



**SILVIA DA BANCADA FEMINISTA – 47º GV**  
**REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO**

**À Douta Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente,**

Senhor Presidente,

**Considerando** o Projeto de Lei 825 de 2024 que “Dispõe sobre a alteração dos incisos III e IV do § 6º do art. 50 da Lei nº 14.933, de 5 de junho de 2009, com a redação dada pela Lei nº 16.802, de 17 de janeiro de 2018, e insere o art. 10-A na Lei nº 16.802/2018, para adequação das disposições normativas relativas às metas ambientais aplicáveis ao transporte urbano, e dá outras providências.”;

**Considerando** que a eletrificação da frota está prevista como uma das metas do Programa de Metas 21-24 da Prefeitura da cidade de São Paulo, sendo a meta 50 que diz “Garantir que ao menos 20% da frota de ônibus municipais seja composta por veículos de matriz energética limpa” que determina como indicador “Percentual da frota de ônibus composta por veículos de matriz energética limpa.”.

**Considerando** que referente a meta 50 do Programa de Metas 21-24 a Prefeitura de São Paulo atingiu apenas 3,14%;

**Considerando** a meta 68 do Programa de Metas 21-24 que estipula “Reduzir a emissão de poluentes e gases de efeito estufa pela frota de ônibus do transporte público municipal” que determina como indicador “Média simples do percentual de cumprimento individual das metas de redução da emissão de cada um dos três componentes mensurados.”;

**Considerando** que referente a meta 50 do Programa de Metas 21-24 a Prefeitura de São Paulo coloca como referencial os Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis da Organização das Nações Unidas nº 9 e 13, estipulam que:

**Objetivo 9.** Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação

9.1 Desenvolver infraestrutura de qualidade, confiável, sustentável e resiliente, incluindo infraestrutura regional e transfronteiriça, para apoiar o desenvolvimento econômico e o bem-estar humano, com foco no acesso equitativo e a preços acessíveis para todos

**SILVIA DA BANCADA FEMINISTA – 47º GV**

9.2 Promover a industrialização inclusiva e sustentável e, até 2030, aumentar significativamente a participação da indústria no setor de emprego e no PIB, de acordo com as circunstâncias nacionais, e dobrar sua participação nos países menos desenvolvidos

9.3 Aumentar o acesso das pequenas indústrias e outras empresas, particularmente em países em desenvolvimento, aos serviços financeiros, incluindo crédito acessível e sua integração em cadeias de valor e mercados

9.4 Até 2030, modernizar a infraestrutura e reabilitar as indústrias para torná-las sustentáveis, com eficiência aumentada no uso de recursos e maior adoção de tecnologias e processos industriais limpos e ambientalmente corretos; com todos os países atuando de acordo com suas respectivas capacidades

9.5 Fortalecer a pesquisa científica, melhorar as capacidades tecnológicas de setores industriais em todos os países, particularmente os países em desenvolvimento, inclusive, até 2030, incentivando a inovação e aumentando substancialmente o número de trabalhadores de pesquisa e desenvolvimento por milhão de pessoas e os gastos público e privado em pesquisa e desenvolvimento

9.a Facilitar o desenvolvimento de infraestrutura sustentável e resiliente em países em desenvolvimento, por meio de maior apoio financeiro, tecnológico e técnico aos países africanos, aos países menos desenvolvidos, aos países em desenvolvimento sem litoral e aos pequenos Estados insulares em desenvolvimento

9.b Apoiar o desenvolvimento tecnológico, a pesquisa e a inovação nacionais nos países em desenvolvimento, inclusive garantindo um ambiente político propício para, entre outras coisas, a diversificação industrial e a agregação de valor às commodities

9.c Aumentar significativamente o acesso às tecnologias de informação e comunicação e se empenhar para oferecer acesso universal e a preços acessíveis à internet nos países menos desenvolvidos, até 2020.

**Objetivo 13.** Tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos (\*)



### SILVIA DA BANCADA FEMINISTA – 47º GV

13.1 Reforçar a resiliência e a capacidade de adaptação a riscos relacionados ao clima e às catástrofes naturais em todos os países

13.2 Integrar medidas da mudança do clima nas políticas, estratégias e planejamentos nacionais

13.3 Melhorar a educação, aumentar a conscientização e a capacidade humana e institucional sobre mitigação, adaptação, redução de impacto e alerta precoce da mudança do clima

13.a Implementar o compromisso assumido pelos países desenvolvidos partes da Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima [UNFCCC] para a meta de mobilizar conjuntamente US\$ 100 bilhões por ano a partir de 2020, de todas as fontes, para atender às necessidades dos países em desenvolvimento, no contexto das ações de mitigação significativas e transparência na implementação; e operacionalizar plenamente o Fundo Verde para o Clima por meio de sua capitalização o mais cedo possível

13.b Promover mecanismos para a criação de capacidades para o planejamento relacionado à mudança do clima e à gestão eficaz, nos países menos desenvolvidos, inclusive com foco em mulheres, jovens, comunidades locais e marginalizadas

(\*) Reconhecendo que a Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima [UNFCCC] é o fórum internacional intergovernamental primário para negociar a resposta global à mudança do clima.

