



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 TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA,
TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA

PRESIDENTE: SENIVAL MOURA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 16 DE SETEMBRO DE 2017

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Orador não identificado
- Intervenção, expressão ou palavra ininteligível/inaudível
- Manifestação fora do microfone
- Exibição de imagens

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Muito bom dia a todos. Eu, na qualidade de Presidente da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, com a minha presença e a presença dos Vereadores Milton Leite, Reginaldo Tripoli e Gilberto Natalini, a quem convido para fazer parte da mesa, declaro abertos os trabalhos da 8ª audiência pública do ano de 2017, convocada para hoje, 16 de setembro de 2017.

Essa audiência pública está realizada em atendimento ao requerimento nº 68/2017, de minha autoria, aprovado em 30 de agosto de 2017, que tem, como objetivo, promover o debate sobre combustíveis fósseis e renováveis e sobre o PL 300/2017, de autoria do Vereador Milton Leite, Presidente da Câmara, que altera os artigos 50 e 51 da lei 14.933, de 05 de julho de 2009, e dá outras providências; e altera o cronograma estabelecido pela lei 14.933/2009, para adoção de biodiesel na frota do ônibus do sistema de transporte urbano de passageiros do município de São Paulo.

Informo que essa reunião está sendo transmitida no portal da Câmara - www.camara.sp.gov.br, links TV Câmara, Auditórios *on-line*.

Passemos a ver a lista em anexo. Foram convidados para essa audiência pública, no dia de hoje, a quem já convido para fazer parte da mesa, os Srs. Sérgio Avelleda, Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes; José Carlos Nunes Martinelli, Presidente da SPTrans - deve estar chegando - Caio Megale, Secretário Municipal da Fazenda - vai chegar em instantes - Clodoaldo Pelissioni, Secretário Estadual dos Transportes Metropolitanos, que mandou um representante, que está presente - pode ocupar um espaço aqui - Maurício Brusadin, Secretário Estadual de Meio Ambiente - ainda não chegou - Francisco Cristóvão, Presidente do SP Urbanas - ocupe um espaço aqui à frente - Paulo Hilário Nascimento Saldiva, diretor do Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo - não está até o presente momento - Américo Sampaio, assessor do Programa de Cidades Sustentáveis - ocupe um espaço aqui à frente - Davi de Souza Martins, do *Greenpeace*; Rafael Calabria, do Idec - não

chegou ainda - Flavio Siqueira Júnior, da Cidade dos Sonhos; Júlio Cesar Minelli, diretor-Presidente da Aprobio - não chegou; Yeda Maria de Oliveira ABVE; Adalberto Maluf, diretor de *Marketing* Sustentabilidade e Novos Negócios, do BID; Ayrton Amaral Volvo, que mandou um representante - ocupe um desses espaços reservados aqui na frente; Guilherme Monteiro, chefe do departamento GP de Sul - BNDS; Ricardo Borges Martins, da Minha Sampa; Edson Carlos Brandão, da Mercedes-Benz do Brasil, gerente de *marketing* de produtos - ônibus Brasil; Curt Akstein, da Mercedes-Benz do Brasil, gerente *senior*, que está mandando o Sr. Fábio Garcia como representante; Pedro Telles, do *Greenpeace*; Marcello Von Schneider, diretor institucional e relações governamentais do BID do Brasil; Adriana Secon Melo, da Volkswagen - ainda não chegou; Martinelli, Presidente da SPTrans - pode fazer parte da mesa; Sérgio Guimarães Puglisi, da Volkswagen, Agel Franceschini, da Volkswagen; Gustavo Cerisavas, da Volkswagen - os dois mandaram representantes; Irineu Filho, da CET; e Orlando Zanini, representante da Mercedes-Benz.

A gente vai suspender os trabalhos por alguns instantes, para começar a apresentação, até os demais entrarem.

Estão suspensos os trabalhos.

- Suspensos, os trabalhos são reabertos sob a presidência do Sr. Senival Moura.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Reabertos os trabalhos. Como havia combinado, vamos explicar a dinâmica dos trabalhos. Primeiro, fará a apresentação o Presidente da Casa, Vereador Milton Leite, autor do projeto. Fará exposição por 15 minutos ou mais, o necessário, em seguida falará Vereador Gilberto Natalini, do PV; depois o Secretário Sérgio Avelleda; em seguida os fabricantes; após os ambientalistas inscritos; depois os inscritos. Abriremos 12 inscrições para aqueles que quiserem fazer uso da palavra para trazer contribuição importante ou apontamento ou questionamento. Fiquem tranquilos porque farão

uso da palavra. Por fim, novamente o Governo irá responder questionamento ou sugestões durante as falas.

Os vereadores irão falar. Registro a presença do Sr. Paulo Cesar Shingai, diretor de operações da SPTrans; Eduardo Monteiro Pinto, da Scania; Irineu Gnecco Filho, Secretário Adjunto; Wagner Chagas Ramos, assessor técnico e diretor de operações da SPTrans; Sanenari Oshiro, assessor da presidência da EMTU.

Temos uma carta do Governo do Estado de São Paulo, Secretário de Estado dos Transportes Metropolitanos, Coordenadoria de Relações Institucionais.

“ SP, 14 de setembro de 2017, Ofício 070/2017

Prezado Sr.

Tenho o prazer de dirigir-me para agradecer o convite ao Secretário Clodoaldo Pelisoni para participar da audiência pública na Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia, tendo por objetivo realizar o debate sobre combustíveis fósseis e renováveis e projeto de lei 300, de 2017, de autoria do Vereador Milton Leite, que será realizado em 16/09/2017, às 10h, informo que infelizmente o Secretário não poderá comparecer a essa importante audiência. Contudo, se fará

Do Vereador Milton Leite, que será realizada em 19/09/17, às 10h. Informo que, infelizmente, o Secretário não poderá comparecer a esta importante audiência.

Contudo, se fará representado pelo Sr. Sanenari Oshiro e pelo Sr. Marcos Correia Lopes”.

Então, retomando os nossos trabalhos, passo a palavra ao Presidente da Casa, Vereador Milton Leite para a exposição do projeto.

O SR. MILTON LEITE – Obrigado, nobre Vereador Seninal, Presidente da Comissão de Transportes, Vereador Natalini, Vereador Tripoli, Secretário Avelleda; Martinelli, Presidente da SP Transportes, demais autoridades presentes, quero fazer um reparo inicial, pois o projeto de lei é de minha autoria, mas daqui em diante, dadas as grandes contribuições

do nobre Vereador Gilberto Natalini, Vereador Tripoli que também contribuiu com sua equipe, e o próprio Vereador Senival.

Não tenho problema de autoria de projeto. O projeto será daqueles signatários que assim o desejar, mas, de antemão, já peço a correção, pois o nobre Vereador Natalini passa a subscrever este projeto, que é importante não só para a cidade de São Paulo, para a região metropolitana, mas tenho certeza de que será uma guia-mestra para o país. Uma vez aprovada esta lei, se tivermos uma lei como essa no País, sabemos dos ganhos que nós teremos. Mas estamos no âmbito do Município de São Paulo e só podemos legislar ao nosso alcance, e assim o faremos.

Obviamente que, quando legislamos no Município de São Paulo, atingimos algumas partes da região metropolitana. Por exemplo, a questão dos transportes intermunicipais e fretados é de suma importância.

O Secretário Clodoaldo não veio, apesar de ter mandado representante, mas contribui com 5.000 veículos que adentram a cidade de São Paulo, que estarão sujeitos também à lei, de antemão, eles se submeterão ao mesmo cronograma dos ônibus da cidade de São Paulo. São 5.000 veículos, e são carros grandes, não são articulados, mas estarão sujeitos à mesma lei.

Farei uma breve apresentação. Obviamente que, na primeira apresentação da lei, houve vários embates e, conforme eu havia me comprometido, recebemos contribuições de diversos segmentos. O que foi possível nós agregarmos no projeto de lei, até o momento, nós contemplamos. Entendo que houve grandes avanços, mas muitos avanços mesmos, na proposta inicial.

Se vocês observarem, está escrito “nova proposta”. Por que proposta? Porque, se ainda houver contribuições que possam melhorar ou modificar, obviamente estaremos atentos e, até o momento da votação, nós podemos receber contribuição. Ressalto que nós, autores do projeto, jamais queremos ser os donos da verdade, mas temos a pretensão de fazer um grande

debate e termos um bom projeto de lei, que nos permita um avanço dentro da cidade de São Paulo, desde que seja mantida a equação econômica financeira da cidade de São Paulo e que o projeto seja exequível.

Parece que nós conseguimos, dentro dos limites, chegar a isso. Se os demais Vereadores concordarem em subscrever o projeto, será uma honra, pois não temos esse problema. E a audiência pública também dará sua contribuição, haverá um grande debate hoje, com certeza.

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

O SR. MILTON LEITE – Todos esses dados estão no disponibilizados no site da Câmara, porque todos eles têm interferência no processo que compõe esse projeto.

Se nós chegarmos à equação em que combustíveis e lubrificantes se equivalem, ou que conseguem pagar com a locação de baterias, que é o que nós queremos ouvir aqui hoje, que nós temos possibilidade de, estará resolvido o nosso problema de emissão próxima de zero.

Acho que vender bateria para os operadores é difícil, mas acho que é possível pagar o combustível com a locação de baterias. Daí a importância de toda a composição do custo de operação da frota, porque é o dinheiro que nós temos. São R\$ 8 bilhões de reais para operar. Não adianta, não há mais dinheiro. E aí estão os gastos. Isso já foi explicado numa outra oportunidade e estamos explicando novamente.

A frota registrada x frota circulante. Existe a frota registrada na Cidade e a frota que, efetivamente, circula pela Cidade. Vejam os automóveis, os ciclomotores, motocicletas, vans, caminhonetes, caminhão, ônibus urbanos, outros ônibus. Há números expressivos na Cidade. Por exemplo, frota circulante de 87 mil caminhões. É significativo. Os ônibus da Prefeitura, que era o principal objeto da lei, até nós chegarmos à versão final, são só 15.000 ônibus urbano, mais precisamente 14.957. Quer dizer, é uma desproporção enorme. Outros ônibus: quase 20.000; 19.335. Então veja que o impacto desta lei pode ser medido por essa

frota. É bom que as pessoas tenham isso como referência.

Aqui é a quilometragem diária por tipo. Se vocês observarem, os ônibus são os que menos têm; os pesados são os automóveis, com quilometragem expressiva demais. Mas a lei também os atingirá agora, de maneira significativa.

Aqui é um quadro de emissões por tipicidade de veículos, com cada composição de cada um das frotas circulantes dentro da cidade de São Paulo. O destaque são os caminhões. Fica claro o impacto nessa apresentação. E os ônibus, micro-ônibus, urbanos estão ali: 7,4.

A emissão de NOx *versus* a frota circulante. Também temos aqui a pizza, o que significam os outros ônibus, que era a preocupação inicial, mas, a partir desse momento, como estamos legislando para todos, obviamente há de se observar que não poderíamos fazer uma lei e simplesmente desconhecer os demais. Eles nos atingem diretamente.

Próxima tela: emissão de CO2.

Sobre a frota circulante, vejam a pizza que mostra como é composta. Vejam os automóveis. Por isso que eu digo: são 28%; caminhões, 29%. Vejam só os outros, ônibus, 18%; e nós somos somente 75. Também aquela tela inicial de veículos que temos demonstraria a quantidade e a expressão da poluição que temos.

Próxima tela: emissões comparadas, só para quem saibamos quem é o que.

Vejam, o verdinho é aquilo que era objeto do art. 50 da lei inicial que tínhamos. Por isso que estamos usando esse sempre como referência. Mas o vermelho é que é o problema. E nós não fechamos os olhos, a Câmara não fechou os olhos para os demais, que vamos mostrar na lei. Nós já conseguimos atingir, de certa maneira, praticamente todos que atingem a cidade de São Paulo.

Próxima tela: resumo analítico sobre a situação da frota – automóveis, motocicletas. Só um comentário: àqueles que desejarem sugiro que façam a leitura. Mas é só um resumo que fizemos para cada um desses. Essa e a próxima tela.

Próximo tela: cronograma de implantação.

Da primeira implantação, o veículo elétrico – trólebus e baterias –, se vocês observarem, lá em 2017 (?), estamos chegando com cinco mil. Modificou em relação ao primeiro. Por que tivemos que modificar essa tela expressivamente? Porque para atingir a meta só de 40 de CO2 não é possível se nós não subirmos a frota de trólebus, híbridos. Então essa tela traz uma modificação muito expressiva em relação à anterior, porque, se não, nós não conseguiríamos atingir aquela meta. Essa mudança tem um peso enorme na cidade de São Paulo. Foi devidamente avaliada, mas tem um peso muito expressivo esses dois itens, principalmente o debaixo, com bateria, que, no final de 2027, o mínimo que nós teremos será essa frota. Se não, aos ambientalistas não será possível cumprir a meta de 40 de CO2. Não há outro caminho. Não temos outro caminho para conseguirmos cumprir essa projeção dos 40%. Essa foi uma tela que, em relação à tela inicial, dá para perceber que tem uma mudança expressiva. Não há como cumprimos se não tivermos essa frota; não vejo possibilidade.

Próxima tela: aí, sim, o grande impacto; eu me refiro à frota de transporte municipal urbano da Prefeitura.

Vejo que os ambientalistas olham com um sorriso aqui para mim; fala “Acho que esse homem nos convenceu mesmo”. Estão um pouco mais alegres hoje.

Eu queria que eles mostrassem... Para ele é 00 tudo; 100% de CO2. Mas eu queria que nós observássemos no mundo onde que temos 40. Eles estão jogando lá para frente, onde que vamos chegar a isso. Somos ainda um país tupiniquim. Então MP com 80, tá certo; NOX fechando com 70 e CO2 com 40.

Acho que sempre é seguro que haverá debate, mas eu não vejo condição de execução, dentro da realidade econômica e ambiental, basta ver os impactos que tivemos na mudança de frota só para chegar a isso. Mas vamos em frente.

Próxima tela: gráfico da evolução tecnológica dos motores.

Vejam, os vermelhinhos são chamados euro 3. Se olharem ao longo do tempo, vão observar que tem 17, e ele vai diminuindo, diminuindo. Depois, a terminologia do euro 5, que é

o azulzinho. Ele vai subindo, chega ao vértice, lá em cima, em 2021 e 2022. E o verde – híbrido GNV e euro 6 – é o que começa a subir, termina em 27, com uma produção já bem expressiva. Mesclado com o 5, eu acho que nós chegaremos a um bom número.

Mas observem que trólebus de bateria, que é o roxinho que nós não tínhamos, agora nos fechamos na frota de cinco mil. Estão vendo aqui a bateria abaixo do trólebus? No gráfico anterior representava algo de pouca expressão; hoje, foi a grande inversão que nós tivemos. A subida da quantidade de inversão de frota é o que tornou possível, senão não chegaríamos nunca ao cumprimento da meta de CO2.

Próximo: diretrizes gerais para o novo PL.

Ampliação do escopo básico, aspectos a serem incluídos no art. 50, estratégia de adoção e melhorias alternativas.

Próxima tela: acompanhamento do programa de substituição de frota, inclusão do impactos e medidas compensatórias. Todas elas descritas, obviamente, e disponibilizadas.

Passemos ao projeto de lei especificamente, sobre o qual eu quero falar um pouco.

A primeira coisa que nós fizemos; aos operadores, que a grande maioria aqui é operador dos sistemas de transportes locais: olha, como é que vocês vão cumprir a lei se não há carro para vender com bateria? Se você quiser comprar um carro, hoje, elétrico tem, o grande, o pequeno não tem, não que atenda a frota. Mesmo que vocês queiram comprar para atender, nós não temos. Então nós estabelecemos um cronograma que permite a execução. Estamos dando um hiato de cumprimento dessa frota a partir de cinco anos, para iniciarmos e fecharmos no décimo, para que seja exequível, senão, como é que vamos fazer? Hoje, nós vamos ouvir das fábricas, dos produtores, as condições e a disponibilidade deles. Queremos ver o que eles vão falar acerca dos carros pequenos. Nós queremos que eles produzam. É um mercado para eles, não para nós. Se eles quiserem, hoje... e essa é a grande dificuldade, e a tranquilidade que a lei traz no artigo 10: que vocês poderão operar; e iniciarão daqui a cinco anos. Por que cinco anos? Porque permite que as tecnologias se desenvolvam, que as fábricas

tenham as suas plantas e tenham condição de execução. Óbvio, se as fábricas oferecem tecnologia e condição de mercado, seria antecipado. E nós, em paralelo a isso, estamos estudando com a Secretaria de Transportes o seguinte: fazer um bônus, um prêmio, para quem conseguir antecipar essas metas. Um pouquinho vamos estudar isso, com a devida calma, para os dois setores: um bônus para quem antecipar a meta. Essa é uma das coisas que está aberta no projeto de lei. Sobre isso, eu queria tranquilizar todos os operadores do sistema local de que estão contemplados no artigo 10 da lei – distribuído aqui e também no *site*.

Demais poluidores da cidade de São Paulo que contribuem e muito. Vocês vão observar, no corpo da lei, que nós estamos pedindo que todos aqueles que prestam serviço para a Prefeitura de São Paulo, diretamente ou indiretamente, terão que sofrer inspeção veicular, isso, sim, imediato após a sanção da lei. Por quê? Esse é o poder que o Poder Público tem. O que nós trouxemos aqui?

Os TEGs terão que fazer também inspeção veicular na forma do corpo da lei. É um número fantástico de TEG que nós temos – transporte escolar gratuito. Os carros da Ceagesp, uma quantidade enorme de caminhões da pior qualidade, também estarão sujeito à lei. Os 15 mil ônibus, Secretário, que adentram – 10 mil fretados, que não têm regulação nenhuma –, se curvarão ao mesmo critério dos ônibus municipais urbanos da cidade de São Paulo; 5 mil intermunicipais, com mais de 515 linhas – estou mencionando os números porque eu já os tenho gravados. Qual a pena para eles? Simplesmente serão retirados daqui, e passarão a ser cumpridos dentro da cidade de São Paulo com a frota urbana limpa, que atenda as especificações, e as multas estão estabelecidas no corpo de lei para todos. Esse é um clamor dos ambientalistas que eu entendi como justo. Não era justo punirmos a Prefeitura, que estamos punindo nós mesmos. Multar a Prefeitura? Pagar para nós mesmos? Não resolve, tem que multar aqueles que descumprem.

Dos fretados, qual é a sanção? As empresas que os contratam. Vamos falar que a IBM tem dez fretados. Ela será sancionada, então é ela que tem que existir, ou perde a licença

de funcionamento; ela sofre a multa. Obviamente, ela tem interesse, e vai passar a exigir que esses carros tenham.

Outros serão atingidos de imediato: os táxis. Todos os veículos que fazem transporte de passageiro urbano, como Uber, controlados por programas de aplicativos via internet, estarão sujeitos à lei. Por que não? Eles são a frota urbana, a regulação é nossa, então terão que cumprir. Vamos cuidar. Também os caminhões de lixo, todos eles que prestam serviço direto; empreiteiras que tapam buraco. Todos que tiverem contrato com a administração pública estarão sujeitos à lei e com multas. Porque não é justo que vocês, operadores, tanto os estruturais, que estão aqui presentes, os grandes empresários, os pequenos e os ex-cooperados tenham que sujeitar à lei. Eu acho importante demais as penalidades que foram colocadas no corpo da lei, como as multas. E as nossas multas são referência, podem subir ou descer; o que não podemos colocar é multa expropriatória, aquela que toma o bem no próprio exercício.

Acho que esse é o grande avanço que nós conseguimos trazer e traduzir, daí a colaboração expressiva do Vereador Natalini e dos demais Vereadores da Casa, Xexel e outros, que sugeriram a todos instantes; e agradeço aos ambientalistas, que foram duros conosco, assim como fomos com eles também, mas, do embate inicial, até esse momento, a contribuição foi significativa, a partir do momento que nos sentamos ao redor de uma mesa, começamos a discutir em cima de uma realidade. Então quero reconhecer e agradecer a contribuição, que foi importante. E espero que continue sendo, porque isso aqui não está lacrado, não está 100% pronto. Natalini, assim como a vossa contribuição, e também de todos os ambientalistas, que fizeram críticas duras, acho que precipitados, porque deveriam aguardar até esse momento para depois discutirmos, mas reconheço neles uma grande contribuição para o substitutivo da nova proposta até o presente momento.

Era o que tínhamos para falar. Vamos ouvir as demais propostas.

Primeiro: Vereador Senival, não adianta nós falarmos em carro de bateria.

Queremos ver as fábricas? Elas têm condições de fazer chassis? Qual é o preço? Tem condição de locar? Qual é o prazo? Tem realmente como manter o equilíbrio econômico-financeiro? Se tem, vamos avançar, qual é o preço? Qual é o artigo que nos dá essa vazão? Para o Secretário a qualquer momento cumprir isso? O equilíbrio econômico financeiro pode invocar esse artigo, Natalini, e chamar a antecipação se tecnologia houver. Basta uma portaria e resolve. Tem artigo que permite a antecipação se houver uma equação que permita a antecipação, diminuição ou modificação da frota limpa, é óbvio que queremos. O que vamos deixar para nossos filhos e netos? Vamos deixar algo limpo, mas algo que nos permita trabalhar com tranquilidade. O que não podemos é exigir que os transportadores locais, os antigos cooperados sejam expurgados, retirados da Cidade, por conta de lei. Vamos trabalhar, onde está o carro para comprar? E em que período, porque a maioria está com carro financiado. Estou errado? Estão com carro financiado ou não?

—
- Manifestação fora do microfone.

O SR. MILTON LEITE – Como vai tirar esse financiamento? Precisa de uma grade.

Está todo mundo com carnê? Ou não? Dói ou não?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. MILTON LEITE – Essa é a questão. Temos um período de convivência, somos chefes de famílias que lutam, aqui é uma pequena parte. Imaginem no dia em que formos votar esse projeto. Se alguém vem com uma lei errada, o que acontece com vocês? Quem vai pagar essa conta? Vamos tirar do sistema por conta de uma lei inadequada ou errada? Não, temos de tomar cuidado. Como estava na inicial, isso teve uma contribuição de todos ambientalistas, Natalini e Senival. De fato têm razão, não tem carro para vender. Isso é verdade, não tem, como vai fazer? Então, se dá um tempo, mas não se abre mão dessa contribuição deles também. E o tempo de buscar novos financiamentos e termos condições de trocar por uma energia limpa. Vamos ver, se uma das fábricas que está hoje, não pode ser uma só, se tem carro energia limpa, vamos estudar com o Secretário a forma de premiar aquele que

antecipar. Vamos buscar um bônus. Se trocar o carro, tem um bônus, com energia 100% limpa. Isso sempre, a qualquer momento.

