



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

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

PRESIDENTE: AURÉLIO NOMURA

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA.
LOCAL: CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
DATA: 12 DE JUNHO DE 2018

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Suspensão
- Documento lido a ser encaixado pela Secretaria da Comissão

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Boa noite a todos. Declaro abertos os trabalhos da sétima audiência pública da Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa do ano de 2018, com a presença do Vereador Antonio Donato.

Informo que esta reunião está sendo transmitida através do portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.camara.sp.gov.br, *link* Auditórios *On-Line*.

A íntegra da transcrição desta audiência pública estará disponível ao público em geral no mesmo endereço, no *link* Audiência Públicas/Registro Escrito.

Esta audiência tem por objetivo discutir o Projeto de Lei nº 643/17, de autoria deste Vereador, que “proíbe a circulação de veículos a diesel no Município de São Paulo, e dá outras providências”.

Informo que as inscrições para pronunciamentos estão abertas na secretaria da Comissão.

Foram convidados a participar desta audiência, a quem agradeço a presença e convido a fazer parte da Mesa, os Srs.: Waldir Rabello Dutra, assessor institucional, neste ato representando a Secretaria de Mobilidade e Transporte; Antonio Tadeu Prestes de Oliveira, engenheiro Diretor de Transportes de Cargas da Secretaria de Mobilidade e Transportes.

Registro e agradeço a presença dos demais convidados, os Srs. Carlos Ibsen Vianna Lacava, Gerente do Departamento de Apoio Operacional, neste ato representando a Cebest; Vanderlei Borsari, Gerente da Divisão de Emissões Veiculares; Sarah Bonadio e Caio César Oliveira Petrucci, da Associação Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores; Bruno Marques,

engenheiro da Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da América do Sul; Carolina Bergamo, da Minha Sampa; Antonio Carlos Ventili Marques, da Associação dos Produtores de Biodiesel.

O. Dr. Rodrigo Juncal me assessora nesta audiência e nos ajudará no esclarecimento de dúvidas.

O PL está na Comissão de Justiça para análise e, diferentemente da tramitação normal, solicitamos que fosse submetido a uma audiência pública, já que não é um assunto trivial simples, envolve polêmicas e visões diferenciadas. Nós mesmos, conversando, já detectamos necessidades de ajustes no projeto. O objetivo é exatamente este: abrir este espaço de conversa para que possam trabalhar uma versão melhorada do projeto, sem pressa, pois é um assunto importante o suficiente para não errarmos. Daí escolhermos fazer um processo que possa ouvir os interessados, ambientalistas e a indústria automobilística a fim de termos um projeto adequado.

Já tínhamos feito outro projeto de incentivo ao carro híbrido e elétrico, estimulando uma nova matriz energética, que virou uma lei pioneira na cidade de São Paulo, que estabelece que os carros elétricos e híbridos podem ter a parte do IPVA, os aos 2% referentes ao Município, devolvida. É uma lei que está em vigor ainda que com dificuldades operacionais, mas estão sendo resolvidas no sentido de torná-la eficaz na devolução dos recursos, já que temos uma frota muito pequena de carros elétricos e híbridos. De qualquer forma, esse estímulo é importante, além do estímulo de estar fora do rodízio, que se iniciou como uma política ambiental no passado e se transformou numa política de controle do trânsito; à medida que se tem um veículo que polui menos, ele estará fora do rodízio, retomando a ideia de política ambiental.

Esse primeiro projeto nos fez refletir um pouco sobre o assunto, acompanhar alguns debates. Verificamos que em vários países, notadamente os da Europa, existe todo um movimento no sentido de substituir o diesel ou impor restrições aos veículos a diesel.

A C-40 é uma entidade que reúne as 40 maiores cidades do mundo – São Paulo inclusive é signatária. Ainda que não tenha estado presente na reunião da entidade, assinou uma determinação de substituição e restrição de veículos a diesel, que já está em andamento em Roma, em Madrid e na Cidade do México, todas com legislação ou atitudes no sentido de restringir a utilização do diesel pelo seu alto caráter poluente, pois, ainda que seja energeticamente eficiente, causa um dano ao meio ambiente bastante grave.

O que queremos é fazer um processo, dialogando com as normas federais do Conama, que estabelece parâmetros em relação aos motores e a condição de serem veículos menos poluentes. Mas, fundamentalmente, queremos abrir hoje a palavra para que os interessados se manifestem, iniciando um processo de debate, que, como eu já disse, não tem nenhum prazo estabelecido para terminar, mas que também não pode se arrastar por toda a vida; temos que sentir que estamos avançando para que materializemos isso em substitutivos que eu mesmo, com a colaboração de outros Vereadores afeitos à questão ambiental, possa apresentar.

Peço desculpas pela transferência desta audiência do período da manhã para o período da noite do Dia dos Namorados. Espero que essa seja uma motivação para fazermos uma reunião objetiva. Que fiquemos aqui o tempo necessário para ouvirmos todo mundo, mas que possamos também ser objetivos, apresentando as questões, analisando-as e dando uma devolutiva para todos os que estão aqui

presentes, pois, com certeza, teremos prazer em continuar este diálogo com todos vocês.

Essas foram as minhas considerações iniciais. Gostaria agora de passar a palavra aos representantes da Secretaria de Mobilidade e Transportes, Sr. Waldir Rabello Dutra e Antonio Tadeu Prestes de Oliveira.

O SR. WALDIR RABELLO DUTRA – Boa noite a todos os presentes. Na verdade, o Secretário pediu desculpas por não estar presente, mas pediu para que viéssemos aqui representá-lo e acompanhar este assunto, que é muito importante. Afinal de contas, meio ambiente é sempre assunto que devemos levar em consideração para nós e para as gerações futuras.

