



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE POLÍTICA URBANA, METROPOLITANA E MEIO
AMBIENTE**

PRESIDENTE: RUBINHO NUNES

TIPO DA REUNIÃO: AUDIÊNCIA PÚBLICA
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 9 DE DEZEMBRO DE 2024

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão

REUNIÃO: 20952 DATA: 09/12/2024 FL: 1 DE 17

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Boa tarde a todos. Com a presença do Vereador Arselino Tatto, e na qualidade de Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro abertos os trabalhos da 46ª audiência pública do ano de 2024.

Informo que esta audiência pública está sendo transmitida ao vivo pelo portal da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br/transparencia/auditorios-online/; pela TV Câmara São, canal digital 8.3; e pelos canais da Câmara Municipal de São Paulo no YouTube e no Facebook.

Essa audiência vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade* desde o dia 6 de dezembro e foi publicada nos jornais *O Estado de S.Paulo* e *Folha de S.Paulo*.

As inscrições para pronunciamento foram previamente abertas no *site* da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br/audienciapublicavirtual e também podem ser feitas a partir deste momento junto à Secretaria da comissão.

Foram convidados para esta audiência pública os Srs.: Milton Vieira, Secretário Municipal de Habitação; Elisabete França, Secretária Municipal de Urbanismo e Licenciamento; João Cury Neto, Presidente da Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo – Cohab; Pedro Martins Fernandes, Presidente da SP Urbanismo; Sidinei Couto Junior, Subprefeito do Butantã; Alan Nunez Cortez, Subprefeito de Pinheiros; Coronel José Marcelo Macedo Costa, Subprefeito da Lapa; Alvaro Batista Camilo, Subprefeito da Sé; Marcus Vinicius Valério, Subprefeito da Mooca; Paulo Sérgio de Oliveira e Costa, Procurador-Geral de Justiça do Ministério Público de São Paulo; Roberto Luís de Oliveira Pimentel, Promotor de Justiça do Ministério Público do Estado de São Paulo; Marcus Vinicius Monteiro dos Santos, Promotor de Justiça do Ministério Público do Estado de São Paulo; Florisvaldo Fiorentino Júnior, Defensor Público-Geral da Defensoria Pública do Estado de São Paulo; os Vereadores da Câmara Municipal de São Paulo e o público em geral.

Passemos ao primeiro item da pauta. Quarta audiência pública do PL 801/2024 - Autor: Executivo - RICARDO NUNES - Introduz alterações na Lei nº 17.844, de 14 de setembro de

REUNIÃO: 20952 DATA: 09/12/2024 FL: 2 DE 17

2022, que aprovou o Plano de Intervenção Urbana do Setor Central – PIU-SCE, instituiu e regulamentou a Área de Intervenção Urbana do Setor Central– AIU-SCE, estabeleceu parâmetros de uso e ocupação do solo específicos para o território e definiu o programa de intervenções do PIU SCE.

Passemos à audiência. Há inscritos pelo sistema Teams. Tem a palavra a primeira inscrita, Sra. Clareana Cunha, do Minha Sampa. (Pausa) Boa tarde. Obrigado pela presença. A senhora tem o tempo de três minutos.

A SRA. CLAREANA CUNHA – Eu não sei se eu me inscrevi para esse ponto de pauta, para o ponto do PL 825, ou se é todo.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Sra. Claudia, Clareana, perdão. A senhora se inscreveu para o 825. Houve um erro na equipe. De toda sorte, a senhora gostaria de se manifestar sobre o PIU Central ou somente sobre o 825?

A SRA. CLARELANA CUNHA - Só sobre 825.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Então, eu lhe chamarei na sequência. Obrigado. Não temos inscritos pelo sistema Teams nem pelo presencial para debater o PL 801. Então, está concluída a audiência pública do PL 801/2024.

Passemos ao próximo item. Primeira audiência pública sobre o PL 825/2024 - Autor: Ver. MILTON LEITE (UNIÃO) - 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.