Senival, vou encerrando por aqui, existem diversos e quero ouvir todos. Obrigado a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Acabamos de ouvir a apresentação da proposta, do projeto de autoria do nobre Vereador Milton Leite e subscrito já pelo Vereador Natalini e outros vereadores.

Eu, Vereador Senival Moura, estou subscrevendo também, já havia conversado sobre isso.

Antes de passar a palavra ao Vereador Natalini, registro a presença do José Guilherme Figueira da Cruz, assessoria institucional da Secretaria de Mobilidade e Transporte. Quero acrescentar, Sr. Presidente, que essa sua fala foi muito pertinente porque não basta dizer que consigo produzir 100 ou 200 carros com bateria elétrica para atender, especificamente, a periferia, ou seja, os antigos permissionários. Não adianta, você tem de ter condições técnicas para produzir para 6 mil, porque haverá uma concorrência predatória em busca do veículo e o preço desse veículo não será mais aquela proposta inicial, irá dobrar e ninguém terá condições de comprar. Tem de ficar claro isso, ter condição de produzir veículos o suficiente. Não adianta dizer que consegue 200, mas a lei exige 6 mil, então, temos de dialogar sobre isso também.

Ouviremos as palavras do Vereador Natalini, do PV, que é um ambientalista renomado na cidade de São Paulo.

O SR. NATALINI – Obrigado, Vereador Senival Moura, cumprimento os colegas, a Mesa, os Secretários, Vereador Milton Leite, o Xexéu, Reginaldo Tripoli, meu companheiro de bancada do Partido Verde. Quero cumprimentar a todos, senhores e senhoras, a minha relação pessoal com a área de transporte

Cumprimento a Mesa, todos os colegas, o Secretário, Milton leito, o Reginaldo Tripoli, meu colega de Bancada do Partido Verde, senhores e senhores, a minha relação pessoal com a área de transporte, primeiro foi como médico, eu fui médico do Sindicato dos Motoristas de Ônibus de São Paulo 25 anos. Naquele sindicato operei cinco mil trabalhadores do ônibus da cidade de São Paulo, pessoalmente. Criei o Departamento de Medicina do Trabalho naquele sindicato que existe desde 1980 e poucos e fez muita coisa para melhorar as condições de trabalho dentro dos ônibus de São Paulo. O Cristóvão está aqui, ele lembra, ele era da CMTC. Quantas vezes sentamos com eles para fazer melhorias.

O outro lado é aqui como Vereador da Cidade e que estou aqui vai completar 20 anos agora e também como médico que se preocupa com a questão ambiental. Preocupa-me muito a questão ambiental da Cidade, do Brasil e do Planeta. Então, me dedico muito a buscar melhorias para melhorar a qualidade de vida no que estamos falando aqui.

Vocês sabem que o grande problema do ar de São Paulo é fundamentalmente, mais de 80%, pelo cano de descarga da frota de veículos da Cidade. depois tem 10% que é do lixo que é exalado da compostagem do lixo, mas o foco central é o problema do cano de descarga da frota. Os ônibus são parte dessa frota como foi mostrado aqui. Tem os carros, caminhões, motos etc.

Essa emissão se divide em duas. Primeiro, as emissões particuladas, vocês sabem mas eu quero deixar registrado aqui. As emissões particuladas são os particulados de enxofre, muito especialmente, que são agressores da saúde humana de duas maneiras, para o pulmão, que dá pneumonia, câncer de pulmão, bronquiolite, irrita a árvore respiratória e também para o sistema circulatório, em particular, o coração.

O professor Paulo Saldiva, que foi citado aqui, provou que morre por ano em São Paulo cerca de cinco mil pessoas diretamente devido a inalação dos particulados de enxofre. Morrem. E adoecem muito mais pessoas, em particular no inverno, por conta da poluição fundamentalmente exalada pelo cano de escapamento da frota. Ele fez um estudo e provou,

isso pode pegar qualquer um de nós aqui, que nos dias de poluição muito alta, dobra o número de pessoas com infarto nos prontos-socorros municipais da Cidade.

É um fato concreto, Temos de melhorar essa situação, além desse problema da poluição do ar, temos um problema da emissão dos gases do efeito estufa, que não atua diretamente na cidade, mas são exalados, que é o CO2, particularmente, mas outros gases também 90% pelo cano de descarga da frota.

Qual é a política pública? Reduzir a emissão desses gases. Tanto os gases que fazem mal para a saúde, como os gases que vão ajudar a aumentar o problema do aquecimento global e das mudanças climáticas que nós já estamos vivendo, no nosso dia a dia. Ontem, tiveram 400 focos de incêndio na grande São Paulo e mata. Por que? Por causa da secura do ar, por causa do problema que estamos tendo de chover menos. Então quem tem uma cabeça aberta par ao mundo tem que entender que nós temos de mexer nisso. Mexer de uma forma possível, não é inviabilizando a vida das pessoas, não é jogando todo mundo no desemprego, entrando em colapso o sistema de transporte. Essa equação é a que estamos buscando. Essa matemática difícil envolve, primeiro, os usuários do transporte; depois, os condutores; os empresários do transporte; o Poder Público através da Secretaria de Transportes, a Prefeitura; depois, quem produz os veículos, as fábricas, a tecnologia, as faculdades, a ciência e a Câmara Municipal que é, de certa forma, o lugar onde tudo isso se junta, como está se juntando aqui. Essa equação estamos buscando. Não dá para ficar como está. Não tem jeito, tem que mudar.

É preciso que a gente entenda que cada um de nós vai ter que ceder um pouco, vai ter que se sacrificar um pouquinho. Quem tem mais tem que se sacrificar mais. Quem tem menos vai se sacrificar menos, mas todo mundo vai ter que fazer um tipo de entrega para que a gente possa chegar em uma equação e diminuir as emissões de gases.

Apresentei um Projeto de Lei em 2003, propondo a mudança do combustível dos motores de ônibus de São Paulo, PL 216/2003. Eu não aprovei esse projeto – ele está pronto

para ser aprovado – porque ele ia ser vetado pelo Governo. Não adianta você aprovar uma lei se o governo não aceitar.

Ele ficou por aí até que, em 2009, veio a Lei das Mudanças Climáticas no governo Kassab, aprovado com 54 Vereadores votando sim. Essa lei começou a ser cumprida em 2012, com 1.500 ônibus na chamada Ecofrota, com biodiesel, ônibus elétricos, a frota de trólebus voltou e etanol.

Com a mudança de governo, o governo anterior colocou só o diesel, e a Ecofrota foi para o espaço praticamente no total.

Quando o Prefeito atual ganhou, eu fui Secretário do Verde e fiquei até pouco tempo. Procurei o Secretário Aveleda e o Martineli. Falei: “gente, nós não podemos fazer uma nova licitação de ônibus sem colocar alguma coisa que mude a emissão de gases em São Paulo, porque nós estaremos tendo uma ação absolutamente agressiva contra a saúde das pessoas e contra a natureza. Nós temos que achar uma forma de colocar na licitação uma maneira para ir modificando, gradativamente, a matriz de energia dos ônibus”. Ele aceitou. Só que, como a equação era muito difícil, nós fizemos dezenas, centenas de reuniões, para chegar num ponto que o sistema pudesse aguentar economicamente e que nós conseguíssemos ser o mais avançados possível. Daí, saí da Secretaria do Verde e voltei para cá.

O Sr. Vereador Milton Leite, que está sentado ali, tem mais tempo do que eu na Câmara. Ele, há três meses, lançou aquele primeiro Projeto – vocês se lembram – colocando essa questão. Eu não estava aqui, estava na Secretaria do Verde discutindo lá, e ele lançou aqui.

Na época, eu achei o Projeto aquém das necessidades. E falei isso para ele. Mas foi evoluindo. Eu voltei para cá. E foi evoluindo. Todo mundo dando opinião. Todo mundo conversando, enfim, os ambientalistas, a própria categoria que é dividida em ônibus de empresa e micro-ônibus, cooperativados etc.

E tem um assunto que quero concordar com o Vereador Milton Leite que é não deixar só para os ônibus, mas ampliar. Ele mostrou: ampliar para os carros que servem a Prefeitura. Então, tem os intermunicipais, os fretados etc. isso é um avanço.

Só que a nossa proposta, que estávamos amadurecendo com a Secretaria, era diferente da que ele apresentou. A proposta dele é muito complexa, pois mexe com um tipo de motor, tipo de combustível. Nós preferimos colocar uma meta para abaixar a emissão.

E o que for possível fazer, tecnicamente, com os combustíveis, aquilo que estive mais na mão, você não pode colocar biodiesel em tudo de uma vez, porque, se faltar biodiesel, para a frota de São Paulo. Tem que começar com uma porção de alternativas.

O importante é daqui a 10 anos fazer aquela redução que foi mostrada ali e que o Milton Leite teve a sensibilidade de acatar. Aceitou.

Eu tenho um substitutivo dessa posição que está aí. Só que não adianta a gente disputar substitutivo, ele e eu, é claro: ele é o Presidente da Câmara e pode ter mais condições de ganhar no substitutivo. Então, pensei em juntar, espichar o máximo que a gente puder, sem estourar o barbante e melhorar, ao máximo possível, uma coisa única. Pois, se eu colocasse o meu como estava, com certeza, eu não ia conseguir aprová-lo.

Então, eu prefiro aprovar um que seja conversado, o mais avançado possível, e vamos por passos. É isso o que está acontecendo aqui. Por isso estou nesta audiência. Por isso coloquei, ontem, conversando por mais de três horas com ao Vereador Milton Leite - está aqui o Vereador Reginaldo Trípoli, Líder do PV, que está acompanhando também.

Ainda há muito que se mexer na proposta que está aqui. O Vereador Milton concorda com isso. Não deu tempo de mexer em tudo, mas tem coisas para mexer, sim. Ele está concordando. Eu estou concordando que temos que avançar mais, porque se daqui a 10 anos nós tirarmos 80% dos particulares que é o veneno do enxofre que mata, 70% do dióxido de nitrogênio que mata também e, além de matar a gente, mata a natureza.

A minha proposta era de quebrar em 10 anos para 50% do gás de efeito estufa que

é, principalmente, o CO2.

Está ali a Leda, que Coordena o Comitê de Mudanças Climáticas da Secretaria do Verde. O Comitê votou os 50%. É a vontade do Comitê. O Vereador Milton tinha colocado, no início, 20%; eu tinha colocado 50%. Conversamos, e ele aceitou subir. Eu aceitei baixar um pouquinho 40, para uma unidade, para ficar uma coisa comum em 10 anos não é pouca coisas.

Eu sei que não é o suficiente. Eu, como ambientalista, gostaria que a emissão fosse zero, mas, do ponto de vista prático, concreto, econômico e social – porque tem gente no meio da coisa que não pode ser triturada no liquidificador e jogada no lixo, que são muitos dos que estão aqui –, temos que fazer de uma forma progressiva para a gente não destruir ninguém pelo caminho e ganhar o máximo possível para a natureza. Então, é isso que está aqui. O grosso do Projeto, o forte, é isso.

E a Secretaria de Transportes – estão aqui o Aveleda e o Martineli -, nós fizemos uma reunião com Martineli, Milton Leite, há três ou quatro dias. Ele veio com sua equipe toda. A equipe dele não é tão grande assim, pois coube na sala, mas é um pessoal muito competente. Eles concordaram com os 40%. Eles acham que é possível. Então, já há o aval.

Aprovando isso, nós podemos ter a aprovação, a sanção da Prefeitura, porque se a gente puxar muito para lá, corremos o risco de aprovar aqui, e a Prefeitura vetar, e caímos no buraco de novo.

Então, temos que fazer de um jeito conversado. Nós, Vereadores, todos que quiserem entrar, também, os operadores dos ônibus, as empresas, as montadores, o movimento ambientalista, fazendo um mix para somar o mais avançado possível para que todo mundo saia vivo do processo e a Cidade ganhe.

Essa é a minha posição, uma posição de bom senso. Não abandonei a minha crença de jeito nenhum. Acredito nas coisas e quero que as coisas andem, mas acho que é caminhando no caminho do possível.

Por último, eu queria colocar para vocês que o Projeto está em aberto ainda. Tem

muita coisa para mudar. Nessa semana, vamos continuar mexendo, ouvindo, modificando, e tudo o que for possível.

Acho que há um ganho de colocarmos esses percentuais. É um ganho ampliar para além dos ônibus, porque quando você dobra para mais 15 mil ônibus, não se vai atuar só em 15 mil no início, vai atuar em 30 mil ônibus, fora os caminhões de lixo, caminhão do Ceasa e uma série de outros veículos que trabalham para a Prefeitura.

Por fim, quero dizer, Secretário Aveleda, para o senhor, para o Presidente da Comissão, para os Vereadores presentes e para vocês: eu tenho certeza de que há recursos em fundos internacionais para financiar essa mudança de frota sem penalizar o Município e sem penalizar os operadores. Acho que há esse dinheiro. (Palmas) Pois existem os fundos climáticos.

A ONU tem um fundo climático que é sediado na Coreia do Sul que, segundo a fofoca que recebi, tem 80 bilhões de dólares para investir em projeto de mudança de matriz energética de transporte no mundo. Agora, onde está esse dinheiro? É possível ou não é possível? Tem projeto ou não tem projeto? Nós temos que cavar juntos e ir para cima para buscar os recursos e a Cidade, pessoalmente, não tem o recurso. Então, nós temos que buscar. E esse dinheiro de fundo de clima é para pagar em longuíssimo prazo, quase que a fundo perdido. Eu não entendo muito. Não sou economista e não sei mexer com essa coisa de finanças, mas procurando esse dinheiro a gente acha.

Então, vamos trabalhar. Vamos melhorar o projeto. Nós pedimos a ajuda do Greenpeace e de todas essas instituições ambientais com as quais trabalho há quase 20 anos. Um pouco de confiança. Não vai se do agrado de todo mundo. Mas o que eu disse no começo e termino: cada um de nós vai ter que abrir mão de alguma coisinha. O que tem muito vai ter que abrir mão um pouco mais. O que tem pouco vai ter que abrir mão um pouquinho assim, mas nós temos que melhorar o ar da cidade e dar o exemplo para o mundo.

Se São Paulo tiver uma lei boa, eu tenho a certeza de que várias cidades do Brasil

vão correr atrás e outros lugares do mundo que estão atrasados nesse processo vão correr atrás.

Nós estamos fazendo a história da humanidade e a história da defesa do meio ambiente e da qualidade da vida humana no planeta.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (SEIVAL MOURA) – Nós ouvimos as palavras do Vereador Natalini, do PV. Ele já apresentou uma sugestão para a equipe do Secretário Sérgio Aveleda para ir em busca desse fundo que está na ONU. Então, já tem uma tarefa a cumprir, Secretário, que fará uso da palavra em seguida.

Antes, quero registrar a presença, já citada pelo Vereador Natalini, da Sra. Leda Aschermann, do Comitê de Mudanças Climáticas, a quem convido para fazer parte da mesa.

Ouviremos, agora, a palavra do Sr. Secretário Sérgio Aveleda. Após a fala do Secretário, vamos cumprir a dinâmica de que falamos, mas o Vereador Trípoli vai fazer uso da palavra.

O SR. SÉRGIO AVELEDA – Muito obrigado, Sr. Presidente. Cumprimento V.Exa., Presidente da Comissão de Transportes desta Casa; cumprimento com muito carinho o Vereador Milton Leite, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo; Vereador Reginaldo Trípoli; Vereador e companheiro, meu ex-colega, a quem reitero minha profunda estima e admiração, Vereador Gilberto Natalini; na pessoa do Presidente Martineli, eu quero cumprimentar todas as demais autoridades presentes, os demais assessores da Secretaria, os nossos amigos da SPTrans que estão aqui; na pessoa do Rafael Gandra, quero cumprimentar todos os representantes da sociedade civil; já cumprimentei o Vereador Reginaldo Trípoli que já esteve no meu gabinete, tratando, especificamente, desse assunto e com uma bela equipe de assessores e técnicos, quando ficamos por cerca de duas horas discutindo esse tema; quero cumprimentar, na pessoa da Leda, Presidente da Associação dos Veículos Elétricos, todos os representantes dos fabricantes e fornecedores; cumprimentar, na pessoa do

Francisco Cristóvão, todos os nossos operadores de ônibus, do sistema regional, local, os nossos permissionários que estão aqui hoje – espero que o serviço esteja em ordem, porque pelo que tem de gente aqui, eu fico preocupado se os ônibus estão rodando – brincadeira.

Mas é uma alegria ver todos aqui, sejam bem-vindos. É uma alegria ver a sociedade mobilizada em torno desse tema.

Nobres Vereadores Senival Moura e Milton Leite, o primeiro ponto que quero destacar é que nós ainda não publicamos a minuta do edital para consulta pública, porque estamos aguardando o término desse debate. O edital anterior publicado era silente, era omissivo em relação à questão da matriz energética e da tecnologia. Nós, por determinação do Prefeito João Doria, iremos tratar desse assunto no edital, mas de acordo com a nova legislação que está sendo elaborada, inclusive, no dia de hoje.

Essa é a razão pela qual ainda não publicamos o edital para consulta pública. Porque, infelizmente, a lei atual é uma lei que não pode ser cumprida, porque exigiria a troca de todos os ônibus em combustível fóssil para 2018. Nem que fôssemos o país mais rico do mundo, não teríamos condições de comprar esses veículos em um ano. Então, estamos aguardando o avanço da legislação municipal para a publicação do edital, pois entendemos que o edital e o contrato devem, necessariamente, espelhar as regras que estão sendo debatidas nesta Casa.

Estamos vivendo um momento difícil, do ponto de vista estratégico, porque estamos num momento de transição de tecnologia naquilo que podemos definir como crise, ou seja, o momento em que o velho ainda não morreu, mas o novo está nascendo. Portanto, temos a tecnologia do diesel, que ainda não desapareceu; ela ainda, por exemplo, tem um passo tecnológico que o Brasil sequer chegou a ele, que é o Euro 6, uma utilização de motorização mais avançada na Europa e com melhores condições de poluentes.

Já estão chegando diversas tecnologias que vêm com os problemas inerentes da nova tecnologia. Por isso, temos que definir regras para um contrato de longo prazo nesse

momento de transição tecnológica. Isso é sempre muito difícil de fazer. Não é a toa que nós estamos, há 10 anos, com uma legislação municipal que não foi cumprida, e agora, num longo debate, discutindo o que fazer, porque é difícil; não é simples tomar uma decisão para os próximos 10, 15 ou 20 anos, numa situação em que o novo ainda não está consolidado, mas o velho ainda não morreu. É uma dificuldade estratégica avançar num momento como esse.

Temos três grandes limitações para avançar. A primeira é de recurso. Os recursos, infelizmente, são limitados. Nós já temos um sistema de ônibus na cidade de São Paulo que consome boa parte do orçamento municipal.

Como bem se referiu o Presidente Milton Leite, nós temos R\$ 8 bilhões para operar o sistema de ônibus em São Paulo, e é muito improvável conseguir ampliar esse valor, é muito improvável que se consiga tirar mais dinheiro da tarifa, porque aí tem uma limitação, que é a renda da população que usa o sistema de ônibus: se aumentarmos muito a tarifa, diminuirão o número de passageiros, o que seria o pior dos mundos, do ponto de vista ambiental; tirar as pessoas do sistema do sistema de transporte público para que eles busquem outro meio de locomoção seria um desastre.

A prestação de uma motocicleta é quase mais barata que a tarifa do transporte público, o que é uma verdadeira iniquidade: dar o incentivo fiscal ao transporte individual e não dar ao transporte público, gerando esse desequilíbrio.

Então, de um lado, não temos muito como buscar recursos no orçamento dos nossos usuários; de outro lado, já consumimos R\$ 3 bilhões, aproximadamente 7,5% do orçamento municipal, ou seja, de todos os recursos, de toda a riqueza da Prefeitura de São Paulo, para subsidiar o transporte.

O Secretário Caio Megale me avisa que vai chegar daqui a pouco. Ele certamente nos dirá aqui “é impossível aumentar essa conta”. Ou seja, nós temos uma limitação de recurso, é verdade. Aqui na fala final do Vereador Gilberto Natalini a questão dos fundos internacionais, eles podem ajudar, eles podem auxiliar, mas eles são uma expectativa. Nós não

temos aqui um representante de uma instituição financeira que diga: “eu tenho 50 bilhões para dar a fundo perdido” ou “eu assino uma carta-compromisso de um empréstimo de dez bilhões de reais com juros de 0,5% ao ano para serem pagos em 30 anos”. Não temos essa carta.

Não podemos tomar decisão com uma informação que sempre nos chega: “não, mas tem dinheiro”, “tem dinheiro lá”, “tem dinheiro aqui”. E essa é uma virtude do substitutivo que nós temos na mesa e que o Vereador Milton Leite com muita sapiência destacou aqui. Caso chegue nova tecnologia, caso chegue recurso mais barato, nada impede a Secretaria de Mobilidade e Transportes e o poder concedente de provocar uma antecipação da substituição da tecnologia diante de uma realidade econômica ou tecnológica, que seja mais favorável do que a gente tem hoje.

Mas nós não podemos tomar uma decisão definitiva hoje com base numa expectativa de recursos, porque se esses recursos não vierem o que acontecerá ou o que aconteceu com a Lei de 2009? Ela não será cumprida. Nós precisamos entender – e aqui eu vou me permitir, Vereador Senival, um pouco vestir a minha roupa de advogado – lei não cria realidade. O exemplo da legislação de 2009 é bastante pedagógico, se previu trocar 100% da frota de ônibus de São Paulo em dez anos para a tecnologia não poluente. Temos 2% da frota hoje, nem isso.

Infelizmente a lei não tem a capacidade de criar dinheiro. Alei não é a Casa da Moeda, não gera recursos. Então, é muito bom ver uma discussão como essa aqui pautada na responsabilidade. Então, a primeira limitação que temos é de recursos. A segunda limitação é de capacidade. Se nós hoje déssemos uma ordem de serviço para os fabricantes de ônibus elétricos a bateria para comprar 14 mil ônibus eles nos pediriam muitos anos para entregar essa frota. Há uma limitação de capacidade produtiva que a gente precisa respeitar. Há uma limitação da capacidade de se produzir, limitação dada essa ao modelo fabril instalado no Brasil hoje. Também não posso tomar decisão aqui, “ah, mas a fábrica vai crescer”. Acreditamos que vá, mas à medida que ela cresça, por isso o projeto tem essa virtude da

flexibilidade, poderíamos acelerar a substituição.