O SR. ANTONIO TADEU PRESTES DE OLIVEIRA – Boa noite, Vereador.
Boa noite, senhoras e senhores. Hoje estou aqui como representante da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes, da Divisão de Transportes de Carga. Com certeza, a intenção é trabalharmos para termos uma Cidade melhor, com uma qualidade de vida melhor. Já vimos trabalhando com o Secretário, inclusive no Plano Diretor de Cargas, para que possamos consolidar um futuro melhor para a Cidade.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Já há inscritos? (Pausa) Ainda não? Esta é a oportunidade para vocês se inscreverem. Sei que o projeto ainda precisa ser bem melhorado; não tenho dúvida disso, e para isso estamos à disposição.

O primeiro inscrito é o Sr. Marco Isola Naufal, do Instituto de Pesquisas Tecnológicas do IPT.

O SR. MARCO ISOLA NAUFAL – Boa noite a todos. Sou engenheiro e trabalho no Laboratório de Motores do Instituto de Pesquisa Tecnológica, onde realizamos diversas pesquisas com veículos a diesel, motores a diesel em bancada e

também com combustíveis renováveis, além de pesquisas em desenvolvimento com gás natural e outros combustíveis alternativos que podem ser soluções na parte de redução de emissões.

Fiz uma revisão rápida dos artigos da proposta de lei. O artigo 1º trata da parte do impacto da circulação dos veículos a diesel, da proibição e restrição dos veículos utilitários. Só temos que lembrar que, atualmente, citando um dado da Anfavea, de 2017, a porcentagem de veículos leves a diesel chegou a 11%, um número até significativo, porém, o projeto de lei de V.Exas. engloba algumas restrições, principalmente para veículos que são disfarçados de utilitários esportivos, já que atendem às requisições para ter a motorização a diesel, mas são veículos de passeio. Esses veículos não entram nesses 11%, onde se encaixam as vans de transporte escolar, as VUCs – Veículos Urbanos de Carga – e as picapes. Esses são os veículos, digamos, enquadrados como legitimamente utilitários.

A parcela de veículos de carroceria fechada, sem ser de transporte de pessoa é muito pequena e não deu para identificar, dentro desses 11% dos dados disponíveis, tendo em vista a maioria desses veículos – picapes, vans e VUCs – terem um viés claro e estritamente comercial e utilitário.

Portanto, o problema é que restrição a que se refere o artigo 1º da lei proposta é que seriam poucos os veículos atingidos, sendo que eles já têm emissões baixas quando comparados aos outros veículos; seus níveis de emissão são um pouco mais tolerantes devido a uma tolerância um pouco maior para emissões para veículos utilitários. Veículos SUV e até importados, por exemplo, não apresentam níveis de emissão muito altos, mesmo se considerarmos o material particulado e óxidos nítricos, que são as principais emissões de veículos a diesel.

A parte do artigo 3º eu achei realmente válida. Pode-se entender que é viável e recomendável pelo fato interessante de que não é uma medida proibitiva, como o artigo 1º, mas uma restrição parcial, ou seja, uma exigência ambiental baseada em programas já consolidados de controle de emissão; na verdade, o Programa Proconve P-5. Dentro desta lei tem um probleminha no P-6. Esse programa não foi implementado no Brasil, e sim o P-5 ou o P-7, que é a legislação vigente atual. Teria que se fazer essa alteração na lei, porque o P-6 não chegou a ser implementado. Por isso, não temos veículos homologados como P-6, e essa é uma alteração sugerida da minha parte.

Sobre o artigo 4º, adição de biodiesel, há um problema no biodiesel além das claras vantagens que ele pode trazer. O biodiesel possui propriedades com menor poder calorífico. No funcionamento de um motor a diesel, que trabalha com queima de mistura pobre, que propicia a emissão de óxidos nítricos, além do material particulado, o que vai acontecer é que, por esse poder calorífico inferior menor, trabalha-se com uma mistura mais pobre e, gerando-se uma mistura mais pobre, causa-se uma emissão maior de NOx. Daí a necessidade de calibração do veículo – e isso nós trabalhamos no nosso laboratório; temos grande conhecimento disso – para trabalhar com biodiesel, ou teria que haver uma flexibilização dentro de um funcionamento entre diesel e diferentes concentrações de biodiesel.

Essa é outra sugestão, porque é o ponto que o biodiesel tem. Além disso, o biodiesel também causa uma degradação acelerada no lubrificante e nos filtros de combustível e de lubrificantes dos motores a diesel, causando uma redução das janelas de manutenção do veículo e aumento de custo de manutenção. Porém, dentre os benefícios que o diesel pode oferecer para as emissões, principalmente

principalmente considerando dióxido de carbono, CO₂, considerando o seu ciclo de carbono renovável, esses problemas de manutenção poderiam ser facilmente resolvidos com algum projeto de pesquisa justamente para você classificar os intervalos de manutenção, estabelecer esses intervalos mais claramente e conseguir trabalhar também com aditivos.

Existem diversos aditivos no mercado, em estudo, principalmente depois da adição de 10% do biodiesel. Até pouco tempo atrás, nós tínhamos 7% de biodiesel misturado ao diesel comercial, o S10 (B7), e agora nós estamos com 10%.

Chegam solicitações no nosso laboratório para justamente conseguirmos certificar que esses aditivos estão tendo o efeito correto no motor, ou seja, conseguir prolongar a vida e compensar esse efeito degradante do biodiesel, para aproveitar a eficácia e o ciclo de carbono e a sustentabilidade gerada por esse combustível.