Agora, sim, passemos aos inscritos virtuais. Tem a palavra a Sra. Clareana Cunha. Agora, sim, a senhora tem a palavra. Muito obrigado. Agradeço também pela paciência.

A SRA. CLAREANA CUNHA – Obrigada. Boa, boa tarde a todos e todas que estão presentes aqui nessa audiência. Meu nome é Clareana. Eu faço parte da Minha Sampa, que é uma organização que fala sobre direito à cidade, ativismo, entre outras coisas, eu vim aqui falar sobre a importância que é não passar esse PL 825, que prevê um aumento de... para mais de

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 20952 DATA: 09/12/2024 FL: 3 DE 17

10 anos essa questão da poluição. Então, estamos colocando - assim - uma questão da eletrificação das frotas, estamos colocando em risco mais de 180.000 pessoas, 180.000 mortes até 2050 que podem ser causadas por doenças respiratórias. Nós, também, estamos falando sobre essa ideia da mobilização, que em 2018 passamos o PL 300 que foi aprovado em 2018. Ele foi fruto de muita mobilização para que conseguíssemos que as frotas de ônibus fossem eletrificadas e diminuíssemos a ideia da poluição dentro da cidade de São Paulo.

Hoje, essa proposta do então Presidente da Casa - Milton Leite - coloca dentro das leis, nas leis de mudanças climáticas, e temos que até 2038 obriga toda a frota de ônibus seja limpa.

E aí, precisamos reduzir 50% das emissões, eliminar 100% das emissões de CO2. E, nem essa meta atual, que já foi estendida de um PL em 2021-2022, se eu não me engano, tem que pegar direito, nem está sendo cumprida. E o PL 825 dá mais 30 anos para as empresas atingirem essas metas.

O que não conseguimos entender, Vereadores, é o porquê desse aumento dessa meta, que ela não tem muito sentido, se a meta já está estendida, né? Nós já temos um grande problema com essa extensão dessa meta e, principalmente, no momento que estamos vivendo uma crise climática, principalmente, na cidade de São Paulo, e também o fato desse PL ter sido aprovado sem uma audiência pública amplamente divulgada. Essa audiência pública, ficamos sabendo em cima da hora e conseguimos nos inscrever, mas eu acho que isso deve ser debatido com a população em geral.

E aí, também, temos uma coisa do benefício que as empresas de ônibus também vão ter: se elas vão conseguir comprar mais veículos a diesel; isso acaba colocando em risco de novo a população, e quem perde com tudo isso de novo é a população.

Então eu queria...

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Para concluir senhora Clareana, por gentileza.

A SRA. CLAREANA CUNHA – Certo.

Eu queria que vocês levassem em consideração que a falta de debate sobre esse

REUNIÃO: 20952 DATA: 09/12/2024 FL: 4 DE 17

projeto e também que esse projeto não tem um sentido técnico para poder ser aprovado.

Eu não consigo entender. Eu acho que eu queria que você que os vereadores então explicassem o porquê desse aumento, desse aumento absurdo, que ele já é um prazo muito estendido e isso afeta.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Obrigada, Clareana, já excedeu o tempo.

Sr. Yuri Vasques. Sr. Yuri Vasques?

O SR. YURI VASQUES - Boa tarde. E sou Yuri Vasques. Também sou da coalizão do clima e eleições e fazemos parte também da Ciclocidade Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo, que tem há muitos anos acompanhado essas questões de transporte.

Segundo o plano de emergências climáticas da cidade de São Paulo a descarbonização do transporte público é uma das metas mais importantes atingirmos pelas ODSs, pelo plano de clima do município, como uma forma de melhorarmos a qualidade do ar da cidade e trazermos maior qualidade de vida para as pessoas.

Cabe lembrar que, no último ano, muito contribuímos - também - com as questões das queimadas; mas, sabemos que as emissões do transporte público são um bem, contribuem pesadamente para a piora da qualidade do ar de São Paulo.