**Considerando** que referente a meta 68 do Programa de Metas 21-24 a Prefeitura de São Paulo coloca como referencial o Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis da Organização das Nações Unidas nº 9 e 14, sendo que este último estipula que:

Objetivo 14. Conservação e uso sustentável dos oceanos, dos mares e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável

14.1 Até 2025, prevenir e reduzir significativamente a poluição marinha de todos os tipos, especialmente a advinda de atividades terrestres, incluindo detritos marinhos e a poluição por nutrientes

**SILVIA DA BANCADA FEMINISTA – 47º GV**

14.2 Até 2020, gerir de forma sustentável e proteger os ecossistemas marinhos e costeiros para evitar impactos adversos significativos, inclusive por meio do reforço da sua capacidade de resiliência, e tomar medidas para a sua restauração, a fim de assegurar oceanos saudáveis e produtivos

14.3 Minimizar e enfrentar os impactos da acidificação dos oceanos, inclusive por meio do reforço da cooperação científica em todos os níveis

14.4 Até 2020, efetivamente regular a coleta, e acabar com a sobrepesca, ilegal, não reportada e não regulamentada e as práticas de pesca destrutivas, e implementar planos de gestão com base científica, para restaurar populações de peixes no menor tempo possível, pelo menos a níveis que possam produzir rendimento máximo sustentável, como determinado por suas características biológicas

14.5 Até 2020, conservar pelo menos 10% das zonas costeiras e marinhas, de acordo com a legislação nacional e internacional, e com base na melhor informação científica disponível

14.6 Até 2020, proibir certas formas de subsídios à pesca, que contribuem para a sobrecapacidade e a sobrepesca, e eliminar os subsídios que contribuam para a pesca ilegal, não reportada e não regulamentada, e abster-se de introduzir novos subsídios como estes, reconhecendo que o tratamento especial e diferenciado adequado e eficaz para os países em desenvolvimento e os países menos desenvolvidos deve ser parte integrante da negociação sobre subsídios à pesca da Organização Mundial do Comércio

14.7 Até 2030, aumentar os benefícios econômicos para os pequenos Estados insulares em desenvolvimento e os países menos desenvolvidos, a partir do uso sustentável dos recursos marinhos, inclusive por meio de uma gestão sustentável da pesca, aquicultura e turismo

14.a Aumentar o conhecimento científico, desenvolver capacidades de pesquisa e transferir tecnologia marinha, tendo em conta os critérios e orientações sobre a Transferência de Tecnologia Marinha da Comissão Oceanográfica Intergovernamental, a fim de melhorar a saúde dos oceanos e aumentar a contribuição da biodiversidade marinha para o desenvolvimento dos países em desenvolvimento, em particular os pequenos Estados insulares em desenvolvimento e os países menos desenvolvidos

**SILVIA DA BANCADA FEMINISTA – 47º GV**

14.b Proporcionar o acesso dos pescadores artesanais de pequena escala aos recursos marinhos e mercados

14.c Assegurar a conservação e o uso sustentável dos oceanos e seus recursos pela implementação do direito internacional, como refletido na UNCLOS [Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar], que provê o arcabouço legal para a conservação e utilização sustentável dos oceanos e dos seus recursos, conforme registrado no parágrafo 158 do “Futuro Que Queremos”.

**Considerando** a Lei Municipal nº 14.933 de 5 de junho de 2009 que seu artigo 50 positiva que “A partir da data de publicação desta lei, os operadores dos serviços de transporte coletivo por ônibus, integrantes do Sistema de Transporte Urbano de Passageiros do Município de São Paulo, bem como as empresas que prestam serviços de coleta de Resíduos Sólidos Urbanos e Hospitalares (lixo) no Município de São Paulo, deverão promover a redução progressiva das emissões de dióxido de carbono (CO2) de origem fóssil, e de poluentes tóxicos emitidos na operação de suas respectivas frotas, por meio da utilização gradual de combustíveis e tecnologias mais limpas e sustentáveis.(Redação dada pela Lei nº 16.802 de 18 de janeiro de 2018)

§ 1º As reduções do CO2 de origem fóssil mencionadas no “caput” referem-se exclusivamente às emissões no uso final dos insumos energéticos.(Incluído pela Lei nº 16.802 de 18 de janeiro de 2018)

