans já fez isso que o STF está fazendo. O que nós precisamos fazer primeiro é ter uma militação maior em Brasília para que o Conama defina esse padrão nacional. Isso porque São Paulo e outras cidades é que fazem esse tipo de controle, hoje. E, depois, aqui também começamos a diminuir esse limite. Oitenta e quatro ainda é superior, dependendo... Se for consultar ambientalistas e especialistas de saúde, eles dirão que esse tipo de limite pode fazer com que as pessoas percam a audição, se forem expostas por muito tempo. Isso acontece no caso dos motoristas, que são submetidos a estresse, a muita coisa.

Então, precisamos ter uma limitação maior, ainda, por parte da Municipalidade mesmo; por parte da SP Trans; ouvir a lei; algum outro mecanismo para isso.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** - Esse ponto é interessante pelo seguinte: somos nivelados por baixo, na questão ambiental e de saúde, no Brasil. então, se a SP Trans está na vanguarda em limitar em 110, que é mais do que um avião emite quando está pousando em Congonhas, falamos: "Pô, inovou. Está na frente". E é esse o argumento usado, inclusive, pelo setor. Só que, aí, você vai à OMS e eles falam que 75 decibéis com exposição de oito horas diárias levam à perda de audição! Aí, vamos falar: "Bom, é irreversível". E, aí, entra aquela coisa de jogar com números. O padrão de São Paulo em relação a Ribeirão Preto, em relação a Recife, São Paulo está na frente. Só que é muito abaixo. Então, acho que vale a pena comprarmos essa briga, e aí via Cades e não via Conama, para que coloquemos na frente.

E, aí, eu volto àquele argumento de frota própria do Município, porque se você for impor isso para todo mundo, todo particular andar na Cidade, aí será um passo que politicamente acho que não temos força para isso; economicamente vai gerar uma contratação de uma inspeção em um volume absurdo e que, aí, a disputa fica infundável. Na frota própria, nos prestadores de serviço, é factível. Então, enfim, é aquela coisa, se a OMS está dizendo que são 85 decibéis, se o Paulo Saldiva está dizendo que... Aí, depois, a Soninha ia comentar,

mas acabou não comentando, a questão da Cetesb que diz que o ar é bom e regular, sendo que está em um patamar que, pela OMS, está ruim e péssimo... temos de escolher qual patamar queremos para a saúde das pessoas. Com o cigarro compramos a briga. Lá atrás, com o José Serra, Ministro da Saúde, comprou a briga para restringir. Antes se fumava dentro de avião. Fuma-se dentro de UBS. Era permitido fumar dentro do posto de saúde, dentro do ônibus. E, agora, sabemos que isso gera um dano e um custo de saúde no sistema, que vale a pena comprar a briga contra a indústria do cigarro nesse ponto. Cada um fuma aonde quiser, mas desde que não impacte na saúde do outro.

No caso do ruído de veículos, é absurdo! Quem mora em frente de uma linha de ônibus, de faixa, sabe do que estou falando. Ou quem trabalha. É surreal. Eu pego qualquer corredor ou faixa de ônibus, é um absurdo! Eu falei isso aqui e um colega nosso Vereador falou: “Não. Não tem tanto barulho assim”. Então, tudo bem.

Inclusive, há um acórdão em que uma academia de ginástica foi autuada por infração ao Psiu, porque o Psiu tem um rigor maior que o da SP Trans para ruído à noite. São 65 decibéis. No recurso, a academia disse: “Olha, você não pode me autuar, porque quando você mede o ruído que uma academia de ginástica ou um bar faz, você tem de medir o ruído do bar e não o ruído de onde está a pistola de medição na rua. Porque, se passar um ônibus na hora em que está medindo, o ônibus vai detonar, vai deturpar e vai poluir essa medição. Se tiver um avião passando na rota, também vai deturpar. Tem de ser na hora em que o avião não esteja”. Então, têm mil fatores que influenciam.

Então, temos de levar um pouco mais a sério essa questão, porque, para brigar para que o Psiu seja sério com quem desrespeita com barulho de perturbação de bar, por exemplo, temos de ter... O ônibus não pode ser um fator que interfira tanto, como é hoje: 110 decibéis. Estamos 25 decibéis acima do que a OMS prevê.

Quanto ao que a Soninha disse com relação ao deliberativo, acho que é um ponto que ele tem de ser realista e pragmático. No caso da Agenda 2030, deliberar nesse comitê, nesse conselho seria deliberar de qual forma São Paulo vai atender um ODS.

Então, de fato, se a deliberação for fora da realidade, por exemplo, deliberamos que São Paulo vai erradicar a desnutrição infantil em dois anos. Ou a obesidade. Então, talvez ser consultivo, nesse caso, não seja um prejuízo de força, de poder da comissão. Então, ainda estamos em tempo de propormos um substitutivo. Acho que podemos debater, trocar os *e-mails*, para alinhar um texto mais concreto para isso.

O colega quer falar?

**O SR. DORIVALDO** – Boa tarde. O meu nome é Dorivaldo. Sou do Gabinete da nobre Vereadora Noemi Nonato. Queria cumprimentar o nobre Vereador Caio, pela iniciativa; nobre Vereadora Soninha e toda a Mesa, por esse debate.

Eu vi dois problemas, que foram colocados. Primeiro, acho que tivemos um problema de credibilidade. Falamos muito de Agenda 2030 e falamos em alcançar a plena paz e nunca estivemos tão perto de uma terceira guerra mundial. Como confiar, por exemplo, em um país como os Estados Unidos que aderiu à Agenda 2030, mas invadiu um país e nada aconteceu? Então, o problema, talvez, seria na punição. Qual seria essa punição.

Voltando um pouquinho mais para a nossa realidade. Eu vejo, também, a situação da punição como foi colocado pelo sistema Ecofrota. Em vez de aumentar o uso de energias mais limpas, eles simplesmente fizeram o caminho inverso, tirando veículos movidos a etanol, e passaram a usar veículos movidos a diesel. E nada aconteceu.

Então, está muito longe 2030. E acho que deveríamos colocar punições mais imediatas, ou com menor período.

Como bem disse o Sr. Alexandre, temos de estabelecer metas mais realistas.

Foi editada uma lei para 2018, que não será cumprida, e teremos de fazer uma outra lei, que quem garante que será cumprida também?

Então, teríamos de colocar algo mais próximo, com punições, com sanções, como disse o Ricardo. E as sanções deveriam ser mais imediatas, e seriam, talvez, anuais ou bianuais, mas que fossem de uma maneira que fossem cumpridas. Falaram: “Ah, colocar 300 ônibus”. E se não for cumprida, o que acontecerá? Teria de haver algo mais objetivo e não simplesmente colocar só algo que vai acontecer em 2030. Em 2035, teremos toda a frota com energia mais limpa. E se isso não for cumprido? Simplesmente vamos fazer uma outra lei para 2050?

Então acho que deveria ser mais próximo. Acho que deveria ter sanções concretas que fossem realmente cumpridas. Quem vai colocar essas sanções, quem vai sancionar o Poder Público ou as empresas privadas por não cumprirem. Seria isso.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** – Alguém mais quer falar? Beto?

**O SR. BETO** – Primeiramente boa tarde a todos. Parabéns, Caio, pela iniciativa.

Antes de você ser Vereador já vínhamos conversando, desde a roda inteligente.

Acredito que a bandeira da sustentabilidade é a que mais aproxima diferentes opiniões políticas. Conforme orientações da Oni(?), diversos estudos que foram sendo realizados nos últimos anos, o homem não tem mais saída. É o barulho do ônibus, é a comida que tem muito agrotóxico, é isso, é aquilo, um monte de coisa que acontece.