E terceiro, a confiabilidade das novas tecnologias, Vereador Tripoli. Há alguns anos a Petrobrás criou o programa do biodiesel. Todos se recordam do Presidente Lula apresentando as sementes de mamona ao Senador Requião e ele provando, como se fosse possível degustar sementes de mamona, anunciando o programa de biodiesel. Comprou-se o ônibus biodiesel para a frota de São Paulo e hoje falta biodiesel para abastecer os ônibus da frota de São Paulo.

Imaginem um sistema estratégico, vital, essencial para a vida da cidade de São Paulo depender de uma solução que nós temos segurança de que seja capaz de prover com estabilidade o funcionamento da frota. É aquela crise a que eu me referia. Mesmo as novas tecnologias são testadas no mundo há pouco tempo. O tempo de existência dessas tecnologias não é longo a ponto de a gente poder decidir “vamos trocar toda a nossa frota por essa tecnologia”. É preciso absorver essas novas tecnologias, observando a sua evolução e a sua confiabilidade, ganhando confiança e acelerando o processo de substituição. É a crise a que eu me referia.

Nós vivemos um momento de novidade e essa novidade não pode determinar a opção tecnológica definitiva a partir de hoje em São Paulo. É preciso observar, testar, confiar e aí ir acelerando a substituição. Então, nessa perspectiva, o modelo que foi apresentado, fruto dessa negociação que vem sendo entabulada na Câmara Municipal, há algumas semanas, é muito virtuosa, porque ela apresenta necessariamente a flexibilidade, se for preciso acelerar o processo de substituição tem recurso e tecnologia para isso, a Prefeitura Municipal está autorizada a fazê-lo, mas ela também permite uma substituição paulatina que, ao longo dos anos vai promover a melhoria da qualidade do ar, a redução das emissões, mas incorporando a tecnologia na medida em que ela vai ganhando confiabilidade.

Todos nós sabemos que a tecnologia na medida em que vai se estabelecendo, vai reduzindo de preço. Na sua fase inicial, qualquer produto novo, incorpora os custos de

desenvolvimento.

É igual a quem gosta de trocar celular todo ano pelo mais moderno. Paga caro por isso. Um ano depois, aquele celular que era o mais moderno, já custa bem menos, justamente porque o custo do desenvolvimento da tecnologia já foi todo depreciado nas primeiras vendas.

Também a maneira de como está desenhado o projeto de lei de a substituição tecnológica ser feita de maneira paulatina contempla a limitação de recursos, porque a tendência é também a redução paulatina do investimento necessário para ser feito.

Sobre esses aspectos o projeto é visto pelo Executivo, pela Secretaria, com muita simpatia e alegria, porque contempla exatamente a nossa expectativa inicial, quando estávamos trabalhando na discussão da solução da matriz energética.

A Prefeitura de São Paulo não quer indicar a solução nos contratos. Não quer dizer aos operadores: compre o ônibus elétrico, a gás, a diesel de cana, híbrido, Euro 6. Nós queremos estabelecer metas de redução e a decisão da escolha da tecnologia ser uma escolha dos operadores. Queremos que essa redução seja uma obrigação contratual, que o descumprimento resulte em penalidades, inclusive com a caducidade da concessão.

Mas o Presidente fez referência - para mim é um instituto também bastante importante - que é aquele operador que decidir acelerar o seu processo de substituição ele ter uma cenoura, um bônus na sua remuneração, ter um incentivo para que se comprometa a acelerar o processo de redução de emissões para além da meta mínima estabelecida.

O mínimo não se negocia. Ele tem de cumprir. Mas se ele quiser acelerar um pouco e ter um bônus, ainda que pequeno porque nós temos sempre a limitação de recursos, mas ter um bônus que o leve a uma racionalidade de acelerar a substituição.

Em relação à emissão, a proposta de inspeção veicular dos veículos que prestam serviços à Prefeitura de São Paulo, eu, particularmente, sou muito simpático à ideia. Ainda esse assunto precisa ser debatido no Poder Executivo, com a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, com as secretarias contratantes desses serviços, como, por exemplo, a de Serviços

e Obras, no caso da situação dos empreiteiros de obras, a Amlurb, sim ainda precisa fazer o debate, mas eu, particularmente, como Secretário de Mobilidade e Transportes, vejo a ideia como uma inspiração muito feliz.

Porque também, como estamos apontando aqui, se nós cumprimos as metas desenhadas no projeto de lei, mas nos limitarmos a elas, em relação ao transporte público municipal, ao fim e ao cabo a qualidade do ar de São Paulo não melhorará muito. Nós precisamos avançar para outras fronteiras para que aquilo que nos move estar aqui hoje, que é promover a melhoria da qualidade do ar, seja significativo daqui a 10 anos.

Se nos limitarmos apenas ao serviço de ônibus municipal, o resultado não será significativo para a qualidade do ar. É preciso avançar para outras fronteiras. Especialmente para aquela frota que não é regulamentada, porque bem me lembrava o Presidente Martineli, e está aqui o nosso samurai, o Diretor Paulo Shingai, a nossa frota é, no mínimo, inspecionada duas vezes, por ano. A nossa frota se emite, emite de acordo com a especificação dos fabricantes e nem um grama a mais de material particulado, de NOx, porque senão ele é reprovado na inspeção e não circula.

Diferente da frota de caminhões que circula à vontade, com uma idade média acima de 20 anos, provocando, essa sim, as doenças respiratórias, como bem se referiu o Dr. Natalini e que matam o cidadão de São Paulo. Então, o projeto também tem uma inspiração muito feliz quando avança no controle de emissões dessas frotas, dos ônibus fretados e dos ônibus intermunicipais que entram na Cidade, distribuindo o desejo de viagem dos nossos concidadãos da região metropolitana, mas que também precisam obedecer às regras municipais para aqui circular.

A respeito desse aspecto da inspeção veicular, eu acredito que a Prefeitura, não posso falar em nome de todo o Poder Executivo porque ainda não travamos esse debate internamente, mas tem todo o meu apoio e acredito que também terá de toda a Prefeitura. Por fim, digo que me causa muita alegria ver a evolução e a maturidade da sociedade civil de São

Paulo refletida na evolução da proposta legislativa nesta Câmara Municipal. Todos os atores aqui estão imbuídos de um mesmo objetivo: a melhoria da qualidade do ar de São Paulo. Cada qual tem uma perspectiva sobre o como fazer, mas todos estão nesse momento, em vez de irem para o enfrentamento, para acusações vazias que não levam a lugar nenhum, estão construindo pontes, diminuindo as distâncias, e estamos próximos de chegar a uma norma que será exemplar para São Paulo e internacionalmente e seu cumprimento levará daqui a dez anos, a tranquilidade de todos nós que é: deixamos uma verdadeira contribuição para melhorar o ar de São Paulo.

Quero falar uma frase que V.Exa. conhece bem Vereador Natalini e que reflete a opinião de um revolucionário, mas que mostra o quanto a gente precisa ser consciente quando estamos lidando com os sonhos. É preciso sonhar, mas com a condição de crer em nosso sonho. De observar com atenção a vida real, de confrontar a observação com o nosso sonho, de realizar escrupulosamente as nossas fantasias. Sonhos, acredite neles, é preciso então, Vereador Natalini, lidarmos com os dados da realidade. Legislação que desconsidera a realidade, as possibilidades reais é legislação fadada a não ser cumprida. Não é o que faremos e nós vamos mudar a qualidade do ar de São Paulo de maneira responsável. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ouvimos as palavras do Secretário Municipal de Mobilidade e Transporte, Sergio Avelleda.

Tem a palavra o Vereador Reginaldo Tripoli.

O SR. REGINALDO TRIPOLI – Bom dia a todos. Gostaria de cumprimentar o Presidente Milton Leito e o Presidente Senival, meu amigo, parceiro com quem aprendo a cada dia, Vereador e sempre Secretário, Natalini, Sérgio Avelleda, pessoal que o acompanha, agradeço a possibilidade de fazer essa fala rápida para vocês.

Depois que o Natalini falou fica difícil falar, né gente, porque tem muita informação, tem muita credibilidade no que fala, inclusive, foi uma perda para a Cidade a sua saída da Secretaria de Meio Ambiente, pois vinha fazendo uma reformulação enorme, um trabalho bem

sério e interessante na Secretaria em todas as áreas e aproveito esse momento para dizer que foi uma falha dessa mudança que houve. Torço para que quem assuma a Secretaria de continuidade aos projetos que o nosso Vereador Natalini vinha conduzindo na Secretaria.

O que mais vale falar aqui, depois das informações técnicas que todos deram, é que a gente está correndo atrás do tempo. Todos que estão aqui nessa sala tem a mesma intenção de ter uma qualidade de vida melhor, que nossos parentes não sofram com doenças pulmonares, cancerígenas etc.

Então, nesse sentido, todos nós estamos juntos. Esse assunto é apartidário, que não é de uma categoria, não é do Executivo, do Legislativo, ou de qualquer área específica, como o Secretário Avelleda disse, é muito complexo e difícil atender a todos nesse sentido.

Eu venho pedir a vocês todos, aos interessados, Executivo e Legislativo, que tenhamos atitude para fazer com que o mais rápido possível a questão da matriz energética seja transformada, tanto no transporte público, da cidade de São Paulo, como no transporte movido à matéria fóssil, para que pudesse ocorrer em um ano.

Dentro desta sala tem alguém que já foi parar no hospital por causa de respiração, por problemas de saúde. Nesse aspecto, estamos juntos todos. Temos de achar um caminho.

Eu creio sim que o projeto do Vereador Milton Leite deu uma bela evoluída, perto do que tinha sido apresentado. Não me profundi nos detalhes.

Como o Secretário também disse, creio que a penalidade pelo não cumprimento é muito importante, porque justamente não houve a mudança da matriz energética, no último projeto, porque não havia penalidade nenhuma. Fica algo sem sentido.

Eu penso que nós agora temos um momento muito importante quando poderemos dar um exemplo para a cidade de São Paulo, melhorando a qualidade do ar o mais rápido possível. São vários itens, várias frotas independentes que têm de ter uma mudança.

O plantio das árvores que o ex-Secretário Natalini vinha fazendo nos projetos da Secretaria de Meio Ambiente, a emissão do gás carbônico, são medidas que afetam todos nós,

ou seja, a quem está sentado aqui, a quem está ali fora, quem está lá dentro. Trata-se de questão humanitária, não de categoria.

Eu vou contribuir no que for possível para que esse projeto que foi apresentado hoje melhore sim em alguns pontos, que é o tempo para que se mudem as frotas e que haja uma punição sim.

Eu sei, por exemplo, que a punição para uma empresa que tem mil carros e para uma frota de micro-ônibus não pode ser a mesma. Não há como sustentar a uma punição à empresa pequena e ao particular, da mesma forma que à empresa grandiosa. Encontrar esse tipo de solução é muito difícil, mas nós temos de ir buscar.

Como o Secretário falou, nós não temos financiamento, mas temos de ir atrás. Tem dinheiro para tanta coisa, gente! Eu penso que juntos, todos juntos, poderemos buscar essas soluções. Uns ajudando aos outros para buscar soluções viáveis para essa categoria, principalmente para a população geral da cidade de São Paulo.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok.

Ouvimos a palavra do Vereador Reginaldo Tripoli, do PV, o Xexéu.

Conforme combinamos, agora, passaremos a ouvir a palavra dos fabricantes. A primeira, até para fazer justiça, já está na mesa, é a única mulher.

Tem a palavra a Sra. Ieda Maria de Oliveira, Vice-Presidente de Pesados, da ABVE.

Em seguida falará o Sr. Eduardo Monteiro Pinto, pela Scania.

São três fabricantes, em seguida serão vocês. Ok?

A SRA. IEDA MARIA DE OLIVEIRA – Bom dia a todos. Queria agradecer, mais uma vez, a oportunidade de estar falando em nome da indústria que produz veículos com tecnologias mais limpas. Queria também parabenizar, de novo, porque a cada audiência nós avançamos.

Claro que a indústria tem uma preocupação muito grande desse avanço representar um aumento das tecnológicas limpas, mas a gente reconhece que tem dado um passo a mais a cada discussão. Isso é importante. Por isso, queria parabenizar o Vereador Milton Leite e Vereador Natalini, que tomaram essa iniciativa de unir forças. Cada um cedendo um pouquinho, a gente chega lá.

A ABVE é uma associação brasileira que representa, praticamente, toda a indústria instalada no Brasil que fabrica veículos elétricos, desde os híbridos, trólebus até os elétricos puros.

Pode passar.

Aqui estão todas as empresas, desde indústrias nacionais, grandes montadoras, até as gigantes mundiais, no caso, a DAG maior produtora de ônibus elétrico do mundo, uma chinesa, que instalou fábrica no Brasil, até toda a cadeia produtiva: a WEG, por exemplo, que é uma produtora de motores elétricos, uma das maiores empresas do mundo.

Aqui um pouco dos produtos: o trólebus todo mundo conhece muito bem. É interessante quando ouvimos falar que a tecnologia tem que evoluir, temos trólebus há mais de 60 anos na Cidade. Há veículos que operam por baterias, por tempo sem rede. E vale lembrar que os trólebus que têm bateria têm uma autonomia pequena porque o banco de baterias é pequeno. Se colocássemos baterias de alta tecnologia, ele seria um ônibus elétrico. Esses novos operam há mais de quatro anos.

Temos que tomar muito cuidado quando falamos em novidade no refere a veículos elétricos.

A novidade em veículos elétricos são as baterias – que fique bem claro -, pois ônibus elétrico para São Paulo é realidade há mais de 60 anos. Estão aqui todos os modelos fabricados por empresas, inclusive, com tecnologia 100% nacional. Temos trólebus com chassi Mercedes, Scania, enfim, temos para todos os gostos.

Temos, também, o híbrido, uma tecnologia que já está no Brasil desde 1999. São

dois fabricantes: um é a Volvo que todos conhecem, já tem modelos operando no Brasil e no mundo, com modelos de tecnologia de baixa emissão com tração elétrica.

Temos a Eletra que também fabrica híbridos, com uma tecnologia um pouco diferente, mas como se vê, tem desde o microonibus até o de 23 metros.

Então, as tecnologias estão disponíveis.

É importante dizer, inclusive, a ABVE fez uma alteração na sua proposta de cronograma porque é uma realidade. Quanto maior o carro, maior o custo benefício.

Então, quando você compara um ônibus elétrico híbrido ou trólebus de 23 metros ou de 18 metros com o diesel, a diferença de preço é menor.

Quando se compara um microonibus elétrico ou híbrido, com certeza, a diferença vai ser bem maior. Isso é uma realidade hoje. Nós sabemos disso e fizemos uma alteração no nosso cronograma, inclusive, propondo que os microonibus tivessem um tempo maior – por coincidência, nós não tínhamos visto isso, mas tínhamos colocado - com cinco anos de prazo porque entendemos que, quando o mercado começar a consumir essa tecnologia, com certeza, teremos soluções bastante interessantes para os microonibus. Hoje, a realidade é essa. O custo-benefício do microonibus comparando um diesel com um elétrico é menor do que um ônibus grande. Isso é fato, e a indústria sabe disso. Essa não é uma limitação de tecnologia, mas uma limitação de custo.

Pode passar.

Nós temos o elétrico puro. Eu falei bastante da gigante DAG. Ela é um bom exemplo para nós. Quem ouvia falar em ônibus chinês no mundo há cinco ou seis anos? Como é que a DAG ganhou esse papel importante que tem hoje na questão dos ônibus elétricos?

Porque o mercado interno da China, que deve ter cerca de 200 mil ônibus elétricos, fez com que essas empresas se tornassem gigantes mundiais e pudessem sair da China, avançando em todos os mercados do mundo.

O mercado interno para a indústria é vital. Um país não cresce se não desenvolver

a sua própria indústria. A China sabe muito bem disso e faz isso muito bem. Eu acho que o Brasil também tem que pensar: o que significa a evolução dessa tecnologia para a indústria instalada no Brasil. O que isso representa.

Então, a DAG é o melhor exemplo disso. Tem todos os modelos de tecnologia e tem uma fábrica instalada no Brasil.

Sempre pensando que, claro, o carro menor tem uma diferença maior quando comparado o elétrico com o diesel convencional, mas não há uma limitação tecnológica. A limitação é de custo.

Pode passar.

Também há a Eletra, uma fabricante nacional que tem desenvolvido os seus elétricos. Vale dizer, de novo, todo o trólebus que circula em São Paulo – temos quase 200 e poucos carros – é elétrico, com apenas a energia da rede de bateria, como é o caso desses carros.

Temos o exemplo de um modelo que utiliza a energia solar para recarregar as baterias, ou seja, praticamente, a energia nesse caso é zero.

Vale uma observação interessante também. A gente tem acompanhado o preço do diesel a 2,71 reais, se não me engano, se não subiu nesta semana. E essa é uma tendência mesmo. O diesel vai aumentar de preço.

Então, a gente defende a importância de se desenvolver essa tecnologia dos elétricos no Brasil, porque ele vai ser mais econômico. Ele já é em algumas situações, por exemplo, quando se coloca em longo prazo.

Quando se pega ônibus de 23 metros elétrico e compara com a mesma versão a diesel, no terceiro ano, ele já é viável apenas com a economia do diesel comparada com a da energia.

Então, é uma tendência, e o mercado tem que olhar para isso.

Pode passar.

Bom, a gente tem um cenário importante hoje na cidade de São Paulo. A gente tem um problema grave de emissão. Nós temos uma lei que, por mais que se entenda que é impossível no ano que vem trocar a frota inteira, no mínimo, fazer uma reflexão: por que se passaram 10 anos e temos menos de 1% da frota com tecnologias limpas? Onde foi que a gente errou? Alguém errou porque se perderam meses discutindo uma lei, e algo deu errado porque nada aconteceu.

Temos que fazer uma reflexão do por que chegamos ao ponto em que estamos hoje.

Estávamos falando de hospital. Ontem estive num com crise de sinusite porque o ar está irrespirável. É a nossa realidade. Eu não preciso dizer.

Eu queria dizer, também, que o motorista de ônibus, por exemplo, é a maior vítima. Imagine você andar num corredor de ônibus o dia inteiro colado com um ônibus a sua frente soltando aquela fumaça em cima de você.

Quer dizer, a gente tem que ter um posicionamento. Claro, entendemos todas as dificuldades, mas temos que caminhar para melhorar isso. É uma realidade. As pessoas estão morrendo porque respiram, umas em situação muito mais grave.

Volto a destacar: os motoristas da cidade de São Paulo estão na linha crítica, afetados por essa poluição.

Então, nós temos a oportunidade de ter a cadeia produtiva inteirinha instalada no país – poucos têm esse privilégio. Temos trólebus há 60 anos; híbrido há mais de 15 anos; elétricos funcionando há mais de 3 anos. Esses são dados importantes. E o sistema de transporte vai ser licitado.

A gente tem tudo para pensar: onde erramos em 2009 e como é que vamos fazer para acertar futuramente. Essa é a oportunidade incrível que a gente tem,

Falando um pouquinho mais da indústria, em 2016, foram vendidos perto de 8 mil ônibus urbanos no Brasil.

Eu pergunto aos senhores: quantos ônibus elétricos foram vendidos? (Pausa)
Talvez, não tenhamos chegado a 50.

Então, quando se fala que a indústria precisa ter preços competitivos etc, também cabe se gerar demanda para que esses preços possam ser competitivos.

Evidente que, como o Secretário falou, se tiver um pedido de 14 mil ônibus para a indústria, tenha a certeza de que, se for um pedido sério, a indústria inteira vai se mobilizar e vai fazer isso no menor tempo possível. Porque é tudo o que a indústria quer.

Se vier um pedido de mil ônibus, seja de qualquer tecnologia, a indústria inteira vai se mobilizar para atender. Acho que essa é uma realidade.

Outro fato importante, também, já que a gente representa a indústria, é entender o seguinte: o mundo inteiro está avançando para as novas tecnologias.

O que acontece se nós não tivermos no nosso mercado incentivo para essas tecnologias? A indústria vai ficar para trás.

Vou citar, de novo, a DAG, nossos colegas que fazem parte da ABVE, é o maior exemplo disso. Se você não desenvolver o seu mercado interno – nós temos a terceira maior frota de ônibus urbano do mundo. Como é que o mundo pode avançar nas tecnologias limpas, e a gente fica aqui discutindo se vai colocar 50 ou 10 ônibus no ano que vem? Isso, para nós, parece um contrassenso.

Óbvio que a gente entende que não se deve direcionar tecnologia. A ABVE sempre defendeu que nós temos o privilégio de ter ônibus a GNV, a álcool, elétricos, híbridos. Temos todo o mercado. Só que entendemos que é preciso que haja um movimento, de fato, para que as novas tecnologias entrem.

Nós não vamos apresentar aqui a nossa proposta, porque entendemos que, com a apresentação desse PL, a ABVE vai fazer uma reunião na segunda para definir o seu apoio a esse PL, mas gostaríamos e vamos colocar algumas observações para melhorar mesmo essa discussão.

Bom, qual é a nossa primeira preocupação? Se, de fato, tem um cronograma maravilhoso. Vereador Milton Leite, se esse cronograma que está aí fizer parte da lei, eu acho que a indústria está atendida. Agora, o que a gente não conseguiu ainda identificar na lei é esse cronograma. Para nós isso ainda não está claro. Porque, quando se coloca que em 10 anos vai se reduzir 40% de CO2 com base numa frota de ônibus de 2016, que todos sabemos que é uma frota velha e com a maioria euro 3, quer dizer, a simples migração para o euro 5 e 6, vai dar um percentual muito próximo disso. São coisas das quais nós ainda vamos fazer conta para ver se isso vai, realmente, incentivar a indústria ou se simplesmente continuamos por mais alguns anos nessa discussão.

Já falei sobre a questão da frota de 2016, uma frota envelhecida.

Como é que vão ser os critérios para se avaliar se houve ou não a redução. É uma preocupação nossa também.

Como é que fica essa competitividade da indústria, com relação aos avanços que estão acontecendo lá fora e o que está acontecendo aqui.

E o item que a gente considerou mais importante é que a lei não prevê uma data limite, seja lá de 10 ou de 15 anos, para se eliminar os combustíveis fósseis, porque, se essa data existisse na lei, a gente entende que o mercado inteiro vai se preparar para isso.

Nós corremos o risco de daqui a 10 anos, estarmos com 80% da frota euro 6 e 20% de tecnologias limpas.

Então, eu acho que é um momento importante.