Entendemos que passar uma PL como essa, a toque de caixa, numa velocidade como foi e como a Clareana trouxe, sem uma consulta pública previamente, em que pudesse ouvir o corpo mais amplo da população é uma questão extremamente delicada, porque estamos lidando diretamente com a qualidade do ar e a qualidade da vida cotidiana das pessoas.

Também estamos dizendo que as frotas de ônibus vão passar por uma “não renovação”, da qualidade também, pois sabemos que os ônibus elétricos vêm com uma qualidade maior, ressaltando que temos uma cidade que é extremamente refém do trânsito. Então, se queremos, de alguma forma, melhorar a qualidade de vida do paulistano, seja na questão do ar, seja na questão dos deslocamentos e da mobilidade urbana diária, não podemos deixar que um projeto como esse passe.

Pedimos que os Vereadores tenham sensibilidade, o suficiente, para entender que uma

cidade como São Paulo que é conhecida como a locomotiva do País e também como a cidade que traz todas as inovações para as outras cidades da Nação enfrente tamanho retrocesso no cumprimento de uma meta, no cumprimento de uma determinação, que já foi amplamente discutido com as pessoas, que já foi, inclusive, tido como um benefício que a população pode receber e que, talvez, retrocedamos, perdendo aí mais alguns anos sem que consigamos fazer essa transição energética do tipo de transporte de uma maneira que seja eficiente e que beneficie a população.

Isso é um pouco do que eu venho trazer nessa discussão.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) - Muito obrigado, Sr. Yuri. Próximo é o Sr. Cauê Jesmini ou Jamini, não consegui entender direito o que está escrito aqui. Cauê?

O SR. CAUÊ JANNINI – Jannini.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) - Jannini. Perdão, vi o senhor na tela e confirmei o nome. Desculpe, Sr. Cauê, obrigado pela presença. O senhor tem a palavra, Sr. Cauê Jannini.

O SR. CAUÊ JANNINI – Obrigado. Bem, pessoal, eu sou da Cidadeapé e da sociedade também, vim fazer coro ao que o Yuri e a Clareana estão falando. Esse projeto é muito preocupante.

Já tivemos um adiamento dessas metas em 2018. Essas metas já são largas e, agora, elas passam para 30 anos para que cheguemos a 100% de redução sem discussão com a sociedade? Assim, isso não se justifica, isso vai trazer um prejuízo gigantesco para a população, não só em termos de poluição, mas em termos de adaptação da nossa cidade às mudanças climáticas.

As justificativas que têm sido colocadas para esse adiamento não me parecem ter base na realidade, pois a cidade tem capacidade financeira para fazer isso hoje em dia; a cidade tem capacidade operacional, inclusive com linhas de crédito do Governo Federal para eletrificação da frota. E as concessionárias sabem que terão de fazer isso desde que assinaram os contratos de licitação, os últimos contratos de licitação do ônibus. E o papel da Câmara é fiscalizar esse cumprimento, cobrar e não ser conivente com, provavelmente, os interesses das concessionárias

REUNIÃO: 20952 DATA: 09/12/2024 FL: 6 DE 17

que estão empurrando para essa alteração, o que vai causar um prejuízo gigantesco para a população.

Realmente é muito difícil enxergar boa-fé numa aprovação dessa – que terá tanto impacto -, a qual vem sem discussão, a toque de caixa, no finalzinho do ano, junto com a discussão do orçamento, junto com outras discussões que chamam a atenção.

A minha filha tem um ano atualmente e esses dez anos farão uma diferença brutal na vida dela e na vida de muita gente, não só de crianças, mas também idosos, enfim, na vida todo mundo, na verdade. Então é isso.

Peço aos Vereadores que estão apoiando esse projeto que o repensem, porque vai ser muito danoso para a cidade. Acho que é isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) - Obrigado, Sr. Cauê. Próxima é a Sra. Carol Guimarães.

A SRA. CAROL GUIMARÃES - Oi, boa tarde, vocês estão me ouvindo?

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) - Sim, ouvimos muito bem, Sra. Carol, obrigado pela presença. A senhora está com a palavra.