Sou da TuVerde, uma iniciativa que prega, visa a sustentabilidade, isso já faz parte do meu dia. Tenho conexão com movimentos, vi você falando, Janaína, parabéns pelo trabalho. O que gostaria de deixar aqui não é uma crítica, não é nada, é mais um complemento do que você já falou e acho muito importante. Por isso que pensei, vou levantar para falar isso aqui. Para que tudo isso aconteça, esse PL, Caio, você é um cara que acredito bastante aí nessa nova política, que realmente vai dar certo, tem uma orientação, uma noção, não está fazendo só o jogo.

Tem tudo isso, o estudo, tem que o unir o Respira São Paulo e todo mundo, mas hoje dentro da Cidade já existem movimentos. Conheço uma horta urbana na zona Norte que faz 1,5 toneladas de alimento por ano, tem o projeto, têm crianças, já há pessoas. Então não ignorar nesse PL, nesse ambiente que é onde as coisas vão acontecer, para realmente atingir toda a população, que é um ambiente jurídico, então não esquecer esses movimentos, porque são eles que vão dar impulso.

Se há um movimento na periferia o pessoal do bairro conhece, sabe que tem uma horta urbana, mas talvez nunca entrou lá para saber o que acontece. Acho que o Poder Público vem independente de posição política, de opinião, a sustentabilidade é um caminho único. Quanto mais horta urbana tiver menos gente vai passar fome. Quanto mais horta urbana orgânica menos doença a gente vai ter.

**A SRA. SONINHA FRANCINE** – Na horta urbana menos transporte por caminhão.

**O SR. BETO** – Exato. Menos transporte por caminhão. Então é uma mudança para um mundo novo, para uma nova humanidade que Noruega, Dinamarca, Suécia, não sei quem

estava falando, já estão nesse mundo novo. Acredito que se a gente conseguir se aproximar perto disso ao invés de alimentar esse consumismo desenfreado e o esgotamento dos recursos naturais, acho que essa linha é a melhor. E realmente vencer as diferenças.

Parabéns a todos e estou aqui para contribuir também. Muito obrigado.

**(NÃO IDENTIFICADO)** – Caio, posso falar? Queria começar da sua provocação, mas vou trazer dois temas antes só para responder para a Soninha.

Sobra a questão de a Comissão ser deliberativa ou consultiva ou participativa, acho que vale um debate próprio porque isso é bem importante. As considerações que você trouxe deveriam ser debatidas mesmo.

Agora, mais do que se é deliberativa ou consultiva, me parece que é estabelecer qual é o quadro sobre o qual se delibera. Quais são as questões em que se toma decisão e qual é a ordem de prioridade com relação às decisões que são tomadas no Executivo para com a Comissão.

Sobre leis principistas, é claro, estamos falando de ODS, ela tem metas, indicadores e tudo mais, mas ela serve essencialmente como um norte, assim como foram os objetivos do desenvolvimento do milênio. Não foram atingidos e o fato de não terem sido plenamente atingidos não significa que algum país tenha sofrido qualquer tipo de sanção, eles estavam lá como uma diretriz.

Agora, para um cidadão comum que pega o PL e fala, o que vai ser produzido a partir daqui, falta um senso de concretude do tipo minimamente prever quais são as ações que esse Comitê, essa Comissão vai fazer para a Cidade. E nesse sentido, justamente porque não há nenhum tipo de sanção àqueles que não cumprirem as metas ali estabelecidas, seria importante dar publicidade a essas metas. Só podemos, como sociedade civil, cobrar por isso se isso for amplamente divulgado, entendido e a gente conseguir no momento das eleições cobrar de quem toma decisões na nossa Cidade.

E o programa de metas do Município faz isso muito bem, ainda que as metas não

sejam tão usadas nas eleições, a ideia é de que sejam usadas. E aí sem entrar em considerações sobre como o programa de metas está colocado, mas é importante que ele esteja lá e é importante usar isso no momento das eleições.

Por último deixar uma sugestão de que existe um guia para integração das ODSs aos municípios. Não sei se vocês conhecem, esse guia foi feito pelo CNM, Confederação Nacional dos Municípios, posso passar a quem tiver interesse, e lá dão orientações sobre como integrar os ODSs às políticas municipais. Posso passar para vocês também.

**A SRA. SONINHA FRANCINE** – Desculpem, vou sair correndo porque tenho um compromisso 20 minutos atrás fora daqui, mas estamos juntos.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** – Valeu por participar e contribuir.

Sobre a questão das metas e as críticas e perguntas sobre o PL 320, que institui a Agenda 2030, em São Paulo, é muito difícil por meio de um instrumento de lei que tem um tempo, por exemplo, as discussões que desencadearam e resultaram na Agenda 2030 vêm de lá de trás. Como cidadão não participei dessas discussões, que hoje estou como Vereador.

O Beto contribuiu com um ponto que ainda não tinha pensado como legislador. A questão das hortas urbanas, hortas orgânicas, mas isso com certeza está na agenda da Secretaria de Trabalho e Empreendedorismo, a questão do microempreendedorismo e está em voga no debate da audiência pública que está acontecendo hoje, dos mercados, que é justamente essa visão de enxergar os mercados, os permissionários, as comunidades locais como importantes para o desenvolvimento econômico da região. E não ver só a questão de números e falar: então põe o Carrefour, põe uma grande empresa para operar o mercado porque vai dar mais dinheiro para a Cidade. A visão não pode ser essa.

Então são muitos temas: 18 ODSs, 169 metas que estão sendo desenvolvidas desde o Rio+20, e que passou pelos objetivos do milênio e tudo o mais, o que é mais importante? A cidade de São Paulo e a Câmara através de uma lei sinalizar o compromisso em reforçar ao nível municipal o compromisso de um signatário desse pacto global.

Como vamos desencadear isso de forma prática e concreta vai depender da nossa capacidade de mobilizar a sociedade civil junto com o Executivo, o Legislativo e aí sim, nós da Câmara podemos dar um suporte via frente parlamentar para realizar os debates, os eventos, para fomentar, divulgar iniciativas boas. Por exemplo, essa iniciativa da horta, nós podemos organizar com a frente parlamentar, chamar a TV Câmara, fazer uma reportagem e aí falar: puxa, que iniciativa legal tem na zona Norte. E mostrar outra na Leste, na Sul e divulgar, dar espaço. Isso parece uma coisa boba, mas se as pessoas não souberem que existe e a importância que é o impacto que tem, elas não vão valorizar.

Então o processo é que estamos abrindo uma trincheira aqui, para podermos trabalhar essas pautas que estão atrás na fila, de tantas outras, como mudança no bilhete único, o tempo da integração, aí mobiliza a galera porque a gestão faz a mudança pensando nos números, mas muitas vezes o impacto de alguém que está muito longe mesmo, duas horas é pouco. Faz falta. Mudança no leve leite, olhando nos números, tinha fraude, tem gente que ganhava o leite que não precisava, gente que precisava, não ganhava, Tem várias demandas primárias de Saúde, Transportes, etc... que entra na frente. Então estamos criando uma trincheira aqui para a gente mensalmente poder abraçar uma das pautas aí, e sistematicamente colocar na agenda de São Paulo. E criando um Ecossistema para a sociedade civil organizada, Legislativo e Executivo conversarem. É um PL que assume o compromisso até 2030. E porque não pode ser uma coisa rígida? Já com as metas já definidas no início e com multas para quem não cumprir? Temos de criar uma consciência, uma cultura que não existe hoje na Cidade de São Paulo. Existe na política. Ninguém pensa médio, longo prazo aqui. Estamos vendo a Lei de 2009, que foi aprovada, ano que vem vence. Retrocedemos. O cenário hoje é pior do que era quando a Lei foi aprovada. É aquele negócio do ótimo, inimigo do bom. Se tentar fazer algo que seja fechado, primeiro que eu não tenho os dados. Dei o exemplo da MTU. Têm vários outros. Você não tem os dados nem de inventário para poder falar: Qual a situação hoje? Você não tem. Talvez com uma comissão como essa



do PL 320 podemos, de forma mais rápida e eficiente, obter as informações que já deveriam ser públicas e fáceis pela Lei de Acesso a Informação. O Tribunal de Contas do Município de São Paulo, hoje, por exemplo, não divulga a lista de funcionários, nomes e cargos no site. Você não tem. É obrigatória. O exemplo da corte que tem que fiscalizar dentro das coisas essa informação. Temos muitos desafios para fazer. Estamos atrás de muitas coisas.