Eu queria, de novo, parabenizar todos porque está tendo uma evolução, mas eu vou refazer o nosso discurso como indústria: o Brasil tem tradição em ônibus. Nós somos grandes exportadores de ônibus para toda a América Latina. Nós temos fábricas no mundo inteiro. Nós precisamos que o mercado interno nos ajude a manter o papel de liderança do Brasil. Porque, se continuar como está acontecendo, nós vamos começar a perder empregos. Não vamos conseguir gerar empregos para os ônibus limpos porque a indústria lá fora vai

avançar muito mais rápido do que a nossa aqui.

Era essa a minha mensagem. Gostaria de agradecer a todos e dizer que realmente a indústria gostaria muito de receber esse pedido de 14 mil ônibus para São Paulo. Obrigada.

(Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Ouvimos as palavras de Ieda Maria de Oliveira, Vice-Presidente da ABVE. Próximo orador, Eduardo Monteiro Pinto, pela Scania. Em seguida, Edson Carlos Brandão, pela Mercedes.

O SR. EDUARDO MONTEIRO PINTO – Bom dia, senhores. Agradeço a oportunidade de estar aqui. Cumprimento os componentes da Mesa.

Quero dizer que a Scania sempre teve um compromisso muito grande com questões ambientais. Em 2009, quando a lei foi publicada, a Scania se preparou. Em 2011, ela tinha uma linha de montagem construída, apta a produzir motores a etanol. Essa é uma experiência que a Scania vem mantendo desde muito tempo com veículos a etanol, que rodam na Suécia, movidos com combustível que aquele país importa do Brasil.

De qualquer forma, sentimos que, por questões que não vale a pena tratar neste momento, a fonte energética acabou não se viabilizando do ponto de vista econômico. Sinto que, desde o último encontro em que estive, conseguimos ter uma evolução bastante grande, porque o projeto de lei está-se encaminhando para discussão e para defesa do nível de emissões, e não exatamente para a tecnologia. Como alguns dos senhores podem saber, a Scania defende o GNV como alternativa muito interessante, consistente, robusta para aquilo que a Cidade procura em termos ambientais. O GNV, embora fóssil, tem a capacidade de diminuir em 90% os três elementos que são os maiores poluidores – o material particulado, que foi apresentado pelo Vereador Natalini -: monóxido de carbono e NOx. É um combustível que permite a um motor ter uma performance melhor até que o Euro VI. Além disso, é uma ponte para a utilização do biometano, que eu quero crer – imagino, tenho certeza – que está no radar de muitas cidades também como fonte energética. Hoje o biometano ainda apresenta produção

incipiente, não suficiente para tocar grandes frotas; mas pode ser um processo de crescimento desde que haja a decisão e as condições propícias para isso.

Desde já o GNV, como combustível, permite que os veículos entreguem resultados do nível de emissões bastante poderosos e interessantes.

Defendemos, como eu disse numa última vez, que a Prefeitura e as autoridades voltem às demanda para exigência do nível de emissões e permitam a cada um dos operadores adotar aquela solução que mais se adequa à sua característica logística, à sua característica operacional. Parece-me que é nessa direção que o PL tem se encaminhado.

Como disse a leda, o momento é extremamente oportuno, quando estamos às vésperas da publicação de um edital. Seguimos adiante. Nossa alternativa se mostra extremamente sustentável. Já tenho dito que ela é sustentável sob o ponto de vista tecnológico, de uma tecnologia que todos os fabricantes dominam. De uma tecnologia sustentável sob o ponto de vista ambiental, mas sustentável também sob o ponto de vista econômico. Nas avaliações que fizemos, o custo operacional do veículo movido a GNV ao longo do tempo é sustentável, apresenta economia entre o segundo e o terceiro ano, e tudo aquilo que se investiu a mais na aquisição da frota é devolvido em ganho operacional. É isso o que tem feito boa parte dos motoristas de táxis escolherem o GNV como combustível em seus carros.

Essa é a contribuição que a Scania tem para dar. Cumprimento a todos e agradeço o espaço. Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o nobre Vereador Milton Leite.

O SR. MILTON LEITE – Estou ouvindo os representantes das indústrias fazerem suas manifestações, afirmarem que têm tecnologia e tudo mais. Eles disseram: “É importante que o mercado tenha”, que o mercado de São Paulo é importante. Aqui está o mercado de São Paulo, e quem não está, está acompanhando pela internet. Estou recebendo mensagens e

seguramente estão todos. O que queremos ouvir com clareza é se os preços desses produtos são competitivos, se equivalem com os atuais veículos. Se vamos botar na lei os ônibus elétricos e se eles custam 5 vezes mais, nós quebramos. Não precisa dizer qual é o preço, mas tem que fazer a afirmação clara. Se o preço desses produtos, dessas novas tecnologias são competitivos com os atuais, que temos aqui, nas diversas modalidades, tanto os locais como os (ininteligível).

Estou recebendo mensagens do tipo: “É competitivo?”, “Não é?”. Nós vemos aqui (ininteligível) está dizendo que tem uma tecnologia. O que vamos fazer com as baterias? Não temos condição de comprar a 700 mil reais. Eles podem locar, que equivale ao preço de 18%? Eu falei na minha inicial que eles têm que se equivaler para que a matriz econômica permaneça de pé, que haja equilíbrio econômico-financeiro. A Prefeitura nem a Secretaria nem nós podemos largar os empresários do setor numa aventura. Nós queremos clareza sobre o que é que elas vão fazer, se elas vão buscar outros meios de controle de emissão. Chega aqui, vão dizer: “O ônibus custa 2 milhões de reais”; não temos dinheiro para pagar isso.

Têm que dizer com clareza se são competitivos, para que saibamos claramente se há condições de colocar numa planta, em funcionamento neste país e fornecer os produtos em condições de competitividade e execução. Para que as pessoas tenham clareza. Vocês estão falando hoje seguramente para todos. E os que não estão aqui tenho certeza de que estão acompanhando pela internet. Sejam intermunicipais, fretados, grandes empresários, aqueles operadores que não estão, tenho absoluta certeza de que estão acompanhando e estão me informando pela internet. Então, esta audiência pública é absolutamente fantástica. Estão reclamando da falta de clareza: serão competitivos ou não? E em que nível? Porque senão o sujeito vem aqui, faz um discurso bonito e não me esclarece o que é. Se eu não souber quanto vai custar meu carro... É competitivo? Estou errado? (Pausa)

- Manifestações no recinto.

O SR. MILTON LEITE – Se não soubermos o que se vai pagar, se é possível a

execução, quanto vai custar isso e se será competitivo, o sujeito vai dormir em pânico. Vai sair daqui com uma série de interrogações na cabeça. Principalmente vocês que estão na internet: esta intervenção minha é para isso. Para isto serve a audiência pública, para que tenhamos as referências. Não precisa declinar o preço, mas tem que dizer: é competitivo com o atual produto, ao mesmo nível. Isso para nós é o suficiente. Não precisam dizer o preço, porque é uma questão de mercado, nós entendemos isso. Agora, não posso dizer a vocês: se for competitivo aos mesmos níveis que vocês têm, ótimo. Em que condição? Como vamos pagar uma bateria num ônibus grande, a 700 mil reais? Não há condição. Agora, se ela equivale ao consumo de diesel para locação, fica de pé. Aí, estamos conversando sobre um grande produto. Você pode não comprar, mas pode alugar as baterias, fazendo locação delas (ininteligível). Isso tem que ser dito com clareza. É para isso que queremos a audiência pública.

Faço questão de colocar isso, senão as pessoas que pediram que fizéssemos esta audiência pública – que aqui estão, que me cobraram -, cobrarão a garantia da transparência da discussão. Não pode ser um discurso aberto, que não seja clara. A fala minha e a do Secretário foram bastante claras. Temos 8 bilhões; a equação se faz sobre isso, dentro desse limitador. A pergunta é se conseguiremos cumprir e de que maneira. Essa é a grande questão.

Então, eu pediria clareza na expressão dos valores: se são competitivos ou não em relação aos atuais níveis que o mercado executa hoje. Não precisam dizer se custa 100, 200 ou 500; mas se é competitivo com o atual mercado. É isso o que nós queremos ouvir. Se for, está resolvido o nosso problema de emissão.

Essa é a minha intervenção.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Registro a presença do Vereador Dalton Silvano e do Sr. Caio Megale, Secretário Municipal da Fazenda, a quem convido a fazer parte da Mesa. (Palmas)

O SR. MILTON LEITE – É o homem do dinheiro.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Acredito, Presidente Milton Leite, que

começa-se a resolver o nosso problema, pois o dinheiro está chegando.

Devolvo a palavra ao Sr. Eduardo.

O SR. EDUARDO MONTEIRO PINTO – Perfeito. Acho que o Vereador Milton Leite tem toda razão. Realmente, ele tem que ser sustentável sob o ponto de vista tecnológico, ambiental e econômico. Se um desses pilares não estiver devidamente consistente, ele não vai subsistir. Digo isso com experiência pelo fato de termos, lá atrás, levantado a bandeira do etanol, que não se sustentou. Mas o senhor tem toda razão, Vereador; toda razão.

Em relação ao GNV, o registro que eu faço é que o veículo fica mais caro, em torno de 25% a 30%, porque ele tem a necessidade dos cilindros. Agora, o custo operacional dele é menor. Então, dependendo do tamanho da frota que se adote – e estou falando em torno de 50 veículos -, entre o segundo e o terceiro ano essa conta se paga. A partir daí, é resultado positivo para o operador durante o restante do tempo.

O SR. MILTON LEITE – A pergunta é a seguinte: a idade do veículo exigida pela cidade de São Paulo é de 10 anos. A questão é nesses 10 anos. Todos nós aqui estamos cientes daquilo que estamos fazendo. Sabemos que a idade da frota é 10 anos. A pergunta é se nesses 10 anos a resultante é positiva. Não é significativo se no primeiro e no segundo ano ele causa um problema; a questão é se ao longo dos 10 anos ele fica de pé. Tem que ver se ele permanece de pé. Essa é a equação.

O SR. EDUARDO MONTEIRO PINTO – Ele permanece de pé. É exatamente essa a conta, o senhor tem toda razão. Senão, realmente, pode-se dar o primeiro passo, mas não se dará o segundo; aí, não adianta nada, daqui a um tempo a gente estará voltando aqui para rediscutir essa questão. Nossa experiência tem mostrado que é assim, a experiência dos taxistas tem mostrado que é assim também. Concordamos inteiramente com a sua colocação.

Mais alguma dúvida, estou completamente à disposição.

Outro detalhe, os chassis à GNV já são produzidos na nossa planta em São Bernardo. A Scania já tem fornecido esses chassis para outros mercados. A Colômbia já opera

certa quantidade de veículos a gás que são produzidos aqui em São Bernardo e exportados para aquele país.

O SR. MILTON LEITE – Só uma questão: vocês têm avaliação de custo para veículos pequenos, como microonibus?

O SR. EDUARDO MONTEIRO PINTO – Não. A nossa...

O SR. MILTON LEITE – Tem expectativa disso?

O SR. EDUARDO MONTEIRO PINTO – Na nossa linha?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Eu só queria acrescentei aqui que eu observei na fala da leda que ela registrou o seguinte: quanto maior o veículo, o custo é menor. Ou seja, o inverso é verdadeiro: quanto menor o veículo, o custo será infinitamente maior. Está o.k.?

- Falas simultâneas.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ela não falou proporcionalmente...

- Falas simultâneas.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Não foi proporcionalmente.

A SRA. IEDA MARIA DE OLIVEIRA – Não falei infinitamente.

- Manifestações simultâneas.

O SR. MILTON LEITE – Nós vamos ter que ouvir a leda daqui a pouco novamente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Novamente.

O SR. MILTON LEITE – Perfeito.

O SR. EDUARDO MONTEIRO PINTO – Só para complementar do meu lado, a nossa linha de produtos parte a partir tipo padrão, veículo 4x2, 13 metros, até o articulado com 19 metros. Acima disso, temos o biarticulado, mas que não é piso baixo, então, ele não serve para São Paulo. Mas a nossa linha de produtos movidos a gás cobre essas dimensões: o de 13 metros; o de 15 metros também – que é a Scania; na Europa, todos os meus concorrentes têm e aqui só nós desenvolvemos –, que tem uma grande quantidade rodando em São Paulo; e o

articulado com 19 metros. Essa linha dispõe de chassis movidos a GNV/biometano na proporção que for à medida que o biometano estiver disponível.

O SR. MILTON LEITE – Para encerrar, então, para micros, não há disponibilidade nem há planta para tal? É isso?

O SR. EDUARDO MONTEIRO PINTO – Não, a indústria não produz esse ônibus.

O SR. MILTON LEITE – Suficiente, então.

- Falas simultâneas.

O SR. EDUARDO MONTEIRO PINTO – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O próximo a fazer uso da palavra será o Edson Carlos Brandão, pela Mercedes-Benz.

O SR. EDSON CARLOS BRANDÃO – Bom dia a todos. Primeiramente, agradeço o convite para a participação desta audiência. Isso realmente mostra que todos os players da Prefeitura de São Paulo estão com maturidade para negociar e o nível de qualidade da informação que está sendo passada

A Mercedes incentiva a melhoria da qualidade da tecnologia do ônibus, o uso de veículos de maior capacidade, a otimização da parte da informação e a informação para o empresário e também para o passageiro.

A nossa visão é de incentivo ao transporte público, mas queremos mostrar um pouquinho também qual é o impacto do ônibus nas emissões. Em pesquisa da CNT/EMTU mostrou que o ônibus representa cerca de 8% das emissões da matriz energética do Brasil, sendo que o uso da terra gira em torno de 68%, evidenciando as emissões que mais polui em nível nacional.

Em pesquisa da Cetesb sobre região metropolitana, encontramos 21% da parte de emissões para o ônibus e 60% para os caminhões, mostrando que o foco de emissões locais começa a se misturar aos veículos, como já mostrado pelo Presidente.

Na parte de emissões, o Município de São Paulo, por ter uma frota mais nova,

representa somente 7% das partes de emissões em relação aos caminhões, evidenciando que está sendo feito um trabalho, que está havendo uma evolução na cidade que tem o maior volume de motor traseiro Low Entry em torno de 55%. Como no Brasil não há esse nível de tecnologia adotada nas capitais, São Paulo dita a regra na questão da tecnologia e parte de emissões.

Comparando a influência do ônibus e do caminhão e a tecnologia de emissões para cada tipo de veículo, um veículo que emite Proconve P0 e comparar com um Proconve P7, a relação é 1 para 50, ou seja, um veículo que entre na Cidade provoca emissões relativas a 50 veículos Proconve P7. Na frota de São Paulo, com cerca de 15 mil ônibus, 300 caminhões entrando no sistema iriam poluir da mesma forma.

Então, o trabalho de ampliar o aspecto de controle e também de emissões é importante para que não trabalhem somente com um player do sistema e o entorno não seja reduzido.

O último simpósio da SPTrans trouxe pessoas de bancos estrangeiros, que visualizaram que só vão injetar dinheiro num projeto se for melhorada a parte de emissões do entorno, do ambiente. Melhorar o entorno dos ônibus para pedestres, passageiros e população gera mais chance de conseguir algum tipo de investimento. Somente melhorando o veículo, o ônibus, a chance de conseguir investimento estrangeiro é menor, porque eles estão preocupados com uma redução total no ambiente. Outro detalhe: pelas propostas da Mercedes, atualmente a frota de São Paulo é de 14.700 ônibus, com 62% de Euro 3 e 38% Euro 5. Só renovando a frota pelo 5, reduz-se 80% de material particulado e 60% de NOX. Nessa renovação ou antecipação dessa renovação, portanto, tem-se a oportunidade de ter um impacto direto na renovação da frota.

Outro ponto é a questão do biodiesel. No primeiro projeto de lei, estava-se pensando em utilizar o B100, mas ele não é realmente classificado como combustível no Brasil; suas propriedades são para uso como mixed. Dentro da Anfavea, o limite autorizado para as

montadoras e fabricantes de motores é de 20% - isso internacionalmente, nos Estados Unidos – pela questão de estabilidade do biodiesel. Por isso, recomendamos a aplicação de B20 na operação já a partir de 2018, tendo a capacidade de fornecer, pois os motores já estão preparados para isso, como na parte do Proconve P7 e os motores Euro 5. Essa, então, é uma oportunidade de se reduzir.

Aplicando-se o biodiesel, reduz-se o material particulado e o CO2. Está havendo um pouco de confusão entre CO2 e material particulado, de que tecnologia aplicar para reduzir. Se for biodiesel, reduz-se material particulado e CO2, porque há uma fonte renovável no meio. Se for do Euro 5 para o Euro 6, reduz-se material particulado e NOX, não CO2, que só se consegue reduzir com tecnologia alternativa ou totalmente não fóssil, elétrica. Quando se fala de 20% a 40%, é quase uma aplicação direta de veículos elétricos na operação; são 40% de vidros elétricos para se atender confortavelmente essa proporção. Se for gás de origem fóssil, ele não reduzirá CO2. Se for biogás, ele vai reduzir CO2. Então, tem que saber separar se a origem é fóssil ou não fóssil e se é um combustível renovável.

Como bem dito pelo Vereador Natalini sobre a questão de influências na saúde, o material particulado e o NOX têm impacto na parte de respiratória e, portanto, têm que ser reduzidos mesmo. Também incentivamos tecnologias que possam reduzir a parte de emissões de consumo de combustível, o que também reduz CO2. Ao fazermos um orçamento, percebemos que, na operação de ônibus, esse veículo fica muito tempo em marcha lenta nos terminais, e o motorista, muitas vezes, acaba acionando a marcha lenta ociosa. Por isso, projetamos um sistema cujos parâmetros identificam em 100% a marcha lenta ociosa e desliga o carro automaticamente. É preciso projetar sistemas que consigam reduzir o consumo e orientar o motorista para uma melhor condução possível.

Sistemas de recuperação de energia, por exemplo, com uso de capacitores tornam o veículo mais eficiente ao gerar energia, recuperar a energia dos alternadores, tornando a máquina mais eficiente. Por isso estamos também ofertando agora para os produtos, para

ajudar na parte de emissões de consumo e de CO2.

Na parte dos trolley, realmente já fornecemos chassis para a Eletra, que é a líder e tem o *know-how* de aplicação de trolley no Brasil. É preciso ampliar o trolley no Brasil, porque não se pode apenas criar uma tecnologia nova e descartar a antiga; o trolley é uma tecnologia que tem que ser mantida e ampliada, e a proposta vai ao encontro disso.. Concordamos. E a parte de trolley tem capacidade fabril para produzi-los.

Na parte dos ônibus elétricos, imaginamos que tem que haver uma evolução gradativa. A tecnologia está amadurecendo no mundo, e hoje quase 98% dos ônibus elétricos estão na China. Países estão testando a tecnologia em cada país e por isso vemos notícias pontuais de teste, porque todo mundo quer realmente saber dos reais custos da operação. O gestor, o operador ou quem faz uso do veículo tem que experimentar o uso por um tempo; não basta um mês para se identificar o custo operacional.

Estudos mais maduros nos Estados Unidos levam até dez anos, mas não temos tempo para isso; infelizmente paramos no tempo. Temos que reduzir esse tempo para um a dois anos para dar tempo, para quem opera os ônibus, testar a tecnologia e ver quais são os custos reais, porque não basta usar um custo da China e da Europa, porque a aplicação brasileira é totalmente diferente: a temperatura, o nosso ar condicionado é mais forte; o viário é diferente, portanto, a estrutura tem que ser mais pesada para suportar; a forma de dirigir também; a sobrecarga, o horário entre picos é diferente.

Muitas vezes, um carro que roda na Europa não consegue rodar no Brasil porque esses fatores acabam diminuindo a vida útil ou exigindo mais energia para movimentar o veículo. Isso tem que ser ponderado e somente com testes se consegue ter essas informação e colocá-la numa planilha. Com ela, pode-se saber o custo “x” e, a partir daí, desenvolver e planejar a aplicação disso para ter como pagar e não usar dados de fornecedor ou de um país que não reflete a aplicação brasileira. Isso é importante.

Quanto à questão de adicionar veículos de valor agregado, a Mercedes tem

experiência, porque já lançou carro a gás e, na Europa, elétricos já tivemos também no passado. Além disso, temos o biogás e, no passado, também o etanol.

Um detalhe: é visão só do produto. Às vezes, quando se planeja uma lei, olha-se somente o produto e não se observa a cadeia, como esse fornecimento vai chegar até a garagem. Com gás aconteceu isso. A Gatusa faliu porque se estipulou um valor de gás, que era de 55% do valor do diesel, mas não combinou com o fabricante de gás, a ANP.

Toda cadeia, se realmente for usar ônibus elétrico, qual o Plano Diretor Nacional para que consiga suprir ou manter o preço da energia elétrica se tem hora que fica faixa verde, dali a pouco, faixa vermelha, tornando o carro inviável? Tem que haver um plano combinado com o Município, o Estado e federal para que se consiga fazer um planejamento maduro e consiga sustentar, porque, na verdade, quando surge alguma lei, não se consegue sustentar porque não há planejamento, um aporte de onde que vai vir o dinheiro para ser aplicado.

Esse impacto que pode ocorrer na tarifa, segundo pesquisa que a NTU e também a CNT realizou, é um dos principais problemas do transporte público no Brasil. O principal item, 64%, é o preço elevado da tarifa. Isso motiva ou exclui a pessoa do transporte; 55%, segurança; 44%, pouco conforto; 28%, elevado tempo de viagem, e 26%, baixa confiabilidade. Então a gente está correndo. Por isso que tem que ser algo planejado. É preciso um tempo para se testar essa tecnologias, para os fabricantes, ou os clientes, testarem, para ver realmente o real custo, para não corrermos o risco de, daqui a dois anos, estar avaliando a questão do preço da tarifa, que é o principal item dos consumidores. Isso é importante.

Na questão de propostas, a introdução do veículo Euro 6, que acaba reduzindo a parte de emissões de material particulado e também NOX. A Anfavea está planejando para 2022, não está fechado com a Cetesb e o Ibama, então está em processo de negociação entre Anfavea e Ibama. Mas nada que a indústria, com base...

O SR. PRESIDENTE (Milton Leite) – Vocês conseguem antecipar esse cronograma do 6?

O SR. EDSON CARLOS BRANDÃO – Então, a gente teve informação agora desses prazos, e vamos ter que levar para a Anfavea, ou para a Mercedes, para dar um feedback. Mas, hoje, a fábrica Mercedes está preparada para o Euro 6 em 2022, isso é fato. Com a demanda que o Sr. Presidente e os Exmos. Vereadores colocaram, vamos ter que reavaliar o posicionamento. Mas, hoje, é 2022 para a Anfavea.