Então, minha recomendação na questão da adição dos 20% do biodiesel seria: pesquisa e desenvolvimento, investimento nisso, e não simples imposição, porque não temos uma informação clara, não temos projeto de lei, projetos de incentivo, para esse tipo de teste. Por isso, recomendo que se façam testes para avaliar o efeito de uma adição de 20% de biodiesel e o que isso causaria dentro das emissões, já que principalmente as emissões de NO_x são altamente alteradas.

As emissões de monóxido de carbono, material particulado e hidrocarbonetos são inferiores nos motores a diesel; e com adição de biodiesel, tende a diminuir essas emissões. Esses são os benefícios do biodiesel. Porém, como Engenheiro especialista em motores, sou obrigado a alertá-los sobre as consequências causadas pelo biodiesel, mas que podem ser facilmente trabalhadas com aditivos ou com janelas de manutenção melhor identificadas, e isso requer trabalhos de pesquisa

que são relativamente simples, por testes de emissões e testes de durabilidade.

Quanto ao artigo 5º, infelizmente acho que é uma restrição da própria lei. As disposições não englobam os ônibus integrantes do sistema municipal de transporte público.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Isso está sendo debatido num outro projeto, e a gente está no meio de um processo de licitação. Então isso seria um elemento de distúrbio do processo, não é?

O SR. MARCO – Isso. O Instituto de Pesquisas Tecnológicas está à disposição para estudos nesse sentido, tanto para validação de durabilidade de motores com adição de 20% de biodiesel, até desenvolvimento de aditivos para melhorar a sustentabilidade, principalmente a viabilidade dessa aplicação, assim como da aplicação desses combustíveis renováveis e aditivos também para a redução de emissões e melhoria da eficiência térmica desses motores para o transporte público municipal.

Eu gostaria de destacar um ponto. Simplesmente a ideia de restringir a tecnologia a diesel, do ponto de vista técnico de engenharia, é uma medida equivocada. Não temos de nos ater à proibição de um combustível ou de uma tecnologia. Se quisermos que a qualidade do ar melhore, temos de nos ater às emissões que escapam do escapamento. É isso que interessa, a diminuição das emissões, para melhorar a qualidade do ar, e não simplesmente inviabilizar ou proibir uma tecnologia.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado.

Tem a palavra o Sr. Mateus Galdino.

O SR. MATEUS GALDINO – Boa noite. Vim discutir, procurar a verdade. Não sou melhor nem pior do que ninguém aqui. Mas vim presenciar toda essa discussão para chegar a uma melhoria na vida dos paulistanos.

Gosto muito de São Paulo, das periferias, do centro, e quero a melhoria da Cidade. E no meu ponto de vista, vejo que este projeto é inconstitucional. O STF fez a jurisprudência, como foi mostrado no *site* dele, mas conforme o artigo 24, o Inciso VI e o Inciso I e II da Constituição Federal, ele é inconstitucional. E vou mostrar isso.

Artigo 24: “Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre: I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;

II - orçamento; VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição”.

Na decisão do STF, simplesmente eles falam que tem de haver uma harmonia entre os poderes: a União, o Distrito Federal, o Estado e o Município. E vejo que neste projeto não existe uma harmonia, já que nem o Estado, nem o Distrito Federal, nenhuma ente, está fazendo uma prática para haver harmonia de forma simultânea, ou sem ser simultânea. Também não vejo que é um projeto de interesse local, pois se fosse de interesse local haveria mais pessoas do Estado de São Paulo querendo discuti-lo, e aqui vejo que é mais um projeto de interesse de algumas organizações. E aqui o senhor se baseia no seu projeto para protocolar e passar pela CCJ, também passar no plenário.

O artigo 182 da Lei Orgânica da Cidade e o artigo 13 diz o seguinte: “O Município coibirá qualquer tipo de atividade que implique em degradação ambiental e quaisquer outros prejuízos globais à vida, à qualidade de vida, ao meio ambiente: I -

controlando e fiscalizando a instalação, proteção, estocagem, transporte, comercialização e utilização de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco efetivo ou potencial à qualidade de vida e ao meio ambiente; II - registrando, acompanhando e fiscalizando as concessões e direitos de pesquisa e exploração de recursos naturais, renováveis ou não, no território do Município; III - realizando periodicamente auditorias nos sistemas de controle de poluição, de riscos de acidentes das instalações e atividades de significativo potencial de degradação ambiental. IV - apresentando Plano Diretor da limpeza urbana, mediante projeto de lei a ser aprovado pela Câmara Municipal de São Paulo”.

Vejo que aqui não é só matéria ambiental, mas é matéria de trânsito e matéria de mercado de combustível. Então, sobre a questão de aumentar 20% de biodiesel no diesel, eu acho realmente errado, porque conforme conversei com minhas fontes falaram que sobrarão muita glicerina, o que não traz nenhum desenvolvimento sustentável porque não é comercializável. Se a glicerina cai no solo, ou na água, realmente traz muito dano ao meio ambiente. Fora que o diesel é um dos combustíveis menos poluentes que existem.

Também acho que isso afeta o direito de ir e vir, que é garantido pela Constituição, logo no primeiro artigo do projeto, onde diz que os veículos de passageiros de uso misto, nacionais e importados, serão proibidos de circular no Município de São Paulo.