Então vejo a agenda de 2030, como um espaço para que suprapartidário, interinstitucional e que seja de fato uma trincheira para abrirmos, aproveitando o ensejo da Agenda 2030, que é global, o Brasil é signatário, criar um ambiente favorável para o debate. Permanente, em parceria com universidades, relatórios mensais, e aí vamos descobrir, porque hoje, não temos nem os dados. É muito difícil, estamos falando, estou descobrindo. Adorei as críticas, as perguntas, por exemplo, qual o percentual de redução do 405? Deixamos aberto, o Tomás, está aqui, Procurador do Município, me ajudou a idealizar essa Lei, porque prevemos ser mais fácil brigar para que os percentuais venham do CADs e do CONAMA do que colocar na Lei, porque se você colocar na lei, aí o setor não consegue atender, aí é fora da realidade. Engessou em uma lei, e a Lei não será cumprida. Aí cria-se um problema Acho que nesse caso tentar induzi.

Talvez, poderíamos fazer uma reunião com o pessoal do CADs, algum especialista do tema no CONAMA. O Ministério público Federal tem comitê que se reúne mensalmente para só para discutir isso, e a gente pensar em uma diretriz, em uma meta ótima. Meu medo é engessar com algo irreal. Porque eu não tem a noção. Se perguntar para mim: Caio qual o limite de emissão? Vou dizer para você: olha eu gostaria que fosse da OMS. Só que da OMS, o que estamos vendo é um tópico, perto da realidade brasileira. Porque a SPTRans é vanguardista ao limitar, por exemplo, em ruído 110 decibéis. Temos um descompasso. Acredito que temos de caminhar, a Agenda 2030 a Comissão Municipal, está muito aberto, acho, talvez temos de delimitar. Colocar um número mínimo previsto na lei já, um prazo para implementar. Sobre deliberativo ou não, discutir se isso vai viabilizar, às vezes o PL, o prefeito vetar, talvez

deixar em um artigo, num parágrafo que ele possa vetar se ele quiser. Porque no estágio que temos de interlocução que é tão baixo, digo “a gente”, sociedade, na questão ambiental, só de criar e aprovar um PL desse algo permanente, já é um avanço. Tem melhorias para fazer e no 405 também tem, punições, outras cabíveis podemos pensar, mas acredito que o principal é a gente na discussão desse PL aqui e ele não depende da licitação do ônibus porque se a licitação definiu um parâmetro, que é menos rigoroso do que a gente gostaria, podemos, com relação a ruído, obrigar adequação. Porque isolamento acústico dos motores é algo que pode ser feito. Tem tecnologia e mesmo no diesel você pode reduzir a emissão. No Canadá, ônibus a diesel não emite ruído, emite nível elétrico quase. Temos tentar ganhar alguma coisa. Tem de tentar algum avanço. Acho que do ruído temos um ambiente perfeito esse ano. O nobre Vereador Milton Leite falou que concorda, acha que acima. Temos hoje o pessoal gás, da eletricidade, de várias matrizes brigando, mostrando que olha: só mudando a matriz já resolve. Então obriga o diesel correr atrás do isolamento.

Estou em uma perspectiva aqui de, não acho que é uma panaceia, isso aqui vai resolver, vamos atingir todos os indicadores, acredito que vários já estão no plano de metas, mas podemos criar um ambiente para discutir envolver quem manja do assunto, O vereador não tem que manjar do assunto, não tem de ser especialista. Temos de ser vetores da sociedade de quem se dedica sobre os assuntos. Não manjo de horta orgânica. Se tiver uma demanda de horta orgânica temos de estar abertos para receber e dar suporte todos os vereadores. A mesma coisa a poluição, não manjo. Não é minha área. Sou advogado. Temos de tentar criar o dialogo, o debate. Esse é o principal, e as metas tem de sair , mas tem de sair, uma vez tendo a lei o Prefeito tem de criar o negócio. Hoje tem um decreto, não foi criado, acho que a gente cria um movimento. Opa! Se a Câmara aprovou isso, se tem apoio da sociedade civil, então isso é importante. Um processo de cadeia.

**O SR. RENATO** - Sou da assessoria do Vereador Caio, apenas para complementar e não perder o gancho, retomando, inclusive uma ideia que o Claudio já tinha passado, embora

não seja uma panaceia, uma resposta fechada para todas essas questões, as metas realmente são difíceis de serem implementadas e tudo mais, mas a partir do momento que tem força de lei, mesmo sem uma punição específica naquele projeto ela tem sim, um caráter moralizador que de alguma forma obriga o Executivo, sob pena de ser responsabilizado por isso, eventualmente até por improbidade administrativa a tomar e a justificar ações nesse sentido. Passaria a ser um instrumento importante nas mãos da sociedade civil, do Legislativo. Isso aconteceu em 2009 para cá, também por culpa da sociedade civil, nossa, do Legislativo, exatamente, porque o parâmetro existia. Acredito ser interessante a ideia, talvez possamos melhorar nisso, por ser 2030, seria uma desculpa natural de que: Ah, estou dentro do meu prazo. Embora isso seja altamente discutível, talvez possamos prever de alguma forma de um em um ano, de dois em dois anos, se fazer um balanço do que foi feito até ali. Isso é interessante. Mas não exige o administrador público de encarar a lei do que de fato ela é, uma obrigação. Era só isso.

**A SRA. ALICE** – Sou moradora da Lapa, mãe de dois filhos. Conheço a Vereadora Janaina, pelo Fórum, participo um pouco. O Renan, já tinha vindo, em uma reunião da rede da UDS, mas apenas uma sensibilização, que foi uma coisa que eu, como mãe, sempre pensamos nos filhos. Penso assim; em 2030, o meu filho mais velho, vai estar com 19 anos. A motivação que é um alimento...

A motivação, que é um alimento para nós que somos adultos - pensando a sociedade em que a gente vota, a gente está nesse nível... Eu penso assim: em 2030, o meu filho vai ter 19 anos, o meu outro filho vai ter 16, já vai poder votar. Então, o que eles vão ser? Não aquela coisa: “Ah, a próxima geração”, do antigo discurso ambientalista. Como é que a gente pode construir isso até podendo acompanhar nas escolas esse caminho a ser percorrido, esses 11 anos letivos que virão? Como essa agenda vai ser fomentada? Não assim: “Gente, temos que ficar levantando bandeira”. Pode ser um caminho, mas pensando que isso vai existir. Eu tenho que acreditar que os meus filhos em 2030 vão estar votando e que a

sociedade vai ter se transformado. Não é só uma coisa para mim, mas para o meu filho. Como é que eu estou construindo isso? Ele tem agora 6 anos. É isso o que me sensibilizou: pensar que eu estou vivendo isso não só como uma adulta que está querendo um mundo melhor para as próximas gerações, mas para a minha casa. É uma coisa muito prática, de como vai ser um dia após o outro construindo isso. Eu vim e não falei nada, então pensei: vou participar um pouco.