§ 2º A escolha dos combustíveis e fontes de energia alternativas deve ser feita sempre mediante aconselhamento das autoridades técnicas municipais, à luz de informação científica consistente, que indique a possibilidade de maximização das reduções das emissões de origem fóssil em todo ciclo de vida do combustível/energia a ser utilizado, dentro de custos aceitáveis.(Incluído pela Lei nº 16.802 de 18 de janeiro de 2018)

§ 3º O processo de substituição por veículos e tecnologias mais limpas dar-se-á de modo gradual, e ocorrerá naturalmente no momento da substituição dos lotes de veículos mais velhos que são retirados da frota, conforme as regras contratuais de idade máxima permitida dos veículos.(Incluído pela Lei nº 16.802 de 18 de janeiro de 2018)

§ 4º O processo de substituição de frota por insumos energéticos e tecnologias mais limpas deve priorizar a expansão da frota de trólebus, com unidades novas equipadas com bancos de baterias, no mínimo, até que a atual rede de distribuição

**SILVIA DA BANCADA FEMINISTA – 47º GV**

de energia não fique com capacidade ociosa.(Incluído pela Lei nº 16.802 de 18 de janeiro de 2018)

§ 5º O Poder Concedente poderá, a qualquer tempo, mediante negociações extracontratuais com os operadores das frotas e desde que garantam o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, solicitar intervenções ambientais extraordinárias, na totalidade ou em parcelas específicas da frota, de modo a atender demandas específicas e/ou novas exigências legais de redução de emissões e melhoria ambiental, na cidade como um todo, ou em determinados corredores e áreas sensíveis do Município.(Incluído pela Lei nº 16.802 de 18 de janeiro de 2018)

§ 6º As escolhas das alternativas de combustíveis e tecnologia serão realizadas no âmbito do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, instituído pela presente lei no momento de sua promulgação, a qualquer tempo, desde que observado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos firmados pela Administração Pública:(Incluído pela Lei nº 16.802 de 18 de janeiro de 2018)”

**Considerando** o relatório aprovado em 1º votação do PL 729 de 2024 que “Estima a receita e fixa a despesa do Município de São Paulo para o exercício de 2025” e que destina o orçamento de R\$ 2.526.300.808,00 para a rubrica de Eletrificação da frota de veículos do Sistema Municipal de Transporte Coletivo;

**Considerando** que o inciso III do artigo 1º do Projeto de Lei 825 de 2024 fixa que “III - os lotes de veículos substitutos de cada operadora devem ser compostos, obrigatoriamente, por unidades novas equipadas com propulsores e/ou combustíveis que apresentem menor impacto poluidor em comparação aos veículos convencionais substituídos, assegurando assim a redução nas emissões de poluentes. Para cada veículo convencional substituído em decorrência desta Lei, deverá ser adquirido e/ou contratado de 2 (dois) veículos novos com propulsores e/ou combustíveis baseados em energia limpa. No prazo máximo de 10 (dez) anos, a partir da vigência desta Lei, deverá haver uma redução mínima de 25% (vinte e cinco por cento) nas emissões; no prazo máximo de 20 (vinte) anos, uma redução mínima de 50% (cinquenta por cento); no prazo máximo de 25 (vinte e cinco) anos, uma redução mínima de 75% (setenta e cinco por cento); e, no prazo máximo de 30 (trinta) anos, uma redução de 100% (cem por cento) das emissões de dióxido de carbono (CO2) de origem fóssil, tendo como referência as emissões totais das frotas registradas no ano de 2016 para os

**SILVIA DA BANCADA FEMINISTA – 47º GV**

veículos de cada sistema respectivo, conforme parâmetros estabelecidos na tabela abaixo.

| Parâmetro                        | Ao final de 10 anos | Ao final de 20 anos | Ao final de 25 anos | Ao final de 30 anos |
|----------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| CO <sub>2</sub> de origem fóssil | 25%                 | 50%                 | 75%                 | 100%                |

**Requeiro**, nos termos regimentais, e do art. 82 da Lei Orgânica do Município de São Paulo que a Secretaria Municipal de Transportes, a Secretária Municipal de Governo e a Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente responda às seguintes questões:

1. Por que as metas intermediárias foram estendidas?
2. Qual é a articulação com a Prefeitura em relação ao projeto de lei?
3. Por que foi retirado o prazo determinado para fim da compra de ônibus a diesel?
4. Por que a manutenção e ampliação da rede de trólebus não foi inserida no projeto de lei?
5. Como será feita a fiscalização dos artigos referentes à ENEL?
6. O que motivou a inclusão de uso de gás natural no projeto de lei?
7. Qual a métrica utilizada para a inclusão das metas de 25% e 75% de redução de gases do efeito estufa?
8. Por que está sendo proposta uma mudança à Lei de Mudanças Climáticas de 2018?

Sala das Comissões

17 de dezembro de 2024

**VEREADORA SILVIA DA BANCADA FEMINISTA**