P- Ou seja, na medida em que agregarmos à lei novas exigências, vocês têm que antecipar, o cronograma tem que se mexer.

R – Tem que antecipar; isso.

P – Isso nos permite fazer alterações que tragam para uma solução mais rápida, é isso?

R – Isso. Na verdade, a gente quer deixar bem transparente o que está planejado, e com base no desejo de vocês, como se pode atender da melhor forma possível. Mas, hoje, o Euro 6 está planejado para 2022, mas não está certo ainda. Sobre antecipações, vai ter que fazer uma negociação com a Anfavea, com as montadoras, ou caso a caso. Isso vale para todas as categorias de veículos também.

P – Perfeito.

R – Outra questão é a do gás. Buscando essas questões alternativas, a Mercedes está fazendo uma opção de gás também, para que se tenha essa possibilidade. A gente sabe das dificuldades que vão ter na infraestrutura, mas a gente também vai ter a opção de veículos com o motor traseiro à gás. Então é o veículo padrão *low entry* e o articulado *low entry*. A Mercedes não tem tecnologia à gás para micro-ônibus com motor dianteiro. O impacto de custo é de em torno de 30-40%, porque realmente tem que usar cilindros de *composite*, que são importantes, e por isso agregam muito ao valor do veículo. Então tem que se considerar esse valor de 40% e a questão de conseguir estabilizar o valor do gás, que é ele que decide realmente; e a chance também de se fazer biogás. A gente verificou que na ANP está previsto fazer uma especificação de biogás, e é necessário, porque o uso de biogás é muito impuro,

tem muita sílica, então é necessário fazer uma purificação do gás para que se insira no sistema.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Deixe eu só fazer uma pergunta para você, rapidinho, Edson.

A alternativa, hoje, para o veículo menor, o micro, a Mercedes não tem?

R – Não temos.

P – E se a Mercedes começasse a estudar essa tecnologia, você acredita que para quando a Mercedes conseguiria dar uma resposta e ter isso para o mercado?

R – Ah, de dois a três anos para a resposta.

O SR. MILTON LEITE – Para fazer ou para a resposta?

R – Para fazer.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – A verdade é que hoje não tem, né.

R – Não, a questão é só viabilidade, que toda vez que a gente vai fazer um projeto, a gente tem que ponderar a viabilidade do projeto. A questão do gás, como bem dito, quanto maior o veículo, menor o impacto. O gás tem essa lógica, porque o que encarece o carro são os cilindros de gás. E na hora que você coloca no micro-ônibus, para a capacidade do micro-ônibus, você tem que colocar quase do midi para começar a colocação de cilindros e também a autonomia.

O SR. MILTON LEITE – Só para esclarecer.

Como estamos falando em antecipação de tecnologia para o Euro 6, são os mesmos motores para os micros. Um esclarecimento para as pessoas. Quer dizer, de repente, “olha, só vamos atender os carros grandes, os motores grandes, não para os micros”. Eu gostaria eu você falasse acerca dos micros.

R – Isso. Euro 6 é para todos os modelos.

P – Todos os motores?

R – Todos os motores.

P – Então se faz presente a necessidade de anteciparem.

R – Isso.

P – Porque, pelo menos, é o meio que nós temos de começar a cumprir.

R – Para 2022, está previsto para todos – micro-ônibus, midi, articulado, padrão, básico –, e aí teria que antecipar essa tecnologia, o que pressupõe um desenvolvimento de fábrica e também de testes. O grande detalhe da tecnologia é a questão dos 10 anos de operação. Como a Mercedes atende 10 anos? Ela tem que testar essa tecnologia por dois anos em banco de prova e também em trecho de terra. O *timing* de desenvolvimento é necessário para ter a durabilidade de dez anos. Assim, eventualmente, para o ano que vem é inviável, porque a maturidade do projeto não está pronta.

P – Outra pergunta: há impacto financeiro quando elevarmos mesmo para 2022, ou com antecipação? Essa mudança de tecnologia agrega valores a maior?

R – O Euro 6 agrega em torno de 20%.

P – Está ouvindo, Secretário de Finanças? Vinte por cento a maior.

R – Isso.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – E eu percebi que o Secretário Sergio Avelleda quer fazer algum comentário.

O SR. MILTON LEITE – Bom, estou satisfeito com a resposta, mas extremamente preocupado com o sistema de transportes locais. Até agora, não vislumbramos nada seguros, secretário aqui presente, que tenha a tranquilidade para comprar ou com preços competitivos para o mercado do sistema local. Continua a nossa preocupação de legislarmos. Temos que estudarmos com cuidado, frieza e clareza a alternativa que teremos no sistema de transporte local. Começa a gerar preocupações muito grandes quando as principais fábricas não apontam um norte com segurança para o início dessa produção e qual a tecnologia que teremos para isso – nem limpa, nem de bateria, nem com a antecipação do Euro 6. Nós não estamos vendo uma luz no final do túnel, mesmo dando a opção colocada na proposta de que o sistema local,

a partir de cinco anos, comece a cumprir. É uma proposta que nós colocamos para provocar as fábricas, para que reajam e venham com uma proposta concreta. Mas veja a preocupação com os senhores aqui presentes; além de 20% a maior, que eu não sei se o sistema... vamos ouvir o Secretário de Finanças e Transportes acerca dessa matéria ainda hoje.

Por ora, é a minha intervenção.

O SR. SERGIO HENRIQUE PASSOS AVELLEDA – Rapidamente, agradecendo o Presidente Senival.

Brandão, eu tenho acompanhado a evolução e as propostas que a Mercedes tem feito. Vocês vinham falando bastante do HVO, é isso, não é?

O SR. EDSON CARLOS BRANDÃO – Isso.

O SR. SERGIO HENRIQUE PASSOS AVELLEDA – Se você pudesse fazer uma referência a essa tecnologia, explicar como é a visão de vocês sobre isso. Obrigado.

O SR. EDSON CARLOS BRANDÃO – O HVO é um biodiesel sintético. Hoje, no Brasil, se usa um biodiesel com base de mamona, com base de soja, principalmente, várias fontes, só que o biodiesel normal tem uma estabilidade, se oxida acima de 20% ou 30%; e quando você faz uma purificação e transforma um biodiesel em forma sintética. O HVO é um biodiesel hidrogenado – então você injeta hidrogênio no processo de fabricação do biodiesel, ele se purifica, então vira um combustível verde. Na Europa isso já é fato: conseguir transformar um não fóssil num combustível sintético e com alta octanagem e também um impacto em redução de emissões. A gente está tentando trazer essa tecnologia para o Brasil. Então a gente já fez um *workshop* na SAE motivando a cadeia a utilizar esse tipo de biodiesel. Vamos promover, na AEA, um *workshop*, trazendo especialistas da Alemanha e da Finlândia com a Petrobrás, a ANP, e convidamos também a Secretaria de Transporte e também os Vereadores para participar, motivarem. Na verdade, a gente quer incentivar os fabricantes nacionais – Petrobrás e fornecedores – para que consigam fabricar esse combustível verde, de forma que a gente consiga reduzir mais emissões e o CO2, que é o impactante.

O SR. NATALINI – Pela ordem, Sr. Presidente; só uma dúvida aqui com ele.

Essa produção de biodiesel de óleo de cozinha, hoje, no Brasil, já é feita em escala bem pequenininha, não é verdade?

O SR. EDSON CARLOS BRANDÃO – Bem pequena.

P – Existe uma indústria, uma cadeia, que tira o óleo de cozinha usado, e um dos destinos é fazer biodiesel, certo?

R – Isso.

P – Só a cidade de São Paulo, por mês, são 6 milhões de litros de óleo de cozinha que são produzidos e só um milhão e meio é reaproveitado, os outros 4 milhões e meio são jogados no ralo, para ir contaminar a água da represa ou a água do rio. Então, se isso se desenvolver, nós teremos um mercado para o óleo de cozinha para produzir combustível. Agora o senhor sabe me informar quantos por cento de redução de emissão de CO2. O senhor tem esse dado?

R – A gente vai discutir no *workshop* da AEA, porque a gente vai ter que trazer especialistas da Europa para explicar qual é a redução lá.

P – Então o senhor nos convida, né, os Vereadores, para que possamos estar presentes lá, que queremos aprender também.

R – Isso.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Mande o convite para a douta Comissão de Trânsito e Transporte, que ele será estendido. Aliás, o nobre Vereador Gilberto Natalini é membro da douta Comissão.

R – Então, ano passado, a gente procurou a SPTrans para apresentar esse projeto, mas, no fim, a gente não teve eco na Petrobrás, porque precisaria de um investimento. Mas agora a gente está tentando envolver outros fornecedores locais que talvez possam ter sinergia com óleo de cozinha em regiões próximas, e pegar, coletar esse tipo de biodiesel e produzir. É mais uma alternativa. Na verdade, a gente tem que atacar várias frentes para ver qual

tecnologia vai ser viável, ou um mix dela, que eu acho que não vai ter uma tecnologia só, vai ter um mix. Esse é o futuro.

Outro detalha na parte elétrica é a questão do tipo de carro. Conforme o (Ininteligível) já comentou, se você colocar um elétrico num superarticulado, o impacto de baterias é menor; se colocar num micro-ônibus, a capacidade de IPBT de 9 vai para 15, então quase transforma ele do midi... Imagine o micrão; a capacidade do micrão você tem que colocar no micro para conseguir compensar o tamanho das baterias. E o motor dianteiro não vai ter mais, porque o elétrico não tem essa questão de motor dianteiro, motor traseiro. Então o impacto desaparece no processo de modelo. Então, quando uma pessoa fala “O carro custa 1 milhão e 300, um milhão e meio, contra 500”, é o motor traseiro padrão; se você colocar o motor dianteiro, a relação é 4 para 1; se colocar o micro, também a relação cresce. Então o impacto realmente é maior nos veículos de menor valor agregado. Isso também tem que ser ponderado.

Outro detalhe que tem que ser previsto nessa transparência é em pesquisas internacionais. Eu trouxe uma cópia, depois posso mostrar a fonte. Tem a projeção de redução de bateria; que, muitas vezes, tem a ideia de que a bateria vai reduzir à metade, ou menos. Mas, nessa pesquisa de 2017 a 2022, a bateria só vai reduzir o preço em 19%. Então é um detalhe que tem que ser ponderado, porque a escala de ônibus ou de veículos é muito baixa.

O SR. NATALINI – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Pela ordem, nobre Vereador Gilberto Natalini.

O SR. NATALINI – Mais uma pergunta; prometo que depois eu vou ficar mais quieto, para a gente escutar o pessoal. É uma curiosidade que eu acho que todo mundo tem.

Para o senhor e para os outros representantes de empresa: existe um filtro que se coloca nos veículos que retira os particulados que são emitidos pela combustão. Esse filtro pelo que eu ouvi e conversei com algumas pessoas custa em torno de 20 mil reais. Essa

tecnologia para os ônibus que os senhores produzem ou que a Scania produz é uma alternativa rápida e muito mais barata para se retirar particulado do ar, ou ela tem algum motivo de que não possa ser aplicada do ponto de vista mais rápido porque, se isso for possível, com 20 mil reais por veículo, você pode durante muitos anos retirar o particulado que sobe pelo cano de descarga, então, eu gostaria de ouvir, só por curiosidade.

O SR. EDSON CARLOS BRANDÃO – Esse trabalho foi discutido junto com a equipe técnica da SPTrans. Trouxemos o fornecedor da parte de filtro DPM e pegamos o nosso pessoal da engenharia, com a experiência no Chile. No Chile foi feita aplicação do filtro e lá a gente pode perceber o seguinte, como é feita adaptação, quando você coloca um filtro no tubo de escape, você faz uma restrição de contrapressão e toda vez que você faz isso o consumo aumenta. Você reduz o material particulado, mas você aumenta o CO2 e aumenta o consumo.

Na questão da adaptação, dava superaquecimento no DPF o ponto de início de incêndio, em adaptações malfeitas. O ideal, para durar 10 anos, realmente tem de ser algo feito de fábrica e ter uma proposta de fazer redução. O que venho trazer aqui é, como veio a proposta do Euro 6, uma proposta de um motor Euro 5 EV, que tem uma redução de material particulado de fábrica, então, você consegue reduzir, a gente é propenso a desenvolver essa motorização então seria intermediário do Euro 6 a gente conseguir fazer isso para São Paulo e ofertar um EV, que é uma redução de material particulado já com a base de veículos para agora. É pedir para inserir essa tecnologia EV dentro do Euro 6 para gente poder ter mais uma opção. Agregando, na parte de propostas, primeiramente, a ideia de fazer um inventário de emissões, porque como você vai definir metas, se você tiver um inventário base, para você projetar.

Então, o inventário de emissões é primordial nesse momento para você fazer o planejamento e acompanhar ano a ano. Se você não tem o inventário consolidado, você acaba se perdendo ano a ano e depois não fica eficaz a solução. Então, faz o inventário, projeta a redução de emissões, que é o mais correto, e acompanha ano a ano essas emissões. Sem o

inventário fica difícil porque daí cada Prefeitura que trocar cria um novo inventário e aí acaba se perdendo um pouco. Outro detalhe é estabelecer metas de redução de emissões, somente emissões, não especificar produtos e a indústria buscar realmente a tecnologia que mais atrativa para o empresário ou para as empresas de transporte, mas pensando sempre, empresário, as empresas de transporte tem que testar a tecnologia para ver se naquela rota qual a tecnologia dá menos emissões e dá o equilíbrio financeiro. Você não pode aplicar aleatoriamente, depois perceber que você cometeu um erro. Você tem de testar a tecnologia por um período, não é um mês, não são dois meses, para você ter um retorno e aí sim decidir com base sólida, não com dados de folhetos, ou somente de fornecedor.

O risco é muito alto. Outro detalhe é a redução, otimização das linhas, você colocar veículos de maior capacidade e aumentar a velocidade média, o histórico de São Paulo são 17 quilômetros por hora. Se você aumentar para 25, você tem redução de emissões e de combustível. Pode ter a chance de reduzir a frota porque você coloca indivíduos de maior capacidade e reduz CO2 e reduz emissões. Há outra forma também de você conseguir reduzir isso. Aplicação de HVO e temos recursos para sustentar essas aplicações. Então, há um fundo, mas antes de aplicar a lei, já tem esse fundo que sustenta essa aplicação de lei e aí tudo muda e toda a indústria vai atrás para entregar a tecnologia.

Um detalhe é a segurança de preço, o pessoal fala de lições aprendidas. Toda vez que fazemos projetos novos, o que a gente errou no outro projeto que podemos evitar. É pensar só no veículo. Vou colocar o veículo elétrico, ou gás. Não sei como vai chegar o combustível, se vai chegar na pressão do gás é ideal? Não sei o que foi que aconteceu no gás, chegava a pressão para abastecer táxi, mas para abastecer ônibus é outra pressão. O Elétrico, vou abastecer o elétrico, no 110 volts, 220 volts, mas preciso de 380 volts, então, tem de ter uma ideia de logística envolvida senão você está pensando muito no produto e depois o carro demora oito horas para abastecer, ou carro de gás a pressão é muito baixa, realmente, tem de ter uma lição aprendida do passado. Essa é a mensagem, espero ter colaborado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ouvimos as palavras do Edson Carlos Brandão, representante da empresa Mercedes-Benz, trouxe informações importantíssimas, embora, as informações para o sistema permissionário, as novas empresas não são das melhores, mas de toda a sorte, estão aí as informações e foram muito positivas. Acho que é base para o debate e agora passaremos a ouvir os representantes, os ambientalistas do Greenpeace. Eu convido para fazer uso da palavra que é o Sr. Pedro Telles, representante do Greenpeace, antes do Pedro falar, quero fazer um comentário. A Marco Polo desenvolveu um veículo elétrico. Ela desenvolveu e eu recebi a informação agora há pouco, por um dos acionistas. Esse mesmo veículo com motor Euro 5, por exemplo, custa hoje 280 mil reais. Elétrico, só para confirmar aquilo que eu havia dito, que é infinitamente maior, são 800 mil reais.

Eu acredito que eu não estava errado quando eu disse que é infinitamente maior. A Marco Polo produziu isso, desenvolveu. Ouviremos o Pedro e, em seguida, quem vai fazer o uso da palavra é a Leda Aschermann, do Comitê de Mudanças Climáticas.

O SR. PEDRO TELLES – Obrigado por mais uma rodada de conversas sobre o assunto. É bom ver que estamos avançando, mas a verdade é que a gente vê bastante ainda espaço para avançar. É bom ouvir do Natalini que vocês têm esse espaço à disposição para a gente discutir e avançar ainda mais nesse processo.

O primeiro ponto que vou falar é uma resposta diretamente ao Milton Leite com a questão de custos. Por grandes elétricos, para o pequeno não tenho número hoje no prazo de 10 anos eles já custam 15 por cento a menos do que diesel e o preço só vem caindo e tende a cair ainda mais. Para os pequenos eu não tenho o valor, não sei se o pessoal consegue me ajudar, mas a questão é que no prazo de dez anos ele já se paga, o custo operacional dele já é menor a longo prazo do que os a Diesel. Respondendo uma questão do Avelleda, é um pouco preocupante ouvir a Prefeitura falar que não vai fazer mais para cortar a produção do ar porque

os investidores não fizeram ainda. A gente acha que o papel é justamente do sinal político de ter uma política pública clara que mostra que vamos fazer a transição e isso traz investimentos e redução de preços etc. Essa lei vai puxar investimentos e é fundamental que ela venha. Não tem que esperar o pessoal investir para depois ter uma lei ambiciosa. A lei ambiciosa puxa.

O segundo ponto é a questão das metas de emissão. A lei que temos hoje fala que para o ano que vem teremos de ter 100% de transição, ok. Se falar que daqui a dez anos são só 40% de redução de CO2 é inaceitável. Essa lei nova tem de ter um número de cem por cento, tem que zerar a emissão. Tem que ter um prazo nessa lei nova que zera emissões. É um absurdo isso não existir e já estamos dez anos atrasados. A gente não viu relatórios concretos, com cálculos abertos, na mesa de nenhum outro número e a gente está com o nosso na Mesa há muito tempo, que mostra que é viável isso acontecer em menos de dez anos. Ter um texto novo que não fala numa transição completa é inaceitável. Tem que ter um prazo para transição completa.

Com relação à questão das sanções, outro ponto que discordo da sua fala Avelleda, não vejo que a lei atual não foi cumprida por falta de recursos, ela não foi cumprida porque foi mal escrita e não há sanções, ninguém sofre punições, portanto, ninguém fez nada. Ter uma sanção firme é fundamental para que a nova lei seja implementada. Temos uma sanção hoje no valor de dois mil reais por mês e tinha um texto anterior do Natalini na casa dos cinco mil reais por mês, um valor mais alto a gente acha que seria mais aceitável, dois mil por mês nos parece pouco.

Obrigada.

- Qualidade da gravação incompatível. Transcrição prejudicada.

O SR. MILTON LEITE – Um esclarecimento, Pedro, algo que teremos modificar é a questão da multa. Quem tem a possibilidade de, eu não posso aplicar a multa para um carro grande a mesma multa para um carro pequeno. Temos de negociar e ver uma forma que talvez, espaço para não deixarmos a forma de sanção e a preocupação permanece. Vocês

estão assistindo (ininteligível) locais. Seis mil carros não estão nem o (ininteligível) horizonte. Essa é uma preocupação terrível para nós e vocês não falaram nada acerca dos locais. A nossa preocupação é que não podemos chamar uma lei que o mercado é pequeno, não é atrativo para a indústria e jogarmos na escuridão. Temos de ter responsabilidade social e política, ambiental também, mas não podemos ter a irresponsabilidade de jogar na escuridão, num buraco num fosso. Vocês não se manifestaram acerca disso e é importante. Uma preocupação, tem que ser realista, o debate não é virem debater, peço que publicamente falem sobre o tema. Nós ouvimos aqui a Scania, a Mercedes, eles não abriram horizontes quaisquer com expectativa de solução que fique de pé. Nós não podemos nos omitir, temos de discutir, não estou dizendo que a discussão encerre-se agora. A posição principalmente do Greenpeace acerca desse problema, que é um grave problema como um todo para a Cidade de São Paulo.

O SR. PEDRO TELLES – A gente está (ininteligível) uma reunião com você, inclusive, e publicamos no nosso site uma nota. Somos supersolidários a questão de que veículos menores sem dificuldades. Concordamos que o prazo seja diferente, faz sentido que as multas também sejam diferentes. Este é um ponto que estamos pactuados e a proposta atual, colocada no papel, de uma diferença de cinco anos de implementação parece superrazoável para a gente. Concordamos com esse ponto de haver uma diferença entre os grandes e os menores.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra a Sra. Leda Aschermann.

A SRA. LEDA ASCHERMANN – Cumprimento a todos. Estou muito impactada com a qualidade desse debate. Quero resumindo esse encontro dizer que aqui se faz hoje o anúncio do novo. Podemos divergir em alguns números, mas como eu disse na nossa reunião do IAG, quero cumprimentar a Prof. Fátima que está ali nos assistindo. A gente aqui hoje está dizendo que o transatlântico, porque é um transatlântico, a gente está falando da cidade de São Paulo, que está sendo vista e acompanhada provavelmente pelo Brasil inteiro. Está

mudando de rota, não se muda de rota como uma lancha, mudamos a rota com a responsabilidade de um transatlântico. Sinto que hoje isso está acontecendo aqui, Vereador Natalini, que me convidou para ser Secretária Executiva do Comitê de Mudanças Climáticas, e que vem debatendo esse assunto também com a responsabilidade de quem pode fazer essa mudança, pode auxiliar nessa bússola.

Dito isso, Secretário Avelleda, vou usar minha roupagem de enfermeira, colocar o meu jaleco, e dizer que o Comitê lida com duas vertentes. Mitigação, que é o que estamos fazendo aqui que é diminuir as emissões e adaptação. O que vamos fazer enquanto a gente não consegue fechar essa sinuca de bico que nós mesmos nos colocamos. São medidas necessárias, possíveis e viáveis economicamente e que a gente precisa fazer. Quero encaminhar para a Mesa, já mandei para todos os Vereadores, as recomendações de diretrizes que o Comitê aprovou nesta sexta-feira, depois dessa reunião extraordinária que foi feita e quem a gente acertou junto com fabricantes de veículos, com Greenpeace, academia e aprovamos com muito cuidado essas diretrizes que estão aqui e foram encaminhadas para os Vereadores e que já disponibilizo para os senhores.