Era isso. Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** – Obrigado por participar. Essa é a ideia. A gente sabe que durante a semana estar aqui das 14 às 18 horas é péssimo. É que a gente não tinha outro horário para marcar, mas a gente vai chegar lá. Esta é uma audiência pública oficial da CCJ. A gente pode marcar outros debates no sábado de manhã ou um dia à noite. Mas o debate é fundamental. A gente tem que respirar um pouco e pensar sobre o que a gente quer ver em 2030, e não só no ano que vem. O pessoal está preocupado com o ano que vem, com quem vai ser o Presidente, mas esquece que o Presidente ou a Presidente que for eleito ter que sentar com o Congresso, o que, dado o raio x do que é hoje o Congresso, será péssimo. Então, estaremos nas mãos dos mesmos caras para governar.

Então, imediatamente, não vejo grandes mudanças. Só de a gente gastar esse tempo e falar disso... Estamos gastando tempo para compreender o que é a Agenda 2030, enxergar onde São Paulo está nos objetivos dessa Agenda. Para isso, precisamos ter os dados, os indicadores. Temos de parametrizar esses dados e ver onde dá para atacarmos esses pontos para melhorar e, aí, chegarmos às coisas concretas. Isso, a sociedade civil já está fazendo de forma fragmentada. Cada entidade, cada faculdade o faz individualmente. A gente tem que juntar isso num ambiente favorável onde não se coloque a bandeira partidária. Eu digo sempre isso porque sinto na pele. Fui eleito pelas redes sociais, estou na rede social. Se você fala algo de mulher, lá vem: “Você é feminista, está ligado com o comunismo”, e não sei mais o quê. Se você fala algo de igualdade de gênero, vão falar a mesma coisa. Há certas

bandeiras que já estão manchadas e rotuladas com questão partidária, e não têm nada a ver. Estamos falando de respeito ao próximo, de igualdade de tratamento e de oportunidades para todos. Então, esse é o caminho que eu vejo.

Vou fazer uma rodada para que os componentes da Mesa façam a conclusão. Acho que temos outro debate mais urgente, que é o do ônibus, esse debate que está na Mesa. Há substitutivo que apresentei ao PL 300, que foi construção da sociedade civil. Chegou para mim com uma ideia de proposta que é mais arrojada do que a que o Alexandre falou hoje, de renovação total em 10 anos, começando no ano que vem. Eu já falei que temos que abraçar a trincheira do ruído, acho que este é o momento. Temos que brigar já em relação ao ruído dos ônibus, porque na próxima licitação já há uma meta concreta de redução da emissão de ruído.

Agradeço à Minha Sampa, à Associação Brasileira do Veículo Elétrico - ABVE), ao Movimento Respira São Paulo, ao Fórum Nacional do Butantã, ao Renahan Gil – que falou também do Pacto Global e está até esperando para complementar. Então, vamos fazer uma última rodada de falas para encerrar a audiência pública. Solicito a todos que deixem os contatos para que possamos construir um texto substitutivo para os dois PLs. O 320/2017 já está aprovado em primeira votação; portanto, a gente tem mais uma oportunidade de apresentar substitutivo a ele. O 405/2017 passou na CCJ, mas ainda tem outras Comissões para tramitar. Então, a gente pode ter outros momentos para melhorá-lo. É importante a gente conversar por e-mail para tentar melhorar o texto. Obrigado a todo mundo pela participação.

Vamos começar desta vez pelo Alexandre.

**O SR. ALEXANDRE POLESI** – Eu queria agradecer a participação e parabenizar o Caio pela iniciativa especialmente de colocar nessa questão da sustentabilidade ambiental os ruídos, porque ele nos lembrou, com essa iniciativa, que as questões da emissão de poluentes na atmosfera e de ruídos são meramente faces de uma mesma moeda. Ao se resolver uma das disjuntivas, resolve-se a outra também. Sim, isso reforça enormemente o debate e é muito importante. Dentre outros motivos, porque talvez muito mais do que a questão da emissão de

poluentes, a questão do ruído talvez seja mais consensual. É mais fácil convencer as pessoas que resistem a mudar a matriz energética dos ônibus se as lembrarmos de que os ruídos também diminuirão nessa proporção.

Tenho várias observações com relação ao que foi dito aqui eu gostaria de, bem rapidamente, fazer um comentário a respeito. Primeiramente, esse debate é muito importante, e você está falando corretamente que é possível e necessário fugirmos dos rótulos. Acho que estamos diante de um debate que felizmente tem essa vantagem, porque não estamos mais falando de uma pauta ambientalista, de ambientalistas para ambientalistas; estamos falando de uma agenda econômica de repercussão global. Estamos falando, é bom lembrar, que os principais países do mundo já têm metas de abolir os veículos de emissões fósseis, o que significa que daqui a 20 anos não haverá veículos a gasolina ou diesel circulando nas cidades que a gente conhece – Roma, Paris, Londres *etc.*. Essa é uma tendência mundial, que tem repercussões econômicas da maior econômica. Existe hoje a questão importantíssima de que é irresistível, do ponto de vista econômico, ignorar essa pauta; é impossível.

Com relação ao que foi dito pelo Dorival sobre as sanções, quero retomar uma observação que fiz no início. Quero lembrar a urgência, a importância, a oportunidade única de nós fazermos essa mudança na lei e monitorarmos muito rigorosamente esse próximo edital de tal forma que essa oportunidade de ouro não se perca. O Dorival falou das sanções. É bom lembrar uma coisa muito importante em relação às sanções: estamos, desde 2013, com os contratos atuais dos operadores vencidos. Eles venceram no final de 2013 e estão sendo renovados em 2014, 2015, 2016 e 2017 continuamente porque não foi possível antes fechar o edital e renovar esses contratos. Todos esses contratos são precários neste momento. Portanto, exatamente porque são precários, primeiro, é muito difícil você colocar – já que os contratos são precários, são os antigos – metas rigorosas. E eu diria que é impossível neste momento por uma razão muito simples: os contratos atuais que estão sendo renovados precariamente se referem a uma realidade que já não existe mais: a realidade da

inevitabilidade da renovação dos combustíveis fósseis, que ficou muito claro nesses últimos 3 anos, 4 anos. Então, sim, não dava para fazer isso antes. Dá agora, este é o momento.

Há outra coisa importante, que é preciso lembrar. Falou-se aqui do Trump, que detonou com o Acordo de Paris. Sim, é verdade, mas isso foi uma decisão do eleitor americano. Ele falou abertamente na campanha que iria detonar, e infelizmente está cumprindo sua promessa. É bom lembrar o seguinte: a Lei de Mudanças Climáticas da cidade de São Paulo tem 10 anos e não foi cumprida, eu diria, por dois motivos muito parecidos. Primeiro, porque a inspeção veicular foi um tema rejeitado pelos eleitores, que elegeram uma administração que claramente estava comprometida em não dar continuidade à inspeção veicular e cumpriu sua promessa e cancelou a inspeção. Esse é o primeiro ponto.