Sobre a questão de ter que atender aos níveis de emissão do Conama, quero saber como será feita essa fiscalização, se vai ser cobrado, ou não. Também quero saber como ficará com as vans que levam as crianças e adolescentes para a escola, que já cobram muito caro, se esse tipo de política de diesel com biodiesel

impactará muito no bolso desses pais que trabalham todos os dias para trazer o sustento para os seus filhos e querendo que seu filho vá para a escola e retorne com proteção.

Seria mais bacana se tivesse uma lei que deixasse escolher o combustível, seja diesel puro, gasolina pura, biodiesel. Agora, quando você começa a misturar combustível com outro sem realmente a população ficar sabendo é um tipo de adulteração legitimada pelo Estado.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Tem a palavra o Sr. Lucas Melo.

O SR. LUCAS MELO – Boa noite. Não sei falar com termos mais técnicos, pois não sou especialista em motor, mas vim fazer algumas perguntas sobre o PL. Primeiro que, obviamente, ele se refere ao meio ambiente, e um dos argumentos que foram deixados na própria justificativa é que há uma melhora na saúde, então isso já é um impacto positivo social. Mas acho importante pensar, porque não tem como ignorar impactos sociais só porque estamos falando de meio ambiente.

Mesmo com impacto positivo na saúde, que não vou debater aqui, vamos pensar por outro lado, a questão dos custos. Vai trazer uma saúde melhor, mas isso no âmbito do Município.

Então vamos colocar na balança os benefícios para o meio ambiente e os impactos sociais. Como o próprio PL diz, é uma melhoria nos impactos sociais: aumento na manutenção de veículos, filtros, a própria manutenção de motor etc; adaptações de postos e custos de combustível.

Sei que o projeto é de âmbito municipal, mas vamos pensar o quão isso será eficiente em termos de meio ambiente? Vamos usar o exemplo que o Mateus usou, das

vans, cuja manutenção já é cara devido a impostos etc. E quanto aos veículos que não podem circular? O que os donos farão com eles? Onde eles vão enfiar esses veículos? Quem vai querer comprar um veículo que não pode ser utilizado? E o sustento dele, como motorista de *van* escolar? Essa é a questão para os senhores.

Vamos pensar agora no quesito liberdade. Como vocês querem evoluir proibindo alguma coisa? Isso sem contar o aumento de impostos, tudo o que vem acontecendo. É claro que estamos falando de âmbito municipal.

Também vamos pensar em tecnologias para melhorar esses motores. O pessoal do PT que diz que sempre pensa no povo, nas causas sociais, o que vocês estão dando realmente para o pessoal mais desfavorecido? E o que realmente as pessoas vão fazer com esses veículos que não poderão circular? Queria só essa resposta.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Lucas. A próxima é Luiza Lima e depois Carolina Bergamo.

A SRA. LUIZA LIMA – Boa noite, sou Luiza Lima, da Campanha de Mobilidade Urbana do Greenpeace, venho parabenizar a iniciativa da proposição dessa lei. Acho que ainda temos vários pontos que podem e devem avançar durante a tramitação, mas até pegando um pouco o momento que acabamos de viver com a greve dos caminhoneiros, essa discussão sobre a dependência dos combustíveis fósseis volta à tona.

Defendemos um futuro em que a dependência de combustíveis fósseis possa chegar a um fim, 2m 2050, baseados em diversos relatórios técnicos. Acreditamos que então essa lei junto com outras legislações que estão sendo criadas

no mundo das grandes metrópoles também pode ser um caminho para levar a esse futuro.

Também considerando a lei aprovada este ano, em janeiro, que legisla sobre os combustíveis limpos do transporte público, vou levantar alguns pontos aqui para discussão que talvez contribuam para o avanço de um cronograma de transição um pouco mais audacioso do que o proposto nessa primeira versão.

Com relação aos Proconves, CEIs, nosso colega já falou que os CEIs não estavam válidos, o Proconve 7, está em tramitação dentro do Conama a discussão para a regulamentação do Proconve 8, que traria diversos benefícios à Saúde Pública e aos cofres públicos, em decorrência da redução dessas mortes.

Então uma proposta seria, entendo que se não pode colocar no projeto de lei já a regulamentação de um programa por não estar regulamentado, mas talvez aproveitar esse momento para junto ao Conama acelerar esse processo de regulamentação do Proconve 8. E aí sim já colocar dentro do texto alguma meta um pouco mais relacionada, para evitar que depois de grandes discussões aprovem essa lei, mas que ela já esteja um pouco defasada em termos tecnológicos.

O ICCT, Conselho Internacional para o Transporte Limpo, lançou recentemente um relatório técnico que traz vários dados interessantes sobre os benefícios da implantação desse Euro 6 que o Proconve 8 busca regulamentar. E já tem montadoras no país que estão produzindo esse tipo de motor e exportando para outros países, inclusive, para o nosso vizinho Chile.

E segundo esse estudo os custos tecnológicos de implementação dos equipamentos giram em torno de 2%, um acréscimo, mas considerando os benefícios econômicos da redução das mortes prematuras, o benefício chega à escala de 11 para

um. Então o Proconve 8 evitaria, segundo o relatório, 74 mil mortes e geraria benefícios econômicos da ordem de 67 bilhões ao longo dos próximos 30 anos, no Brasil.

Sabemos que aqui no Município de São Paulo os prejuízos econômicos em função da poluição do ar são bastante grandes. Hoje morrem, em São Paulo, 4.700 pessoas todos os anos em decorrência da poluição do ar, gerando prejuízos na faixa de 1,4 bilhões devido à perda de produtividade e das internações tanto em hospitais públicos quanto privados.