A SRA. CAROL GUIMARÃES - Obrigada. Desculpem, estou sem a câmera ligada, eu teria de atualizar o computador, por isso, não estou aparecendo.

Também, novamente, queria fazer coro, não que sejam falas repetidas, mas são falas que acho que representam muitos representantes da sociedade civil.

Então a gente está falando da primeira infância, a gente está falando de pessoas mais idosas, que geralmente são as da terceira melhor idade, que são as populações que têm mais desafios ao respirarem, mas, de verdade, estamos falando de todo mundo.

Eu acho que esse projeto parece ser um pouco técnico, mas ele não é técnico. A gente está falando aqui de mudança climática, a gente está falando de saúde e a gente está falando de mobilidade.

Algumas vezes, parece que é uma coisa tão específica, mas não é. Eu acho que a gente tem que também pensar de maneira ampla, porque, quando a gente aumenta isso, a gente

também está aumentando gastos com a saúde pública. Então, acho que isso tem que ser levado em consideração. A gente está falando de morte e de pessoas. Quando a gente conseguiu alcançar aquele *ranking* “maravilhoso” de cidade com um ar mais poluído do mundo, a gente viu como os nossos hospitais ficaram cheios, a gente viu como isso pesou em outros orçamentos.

São Paulo ganhou um prêmio sobre financiamento dos ônibus elétricos no Fórum Urbano Mundial. A cidade conseguiu pensar de maneira geral com a Secretaria da Fazenda e com organizações multilaterais em um financiamento, e a gente está avançando em alguns compromissos com o Enel, e a gente tem possibilidade de pensar nisso. Quando se trata de vidas, a gente tem que ser mais criativo e não pensar apenas no interesse específico, mas no interesse coletivo. Quando a gente fala de política pública, a gente está falando de muitas vidas e, portanto, a gente não pode pesar apenas o interesse de empresários que querem estender um prazo que já foi estendido. A gente está falando de uma lei de 2009 que, depois de 2018, foi novamente alterada e agora está para ser alterada novamente.

Quando, então, vamos chegar a ter isso? São Paulo não quer ser uma cidade inovadora? Não quer mostrar qualidade de vida? Então cadê essa qualidade de vida? O Prefeito não cumpriu o Programa de Metas em termos de entrega dos ônibus elétricos. Apesar de novamente isso ter aparecido na campanha, agora a gente está no fim do mandato com um PL de um Vereador que está há muito tempo na Câmara e, apesar de que ele não vai sequer continuar na vereança, vai deixar um legado muito ruim para a cidade.

Eu estou falando aqui em nome de muitas pessoas. Assim como o Cauê, eu também tenho uma filha, e é em nome dela e de muitas outras crianças que eu falo. São Paulo tem tudo para dar certo, apesar das leis que não traduzem a realidade. A cidade tem planos setoriais incríveis que são construídos pela sociedade civil e pelo Poder Público, e esses são os nossos balizadores, os nossos sinalizadores para uma melhor qualidade de vida. Porém, ao invés de a gente respeitar isso, a gente joga isso fora o tempo todo.

Espero que vocês realmente nos ouçam e levem isso em consideração, porque, quando se fala em política pública, somos todos juntos.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Obrigado, Sra. Carol.

Passemos aos inscritos presenciais.

Tem a palavra o Sr. Alexandre Polesi, da Associação Brasileira do Veículo Elétrico - ABVE.

O SR. ALEXANDRE POLESİ – Boa tarde a todos. Gostaria de fazer alguns comentários rápidos sobre esse projeto de lei. A ABVE participou intensamente da elaboração da Lei 16.802, cujo conteúdo foi objeto de intenso debate em 2017 e resultou numa lei da maior importância para a sustentabilidade do transporte público no Brasil. Essa lei se tornou uma referência nacional e internacional, já que, como todos sabem, ela prorrogou por mais 20 anos com prazo estabelecido originalmente pela Lei 14.933/2009.