O segundo ponto é: por que o Programa Ecofrota não foi adiante? Por uma decisão também dos eleitores, eu diria. Porque o Governo Federal tomou uma decisão, há cerca de 10 anos, de inverter sua prioridade energética, deixando de lado o aprofundamento do programa de renovação de combustíveis, o velho Proálcool renovado, e fazendo toda sua aposta no Pré-Sal. Fazendo isso, ele desequilibrou o mercado de etanol, tornando-o caro e inviabilizando a Ecofrota. Porque os ônibus, ao não terem segurança para renovar suas frotas com base no combustível renovável, eles simplesmente não tiveram essa segurança para bancar seus investimentos. Por mais malvados que possam ser os empresários, havia um cálculo econômico muito claro aí. Havia uma circunstância econômica, ditada por uma decisão política – totalmente legítima, é bom lembrar, ainda que a gente discorde dela –, que inviabilizou essa realidade.

Então, estamos hoje de novo com a oportunidade de refazer esses consensos de tal modo que, independentemente da mudança dos governos, algumas coisas sejam permanentes, algumas coisas fiquem. Este é o momento para que possamos fazer isso.

Há uma coisa importante que o colega falou - todos vocês perceberam isso e todos nós temos acompanhado esses debates temos percebido -: existe hoje uma precariedade de

informação muito grande, de dados técnicos que possam balizar as decisões políticas, inclusive na Câmara Municipal. Fica aqui um desafio para a academia: ter condição de desenvolver tecnologias de medição: de avaliação de ruídos, de avaliação de emissão de poluentes e até mesmo por veículo, e não só por linha ou frota.

Tenho conversado muito com as pessoas da Secretaria de Transportes, temos discutido muito esse assunto. Eles estão muito cientes disso. Eles enviaram para esta Câmara seu programa de metas da Prefeitura, com metas muito rigorosas, muito ousadas: 15% de redução de CO2 até 2020, portanto daqui a 3 anos; 40% de redução de óxido de nitrogênio; e redução de 50% de material particulado na frota de ônibus. Como eles vão fazer isso? Eu diria que vai ser muito difícil não fazer isso se não renovar a matriz energética dos ônibus. Agora, a partir daí coloca-se a seguinte questão: como medir isso rigorosamente? Esse é um desafio para a academia. Por exemplo, ninguém nunca falou isto, e até conversei com pessoas da Secretaria de Transportes: será que não é possível se ter um controle de medição por veículo? Um chip, um aparelho, um equipamento que, provavelmente, é muito fácil de ser desenvolvido, que possa ser instalado veículo por veículo? E que isso possa ser medido com muito rigor; e, pela Lei de Transparência, possam os dados do acompanhamento mensal ser partilhados pelas entidades, pela sociedade de modo geral? Eu acho isso perfeitamente factível, não há nada de muito misterioso do ponto de vista tecnológico para se conseguir esse tipo de medição. A base de dados com a qual nós trabalhamos é muito baixa anda. Essa questão do IPK, abordada pelo Vereador Caio é da maior importância, mas não existem informações; se existem, estão escondidas. Poderiam também facilmente ser medidas por meio de algum tipo de tecnologia embarcada em cada veículo. Existem, portanto, muitas oportunidades, neste momento, para fazermos uma mudança.

Atenção, quero retomar este ponto: quando pudermos fazer uma mudança importante na frota de ônibus da cidade de São Paulo, daremos um efeito demonstração para todo o mercado e toda a indústria de transporte do Brasil de modo geral – ônibus, automóveis e



caminhões. Por isso, o momento é agora.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Mirando Carneiro)** – Muito bom.

Só para esclarecer, você disse que seria em 15 anos a renovação, começando em 300. Essa dúvida ficou.

**O SR. ALEXANDRE POLESI** – O nosso cronograma prevê renovar em cinco anos os ônibus novos e, em 15 anos, toda a frota, considerando uma frota constante de 15 mil ônibus, que é o número que temos hoje.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Mirando Carneiro)** – Então, nos cinco primeiros anos, progride-se até atingir o fator de renovação anual?

**O SR. ALEXANDRE POLESI** – Exatamente. Todos os novos, em cinco anos estariam renovados e, em 15, toda a frota.

**O SR. RICARDO BORGES MARTINS** – Rapidinho, só para entender: isso para veículos de combustível elétrico ou movidos à energia elétrica?

**O SR. ALEXANDRE POLESI** – Não. A nossa proposta é a seguinte: veículos que envolvam todas as tecnologias. Pode ser etanol, gás, híbrido, elétrico, hidrogênio, mas desde que não seja predominantemente fóssil.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Mirando Carneiro)** – Esse é outro debate. Agora, a diferença é brutal do impacto do etanol para o elétrico, por exemplo. Então, só por ser não fóssil como um avanço igual é conservador demais. Você não acha?

**O SR. ALEXANDRE POLESI** – A nossa posição – e esse é o discurso da Secretaria de Transportes, com o qual concordamos – é de não privilegiar nem especificar tecnologias no edital. Por isso que estamos abrindo o foco, de tal modo que as tecnologias disponíveis possam circular, ou seja, que haja frotas mínimas, minimamente viáveis de ônibus de diferentes tecnologias, de tal maneira que, aí, sim, possamos dar uma contribuição que pode ser importante neste debate da legislação e permita que possamos fazer reavaliações,

talvez de dois em dois anos, das tecnologias já com base num certo número de veículos que estejam utilizando as tecnologias para se medir qual é a mais eficaz ou não, porque aí podemos mudar rapidamente sem esperar até o final do contrato, ajustando essas renovações pela avaliação, pelo cotejo das diferentes tecnologias de combustíveis renováveis. De tal modo que, se daqui dois ou três anos se perceber que a tecnologia “a” é muito melhor que a “b”, esquece-se a “b” e fica-se só com a “a” pelo interesse geral pelo ar da cidade, pela população e também pelo custo econômico.

Só mais uma informação: a nossa proposta é mais conservadora ainda: em 10 anos, acabar com toda a frota nova e, em 15, para toda a frota.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Mirando Carneiro)** – É diferente, então, do substitutivo que apresentamos.

**O SR. ALEXANDRE POLESÍ** – Sim, é diferente. Veja, como falamos, o que importa é iniciar e não quando termina. O mais importante é começar e perseverar. Por isso que sabemos, que temos toda a noção das dificuldades econômicas inerentes a este debate sobre a mudança da matriz energética e é por isso que temos que começar devagar, lentamente, porém continuamente, ano após ano.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Mirando Carneiro)** – Obrigado, Alexandre.

Tem a palavra a Janaína.

**A SRA. JANAÍNA PINHEIRO VIANA** – Primeiramente quero agradecer às pessoas que aqui se mantiveram até o final e, mais uma vez, agradecer ao Vereador Caio pela iniciativa, pela abertura de seu mandato ao Fórum de Sustentabilidade e dizer que estaremos ainda juntos acompanhando não só a Frente Parlamentar, mas também a reformulação do PL 320/17. Acho que todos esses pontos que foram abordados são muito importantes; como pesquisadora, penso como a academia, mas, por outro, como a Alice, penso como mãe de dois meninos, quatro e oito anos, questiono uma série de coisas que, como técnica, como engenheira ambiental, não consigo responder, porque são várias as coisas que precisam ser

articuladas. Como disse o Alexandre, esse é o começo. Precisamos começar e este é o momento.

Na Secretaria, já vínhamos discutindo essas fórmulas com o ex-Secretário Natalini, porque ter uma Frente Parlamentar é extremamente importante e um projeto de lei que regule essa questão, também, mas, como o próprio Claudio falou, para o monitoramento com o auxílio da academia e todas as coisas que já vêm acontecendo, precisamos de dinheiro para fazer essas coisas acontecerem. É preciso, portanto, colocar os fundos para funcionar nesse sentido e, mais do que isso, como disse o Alexandre, já reafirmado pelo Vereador Caio várias vezes, essa pauta é suprapartidária – e não partidária, porque, na minha concepção, isso não existe – porque converge numa única ação, numa única situação: a nossa permanência no Planeta, essa ecossistema que compartilhamos. Inclusive a Encíclica Papal traz toda essa luz e é maravilhosa porque mostra que a casa comum está acima de questões partidárias, religiosas e ideológicas, porque precisamos nos manter aqui. Meus filhos, por exemplo, questionam quais as ações que temos tomado para que eles possam se manter aqui e desfrutar de tudo o que desfrutamos na nossa infância.