Com relação a isso podemos rever talvez os prazos. Tentar antecipar alguns e colocar metas um pouco mais audaciosas. Discordo do que os dois rapazes falaram agora, essa lei não está proibindo a circulação de veículos a diesel. Está restringindo para aqueles veículos mais pesados, aqueles que não atinjam alguns padrões de qualidade. Acho que – sendo de uma instituição ambientalista – poderíamos pensar, inclusive, em chegar até a uma restrição maior mesmo da circulação de veículos a diesel num médio e longo prazo.

E para isso também acho que essa lei pode ter outros elementos que possam ajudar. Então poderíamos incluir ferramentas de incentivo à fabricação e comercialização de veículos elétricos aqui dentro do Município e podendo linkar isso com geração de energia solar para esses veículos. Enfim, uma série de discussões que em decorrência também da regulamentação, e tomara que seja implementada da lei 16.802 de janeiro deste ano que regulamentou sobre as emissões do transporte público, se for bem implementada esse mercado já vai chegar aqui em São Paulo de outra forma. Então talvez não seja uma coisa tão restritiva. Podemos discutir isso para valer.

Além disso, está faltando falarmos sobre sanções ou penalidades aqueles

que não cumprirem as regras colocadas pela lei. E também entender como isso será fiscalizado, porque aí também há muita discussão. Este ano o Prefeito Doria desistiu da inspeção veicular para os veículos individuais e aprovou há pouco apenas para o transporte público, os ônibus. Então como poderíamos fazer isso, mas pensando também que disso podemos fazer virem coisas boas. Talvez criar um fundo de combate às mudanças climáticas, à poluição e usar o recurso dessas multas para esse fundo.

Enfim, acho que há uma série de outras opções que podemos discutir. E ficamos à disposição para outras conversas e auxiliar vocês nesse processo.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Luiza. A próxima é Carolina Bergamo, do Minha Sampa e depois Bruno Marques.

A SRA. CAROLINA BERGAMO – Boa noite a todas e todos, muito obrigada pelo convite da Comissão, gostaria de reiterar o que a Luiza trouxe já, num primeiro momento das sugestões que identificamos. Minha parceira do Greenpeace, no ano passado trabalhamos juntas para conseguir aprovar essa lei que citou agora, o antigo PL 300, que tramitou aqui na Casa. E gostaríamos também de participar do processo, parabenizar também por trazer o debate logo após a greve dos caminhoneiros.

Então trazendo os pontos, é a questão da fiscalização e das sanções também para não acontecer igual a lei de 2009, de mudanças climáticas, que não previa nenhuma sanção. E aí no final das contas acabou o prazo, ninguém tinha se adaptado e nada aconteceu. Gostaríamos que isso não se repetisse.

E queria talvez dar uma contribuição para tentarmos despolarizar o debate, porque não é uma questão política ideológica partidária. Acho que temos de pensar

que estamos falando sobre meio ambiente, é uma questão de Saúde Pública. Há muitos dados mostrando, por exemplo, que em São Paulo se nada for feito, até 2037, vamos ter mais de 95 mil mortes e isso vai custar quase 38 bilhões aos cofres públicos.

As emissões dos veículos movidos a diesel poluem sete vezes mais o meio ambiente e são nocivas à saúde sim, principalmente por causa das substâncias que liberam como o enxofre e o óxido nítrico. E os carros a diesel são os responsáveis pela maior parte do material particulado que está poluindo o ar aqui em São Paulo.

Então precisamos conseguir conversar sobre isso sem polarizar o debate. Acho que é uma iniciativa muito importante. Temos alguns dados, depois talvez para o encaminhamento do projeto fosse legal conversar com o pessoal do Instituto de Estudos Avançados da USP. Com o Professor Paulo Saldiva também, que durante a greve dos caminhoneiros iniciou um estudo e identificou que houve uma redução de 50% na poluição da Capital em duas semanas. É bastante impressionante. Os dados ainda não têm o resultado final, mas a estimativa é de que com essa redução, pelo menos seis mortes tenham sido evitadas por dia nessas duas semanas.

Então precisamos começar esse debate. É complexo. Têm vários atores envolvidos, isso é inegável, mas precisamos começar a nos modernizar. A Minha Sampa também está à disposição e é muito favorável a esse projeto de lei.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado, Carolina. Bruno Marques, depois Carlos Lacava.

O SR. BRUNO MARQUES – Boa noite, meu nome é Bruno Marques, estou representando a Afeevas, Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Poluentes. Li o projeto de lei e dentro da Afeevas, entre 10 e 20 empresas,

trocamos algumas ideias e analisamos os artigos.

Então vou dar nossa opinião, no Art. 1 e 3, basicamente. No Art. 3 achei bastante interessante o alinhamento do artigo com a legislação já existente, que é a do Conama. Do Art. 1, esses veículos de até 2.500 quilos não estão dentro da legislação de veículos pesados. Está dentro de uma legislação do Proconve, mas também de veículos leves.

Nossa proposta não seria proibir esses veículos a diesel, até porque como a primeira pessoa aqui do Instituto de Pesquisas comentou, não tem de ser proibida uma tecnologia ou um combustível. O que tem de ser limitada é a poluição, as emissões dos veículos.

No Art. 1, o que recomendaria seria também atrelar como foi feito no Art. 3, não a proibição dos veículos a diesel, por exemplo, a partir de 2023 poderiam circular os veículos a diesel com a última legislação de leves que começou em 2014. Basicamente estaria se limitando todo o veículo diesel que entrasse no perímetro urbano aqui de São Paulo teria de ter 9 anos de idade. Ou colocando a última legislação um uma mais recente.