Ações de adaptação, por exemplo, a instalação dos filtros, Natalini, que como médico a gente sabe, os filtros têm o poder de diminuir em até 95% imediatamente nos impactos da qualidade do ar que é o que está matando as pessoas. Vejam o que a gente está vivendo nesse momento, em pleno inverno, uma temperatura de 34 graus, um ar seco, inadequado e que temos de interferir nisso. Vamos pegar o exemplo de uma pessoa que está doente e que a doença tem um ciclo a ser respeitado, mas enquanto ela está doente, eu como enfermeira, tenho de cuidar, tomar providências e tenho que fazer. Não é verdade que não tem o que fazer. Quero dizer que aqui a gente também tem neste documento as sanções que devem ser colocadas, sem dúvida nenhuma, fui Secretária Adjunta do Eduardo Jorge, na época dessa lei, quando nós criamos o Comitê de Mudanças Climáticas e talvez mesmo o processo da vida é assim, a gente vai melhorando. E agora essa lei, Vereador Milton Leite, tem

que ter esses ajustes importantes em nome da vida. Enquanto a gente não toma as outras medidas também com a capacidade do grupo técnico da Secretaria de Transportes, com quem a gente também tem conversado.

Era isso que queria dizer e convidá-los todos a participar do Comitê de Mudanças Climáticas. Há grupos de trabalho que têm discutido sob esse ponto de vista: quais são as medidas de adaptação e quais são as medidas de mitigação, que é diminuir a emissão de gases de efeito estufa e da poluição do ar.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ouvimos as palavras da Sra. Leda Aschermann. Tem a palavra o Sr. Ricardo Borges, do Minha Sampa.

O SR. RICARDO BORGES – Serei breve também.

Boa tarde a todos.

Antes de tudo, farei um comentário quanto à forma e, aí, vou reclamar de novo. Estou trabalhando na Minha Sampa há oito meses. Participei de umas dez audiências públicas e, dessas dez, em oito recebemos o projeto de lei que pautaria a audiência pública em menos de 24 horas antes. E recebemos o projeto de lei às sete e meia de ontem. Não pudemos fazer uma análise qualificada do projeto e, portanto, não podemos fazer um debate qualificado. Tenho certeza de que as autoridades viram esse projeto antes de nós. Esse é o primeiro ponto.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) - Ninguém viu não.

O SR. RICARDO BORGES – Então, é ruim para vocês também. Precisamos mudar isso de qualquer jeito. Isso acontece com muita frequência nesta Câmara.

Segundo ponto é quanto ao conteúdo. Vou enfatizar aquilo que o Pedro já trouxe aqui. Não é possível ter um projeto de lei que não fale em 100%. O projeto anterior mencionava e nós já estamos descumprindo esse projeto há oito anos. Temos, aqui, o setor das empresas dizendo que é possível fazer a transição em dez anos e nós não estamos colocando isso dentro do projeto. É fundamental que isso esteja lá.

Queria cumprimentar o Milton Leite também, porque, depois das reuniões que nós tivemos, os acordos foram quase todos cumpridos. Inclusive os de sanção e de redução ou de

aumento no controle de emissão de gases, com a questão de que a sanção é muito pequena ainda e de que o controle precisa ser maior. Precisamos voltar a falar. Em 2009 falamos e esta Casa aprovou esse projeto de lei que, como já foi falado aqui, foi mal redigido porque não previa sanções. Precisamos falar de sanções sérias que, sim, têm de ser diferentes dependendo do tipo e tamanho do veículo. Isso aqui é uma questão de Saúde e a Gestão Doria já disse que Saúde é prioridade 1, 2, 3, 4, infinita da Gestão. Isso tem um impacto muito alto principalmente para quem dirige, para quem usa mais o transporte público. São cinco mil mortes por ano na cidade de São Paulo e isso gera custos também: custos para a Saúde e custos, também, de perda de produtividade para a Cidade.

Então, é fundamental que façamos uma revisão nova desse projeto; que não coloquemos o projeto em votação antes de criarmos consenso, como já conversamos na última reunião.

O SR. MILTON LEITE - Como vocês observaram na minha inicial, a proposta para isso é audiência pública. Restou sabido aqui que temos um grave problema dos locais. Teremos de fazer uma análise apartada sobre o que faremos com eles. Como vamos nos reunir com a indústria novamente, se o cronograma é factível, se é possível, se esse mercado interessa. Voltaremos a falar com vocês todos. Não é porteira fechada. Temos urgência, mas essa urgência não deixará de preceder novas reuniões, novos ajustes. Só quero garantir isso, porque nós temos urgência, mas essa urgência não pode atropelar um processo bem construído para votarmos algo equivocado e ficarmos reclamando. Isso tem de ser construído e estamos construindo com o debate. Não temos problema algum com relação a isso e faremos dessa forma. Agora, alguns pontos geram preocupação. Essa é a natureza e o objeto da audiência pública. Hoje, temos pontos para discutir e faremos com vocês e com todos os setores, porque parte dos que estão hoje aqui e os que estão nos assistindo estão assustados. Como vamos falar para eles em emissão zero se hoje não há nem partida. Então, não podemos falar em zero se não temos partida, não temos inicial para uma parcela. Eu não tenho a inicial. Como posso falar em zerar o CO2 se eu não tenho hoje, sequer, a partida? Eu não tenho a tecnologia para a partida.

Vamos debater com vocês, com calma. Se for o caso, sentaremos em conjunto, a quatro mãos, com as indústrias. Vamos buscar uma construção. Não será atropelado. Garanto a todos que não vamos atropelar. Não será esta a última reunião. Quero tranquilizar vocês de que faremos ajustes. Vamos discutir a grade de multa. Nós avançamos. Chegamos aqui e

observamos: “Espera aí, eles não são iguais”. Se não são iguais, as dificuldades são diferentes, vamos discutir. Vamos compor a multa. As sanções têm de ser previstas, mas de que forma? Isso, vamos negociar com os grandes, com os pequenos, com os médios. Vamos fazer. Tenho a garantia de que não atropelaremos o processo. Disse isso ao Natalini. Há a urgência, mas essa urgência não é bastante o suficiente para atropelarmos quem quer que seja, nem um lado, nem o outro.

É isso.

O SR. RICARDO BORGES – Perfeito. Última consideração é de que esse debate já acontece desde 2003, quando o Natalini propôs este projeto de lei. Não é nada novo para o setor, de que essa transição vai acontecer e está acontecendo em São Paulo, no Brasil e no mundo.

E, de novo, acho que vale conversarmos sim e envolvermos, cada vez mais, os setores que trabalham com Saúde na cidade de São Paulo.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado.

Tem a palavra o Sr. Rafael Calábria, do Idec. (Pausa)

Não está. Então, tem a palavra o Sr. Flávio Siqueira Júnior, Cidade dos Sonhos.

O SR. FLÁVIO SIQUEIRA JÚNIOR – Boa tarde a todas e a todos. Minha fala será breve e será direcionada para os gestores e Vereadores da cidade de São Paulo, pois são vocês que devem sinalizar o caminho que o mercado seguir, e não o contrário.

O projeto está avançando? Sim, está avançando. Mas ele possui ainda um erro grave e já foi falado aqui e que, pelo visto, ainda pode ser corrigido. O erro é: o texto atual não dá prazo final para acabar com os ônibus a *diesel* na cidade de São Paulo.

Como o Vereador Natalini já falou e o Ricardo também, são 5 mil pessoas que morrem ao ano por conta da combustão de óleo a *diesel* dos ônibus de São Paulo. Só dos ônibus. E outras milhares são internadas nos hospitais públicos da Cidade.

Aí, na audiência pública de hoje, vejo que o debate entre os Vereadores e a Gestão está avançado. Mas ainda está faltando um elemento muito importante nesta mesa: custos de saúde. Os custos que os ônibus a *diesel* trazem para a saúde pública não estão no debate. Em 30 anos, só os gastos, da cidade de São Paulo, para a saúde pública com internações podem chegar a 54 bilhões de reais! Repito: 54 bilhões, que poderiam ser economizados e que estão fora das contas apresentadas pelo Exmo. Presidente Milton Leite e estão fora do radar,

também, da Secretaria de Mobilidade e Transporte.

Então, eu coloco aqui que esses números precisam constar no debate. E se estamos discutindo uma política com seriedade, esses números também precisam ser discutidos. Por isso, eu espero profundamente que esse não seja o texto final que vai à votação, como já foi dito. O nome do Vereador Gilberto Natalini já está no novo texto, ali no título, mas nada do texto original do Vereador Natalini foi incorporado. E há dois pontos lá que são muito importantes e são imprescindíveis e que precisam ser incorporados. Um: a data para o final do ônibus a *diesel* na cidade de São Paulo. Dois: sanções mais eficientes para as empresas que descumprirem o cronograma de transição.

É isso. Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado.

Tem a palavra o Sr. Jorge França de Moraes, Movimento Respira São Paulo.

O SR. JORGE FRANÇO DE MORAIS – Boa tarde a todos.

Faço parte do Movimento Respira São Paulo, que foi criado em 2004, com o objetivo de fomentar o uso da energia elétrica nos transportes urbanos.

Referente às novas perspectivas da lei, algumas propostas mais realistas, com referência ao sistema de trólebus. A informação é que temos hoje, na cidade de São Paulo, 17º quilômetros de redes e 30 mil *quilowatts* de potência instalada, sendo que somente 50% dessa potência é usada hoje pelos 200 trólebus. Então, há realmente uma forma de aumentar a frota de trólebus atual com a rede que temos hoje, sem novos investimentos. Inclusive, atualmente foi dada a informação, pelo Prefeito, da compra de 60 novos ônibus à bateria. A nosso ver, esses veículos poderiam ser recarregados pela própria rede, enquanto operam em determinadas horas, conectados à rede, e em outro trajeto de horas, eles poderiam estar desconectados. Então, seriam o que eu chamei de trólebus híbridos.

Então, o problema do recarregamento da bateria seria solucionado, porque ele está operando enquanto carrega as baterias, durante quatro horas. E no outro período, também de quatro horas, ele estaria desconectado, operando como ônibus elétrico, livre da rede.

Essa questão eliminaria de vez o principal problema do trólebus atual, que é a paralisação, que a população tanto critica. Com o uso da bateria nesses trólebus, essas paralisações deixariam de existir.

Então, como vocês podem ver é uma mistura da tecnologia do trólebus já consagrada, com a nova tecnologia das baterias. Estamos juntando os pontos positivos das

duas modalidades.

Outra coisa. Todos falam que, às vezes, pode faltar energia elétrica com o aumento de trólebus. Um pequeno estudo referente à concessão da Eletropaulo mostra que se tivéssemos mil trólebus, da forma como conhecemos hoje, o impacto na demanda de energia da concessão da Eletropaulo ficaria em menos de meio por cento. Então, não é o problema de falta de energia. É somente a questão da melhor utilização dessa energia; dessa rede de trólebus, que já temos e que foi recentemente renovada. Os próprios trólebus atuais, 200, também são novos, com perspectiva de uso de, pelo menos, mais os próximos dez anos.

Então, temos uma conjunção de, pelo menos, o mínimo da questão da renovação dos trólebus, renovar, pelo menos mais cem trólebus iria perfeitamente, vamos dizer, ser consumida por essa potência que temos a mais, sem investimentos a mais, sem acrescentar uma garagem nova, porque a garagem hoje está subutilizada, no passado tínhamos mais de 350 trólebus nessa mesma garagem, hoje temos somente uns 200.

Basicamente é isso, é pensar, já que foi colocado aqui o trólebus com uma evidência que é bastante importante, então temos já alguns instrumentos para que isso aconteça sem muitos investimentos, pelo menos dessa forma menor, digamos, que pelo menos haja complementação da frota para 300 trólebus.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ouvimos as palavras de Jorge Françoso de Moraes, Movimento Respira São Paulo.

O Davi de Souza Martins, representante do Greenpeace, está permutando com a Ieda Maria de Oliveira, vice-presidente de pesados da Associação Brasileira de Veículos Elétricos – ABVE, que vai falar mais uma vez.

A SRA. IEDA MARIA DE OLIVEIRA – É só para esclarecer de novo a questão dos custos. Para dizer que não é que a indústria ignora os micro-ônibus. Muito pelo contrário, seis mil ônibus, quem é que não gostaria de vender? A indústria não vai ignorar um mercado de seis mil ônibus. Óbvio que a indústria tem interesse nisso. Só que a indústria que desenvolve tecnologias limpas está sempre com a espada em cima da cabeça com relação ao custo-benefício. Por que avançou mais rápido nos ônibus maiores? Porque os ônibus maiores têm

um custo-benefício menor.

Na minha empresa, que é a Eletra, nós desenvolvemos tecnologias brasileiras de ônibus elétricos, desenvolvemos micro-ônibus híbridos em 2005. Quer dizer, o que acontece é que a gente está sempre pautada pelo custo-benefício. Cada vez que a gente visita um operador para vender um ônibus elétrico, seja qual for a tecnologia, ele quer saber como aquele preço vai se encaixar na planilha dele. Isso é uma realidade. Os ônibus grandes se encaixam de uma maneira melhor nos custos, e mesmo assim nós não conseguimos vender, vale lembrar isso, porque o discurso sempre foi que o nosso contrato não permite. Então o que a indústria procura... De novo, existe solução para micro-ônibus elétrico puro. O custo é isso, é 2,5 a 3 vezes o preço do similar diesel. Essa é a realidade que tem hoje para esses veículos.

Agora, a vida útil desses veículos é maior. É simples. Eu não entendo por que tem que ser diferente. O trólebus na cidade de São Paulo tem vida útil de 25 anos. Na EMTU os trólebus duram 30 anos, por legislação, por contrato. O operador faz um investimento hoje, ele vai fazer outro investimento daqui a 25 anos. Isso está no contrato dele. Então tem formas de a gente estudar um contrato que permita que tenha saúde financeira. Concordo plenamente que não se deve tratar a mesma velocidade de transição do micro-ônibus para o ônibus maior. Isso é evidente porque, claro, o ônibus maior tem uma facilidade melhor.

Eu até gostaria de propor, faço o convite já, a ABVE se propõe a chamar para uma reunião num pátio de garagem aonde nós possamos levar os ônibus que estão hoje disponíveis, as tecnologias e passar os dados detalhados. O que a gente entende é o seguinte: não se pretende aplicar a mesma tecnologia de um ônibus de 9m a um de 23m, não no mesmo tempo. Tem espaço para fazer isso. A gente entende que isso é super-racional, tem que fazer isso. E é sempre assim. Por que a indústria foi para o ônibus maior? Porque a nossa espada sempre é o custo-benefício. O custo-benefício dos ônibus maiores é melhor do que dos ônibus menores.

Agora ônibus elétrico: a gente fez um estudo que foi entregue para a SPTrans e

para o Vereador Milton Leite, que compara. Vamos supor que cumpriu a lei de mudanças climáticas e hoje os 15 mil ônibus da Cidade vão ser elétricos. O impacto nos sete bilhões, nos 6,5 bilhões do sistema é em torno de 14%, considerando todas as questões, porque o ônibus elétrico é mais caro no início e se paga com o tempo. Claro, se inicialmente você paga 2,5 vezes do que o outro que está pagando 40% mais caro, o seu tempo vai ser maior. Mas com certeza, no prazo de vida útil daquele veículo, ele vai se apagar

Essas contas são abertas. Eu faço um convite. Nós podemos marcar uma reunião específica. Eu me proponho a levar todos os fabricantes para que se tenha uma ideia melhor.

O SR. MILTON LEITE – Ieda, só um aparte. Primeiro, não são 15 mil ônibus, são 10 mil ônibus grandes, em números redondos; os outros seis mil são os pequenos que nós não temos. Quinze mil é a frota total. Não há ainda algo sustentável que...

A SRA. IEDA MARIA DE OLIVEIRA – Isso. Desculpe. A tecnologia existe, mas o preço é esse que (ininteligível) pela Marco Polo.

O SR. MILTON LEITE – Permita só concluir minha fala. Nós estamos tratando de duas frotas diferenciadas. Uma que existe disponibilidade no mercado e alguma competitividade, ainda que pequena, por várias tecnologias que se fazem presentes. Porém nenhuma... Ou com preço inacessível. Essa é uma barreira. O preço de 800 mil reais é completamente inacessível até ao longo do tempo, como piloto. Nós não temos nenhuma planta de fábrica que possamos visitar e dizer: Olha, isso aqui tem condições de fazer. Ou um estudo prévio, ou um protótipo que nós tenhamos aqui. O modelo pronto não se faz suficiente, é preciso que haja... como veículos intermediários e grandes. A primeira falta não é isso. O impacto de 14% é diferente por nós considerarmos que a frota não é de 15 mil. Deixar muito claro. São seis mil veículos menores, pequenos, 5.974.

A SRA. IEDA MARIA DE OLIVEIRA – É por isso que nós...

- Fala fora do microfone.

A SRA. IEDA MARIA DE OLIVEIRA – Então, tem várias, cada caso é um caso.

Cabe aos senhores que são os compradores dessas tecnologias escolher e discutir com os fabricantes para entender o que é melhor para a sua operação e o que cabe no seu bolso. Essa é a grande realidade. Não adianta a gente querer comparar. Isso vale para qualquer um. Então a gente está disposto a abrir todos os números, mostrar e dizer. Hoje o que foi dito nesta mesa é a realidade, o micro-ônibus elétrico puro vai custar perto de três vezes o preço de aquisição de um similar a diesel. Se nós vamos sentar e colocar: olha, a vida útil desse veículo vai ser maior; olha, quando a gente comparar a energia com o diesel, a economia vai ser xis; olha, pode haver um incentivo para esses carros e a energia ser subsidiada, ou seja, a energia chegar a zero. São soluções que a gente vai ter que sentar e discutir conjuntamente.

Ninguém imagina que nós, como indústria, vamos achar que uma tecnologia vai ser enfiada goela abaixo de todo mundo. A gente não quer vender 100 ônibus no ano que vem. Nós queremos vender todos os ônibus do sistema. Para isso a gente tem que encontrar uma solução que seja viável e isso envolve o operador que tem que fazer seus custos, tem que saber o que cabe no seu investimento, envolve o Poder Legislativo que tem que pensar nessa lei, envolve principalmente o Poder Executivo que é quem vai determinar essas regras, que vai saber de onde é possível viabilizar.

Agora, é fundamental – volto a dizer, insisto nisso, porque a gente está lidando com uma categoria, principalmente quando se fala do sistema de ônibus, em que os mais prejudicados são os trabalhadores do sistema. Se a gente tivesse uma pesquisa médica nesse segmento, a gente veria o que isso representa hoje. Então, de novo, a indústria... me coloco à disposição, a gente pode discutir, e a gente entende que vão ser soluções de acordo com a viabilidade técnica, financeira e operacional de cada um dos senhores. Isso acho que é uma coisa bem clara.

O SR. NATALINI – É só uma pergunta de esclarecimento porque ela representa as indústrias que produzem os carros elétricos. Você falou aí, se eu entendi bem, leda, que o pool de indústrias que produz os carros elétricos, se for chamado na arena, teriam capacidade de

adaptação para produzir, inclusive, os ônibus menores, elétricos. Foi isso que você falou?

A SRA. IEDA MARIA ALVES DE OLIVEIRA – Hoje temos condição de produzir ônibus elétrico, desde o micro-ônibus até o 23 metros. O diferencial é o custo, porque o sistema de tração que vai num veículo de 12 metros, por exemplo, é muito próximo do sistema de tração que vai no micro-ônibus.

Segundo ponto, o consumo do micro-ônibus deve fazer cinco quilômetros por litro. Então quando se faz a comparação num carro, por exemplo, de 23 metros com ar condicionado que faz zero nove, ele tem um impacto diferente. Essa é a questão.

O SR. NATALINI – Ieda, você respondeu minha pergunta. Sua resposta foi “sim”, só que para o micro-ônibus o custo da unidade seria muito maior. Certo, foi isso que você falou?

A SRA. IEDA MARIA ALVES DE OLIVEIRA – Sim. Exatamente.

O SR. NATALINI – Então só mais uma pergunta. Você também nos falou, assim entendi, que para trocar a frota inteira dos ônibus de São Paulo por elétricos teria um impacto de 14% no preço. E se fosse, por exemplo, trocar toda a frota por diesel e por elétrico, no teu cálculo o elétrico seria 14% a mais, que daria em torno de 1 bilhão de reais sobre o total que é o custo anual do sistema. É isso que você falou?

A SRA. IEDA MARIA ALVES DE OLIVEIRA – Na verdade, 17,9%. Agora, o Vereador tem toda a razão, esse cálculo foi preliminar feito com base no veículo de 12 metros.

O SR. MILTON LEITE – Esse cálculo precisa ser refeito.

A SRA. IEDA MARIA ALVES DE OLIVEIRA – Fizemos esse cálculo que foi demonstrativo e feito com base no veículo padrão com ar condicionado. Não incluímos nem os micro-ônibus, nem os ônibus maiores.

Então o micro-ônibus tem um custo benefício menor e os maiores têm um custo benefício maior.

O SR. NATALINI – Presidente, só par terminar quero deixar aqui uma última

posição, o que estamos discutindo aqui, como disse a Leda, é o futuro das nossas vidas. A cidade de São Paulo, muito menos os operadores podem suportar nas suas costas o custo do futuro sozinhos.

Então temos de juntar forças, e São Paulo é forte - está aqui o Secretário da Fazenda – para buscar recursos para financiar essa mudança do padrão de energia da Cidade fora da cidade de São Paulo. Seja na área federal, seja em financiamento internacional, tenho certeza de que se falarmos uma língua só vamos buscar essa diferença de custo em dinheiro que vai entrar. Dinheiro novo subsidiado com juros pagáveis para fazer essa troca. Se ficarmos pesando pequenininho, aonde que vou meter a mão? No bolso dele, no bolso dele, no bolso do Caio, dentro da Cidade a equação não vai fechar.

Agora, há dinheiro rodando pelo mundo para mudar padrão de combustível, padrão energético para combustível limpo. Tem dinheiro em fundos e tem dinheiro no Brasil. É uma questão de nos organizarmos e jogar o peso. Aí o Prefeito tem de comprar a briga e tem de ser o cabeça de chapa lá na frente e nós atrás de buscar o financiamento. Se pensarmos pequeno não vamos fazer mudança nenhuma. Se pensarmos grande, procurar não prejudicar ninguém, todos juntos, acho que é possível conseguir dar conta desse recado. É a minha opinião, minha sensibilidade que queria deixar registrado aqui.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Nada melhor do que um especialista para encontrar uma alternativa, uma sugestão.