Uma coisa importante é estruturar as bases da sociedade civil e da sociedade como um todo para que nenhuma mudança política ou econômica possa romper ou cessar as nossas demandas. Então, que a construção de uma horta no Butantã ou na zona Leste ou a estruturação de uma praça ou qualquer outra ação do ponto de vista de sustentabilidade que aconteça não seja abalada ou interrompida por uma mudança econômica, política ou qualquer que seja.

A sociedade civil tem se mobilizado e tem se fortalecido nesse sentido, e vamos continuar fazendo isso. Claro que estar tendo esta oportunidade e esta abertura reforça, fortalece e amplia, mas vamos continuar. Como costumamos dizer em questões de sustentabilidade, as intempéries vêm para fortalecer o jacarandá. Então, que essas intempéries econômicas e políticas que têm vindo possam nos fortalecer ainda mais.

É nisso que acredito.

**O SR. RICARDO BORGES MARTINS** – Eu gostaria muito de acreditar que é uma pauta tão consensual assim. Acho que, infelizmente, já há muita gente discordando disso. Se chamarmos alguns representantes de uma direita olavocarvalhiana que tem se formado no Brasil, a pauta do aquecimento global vai ser negada, como já tem sido há pelo menos 15 anos. Bom, isso não cabe agora aqui, mas só para contrapor com o que acabou de ser dito, porque, infelizmente, não acho que haja tão consenso quanto esperamos.

Para terminar, agradeço mais uma vez por este superimportante espaço para falarmos da Agenda, para tirarmos um pouco a cabeça da onda que a toda hora nos afoga e conseguir enxergar um pouco o horizonte.

Especificamente sobre a questão do controle de emissões, convido todos para uma audiência pública que vai ocorrer neste sábado, às 10h – vale confirmar, mas, se não me engano, já está marcada –, anunciada pelo Vereador Milton Leite para tratar de um substitutivo a um projeto de lei de sua autoria, que também conta com um substitutivo do Vereador Caio.

Confesso que estou muito curioso para essa audiência, porque realmente quero muito entender a equação das empresas de transporte. É muito fácil falar do que é factível, mas nunca fui apresentado às variáveis desta equação: é ou não factível fazer a transição em cinco anos ou controlar em 100% a emissão de gás carbônico nesse período. Quero saber quais são as variáveis dessa equação, porque a mim parece única e exclusivamente uma questão de interesse econômico de um setor. O que é legítimo, mas não pode sobrepor ao interesse público.

Obrigado mais uma vez pelo convite e estou à disposição.

**A SRA. RAQUEL FERREIRA** – Também gostaria de agradecer ao Vereador Caio pelo convite e por esta abertura, uma das maiores que já tivemos para discutir, nesta Casa, temas da questão ambiental e dos ônibus na cidade de São Paulo.

Quero pontuar algumas coisas. Sobre o nível de decibéis, que comentei em 2011, a

SPTrans não regulamenta 110, são 92, 98 para ruídos externos e, para ruídos internos, 84.9 decibéis, o que ainda é alto; não é como o 110, mas ainda é alto se analisarmos à vista dos padrões internacionais, como o da OMS, que estabelece 50 decibéis. Temos que batalhar para termos padrões menores, regredindo aos poucos, para conseguirmos chegar no que a OMS estabelece como bom e, assim, não deteriorar a saúde da população que mora, trabalha ou estuda perto de uma grande avenida e que escuta – como eu escutei por cerca de três anos quando estava na faculdade – barulho de ônibus como se estivesse praticamente do seu lado, quando, na verdade, estava saindo da Radial Leste. Isso dentro de uma sala de aula, um ambiente já totalmente estressante e sem conseguir estudar direito; isso quando não tinha escola de samba no batuque às 21h.

Então, temos que bater nessa tecla, comprar essa briga da poluição sonora, que já é bastante antiga, algo que os ambientalistas e os profissionais da saúde já anunciam que prejudica a qualidade de vida, favorece a perda de audiência e pode levar a danos permanentes à sociedade como um todo. Finalmente agora conseguimos uma abertura política para tornar isso real.

Muito antes de fazer parte do Respira, fiz parte da academia, e muitas vezes nos perguntam por que a academia não faz isso ou aquilo. A academia faz. O problema é que isso não chega à sociedade, e os pesquisadores sabem muito bem disso. A academia faz. Por exemplo, um tempo atrás, houve o seminário das Smart Cities, patrocinada pela Secretaria de Transportes, que apresentou inúmeras tecnologias embarcadas para melhorarmos os nossos indicadores e sabermos melhor da quantificação que existe atualmente. O problema é que muita coisa que a academia faz não chega concretizada à sociedade, não palpável e isso acaba servindo apenas para um trabalho, para um título de doutorado ou mestrado. Então, é necessário que haja uma iniciativa tanto política como da sociedade como um todo para trazer todos os projetos interessantes dentro da academia para a sociedade, para o mundo real.

Muito obrigada mais uma vez.

**O SR. RODRIGO LOPES** – Em nome do movimento Respira São Paulo, particularmente quero agradecer muito pela oportunidade de estarmos podendo expor nossas ideias e discutir sobre a emissão de poluentes, tanto sonoro quanto atmosférico. Quero fazer só algumas considerações que o pessoal disse aqui. Fiz as contas aqui: vou ter 38 anos em 2030. E se falasse isso há dez anos para mim: “Ah, 2030” era uma coisa muito intangível. Então acho que o que você falou é mais ou menos o que eu penso: é melhor resolver hoje o que tem para melhorar, do que daqui a 30 anos voltarmos para discutir tudo de novo.

Então serviu muito de inspiração para continuarmos, pelo menos falando em meu nome, de continuar nessa batalha de seguir atrás do que nós julgamos ser ideal para a cidade de São Paulo, que é ideal também para o meio ambiente.

Falando agora sobre o que o Dorival – acho que ele não está mais aqui -, mas ele contou sobre o programa Ecofrota, eles tiraram o etanol porque uma das empresas que tinha feito uma compra bastante grande, eles alegaram custo de manutenção muito alto e um alto grau também de deterioração do motor. E por isso eles continuaram.

E o programa Ecofrota foi retirado não porque a Prefeitura falou “vou acabar porque quero acabar”, o Conar, que regula a publicidade no Brasil, entrou com representação contra a Prefeitura de São Paulo por propaganda enganosa, porque nos ônibus estavam dispostos que tal veículo usava 10% de biodiesel, tal veículo usava etanol, sendo que já não estava mais sendo utilizado, sendo que o único que cumpriu isso aí integralmente foi novamente os trólebus, porque não tem jeito de haver outro tipo de combustível nesses veículos. Por isso o programa foi descontinuado, para evitar maior representações e dificuldade jurídicas à Prefeitura frente a esses órgãos e também frente à população.