Como estão havendo várias discussões no Conama pode entrar, entre 2018 e 2023, alguma outra legislação. Colocando aqui a última legislação de leves tem de ver o que poderia ser feito, mas um alinhamento com a legislação de leves seria interessante.

No Art. 3, como já foi dito, o P6 já não existe. Então não foi uma legislação implementada aqui no Brasil. Foi pulado do P5 diretamente para o P7. O P7 foi implementado aqui no Brasil em 2012. Nossa proposta seria: por que não a partir de primeiro de janeiro de 2025 permitirmos só os veículos com P7. Então a partir de 2025

seria iniciado como P7, uma limitação para veículos de 13 anos de idade. Essa seria uma das propostas.

E para 2030 poderia ser um P8, como ainda não está definido, mas poderia colocar aqui. Caso venha a ter alguma legislação mais recente que o P7 poderia ser implementado já para 2030. Acho essas propostas interessantes porque não estariam limitando a circulação de veículos diesel até porque como já foi comentado, teria um impacto social bem grande em relação ao Art. 1, por que o que vai acontecer com todas essas vans a diesel que circulam aqui no perímetro urbano? Provavelmente as pessoas não teriam como substituir, comprar uma van com motor otto, flex, estariam vendendo para São Bernardo, São Caetano e as pessoas perderiam o emprego porque não tem como. Às vezes a pessoa está usando um veículo de 20 anos e simplesmente não tem opção de comprar um mais novo.

Por isso que no Art. 1, ao invés de banir o veículo, a pessoa tem de comprar um veículo diesel e atualmente, no Brasil, quando são avaliadas as leis, o veículo menos poluente é diesel. E no Art. 3, como já comentei, o P6 tem de ser retirado e substituído pelo P7. No segundo parágrafo do Art. 3, a partir de 2030 alguma legislação mais nova que está sendo discutida no Conama.

A Afevas está aberta para qualquer discussão posterior. Temos os nossos consultores técnicos, até ex-funcionários da Cetesb aqui de São Paulo. Então fica a nossa proposta.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) – Obrigado Bruno. Carlos Lacava, da Cetesb. E o último é o Antonio Ventile, da Probil.

O SR. CARLOS LACAVA – Inicialmente, meu nome é Carlos Lacava, quero

agradecer a Comissão e o Vereador pelo convite a Cetesb. Nós recebemos a minuta do PL, analisamos lá com uma equipe. A Cetesb, acho que a maior parte dos senhores sabem, é uma agência ambiental do Estado e também órgão de apoio ao Ibama para as políticas federais de elaboração, por exemplo, do Procon.

Então de fato a Cetesb faz inventário de veículos. Temos uma visão um pouco mais completa, inclusive, com relação ao tipo de veículo que roda na cidade de São Paulo. Primeiro, de uma condição geral, achamos que são importantes projetos de lei dessa natureza porque a cidade de São Paulo de fato vive um problema de poluição do ar que não é irrelevante. É um problema bastante relevante e os poluentes que mais causam a poluição de São Paulo, o material particulado e o ozônio, mas nesse caso também o ozônio é formado por poluentes como o NOX, cujos veículos a diesel são fontes prioritárias.

Então medidas sobre veículos a diesel são bastante importantes. E nunca fomos desfavoráveis a qualquer tipo de restrição que venha a melhorar a qualidade do ar. Só há alguns pontos que consideramos poderiam ser aprimorados no projeto de lei. Um deles é porque o primeiro artigo fala na questão dos veículos de passeio. Diferentemente do que acontece na Europa, no Brasil os veículos de passeio já são proibidos de serem a diesel. Os veículos a diesel no Brasil só são permitidos para veículos com capacidade de carga acima de mil quilos ou se tiverem com características de off road.

Portanto, todo veículo de passeio de maneira geral, no Brasil, não é diesel. Quando falamos em veículos acima de mil quilos, veículos pequenos com capacidade de carga, estamos falando das caminhonetes e eventualmente de alguns tipos Jeep, que atende as característica *off-road*. Esses veículos, na verdade, são de quantidade

muito pequena com relação ao todo de emissão que você tem na grande São Paulo.

Os outros veículos são de prestação de serviço. Então, nós estamos falando aí dos VUCs que fazem as entregas na grande São Paulo e na cidade, as peruas, os micro-ônibus. Esses veículos hoje no mercado em São Paulo são praticamente 100% no diesel. Então banir isso no prazo - mesmo aqueles de 1.500 kg e de 22 passageiros - de cinco anos acaba sendo uma coisa muito difícil de fazer porque não existe hoje no mercado veículo para substituir esses veículos diesel para cumprir essa tarefa. Lembrando que a cidade São Paulo já tem as restrições de entrada de veículos mais pesados, portanto estamos falando de veículos menores que fazem a distribuição de mercadorias em terra.

Nesse aspecto o segundo artigo e o terceiro artigo que estão relacionados à questão da limitação por idade, portanto por fase do Procon, eu nem vou me ater a questão da fase P6 porque realmente já foi falado antes. Essa fase acabou não entrando e acho que a sugestão anterior de remeter ao P7, é uma sugestão interessante. Mas o que acontece? Nesse caso, os veículos P7 poderiam aos poucos - tanto os veículos pesados, aqueles caminhões e ônibus que estão referenciados em um dos artigos do PL, quanto veículos leves, ou seja, micro-ônibus, Vans - ser incorporados, não banidos integralmente, mas incorporados a que fossem gradativamente emitindo menos. Porque a diferença entre um veículo mais novo e mais velho é muito grande. Então você induziria esses veículos que pudessem ser substituídos por veículos diesel de fases mais recentes, no caso acho que o P7 é mais adequado porque já tem desde 2012. Então nós estamos falando em veículo de pelo menos seis anos disponível no mercado para venda.