Tem a palavra o Sr. Edson Carlos Brandão, representante da Mercedes-Benz.

O SR. EDSON CARLOS BRANDÃO – Somente para esclarecer, realmente o debate está bem produtivo e rico. A questão da durabilidade de um ônibus na aplicação, pela ABNT, são 10 anos. Colocar em pavimento de concreto ou fazer velocidades controladas, como o trólebus, aumenta a vida útil dele.

Não tendo concreto, tendo asfalto e comportamento e direção diferente de um trólebus, a vida útil da estrutura cai. Então colocar tempo maior para a durabilidade da

carroceria é um risco.

Informar valores de acréscimo por tecnologia, sugiro que o grupo técnico da SPTrans tenha que reportar esses valores porque eu, como montadora, não posso passar um valor de impacto de custo sendo que vou vender, mas não vou operar. É muito diferente. E também não vou tomar conta como a SPTrans.

Então a SPTrans tem de ter uma experiência por um tempo para poder valorizar esse custo e informar o valor real por um período, não deixar as montadoras darem valores que não são reais na aplicação do Brasil.

Outro detalhe, aplicar veículo elétrico ou a gás com mais peso se reduz a quantidade de passageiros. Tem de colocar mais ônibus e na conta não está isso. Então realmente as tecnologias têm de ser bem transparentes, se há acréscimo tem de saber de onde vem a fonte para tornar viável e ficar de pé a proposta.

Por isso tem de esclarecer todos esses itens de falta reserva a mais para carro elétrico e autonomia. E também menos passageiros para transportar e tem de mudar o tipo de carro também.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Caio Megale, Secretário Municipal da Fazenda.

O SR. CAIO MEGALE – Obrigado, Vereador Senival, cumprimento aqui os meus colegas de gestão, Sérgio Martinelli e todos, obrigado pelo debate, acho que é um debate superimportante.

De fato esse é possivelmente o maior contrato da Prefeitura. É um contrato que vale 8 bilhões de reais dentro de um orçamento de mais ou menos 50. Ou seja, é um contrato grande, as variações desse contrato afetam bastante o orçamento da Prefeitura. Afeta as nossas disponibilidades, então quero agradecer o convite de participar.

A Secretaria da Fazenda vem participando das discussões, porque isso de fato é

muito relevante para as nossas decisões orçamentárias. Estamos agora fazendo o PPA, plano plurianual, devemos apresentar até o final do mês aqui na Câmara, não só o orçamento para o ano que vem, mas o orçamento dos próximos quatro anos.

Não vou entrar aqui obviamente em questões técnicas, em questões da pertinência. Isso o Martinelli e o Sérgio são os porta-vozes da Gestão para isso, muito mais especialistas. Nossa preocupação aqui, como Secretaria da Fazenda, é e sempre vai ser o equilíbrio intertemporal do orçamento.

Trabalhamos dia e noite para viabilizar as políticas, as prioridades da Cidade, mas dentro do equilíbrio intertemporal do orçamento. E um contrato de 8 bilhões afeta o equilíbrio intertemporal do orçamento e precisamos ficar de olho especialmente num momento apertado da conjuntura econômica que ainda vivemos. O país está começando a querer sair da recessão. Espero que saia, isso pode trazer de volta uma parte das receitas que perdemos, mas o fato é que as receitas orçamentárias do Município vêm caindo há três anos. Isso, como todos sabem, vem comprimindo a nossa capacidade especialmente de investir. Quando as receitas caem fortemente os investimentos acabam sendo postergados para que sejam mantidos os gastos correntes, mas só que isso tem um efeito em longo prazo na Cidade.

Um debate como este, acho que a avaliação de custos é a coisa mais importante que temos de fazer. Uma avaliação detalhada de custos, ouvir os fabricantes, fazer estudos de longo prazo, mas também de curto prazo. Quer dizer, temos de fechar o ano no ano que vem, tem que fechar o outro ano. O que isso vai afetar a nossa vida no ano que vem, em 2019, 2020 e ao longo do tempo.

Temos sem dúvida que olhar para as externalidades, como você falou, não é só o custo em si do sistema. Externalidades é o termo técnico econômico que é o efeito que gera em outras áreas. A Saúde certamente é uma delas e a análise de curto e longo prazo dos efeitos sobre a Saúde tem que ser olhado com muito cuidado e carinho.

O fato é que dentro daquele parâmetro que falei inicialmente, do equilíbrio

intertemporal das contas, se ao fim e ao cabo as análises técnicas, detalhadas, com todos esses temas que falei, a conclusão foi que há aumento de custo seja no curto prazo ou seja no longo prazo, esse aumento de custo certamente será compensado com aumento de passagem ou redução de orçamento de outras áreas da Prefeitura.

Essa é uma decisão de gestão, de política pública e aí deixo a decisão de política pública para quem for decidir política pública. Do lado aqui da gestão orçamentária as decisões de política pública vão ser ajustadas e analisadas do ponto de vista do equilíbrio orçamentário. Faz sentido fazer? Vai aumentar o custo?

Se fizer sentido fazer e for aumentar o custo, isso vale para qualquer política, automaticamente vamos reequilibrar receitas e despesas para que isso seja factível. Não faz sentido fazer ou não vai aumentar o custo, ótimo, reequilibramos só no curto prazo ou reequilibramos ao longo do tempo.

O compromisso que temos na Secretaria da Fazenda, e aí falo com alguma tranquilidade, que não é Secretaria da Fazenda da Gestão Doria, porque também era Secretaria da Fazenda da Gestão Haddad, também era Secretaria da Fazenda da Gestão Kassab, quer dizer, Fazenda tem certa tradição em olhar para esse equilíbrio e tem feito isso bem nas últimas gestões. Vamos continuar para frente qualquer que seja a decisão final, o impacto final, vai ter de necessariamente ser compensado no curto prazo ou no longo prazo com ajuste, seja do lado da receita, seja do lado da despesa.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ouvimos as palavras do Caio Megale.

O SR. CAIO MEGALE – Faltou só uma coisa importante, concordo plenamente com o Vereador Natalini, que a melhor saída é um financiamento de longo prazo. O mundo está bastante líquido, as taxas de juros são baixas no mundo inteiro. Então há espaço para buscar financiamento de longo prazo. Isso não significa que é tão automático assim. Precisamos de uma série de aprovações, o país não passa por uma fase fiscal brilhante.

Como o país não passa por uma fase fiscal brilhante, a avaliação das pessoas que

vão emprestar dinheiro leva isso em consideração. Não está simples levantar recursos, apesar de haver a disponibilidade, nós temos de brigar. É uma luta de longo prazo, concordo plenamente com o Vereador Natalini, que temos de cerrar fileiras atrás desses financiamentos, mas só pondero que pelo menos na conjuntura atual, tanto no Brasil quanto nas incertezas internacionais não é tão simples quanto foi falado.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Caio, só para dialogar um pouco, mas você entende que isso é possível? Com toda essa dificuldade, mas é possível, há um fundo que é justamente para isso, prevê investimentos nesse sentido aí, é possível?

O SR. CAIO MEGALE - Existem os recursos, no curto prazo é bastante difícil pela condição fiscal que o país enfrenta, mas ao longo do tempo é possível construir e buscar.

O SR. SENIVAL MOURA - Só para entender, esse curto prazo representaria quantos anos, mais ou menos?

O SR. CAIO MEGALE - Se tudo der certo, a dívida pública brasileira para de subir em 2022, 2023. Isso é um fato da vida que infelizmente afeta a decisão de quem vai emprestar dinheiro para o País, São Paulo é diferente, São Paulo é forte, eu concordo com o Natalini, e o mundo está à procura de bons investimentos. Então, o fato da dívida pública subir até 2020, 2022, não significa que não vamos conseguir recursos até lá, mas a condição fiscal das contas públicas brasileiras hoje certamente representa um obstáculo ao financiamento internacional.

O SR. SENIVAL MOURA – É mais um complicador. Ouvimos as palavras do Sr. Caio Megale, Secretário Municipal da Fazenda. Temos os inscritos, cerca de dez inscritos. Quero convidar o Sr. Olímpio Álvares, do Comitê de Mudanças do Clima do Município, seria importante ele falar. O primeiro inscrito é o Brasil Laerte, Unesca. Depois o Cláudio.

O SR. OLÍMPIO ÁLVARES - Boa tarde a todos, vou ser breve. Trabalho com essa questão da regulamentação de veículos de baixo potencial poluidor, regulamentação de programas de controle de poluição, trabalhei 26 anos na Cetesb, hoje sou consultor. Sou da Associação Nacional dos Transportes Públicos e estou ajudando o Comitê do Clima a fazer

recomendações de diretrizes para ajudar nessa lei.

Estou impressionado porque parece que existe uma vibração no ar que parece colocar alguma dúvida em cima da qualidade dessa última proposta que foi feita pelos vereadores. Uma proposta de consenso e que representa, de acordo com minha visão e experiência, uma das mais ousadas propostas de controle de poluição de veículos do mundo. Se vocês forem procurar, vocês vão achar hoje, 2017, nos outros países não vão achar nada melhor do que isso, ou muita pouca coisa melhor do que isso. Então, é bom termos isso em mente. Essa proposta representa quase metade da frota municipal equipada ou movida com veículos com combustíveis alternativos ao diesel. E isso é um avanço espetacular.

Quero parabenizar esse consenso que houve entre o Vereador Gilberto Natalini, que é o grande pioneiro dessa área ambiental dentro da vereança em São Paulo e o Vereador Milton Leite por essa convergência. E essa convergência chegou quase ao que nós sugerimos no nosso documento de diretrizes para esse projeto de lei.

Então, em relação à proposta da militância ambientalista, percebemos que
...no nosso documento de diretrizes para esse projeto de lei.

Então, em relação à proposta da militância ambientalista, percebemos que essa proposta, que é uma proposta também que foi discutida pela leda, implica necessariamente que daqui a dez anos haja uma frota 100% elétrica. Sinceramente, eu como conhecedor do assunto...

A SRA. _____ – Desculpe, mas essa não é a proposta nem da BVE e nem da leda.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O que é Olímpio?

O SR. OLÍMPIO ÁLVARES – Não, vocês estavam discutindo essa possibilidade de eletrificação total da frota agora há pouco, não é?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. OLÍMPIO ÁLVARES – Não?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. OLÍMPIO ÁLVARES – Certo, mas eu só estou dizendo o seguinte: que a proposta que foi colocada de zerar as emissões em dez anos...

- Manifestação fora do microfone.

O SR. OLÍMPIO ÁLVARES – Mas, não foi colocada aqui a proposta pela militância?

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ieda, se for falar, por gentileza, no microfone.

A SRA. IEDA MARIA DE OLIVEIRA – Desculpe, essa não é a proposta da BVE que se zerem as eleições em dez anos, tá? Só para deixar claro, nós temos uma reunião na segunda-feira, estamos estudando apoiar esse PL com algumas observações e a única coisa que eu coloquei como ponto de interrogação é que se tem um prazo, seja ela, 20, 25, mas que se tenha um prazo, só isso. Não são dez anos, só para esclarecer.

O SR. OLÍMPIO ÁLVARES – Tá.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Olímpio, só para registrar também a presença do Secretário de Governo, Sr. Júlio Semeghini, que acabou de chegar e está convidado a fazer parte da Mesa.

O SR. OLÍMPIO ÁLVARES – Então, essa proposta que houve da militância ambientalista de conversão, de zerar as emissões da frota em dez anos ou menos - segundo eles isso é plenamente viável, etc., há controvérsias – mas, essa proposta implica necessariamente que toda frota seja elétrica e que todo ano sejam comprados 1.500 veículos elétricos novos. Que entrem na frota para daqui a dez anos haver 15 mil ônibus elétricos na frota de São Paulo.

Acho isso absolutamente inadequado, porque hoje quando você fala em transporte sustentável, energia sustentável, o mundo sustentável, você tem a ideia por trás de diversidade. Não só diversidade de tecnologias, mas diversidade de fontes de energia e isso é

importantíssimo para não ficarmos reféns de uma única energia ou de uma única empresa, de um único fornecedor, de um único fornecedor de energia, de painel solar, etc. É saudável a diversidade, permite que entre lá na frente, o ônibus é hidrogênio, permite que entre o biogás, que tem a energia 100% renovável e baixo nível de ruído.

Então, entra o ônibus híbrido. O ônibus híbrido pode trabalhar com 100% de biodiesel, pode ser desenvolvido para trabalhar com 100% de biodiesel. Essa diversificação energética, tecnológica é muito saudável e vai promover a competição entre as empresas para os preços da energia e para o preço do ônibus ser mais baixo. Um setor vai competir com o outro de uma forma muito saudável. Então, eu acho que esse projeto está caminhando para um bom termo.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Okay, ouvimos as palavras do Sr. Olímpio Álvares, do Comitê de Mudanças do Clima do Município. Novamente o Caio precisa fazer um comentário importante. É bom ouvirmos o Caio quantas vezes forem necessárias.

O SR. MILTON LEITE – A todo instante, Caio.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – É quem cuida do dinheiro. Vá lá, Caio.

O SR. CAIO MEGALE – Não, só para um comentário, quando falei em avaliação de custos, obviamente estava me referindo mais especificamente á avaliação de custo da medida que estamos discutindo aqui. Mas, o fato é que temos de avaliar o custo do sistema como um todo. Isso também tem de entrar na conta, tenho falado isso sobre várias áreas do Orçamento da Prefeitura. Temos de fazer uma reavaliação detalhada e os impactos de cada medida nas outras linhas e como isso pode ser eventualmente absorvido ou não absorvido.

Então, você tem uma série de avaliações que também têm de ser feitas quando se fala na avaliação completa do custo e de novo, não só de longo prazo, mas de curto prazo também, porque às vezes você olha só para o longo prazo e o curto prazo lhe pega e você não chega ao longo prazo, está certo? Então, para que isso seja encaixado tem de olhar para a

medida fundamentalmente, mas também para os custos como um todo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Está okay.

O SR. – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Pela ordem.

O SR. – Apenas para justificar que o Presidente da SPTrans, José Carlos Martinelli está se retirando desta audiência para comparecer a outra audiência que acontece simultaneamente nesta Casa sobre o processo de desestatização. Só para justificar a saída dele.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Okay, Secretário. Muito bem. Então, o próximo a fazer uso da palavra...

O SR. MILTON LEITE – Mas, o Caio também tem de fazer outra audiência, acompanhe lá, Caio. Não é possível, temos de ter duas audiências ao mesmo tempo, agente precisa ir e voltar.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O Caio seria importante que permanecesse, depende, acho que por aclamação para que ele permaneça aqui. Ele está monitorando à distância. Vamos lá, então, Laerte Brasil.

O SR. LAERTE BRASIL – Eu sou chanceler global da Unesco, uma universidade que estamos organizando em 96 países e também jornalista e superintendente mundial de imprensa para o jornal digital *Diário Global do Povo*, que será lançado agora no dia 15 de outubro.

A Unesco tem o instituto global de estudos para reduções climáticas. Nos estudos que temos na cidade de São Paulo, em 2017 foram mortas 4.262 pessoas, perderam a vida devido o enxofre e cerca de 1.460.000 pessoas em estado de saúde, dando prejuízo a nível nacional no SUS de quase três bilhões de reais. Isso é um verdadeiro absurdo para uma metrópole cosmopolita que é São Paulo, a mais rica da América Latina.

Em 50 audiências públicas da Lei de Uso e Ocupação do Solo apresentei uma tese,

que foi aprovada na lei, que são as cotas ambientais. Além de criar os jardins verticais, tem condições de criar microclima em todos os bairros de São Paulo.

E qual é a proposta para entregar as cotas ambientais nesse PL? É entregar as cotas ambientais nos corredores de ônibus, nos terminais e nas garagens de ônibus, também junto com esse projeto. Agora, também debati na Lei de Uso e Ocupação do Solo a implantação da energia limpa na mobilidade urbana aqui na cidade de São Paulo.

Tenho várias ações para pontuar aqui. Qual a tese que apresentamos? Hoje a indústria automobilística está fabricando carros, ônibus aqui no Brasil e o imposto é 48,6 e o imposto dos Estados Unidos chega a 7,8. Eu acho que tem de haver, da cidade de São Paulo sair para o Governo Federal, e implantar uma lei de redução de imposto para a indústria automobilística fabricar um exemplo de energia limpa aqui na cidade de São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Conclua, Laerte, por favor.

O SR. LAERTE BRASIL – E, para encerrar, Sr. Presidente, eu queria dizer o seguinte: é um assunto de interesse da nação da cidade de São Paulo. O Temer, quando assumiu a cadeira da Presidência de forma esquisita, no Brasil tinha cerca de três milhões e 650 mil desempregados, hoje são 16 mil. E o dinheiro que...(ininteligível)... da nação brasileira que a estratégia macabra dele, eu investiguei e escutei em um evento aqui em São Paulo, ele diz que o esquema ia para o Congresso, mas lá são 15 milhões para cada deputado e é para ele ficar 2018 e roubando mais 50 bilhões junto com os comparsas dele, os Presidentes do Congresso e do Senado e os comparsas dele...

O SR. MILTON LEITE – Sr. Presidente, não estamos aqui para discutir política.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O seu tempo acabou, Sr. Laerte Brasil.

- Tumulto. Manifestações simultâneas.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Claudio Castelo, assessor do Vereador Caio Miranda. Depois o Sr. Sérgio Borges.

O SR. CLAUDIO CASTELO – Boa tarde a todos. Sou assessor do Vereador Caio

Miranda, cidadão e pai de duas filhinhas, cuja uma delas de três anos sofre diariamente com uma espécie de uma alergia do ar, eu sofro um drama familiar muito forte por conta do que está acontecendo com a poluição. É uma questão da saúde antes de tudo, e foi muito feliz esse tipo de abordagem. Parabenizo o Presidente da Casa, os demais Vereadores, as autoridades, Srs. Secretários, senhores convidados, demais participantes.

A cada dia que a gente tem acompanhado as audiências públicas, a cada audiência pública são acrescidos excelentes argumentos. A cada proposta são novos horizontes que se abrem para a discussão e isso é muito digno de elogio.

A proposta que foi apresentada hoje pelos Vereadores Milton Leite e Natalini, por exemplo, trouxeram um debate interessante, que foi a preocupação com os micro-ônibus, que é de fato um debate que estava sendo negligenciado e tem que ter sim o seu destaque pelo papel, além de econômico, pelo papel social que tem. Esse debate estava sendo ignorado e esse projeto que está sendo apresentado tem um grande mérito. Como eu falei, a cada discussão a mais é uma pedra a mais que se coloca na edificação.

Só para colocar, a gente está falando sobre a Lei de Mudanças Climáticas, não precisa falar, uma lei de 2009, extremamente vanguardista. O que nós decidimos em 99 é o que está sendo decidido agora na Europa, então saímos na frente. Só que a lei tinha um defeito que era a falta de um cronograma efetivo. Por causa disso o Vereador Milton Leite apresentou um projeto de lei que tem mérito muito bom. O projeto original tinha um cronograma, ou seja, um objetivo, uma meta, para transposição para uma outra tecnologia. O que depois se foi discutir é se era só tecnologia biodiesel e já se evoluiu que não. Então hoje nós temos no horizonte o projeto original. Esse projeto foi submetido a um substitutivo na Casa, substitutivo pela CCJ, o Vereador Caio Miranda foi o relator, mas que construiu um consenso entre os outros Vereadores, que é o projeto que está seguindo, que adota o mérito do cronograma, mas procurou abrir para questão de tecnologia. E foram apresentados outros três textos de propostas, do Vereador Milton, que acrescentava inspeção veicular, do Vereador

Natalini e o de ontem.

Só para colocar, haveria outras questões. Há um projeto de lei na Casa, que é o PL 405, do Vereador Caio Miranda, nós queríamos propor que toda discussão de inspeção veicular fosse tratada naquele, porque a proposta que foi feita hoje contribui bastante, de aperfeiçoar o projeto que já está em debate.

Só para concluir, há uma questão que nós queremos chamar a atenção. A nossa proposta do PL 405 falava em ruídos; a inspeção veicular inclusive dos veículos, e nesse texto não foi abordado e isso acho que é uma questão bastante importante.

O SR. MILTON LEITE – Só um aparte rápido. Vou falar menos de um minuto sobre os ruídos. Se nós pegarmos um ônibus, as emissões dos ônibus elétricos têm baixo nível, mas nós estamos com um problema na infraestrutura viária na cidade de São Paulo. Nós pegamos esses ônibus e circularmos com eles dentro do autódromo de Interlagos, fizemos a medição, vamos ver que o nível de ruído é baixo. Se você circular com ele na periferia vamos ver, na mesma medição, se é um metro e meio, vamos ver que o ruído é enorme. Então a contribuição do bate-bate e o ruído da lataria não se dá em sua parte, em sua grande maioria, pelo carro em si. Se nós pegarmos o mesmo veículo e andarmos dentro do autódromo de Interlagos, fizemos a medição conforme determina a norma, vamos que o ruído é mínimo. Porém, no sistema viário da cidade de São Paulo teremos problemas. É uma questão de critério e observação. Uma coisa é falarmos de ruído, onde e em que condições. É preciso que se observe isso, se não vamos começar a fazer legislação sobre ruído que não se aplica no sistema no momento, principalmente na faixa da direita, na faixa de rolamento à direita, ela está realmente deteriorada ao longo do tempo, totalmente esburacada, provocando uma bateção enorme e, por conseguinte, o aumento do ruído e deterioração dos carros. Precisamos tomar muito cuidado na forma de medir e onde. Eu faço questão de ressaltar isso, coloquemos no autódromo de Interlagos e façamos a medição e o mesmo carro na avenida vamos ver que tem uma diferença significativa. Lá tem ou inexistente ruído.

O SR. NATALINI – Só colaborando com o Vereador Milton Leite, existem dois tipos de ruído. Existe o ruído da lataria, do bate-bate da lataria, ouvido principalmente dentro do ônibus, e existe o outro ruído, que é o ruído do funcionamento do motor. E aí nesse caso particular, quem ouve mais é quem está fora. Então a gente deve se preocupar com os dois de maneira prudente. Agora, o elétrico, por exemplo, não sei se algum de vocês já andou alguma vez num carro elétrico. Não tem ruído de motor, é zero, parece um passarinho voando, e mesmo outros combustíveis que diminuem. O que é mais barulhento de fato é o motor a diesel. Então a gente pode se preocupar com isso na lei, mas fazer de uma forma prudente, de uma forma inteligente para não botar camisa de força de forma nenhuma.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Sérgio Borges, Norte Bus. Em seguida Wiliam Araújo Nascimento, também Norte Bus.