Sobre a emissão de decibéis, com os ônibus, é importante trabalhar também com as possibilidades junto às carrocerias, que o Vereador Caio comentou, das carrocerias também que têm a capacidade de colaborar com a diminuição do ruído. E não só para o ônibus diesel, mas também diminuir até para o elétrico, porque abaixo, ficar mais baixo ainda para ficar

menos estressante, tanto para quem trabalha com o sistema, quanto para quem utiliza. Então ia ser muito interessante estabelecer algumas metas e diretrizes a partir desses projetos de lei, algo que você determine também na fabricação, ou no ato de inspeção da própria SPTrans com os ônibus, um limite muito abaixo da emissão por parte da carroceria, e também por parte do motor, então seria em dois parâmetros que têm de, em seu somatório, atingir um número ideal.

Deixe-me ver aqui, também da horta urbana gostei bastante, vou querer entrar em contato depois pois gosto bastante desse tema. Também para vocês verem como uma coisa está correlata à outra, na avenida Paulista, acho que na praça do Ciclista, tem uma horta urbana de pequeno porte, só que uma reportagem da SP TV com aquele programa Verdejando, informou que existe uma quantidade de metal pesado, de enxofre e material particulado nas plantas que torna o consumo daquela horta, por causa do entorno, que muitos ônibus, torna o consumo do que for produzido naquela horta um pouco inseguro para o consumo humano. Justamente por que? Pela alta quantidade de ônibus diesel e automóveis que passam ao lado dessa horta. Puxa uma coisa à outra. Alguns dizem: transporte e alimentação não têm nada a ver. Têm sim. Porque como o transporte emite poluentes, tanto na atmosfera, que pode ir daqui para Suzano e acabar com a lavoura lá, ou nas próprias hortas urbanas que têm em São Paulo, vai trazer, além do problema respiratório, problemas digestivos para a população.

Então a redução dos níveis de poluição é algo muito ampla que precisa ser trabalhada para diminuição o mais breve possível. Porque também vai causar mais gastos para o Poder Público, pois causará mais problemas de saúde, e uma coisa vai puxando a outra, e chegaremos a tudo que, praticamente, já está hoje, e vai maximizar com o aumento da população tanto nas cidades quanto no próprio mundo.

Do Renato, que ele comentou sobre o cronograma, que justamente em conversas com o Claudio, que é do gabinete do Vereador Caio, estamos estabelecendo, pensando em

alguns cronogramas para poderem ser seguidos, para não acontecer o que aconteceu: foi promulgada uma lei e o pessoal falou: “É aquela velha história do amanhã eu faço, se eu posso até 2018 não vou fazer agora em 2011, nem 2012, 2013, 2014”, estamos em 2017 e nada foi feito”.

E também agora só para encerrar, acho que bastante do posicionamento do Alexandre. Ele comentou sobre o eleitorado, ou seja, todo eleitor votou consciente do que o governante foi fazer. Eu lembrei da frase do Pequeno Príncipe que cada um é responsável por aquilo que cativa.

Acredito que na figura de representante de movimento da sociedade civil, estou querendo cativar, por exemplo, particularmente falando, um futuro melhor, não só para mim, mas para aqueles que estão aqui presentes e todos os moradores da Cidade.

Quero agradecer muito, mais uma vez, a possibilidade e pode contar conosco, o Movimento, comigo Rodrigo, no desenvolvimento desses projetos de leis e o que vier aparecer futuramente.

Muito obrigado.

**O SR. RENAHAN GIL** - Caio, como também para todos e todas, parabéns pelo trabalho relativo ao transporte, que continue e se torne efetivo. Há um problema grande nessa agenda, mas, na verdade, para o desenvolvimento geral da nossa nação, municípios e estados, que é mais uma questão de alavancagem consensual. Nada disso pode deixar de passar, por exemplo, pela educação.

Nós temos um problema grave que é, por exemplo, a questão estruturante de como aplicar a agenda.

A CNM, citado pelo nosso amigo de Minha Sampa, é extremamente pertinente, - indico a todos a leitura de todo o documento -, mas eu, particularmente, assessorando a Comissão Nacional ODS tenho pedido urgentemente – tem de sair neste ano, Claudio, te chamo para ajudar – para criar um pacote de governança que seja viável e extremamente



adaptável para os municípios.

Diferente da Agenda 21 e dos objetivos do Milênio, nós sim temos de atingir os cinco mil e tantos municípios do Brasil. Chega de conversa fiada e ficar esperando, nós temos de fazer acontecer a coisa.

Sobre a sociedade civil, referente à agenda, ela precisa ser bem qualificada quanto aos discursos e quanto à questão consensual e quanto à produção de soluções também, para que ela tenha resultados mais rápidos.

As organizações precisam se unir mais. Se tratam de temas correlatos ou não, elas precisam se unir, porque a interdisciplinaridade hoje é nativa e a gente não tem mais tempo, mais uma vez, para desculpas. A gente precisa não ficar evitando a complexidade ou dando desculpas para ela, mas dar fluidez para ela. Só se dá fluidez com união de pessoas inteligentes, capacitadas, ou que, no mínimo, vivencie o problema, porque a ponta diz muito do que acontece na realidade. E aí eu digo mulheres, crianças, jovens que sim são os mais atacados pelos graves problemas que nós temos hoje na sociedade.

A questão da liderança é um pé que está um pouco meio fraco, a gente precisa trabalhar. A gente tem um grave problema que é não termos lideranças, hoje, conscientes, mas nós não estamos preparando as do futuro.

A Agenda 2030 está logo aí, 12, 13 anos passam rápido e onde estão os nossos jovens que vão continuar conduzindo seja lá qual for a agenda. Mas essa agenda não vai ser rotulada de qualquer tipo, vai ser competitividade e desenvolvimento pleno.

Precisamos de pessoas, por exemplo, que olhem para uma questão como a da Amazônia, dessa negociação da mineração, e pensem: poxa vida, o pessoal está batalhando para evitar com que as mineradoras ganhem espaço, só que ninguém está pensando que nós temos um sistema ineficiente de apoio efetivo ao micro e pequeno empresário, que é quem dá lastro para a economia de um país, que gera emprego. Poderia sim trazer uma vocação efetiva de exportação e balancear de forma mais adequada a nossa balança comercial com o exterior,

diversificando aquilo que hoje é trabalhado somente e pautado em matéria prima.

São perguntas diferentes que devem ser feitas hoje, para que essa agenda de desenvolvimento e de aumento de competitividade possa se efetivar precisaremos de pessoas preparadas para isso. Educação é um momento importante, temos de trabalhar essa questão, mas há outras também.

A questão dos dados. Caio, tomara que você consiga essa e outras parcerias. Eu tenho conversado, inclusive – o que é uma bênção – com os presidentes do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, que está ajudando muito o IBGE, e com o seu Presidente, de que não adianta mais tentar separar as coisas. Aproveitem todo o arcabouço que a gente tem de conhecimento, de tudo que vem sendo trabalhado no mundo e regionalmente, mas tragam também aquilo que está acontecendo, onde a vida acontece efetivamente, que é no bairro, regionalmente, tragam esses dados para dentro do sistema também.

Criem mecanismos que possam trazer esses dados para o sistema, vai favorecer um grau de realidade do qual a gente não tem hoje quanto ao que, de fato, acontece nas regionais e tornar isso oficial, o que é mais interessante.

Hoje, nós não temos dados para trabalhar. Não há como criar um projeto de município, de estado ou de país, sem dados para poder criar planejamento e projeções.

Na cadeia de valor, além da cadeia produtiva, que inclusive a cadeia de valor trabalha as relações de poder e tudo mais, é difícil não lembrar do que o Japão fez depois da Segunda Guerra Mundial.

De novo, lembro da questão consensual. A ação e reação estão intimamente ligadas. Isso, na Agenda de 2030, está extremamente integrada e precisa estar no topo da nossa mente em termos de consciência.