Só para finalizar, então, eu vou me ater unicamente aos aspectos técnicos da questão do biodiesel. O biodiesel hoje é regulado somente pela União. Então,

parece-me que não cabe ao Município criar qualquer restrição com relação ao percentual de biodiesel porque hoje é a União, é a ANP que defini a qualidade de combustível e acho que o representante IPT comentou que hoje o biodiesel está em 10% do diesel, existe uma previsão para em curto prazo atingir até 15%, mas isso vem sempre em cima de teste de motor. Principalmente quando a gente fala de poluição urbana, adicionar mais biodiesel não significa necessariamente diminuir a poluição.

Ela é verdade quando a gente fala em gás de efeito estufa, mas quando a gente fala em poluição urbana o biodiesel não é exatamente um combustível limpo e dependendo da condição de operação do motor, dependendo de como ele foi construído e isso pode representar inclusive aumento de emissões.

Então acho que só isso que a gente queria. De maneira geral, eu acho que a CETESB, como órgão ambiental, é uma preocupação extremamente relevante. O PL tem méritos e a CETESB está à disposição de ajudar na elaboração desse PL. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Antonio Donato) - Último inscrito, Sr. Antônio Ventilii, da Aprobio.

O SR. ANTÔNIO VENTILII - Boa noite, Vereador Donato, membros da Mesa, os que aqui se dispuseram a vir nesta noite para participar do debate. A Aprobio agradece ter sido formalmente convidada a comparecer assim como todos que aqui estão, também fiz uma leitura bastante cautelosa do projeto. Vindo aqui, falei: “Não vou ter muito o que estar contribuindo”. Aí eu acabei deixando para o final. Acredito que a ProBio sim tem uma contribuição a dar nesse debate, em cima do muitos já falaram aqui.

A ProBio ficou com o setor de biodiesel. É muito louvável o mérito de se

lembrar do biodiesel, de um B-20, em São Paulo, mas essa comercialização, em todos os postos, infelizmente passa por uma cadeia de liberação um pouco diferente. Talvez a gente não consiga com uma legislação municipal fazer essa alteração. Então, realmente é uma política, e o percentual é fixado em lei. Existe hoje já a previsão para uso de B-20 em frotas cativas. Seria o caso, por exemplo, da frota municipal. Existe essa previsão. Há usos também em frotas cativas, inclusive de B-100. É possível. É só fazer um processo junto à ANP, pedindo anuência, mas as várias frotas que circulam pela capital e que possuem um ponto de abastecimento próprio podem ser abastecidas com B-20 em seu posto, não no posto que qualquer um vai poder estacionar. Aí pode haver todo um controle das montadoras, acompanhando esse processo, como estão indo os veículos.

Em termos de B-20, como falei, existe uma previsão do CNPE, existe uma portaria do Ministério de Minas e Energia. Existem os leilões regulares para as distribuidoras que tiverem clientes interessados em usar o B-20 em sua frota cativa. Então, isso hoje já é uma realidade. Até há alguns anos, eu já estou aí acompanhando o mercado de biodiesel. Não imaginava que fosse ouvir distribuidoras falando: “Olha, na minha região, o biodiesel tem um custo mais competitivo que o diesel”. Tudo pode alterar. Da mesma forma como o diesel teve variação de dólar e cotação não só do dólar como do barril de petróleo. O biodiesel também tem algumas *commodities*, que estão atreladas a isso. Pode essa balança pender, não ficar tão positiva, mas hoje já é uma realidade. Então, quanto ao uso do B-20, há a resolução CNP nº 3/2015 e a portaria 516, de novembro de 2015. As compras são feitas bimestrais de biodiesel. Então, se consegue até haver uma garantia, certa estabilidade de preço. Curitiba já tem um projeto piloto desde 2009, rodando com 100% de biodiesel. Acreditamos que

pretendam até aumentar, porque Paraná tem um polo de produção de biodiesel relevante.

Quanto a suprimento de biodiesel, os produtores sempre atenderam à demanda. Em havendo demanda, o mercado vai se ajustar, para atender a essa demanda. Como já foi falado aqui, passou de B-7 para B-8, de B-8 para B-10 agora em março deste ano. Há produções. As fábricas estão voltando à atividade com esse aumento para atender. Falo de D-20 em frotas cativas aqui de São Paulo, seja para o transporte público, ou seja, B-100. Esse ajuste virá.

Sobre mais alguns comentários que foram feitos, o B-10 não entrou. Existe um grupo coordenado pelo Ministério de Minas e Energia, acompanhado pela ANP, onde praticamente todas as montadoras que trabalham com veículos do ciclo diesel, sejam leves, sejam pesados, extrapesados, que participaram. Há um relatório que está no *site* do MME, com os resultados do teste do B-20. Foi feito um processo para validação para entrar. Até o B-20, não se encontraram diferenças significativas, seja de consumo, sejam de emissões. Existem testes, em andamento, realmente com B-15 e algumas montadoras estão testando também o B-20, para, aí sim, mais para frente, a gente ter essa validação, para poder aplicar, no mercado todo, um B-20, mas hoje, para a frota cativa, com acompanhamento das montadoras, das frotas, isso, como eu já falei, é possível.