O SR. SÉRGIO BORGES – Bom dia a todos e a todas, bom dia ao Presidente da Mesa, Vereador Senival Moura, Vereadores Milton Leite, Natalini, Secretário Sérgio Avelleda.

Gostaria de identificar aqui, primeiramente, os que estão presentes, que são operadores do sistema, que são motoristas ou empreendedores, vocês podem ficar em pé um pouquinho, só para identificar, por gentileza, todos que trabalham no sistema. (Pausa) Muito bem, eu estou entre eles que trabalham no sistema. Nos já atuamos, pelo menos eu, há 24 anos, quase 25 anos, era um garotinho quando estava lá, com vinte e poucos anos trabalhando.

Primeiro eu quero agradecer a postura republicana que vejo no Vereador Milton Leite, juntamente com o Vereador Natalini, tratando esse tema em conjunto e tendo outros Vereadores signatários também das propostas.

Quando a gente olha para o tripé da sustentabilidade, que ele abrange o ambiental, o econômico e o social. O ambiental está na questão do suportável, o econômico daquilo que é viável, tanto é que a gente festeja muito a presença do Secretário de Finanças, e na questão da equidade, na questão do social, entra a equidade, que né não tratar os desiguais de

maneira igual, mas os desiguais de maneira desigual. Então nós, que somos aqueles que à medida do tempo vivemos a evolução da espécie. Quando falo evolução da espécie, começamos com Kombi. A Kombi era 20 mil reais, em 95, 96. Depois pula para o Topic, 35 mil reais. Depois pulou para vans, Sprint, Ducato, 55 mil reais. Depois para os micro-ônibus de uma porta, 90 mil reais. Aí o salto para os micro-ônibus atuais, 180 mil reais com o elevador para as pessoas com mobilidade reduzida. E os atuais com ar condicionado, os mais em conta, 280 mil reais. E na questão da equidade o que quero chamar a atenção, onde somos tratados de maneira desigual, todos esses veículos nós compramos com taxas acima de dois dígitos, taxa de juros, isso é uma sangria nas nossas vidas.

E quando vimos, e eu tive o privilégio de estar nessa Casa nos últimos quatro anos, assessoria do Vereador Ricardo Young, da Comissão dos Transportes, eu vi o subsídio saltar de 900 milhões, em 2013, para mais de três bi no ano passado e já estamos olhando para o orçamento de oito bilhões. E nessa transição, a gente não tem nada contra a política social de subsídios de tarifas, de gratuidades, o sistema local sangrou e nós trabalhamos na sustentabilidade com o olhar social sim, porque praticamente, por algum período trabalhamos por amor, porque trabalhamos no vermelho, trabalhando queimando o patrimônio, vendendo carro, pegando financiamento, pegando empréstimo pessoal para suportar tudo que nós vivemos. Nós não temos de enfrentar os veículos mais caros, basta que deem as condições. Se nos derem as condições, taxas de juros razoáveis, subsídios, nós colocaremos a melhor frota de São Paulo para rodar, para atender a população local.

É isso. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – O próximo a fazer uso da palavra é William Araújo do Nascimento, também da Norte Bus. Mas antes o Secretário de Transporte, Sérgio Avelleda, quer fazer um comentário.

O SR. SÉRGIO AVELLEDA – Sr. Presidente e demais presentes, apenas para narrar para vocês, quando visitamos a China, eu e o Prefeito João Doria, fomos lá ver uma

operação de ônibus elétricos, a importância disso que o Sérgio colocou, da importância dos incentivos e subsídios. O operador de ônibus elétrico na cidade de Tizen, para cada ônibus que ele compra elétrico, Vereador Milton Leite, ele recebe o equivalente a 250 mil reais do Governo Central da China como subsídio, e 250 mil reais do Governo local, como subsídio. Quer dizer, há um envolvimento inclusive do Governo Central chinês para equalizar a questão financeira. Não tem mágica, lá também é mais caro e lá também precisa ter um incentivo e eu não vislumbro hoje na estrutura fiscal brasileira que o Governo Central brasileiro possa nos apoiar com tamanha intensidade como apoia o Governo Chinês os operadores locais.

Apenas para registrar essa informação, Sr. Presidente. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – E aí entra a questão do fundo, mais uma vez, sugerido pelo Vereador Natalini.

O SR. MILTON LEITE – Só uma fala em cima do que o Secretário falou. Veja, países ricos ainda aportam dinheiro para subsidiar a compra de veículo com energia limpa. Para nós, que somos pobres, numa situação difícil, com financiamentos pesados, com juros, como disse o Sérgio, acima dos dois por cento, pesado, sem apoio do Governo Federal, Estadual e com os recursos restritos da área municipal. A nossa vida não será fácil.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ouviremos o Sr. William Araújo Nascimento, da Norte Bus. Em seguida, Celso Ribeiro de Oliveira, da TransWolff.

O SR. WILLIAM ARAÚJO NASCIMENTO – Boa tarde a todos, boa tarde a Mesa. Quero cumprimentar a todos, em especial o pessoal que compõe a Mesa. E na fala do Sr. Milton Leite e do nosso Secretário aqui, eu vejo a importância que ele tem dado à nossa categoria e a preocupação.

Eu estou no sistema há 20 anos e venho trabalhando junto à sociedade e, a cada ano, nessas duas décadas, eu vi muita melhor no transporte. E a nossa vontade é sempre contribuir com o sistema, como estamos fazendo. Hoje, queremos, se pudéssemos, trocar nossos micros, contribuir para o meio ambiente: é o que mais nós queremos. Tudo que foi falado aqui, na planilha, eu vivencio na pele. Há dois anos eu não dirijo mais. Eu já tive, Sr.

Natalini, problemas respiratórios, como o senhor colocou. Então, eu não tenho os números, mas a prática eu sinto bem na pele.

Nós trabalhamos com os micro-ondas nas condições mais adversas, aonde os ônibus não chegam. Os ônibus, hoje, rodam no corredor, eu acho também que é um serviço rápido, é um serviço que agilizou, mas só que atuamos lá no extremo, aonde os ônibus não chegam. E hoje não conseguimos, de maneira alguma, trocar os nossos micros. Não temos recursos. Estou contando a minha experiência, não estou contradizendo, aqui, os demais, os empresários.

Hoje, só para vocês terem uma ideia, tivemos a mudança para o ar condicionado, mas, muitas, vezes, não conseguimos o ar condicionado. Não conseguimos, das montadoras, o ar condicionado completo e a manutenção. Hoje nós recolhemos a nossa frota para fazer a manutenção dos micro-ônibus. Então, eu acho que precisa, sim, todo um projeto, porque senão a população vai pensar, porque quando o ônibus sai da minha linha - a minha linha opera com seis micro-ônibus - quando dá problema com ar condicionado, eu tenho de recolher o carro. E o ar condicionado já sai de fábrica, mas os carros novos estão dando esse problema. E como é um sistema novo, que está se adaptando, se perde muitas viagens. A população paga.

Hoje, não temos a possibilidade do investimento, porque hoje não temos. O financiamento não chega. Queremos, sim, estar de acordo com o sistema e trabalhando, só que precisamos ter os mecanismos. Hoje, nós não temos. Os táxis têm o GNV e têm para operar melhor. O investimento do táxi é menor e do ônibus é bem maior. E de contrapartida, não temos nem a isenção de IPI e ICMS, e o investimento é bem maior para a população. Aquele ônibus é exclusivo da população. Não é meu, não é de ninguém, é da população. Nós fazemos o investimento e nós trabalhamos e não temos nem isso.

Então, temos de ir devagar para fazer. Nós queremos fazer, mas precisamos viabilizar o mecanismo.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Obrigado.

Tem a palavra o Sr. Celso Ribeiro de Oliveira.

O SR. CELSO RIBEIRO DE OLIVEIRA - Boa tarde aos companheiros, aos Vereadores, ao Secretário e aos demais amigos que estão aqui.

Nós não somos contra nada do que foi dito aqui. Só queremos um mecanismo para

isso. Se a própria indústria está brigando: um está falando que não consegue, o outro falou que tem. Eu não estou entendendo. Eu queria entender. Quer dizer, eles não têm nem uma tecnologia para trabalharmos hoje. A indústria automotiva não tem alternativa para o sistema sub local. Isso quer dizer o quê? Que querem acabar conosco. Se aprovar esse PL, estarão acabando conosco. Não sou contra, tá. Tudo no seu tempo.

Presidente, Secretário, esses carros não conseguem rodar lá na Chácara Santo Amaro, nem em Marsilac. Desculpa, não têm condições e os senhores sabem disso.

Só queremos trabalhar e queremos ter condições. Se tivermos condições, vamos trabalhar e colocar os carros para rodar, mas se a própria indústria está aqui brigando, dizendo que não têm condições de fabricar um micro-ônibus para nós, então eles querem acabar conosco. A verdade é essa.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. MILTON LEITE – Senival, só quer fazer um lembrete, e que na parte Sul da Cidade e parte Leste, têm linhas que andam por 20 quilômetros de estrada de terra, cascalhada, fora barro, buraqueira. Essas são as condições que vamos colocar os carros. Temos de ver as condições que estaremos operando. É muito difícil, é muito difícil. É estrada de terra, 20 quilômetros batido, a ponto de a SP Transporte ter de fazer, em caráter de emergência, a recuperação da estrada, pois seis carros ficaram atolados, com mulheres grávidas dentro deles. Isso não é condição. É uma condição extrema de atendimento.

É isso.

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ok. Situação muito complicada.

Tem a palavra o Sr. Marcos Gallezi, da ABTS - Associação Brasileira de Transportes Sustentáveis, Um Movimento em Defesa dos Trólebus.

O SR. MARCOS GALEZZI – Muito boa tarde a todos.

Nós só encontramos problemas. Soluções, ouvimos muito poucas.

Uma das coisas que eu quero chamar muito a atenção, que desde a Administração passada está se falando, é sobre a CID Municipal. Por quê? Pela tabela, apresentada pelo Sr. Milton Leite, quem são os maiores poluidores da cidade de São Paulo? São os automóveis. Então, por que não se fazer uma CID cobrando dos automóveis, que são os maiores poluidores, para financiar o transporte limpo? Não é criar uma taxa. É uma coisa que já existe. Isso deveria ser disponibilizado para os Municípios e não para o Governo Federal.

Eu sugiro aos Vereadores para que, em Brasília, briguem para que se tenha essa

CID Municipal para financiar o transporte limpo e sustentável.

Outra coisa muito importante é o Protocolo de Kyoto. Esse protocolo era algo muito, muito importante, que infelizmente não deu. Foi uma proposta que acabou em nada.

Com relação aos carros de hidrogênio, que foi falado, a EMTU tem cinco veículos a hidrogênio. Todos os carros estão encostados. É um projeto caro e nós, no Brasil, temos soluções, sim. A lida apresentou várias soluções. A indústria brasileira tem condições de fazer qualquer veículo, basta que se dê condições, porque não é fácil. Só que temos de acreditar que temos o melhor. O melhor do Brasil é o brasileiro. E é verdade. Se dermos condições, a Eletra pode fabricar até um carro, até um grande ônibus, tranquilo. Basta dar condições e as condições estão aí. A gente tem que arrumar fontes de recursos, como estou tentando sugerir essas soluções. Acredito que a CID Municipal poderá contribuir muito com a questão do transporte ecológico, sustentável.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem mais uma sugestão aí, mas são mais encargos, e sempre sobra para alguém a conta.

Tem a palavra o Sr. José Rivaldo Souza Azevedo, munícipe e operador do sistema de transporte.

O SR. JOSÉ RIVALDO SOUZA AZEVEDO – Boa tarde a todos, amigos, companheiros, Presidente Milton Leite, Vereadores Senival Moura, Gilberto Natalini, Secretários, demais presentes.

É um prazer estar aqui, porque é um projeto de grande significado para o transporte coletivo da cidade de São Paulo, e para todo o País, sabendo que São Paulo é o coração do Brasil, certamente dará pungência para todo o território nacional.

Entendo que é um projeto viável, porque ele usa o bom senso. Observamos aqui todos os fabricantes. Não adianta pensar num projeto, sem pensar no fabril, que é fundamental para que o projeto tenha sucesso, senão a lei vira lei morta. Como diz na filosofia: “Lei sem bom senso é uma lei morta”.

Pensar que uma igualdade seria fundamental para o projeto. Penso no edital que

está para acontecer, nobre Secretário Avelleda, e vimos as suas dificuldades na fabricação dos micro-ônibus, e sabemos da importância dos micro-ônibus para a periferia da Cidade.

Dizer que se nós não buscamos tecnologia é mentira, porque a realidade é outra. De todas as tecnologias colocadas à disposição, somos os primeiros a adquiri-las. Verdade, a Transwolf, só este ano, já adquiriu mais de 350 veículos, todos com tecnologia de ponta. Então, estamos em busca de utilizar a melhor tecnologia, seja para os grandes empresários ou para os pequenos empresários, dos quais fazemos parte.

O que se busca é atingir aquilo que é de interesse público. O interesse público é um meio ambiente de qualidade, sadio, para as presentes e futuras gerações, como determina a Constituição. Não somos contra os ônibus elétricos, embora entendo que o projeto tenha que trazer a questão das baterias dos ônibus, porque me parece que ela vem do cobalto, e precisa ser discutido como serão armazenadas essas carcaças das baterias para as futuras gerações, para que não venham a trazer problemas ao meio ambiente.

Dizer que estamos em busca de todas as tecnologias trazidas, mesmo com todas as dificuldades. Em matéria de ônibus elétrico, os empresários de ônibus não podem suportar o custo da saúde por um combustível fóssil porque não é ele que faz a tecnologia, ele adquiriu um produto que está na praça. Isso é um custo para a sociedade.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra o Sr. Sérgio Avelleda.

O SR. SÉRGIO AVELLEDA – Nobre Vereador Senival, demais componentes da Mesa, serei bastante breve.

Em primeiro lugar, registrar o altíssimo nível desse debate, que foi transmitido e gravado. É um fato histórico. Não quero parecer exagerado, mas me parece que nós tivemos uma manhã de civilidade, de cidadania e de compromisso com o mundo real e possível. Então, acho que conseguimos chegar a algumas conclusões.

A primeira é que me parece um consenso de todas as manifestações de que, de

fato, o sistema local que é tocado por esses valorosos trabalhadores que, como bem disse o colega da Transwollf que me antecedeu, operam em situações inimagináveis para a imensa maioria da população de São Paulo. Os militantes, a sociedade civil, os fornecedores, não fazem ideia das condições de infraestrutura que operam esses trabalhadores que estão aqui hoje.

A própria indústria e os militantes têm que reconhecer que é preciso dar um tratamento diferenciado a esse setor, que responde por 40% do transporte público de passageiros da cidade de São Paulo. Isso está espelhado nos substitutivos consensuados até aqui.

Segundo, acho que nós temos um desafio, foi por isso que pedi aquele aparte ao nobre Vereador Senival. Nós temos, sim, que envolver o Governo Federal nessa discussão. Não podemos dizer que é só um problema do Município de São Paulo avançar na diminuição da emissão de poluentes, por várias razões, mas uma bastante objetiva: porque nós vamos reduzir o custo do sistema único de saúde. O Governo Federal precisa ser chamado à responsabilidade, como faz qualquer governo federal de qualquer país, para um investimento em mobilidade urbana.

Fui, por algum tempo, Presidente da CPTM, onde já reclamávamos isso: o Governo Federal não põe dinheiro no investimento de metrô. A gente vai para a China, vai para a Espanha, vai para a França, e fica admirado com o tamanho do metrô naqueles lugares. É porque tem recurso federal. Então, temos de nos mobilizar e envolver BNDES, Ministério das Cidades, Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, e buscarmos sim recursos, a fundo perdido, e financiamento, a taxas compatíveis, para a renovação da frota de São Paulo, até como indutor de indústria, até como gerador de emprego, e como diminuição do modelo da saúde.

Terceiro lugar, temos que ter pé no chão, e a fala do Secretário Caio Megale foi muito importante. “Ah, tem dinheiro internacional disponível”, mas é preciso lembrar que o

Município não pode ir à Coreia, à ONU, no Banco Mundial, e assinar um contrato de empréstimo quando quiser, é preciso ter o aval da União Federal. Nenhuma unidade unilateral empresta dinheiro para unidade federativa sem aval da União. Para obter aval da União, precisa parecer favorável do Ministério do Planejamento, da Secretaria do Tesouro Nacional e, finalmente, do Senado Federal. E atualmente esses órgãos não estão dando aval, porque a situação fiscal da União é muito difícil.

Então, precisamos por o pé no chão, e quero destacar, mais uma vez, a virtude do projeto. Se existir condições econômicas e de tecnologia mais favoráveis no futuro, a Secretaria de Mobilidade poderá acelerar a implantação das metas.

Quero convidar todos, então, para prosseguirmos no diálogo, mas eu peço uma certa agilidade, porque os contratos estão vendendo e nós precisamos publicar o edital o mais rápido possível.

Muito obrigado a todos. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Muito obrigado, Secretário.

Tem a palavra o nobre Vereador Natalini.

O SR. NATALINI – Prestei muito atenção nos discursos. Sou um dos que conhece as linhas da ponta, porque sempre andei por lá, fazendo uma luta pelos bairros, então sei das dificuldades de quem vai lá para a periferia, para o fim da zona Leste, como funcionam as coisas.

Vou fazer tudo o que estiver ao meu alcance para manter a unidade nesse processo. Vamos tentar puxar o nobre Vereador Caio Miranda, que também tem um substitutivo, para a gente ir para o plenário com um único substitutivo. Não está terminado, nós vamos amadurecer as ideias.

Saio daqui com a consciência mais profunda de que a questão financeira é complexa, mas, como tudo na vida é muito difícil, sempre consegui superar acreditando que é possível superar inclusive a dificuldade, se nós tivermos unidade para buscar o recurso onde

tem. Recurso tem, dinheiro o mundo tem, e nós temos que saber trabalhar unidos para isso, ajudar o Secretário Avelleda a buscar o recurso necessário.

Saio também muito consciente para fazer a diferenciação, já sabia desse problema, mas saio mais ainda embasado entre o sistema dos ônibus concessionários com o sistema do pessoal que trabalha com os micro-ônibus. A gente entende a fragilidade econômica e a dificuldade que existe, e nós temos que tratar isso de forma diferente. Agora que nós precisamos ter uma lei para melhorar o ar de São Paulo, respeitando todas as dificuldades, isso é uma convicção minha, do fundo do coração, e farei todo o possível para a gente caminhar nesses próximos anos para melhorar, limpar o ar de São Paulo, com a ajuda de todos e respeitando a dificuldade de todos.

Parabéns a todos, Vereadores Milton Leite, Senival, o Secretário Avelleda. Parabéns principalmente a vocês, que vieram nos prestigiar e contribuir com esta audiência pública.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra, para as considerações finais, a Sra. Ieda Maria de Oliveira, da Associação Brasileira de Veículos Elétricos.

A SRA. IEDA MARIA DE OLIVEIRA – Gostaria só de agradecer, também dizer que realmente o debate foi muito importante, está sendo importante a cada discussão, e hoje não foi diferente. Acho que o problema está muito claro, e cabe a nós agora ter coerência para achar um equilíbrio que permita que a gente avance nesse assunto.

Obrigada. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Tem a palavra ao nobre Vereador Milton Leite.

O SR. MILTON LEITE – Quero agradecer a presença de todos, Secretário Avelleda, Secretário Caio, Vereadores Natalini, Dalton, Senival, todos os representantes, ambientalistas, que contribuem muito. É importante ter o lado crítico, ainda que não chegamos

a todos os pontos desejados, mas o lado crítico é importante senão o projeto sai torto. Tem que haver crítica, deve, e isso é respeitoso.

Quero registrar que ficou patente que 40% do sistema local não tem hoje uma luz no fim do túnel. Nós não vendaremos nossos olhos para isso. Vamos estudar e debater com calma, para que tenhamos uma legislação que traga tranquilidade e que não nos empurre aventura.

Aqui foi dito pelo próprio representante da Mercedes: a empresa que foi fazer uma aventura na área de gás hoje se encontra quebrada. Há 20 anos, tem tentado uma aventura e até hoje não conseguiu melhorar. Ou seja, nós temos que dar um passo, mas com garantia, tranquilidade e responsabilidade.

Acima de tudo, tenho como prioridade colocar primeiro o meu País, nosso Estado, a população, a família, depois vocês em último lugar. O coletivo vem na frente. E em nome deles que estaremos construindo, junto com os demais Vereadores, a Secretaria de Transportes, e com todas as partes que aqui estiveram hoje. Mas vamos buscar uma solução.

Vejo uma distância menor entre os veículos grandes, mais factíveis de nós atingirmos, do que a realidade dos pequenos. Essa, estou vendo com grande dificuldade, mas não vejo a mesma distância do sistema de concessão hoje com tanta diferença, porque não é inatingível. Uma é factível, a outra vejo com muita preocupação.

Eu que contribuí para a criação das leis, das antigas cooperativas, depois das leis do atual sistema de transporte, em 1997, sei diferenciar bem o que significa sistema local e sistema estrutural. Só quem conhece esse sistema, e atuo nessa área, sabe das dificuldades; e temos que respeitar isso. Assim como a estrutural, que tem sim uma possibilidade de atrativo econômico demonstrado pela indústria, ou seja, é um baita atrativo econômico, porque vem de perfis diferentes.

Nós temos consciência, quando finalizarmos o projeto de lei, que temos que saber a dimensão da dificuldade. Nós temos que buscar uma linha mediana que comporte a

subsistência de todos, priorizando o povo. Mas, assim, a sobrevivência de todos estará garantida nessa lei, tenho tranquilidade disso.

O artigo 10 da lei já nos dá tranquilidade, mas vejo que ainda sim merecerá ajuste, dada a palavra da indústria. Faremos outros debates e estaremos juntos na votação.

Muito obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Senival Moura) – Ouvimos as palavras do nobre Vereador Milton Leite, autor do projeto, tema do debate do dia de hoje. Tenho certeza de que foi um debate muito positivo, porque todos que aqui vieram estão saindo com outra formação, inclusive os ambientalistas, os Vereadores, enfim.

Todos tiveram oportunidade de falar. Foram seis inscritos, diversos ambientalistas, três das empresas que representam o sistema de transporte por ônibus no Brasil e na cidade de São Paulo tiveram a oportunidade de falar das dificuldades.

Todas as sugestões e propostas estão anotadas, e tenho certeza de que serão base para incorporar no projeto e nas discussões futuras.

Nada mais havendo a ser tratados, estão encerrados os trabalhos.