A gente não pode mais criar interferências naquilo que está de pé, está andando bem. É preciso criar coisas novas que ainda não existem também e não podem interferir naquilo que está caminhando de uma forma minimamente adequada.

Eu queria agradecer a todos. Adorei a fala e o engajamento de todos.

Estou trabalhando há, pelo menos, seis anos em agendas de desenvolvimento, governança, multi nível, apoio ao micro e pequeno empresário, particularmente às mulheres, refugiados e um monte de gente. Vejo, cada vez mais, que se não houver um diálogo, gente, traga para a mesa. Ninguém pode ficar para trás.

A Soninha lembrou de uma fala interessante, que é da ONU, inclusive, de tornar global o local. A gente precisa ir além ainda, tornar global negócios locais, porque a inovação virá do desenvolvimento de negócios particularmente. Aí vai dar lastro, de novo, volta para o micro e o pequeno empresário, para economia.

A gente precisa desenvolver geração de renda para fortalecer os pilares da dignidade: habitação, saúde, educação. Por isso, está na hora de a gente trabalhar com um pouco mais de força. As perguntas são diferentes, não deixem para trás.

O nosso senso crítico precisa ser alterado. Vocês falaram um negócio impressionante: a gente não pode mais aceitar como protagonismo alguém que define 75 decibéis. Não pode mais.

Protagonismo sem coerência é lixo, não vale a pena. Vamos acertar o senso crítico sobre as coisas. Tem muita coisa que já é vaca passada, não é feito, é mal feito no Brasil. A gente precisa trabalhar bem. O povo está sofrendo.

Vocês que trabalham em sociedade civil, mais próximos da ponta, sabem, está na hora de cessar com isso. A gente tem esta chance, vamos aproveitar essa janela de oportunidade.

Minha sincera gratidão a todos.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** – Pessoal, nós vamos encerrar a audiência pública. Quero agradecer mais uma vez a participação de todos.

Estamos aqui com a Respira São Paulo, na presença da Raquel e do Rodrigo; Minha Sampa, Ricardo Martins; ABV Electra, Alexandre Polesi; Renahan Gil, Pacto Global,

acabou de falar; a Janaína Pinheiro Viana, do Fórum nacional do Butantã, lá atrás, junto com o Claudio, nos estimulou a brigar pela pauta da Agenda 2030. A Soninha já participou, precisou sair, achei muito legal porque ela já tem muita experiência, esteve na Prefeitura, em várias gestões, além de ter uma carreira já há mais tempo e conhece os dois lados do balcão, tanto o Executivo quanto o Legislativo.

Este encontro de hoje vai servir para três coisas concretas, com certeza: primeiro, a instauração da Frente Parlamentar, nós vamos instaurar esta semana. Amanhã vou pegar as assinaturas para oficializar isso.

É suprapartidário mesmo, você está por cima, outros Vereadores que se manifestaram, além da Aline Cardoso, Daniel Anemberg que hoje estão como secretários, apoiam totalmente a Agenda, nós temos Mario Covas Neto, Eduardo Tuma, Donato, Soninha, Patrícia Bezerra, Janaína Lima, Suplicy, Police Neto, Rodrigo Goulart, Sâmia Bomfim, Toninho Vespoli, Paulo Frange, Gilberto Nascimento, Tripoli, Gilberto Natalini, Zé Turin, Milton Ferreira, Fernando Holiday, Rinaldi Digilio, Juliana Cardoso, Eliseu Gabriel, Ota, Camilo, entre outros que assinaram a coautoria. Então, é suprapartidária. Todos têm consciência de que a Frente precisa ser criada. São Paulo tem que participar desse debate. A Frente pode, de início, já estar à disposição da sociedade civil, para levantar dados oficiais que não estão acessíveis, que estão com dificuldade, via frente parlamentar. Os senhores têm meu compromisso e desses Vereadores, para a gente oficializar os órgãos e cobrar, com brevidade, as informações. A gente já vai começar, por conta própria, com a EMTU. É um absurdo não haver o número de ônibus que circulam na cidade, da EMTU. Isso tem que estar mais acessível, mas isso vale para todas as concessionárias de lixo etc. Então, para levantar os dados, a Frente Parlamentar está à disposição para isso. Podem-se estabelecer as metas com bases nesses dados. Então, a gente pode estabelecer uma agenda de encontros menos formal. Podemos levantar os dados e estabelecer as metas em conjunto.

Quanto a divulgar iniciativas inovadoras, com certeza, há dezenas e centenas de

iniciativas legais em âmbito local, que devem ser divulgadas para estimular e inspirar pessoas. A gente pode fazer um trabalho em conjunto com a Secretaria de Educação, para sempre, na região em que isso ocorre, com as escolas. É uma coisa legal que a gente pode fazer.

- Manifestações fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** – A gente está muito atrás. Há tanta coisa por fazer. Quanto à questão do lixo, nem se fala. Hoje a gente falou de transporte, poluição e ruído.

- Manifestações fora do microfone.

**O SR. PRESIDENTE (Caio Miranda Carneiro)** – Conscientização e a geração mais nova, porque, se depender dos adultos de hoje, que já estão desacreditados, desiludidos, é difícil.

Uma coisa eu gostei muito. O Sr. Ricardo trouxe perguntas e críticas aos PLs. Como novato aqui, na Câmara, eu acho isso ótimo. Inclusive todos os nossos PLs estão no nosso *site*, mas quero, por meio dos e-mails, divulgar, para que os senhores contribuam, porque a pior coisa que há é quando se contrói um texto de lei bem intencionado, com contribuição já da sociedade civil, e ele poderia ser melhorado ainda nesse processo antes de ser aprovado, e não foi. Aí se perde uma oportunidade de aprovar algo. Aproveitem a contribuição de quem já entende daquele assunto e pode ajudar. Não é defeito algum para um parlamentar receber contribuições. Isso é o ideal. A gente tem que trabalhar para isso. Mais do que quantidade, é qualidade dos projetos.

Todos os nossos projetos de lei estão à disposição. Quem quiser contribuir, leia e contribua, porque pequenos detalhes podem fazer toda a diferença para uma lei vingar ou não e não ser letra morta. Então, a gente pode, pela Frente Parlamentar, auditar PLs de legislação

em geral, e, como, Frente, entrar em contato com qualquer Vereador ou Vereadora aqui da Casa, para a gente falar: “Poxa, para o seu PL, o pessoal da Minha Sampa ou o pessoal do Respira São Paulo está sugerindo isso. Podemos fazer um ativo aí, para os senhores acionarem e virem à frente, para se criar um ambiente de contribuição colaborativa mesmo.

Por fim, pode-se conectar academia com o mundo político e com a sociedade civil. A gente tem que fazer isso. É um absurdo. São diversas iniciativas, conclusão de curso, extensão, programas de extensão e pesquisa. As faculdades privadas e pública fazem esse trabalho o tempo todo, semestralmente. Elas poderiam entregar, de mão beijada, a solução, e a gente não aproveita. Então, vamos fazer um esforço para isso. É um compromisso da Frente Parlamentar.

Mais uma vez, agradeço todo mundo. Agradeço-lhe, Alice, porque você veio como cidadã, da sociedade civil, sem representar entidade. O Sr. Beto também, embora também represente o Ato Verde. Agradeço também os demais assessores de Vereadores.

Foi muito legal. Gostei muito. Foi a primeira audiência pública que eu propus. Espero que seja a primeira de muitas. Vamos seguir em frente, porque são várias ainda neste semestre, para a gente, na questão do ônibus, contribuir, e, na sequência, há a questão do lixo, que também é nesse semestre.

Obrigado a todos. Vocês estão de parabéns. (Palmas)