Quanto a emissões NOX, há essa questão, que pode haver variações, de acordo com a condição de uso, e o biodiesel, na média, tende a ter, em algumas condições, um pequeno aumento de NOX; mas vale lembrar que, com o P-7, são atendidas as emissões de NOX com sistemas auxiliares de controle, e esses sistemas conseguem compensar esse pequeno aumento. Comparado com a fase anterior, o

Proconve P-5, com um nível de emissão bem mais baixo de NOX que a emissão anterior. Então, às vezes, é um pouco difícil pensar e falar: “Quando se usou biodiesel no P-7, aumentou-se, em 3% ou 5%, a emissão de NOX, quando se usou o B-20 num veículo P-7”. Estão falando que houve aumento, mas muito pouco e normalmente dentro dos limites ainda. Então, quando é feito esse comparativo, às vezes, a gente tem que olhar com um pouco mais de cuidado com esses dados.

Houve um comentário com relação à glicerina. O biodiesel tem uma característica, de ser relativamente fácil de ser feito, quanto à questão de reação. Se for produzido em caso, provavelmente essa glicerina vai ser um problema, mas hoje o Brasil tem instalado indústrias com capacidade para produzir oito bilhões de litros de biodiesel, mais de oito bilhões já autorizados pela ANP para produzir. Passamos de quatro bilhões de litros no ano passado, e a glicerina tem um mercado muito forte. Infelizmente boa parte é exportada. Não existe muita agregação, mas hoje a glicerina não é para as usinas nenhum problema. Existe um mercado que absorve toda essa glicerina que está sendo gerada, sem problema algum.

Seriam essas as contribuições a dar.

Obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Donato) – Deixe-me colocar qual foi o nosso objetivo.

Eu estou aqui no meu quarto mandato, e aprendi um pouco de como proceder com o processo legislativo. Há várias maneiras. Eu descobri que a maneira mais eficiente é colocar um projeto, ainda que ele seja imperfeito, para abrir o debate; e esse é o nosso objetivo. Eu havia detectado esses problemas do Proconve. Tínhamos uma dúvida real sobre o artigo 1º, da proibição de carros de passageiros. Enfim, são questões que nós mesmos tínhamos colocado. Falamos: “Vamos protocolar, porque o debate tem que ser

mais amplo do que eu ficar conversando com três ou quatro pessoas”. Falo isso porque desse debate é que a gente vai conseguir avançar. Eu já fiz projetos, e abri mão depois do primeiro debate. Eu fui convencido que ele estava errado. Nesse caso, eu acho que ele está na direção correta, mas são precisos muitos ajustes. Tenho a plena convicção. Nas oito inscrições aqui, todas colocaram, de alguma forma, a necessidade de alguma precisão, para um lado ou para outro.

Essa audiência está sendo gravada e vai ser transcrita. A gente tem todas as informações. Eu queria assegurar aos senhores que a gente vai procurar fazer as correções apontadas aqui, num substitutivo, sobre a questão de não haver simplesmente a proibição. É uma ponderação importante. Há necessidade de haver sanções e apontar e não ficar congelado na legislação. Se fazem uma lei, a gente espera que haja perenidade. Se a gente tem o Procon e a perspectiva de haver um outro Procon, e se a gente encontrar, na lei, uma forma de isso ser garantido, que a evolução da legislação federal impacte rapidamente aqui, a lei tem que ser adequada à legislação federal. A gente não quer criar nenhum problema. É evidente que o município tem atribuições na legislação ambiental. Isso é evidente, e é evidente que há limites nessas atribuições. Então, vamos trabalhar. E esses limites, às vezes, têm que ser testados.

São Paulo, quanto qualquer legislação na cidade de São Paulo, impacta o Brasil inteiro, quando é bem construída. Ela vira referência. Por isso, há esse esforço de construir bem, ouvindo todas as partes. Então, queria agradecer muito as contribuições técnicas, as contribuições ambientalistas e as contribuições dos dois jovens ali, que têm uma preocupação mais com a liberdade individual; mas a gente tem que levar em conta isso. Não tenho nenhum preconceito com isso. A gente tem um

interesse difuso da saúde da população e do controle da poluição, que a gente não pode perder de vista; e vamos tentar equilibrar isso.

Eu não tenho respostas para as questões. O que tenho é esse esforço. Qual eliminar o procedimento aqui? A gente está na primeira fase do processo legislativo. Então, na própria Comissão de Constituição e Justiça, eu posso apresentar um substitutivo a esse projeto, já incorporando o debate que houve aqui. Aí vai para a Comissão de Constituição, vai tramitar nas comissões e volta em primeira votação. A gente faz outra audiência pública. Pode ser alterado de novo, para ser votado em segunda. Então, é um processo que ainda tem muitas oportunidades de a gente dialogar. Eu queria dizer da nossa disposição, de aproveitar a experiência, a capacidade técnica e a sinceridade de cada um dos senhores; porque eu, de fato, não sou nenhum especialista. Aprendi aqui que, na Câmara, geralmente a gente é especialista e generalidades, fala, em cinco minutos, sobre qualquer assunto, mas depois disso, é preciso se apoiar na contribuição técnica, na contribuição de quem milita na área, na contribuição de quem está discutindo mais, a fundo, isso, e eu vi hoje que essa audiência foi rica nesse sentido. As oito intervenções contribuíram para o debate. Então, eu queria garantir para os senhores esse compromisso, de que a gente está muito atento ao que os senhores falaram, e nós vamos dar uma devolutiva, apresentando uma minuta de substitutivo, para ser criticada ainda nesse processo de *feedback* permanente com todos os interessados.

Agradeço muito os representantes da Secretaria de Transportes, a Assessoria e a todos pelas presenças e declaro encerrada essa audiência pública.

Muito obrigado. (Palmas)