Agora, esse PL corre o risco, como já foi dito, de estender ainda mais esse prazo. Um pequeno detalhe que deve estar claro, salvo engano da minha parte: se o PL vier a ser aprovado a partir de 2024, a meta não será estendida a 2048, mas a 2054. Será um tempo ainda maior.

Essa lei também não resiste aos fatos usados como justificativa para esse projeto de lei. A cadeia produtiva de ônibus elétricos no Brasil está, sim, amadurecida. Talvez o que não esteja amadurecido sejam os processos de créditos de carbono, que são objeto de uma legislação recente. É importante destacar que o fato de nós admitirmos a hipótese de compensarmos emissões por meio de créditos de carbono não elimina o ponto central, que é garantir que ônibus de zero emissão circulem na cidade de São Paulo, garantindo melhoria da saúde pública, garantindo menor nível de ruído e, principalmente, assegurando que haja uma política de melhoria contínua do transporte público, que é do interesse, aliás, das próprias empresas de ônibus, que há mais de 30 anos, como vocês sabem, estão constatando a perda do seu contingente de usuários. Essa, portanto, é uma medida também para revalorizar o modal de transporte público no Brasil, e não apenas na cidade de São Paulo.

Por fim, é importante destacar o aspecto econômico dessa lei. Essa lei organizou no Brasil todo uma ampla cadeia produtiva de veículos elétricos, de transporte público, empresas

REUNIÃO: 20952 DATA: 09/12/2024 FL: 9 DE 17

de baterias, empresas de motores, empresas de carrocerias, empresas de componentes, equipamentos. Ela está desenvolvendo e evoluindo, fazendo com que a indústria brasileira se posicione melhor não só no mercado nacional, mas se coloque como *player* de grande importância no mercado latino-americano e no mercado global de transporte público sustentável. Seria uma pena que nós perdêssemos esse trabalho todo, resultado de muitos anos. Para concluir, eu lembro aqui que em 2017, final de 2017, neste mesmo plenário, o Vereador Milton Leite presidiu uma sessão histórica, que aprovou o PL que gerou a Lei Nº 16.802. Eu faço um apelo ao Vereador Milton Leite, neste momento em que ele se retira desta Casa...

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) - Sr. Alexandre, concluindo, por gentileza.

O SR. ALEXANDRE POLESÍ - Que não empane o brilho que já está escrito na história da eletromobilidade em São Paulo e que tem o nome do próprio Vereador Milton Leite como um dos grandes protagonistas. Ele assinou aquele PL junto com o Vereador Caio Miranda, Gilberto Natalini... eu faço um apelo para que ele mantenha esse grande momento da sua história parlamentar em alto grau ainda.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) - Obrigado Sr. Alexandre.

Registro a presença do Vereador Marlon Luz.

Convido a Sra. Natalia Chaves Oliveira, do mandato da Vereadora Silvia Da Bancada Feminista.

A SRA. NATALIA CHAVES OLIVEIRA - Boa tarde, eu vim reiterar o posicionamento contrário da Bancada Feminista e de todo o partido do PSOL a esse PL. Em vez de flexibilizar metas ambientais, nós, como Câmara, deveríamos estar pensando em maneiras de viabilizar as atualmente existentes. A gente está muito atrasado em relação a outras capitais da América Latina, como Santiago, que tem 2.480 veículos, Bogotá, que tem quase 1.500, enquanto aqui a gente tem um Prefeito que não honra com seus compromissos, porque prometeu 20% da frota eletrificada durante o primeiro mandato e está terminando com 3,7%. Isso é um absurdo, considerando a emergência climática em que estamos. E não adianta ficar colocando a culpa em

REUNIÃO: 20952 DATA: 09/12/2024 FL: 10 DE 17

terceiros, quando a prefeitura tem um caixa recorde que poderia ser usado para fazer os investimentos necessários, além de pressionar as empresas de transporte, que também têm viabilidade financeira para fazer isso.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) - Muito obrigado, Sra. Natalia. Convido a Sra. Ana Carolina Nunes, da Associação Cidadeapé.

A SRA. ANA CAROLINA NUNES - Boa tarde a todas e todos. Eu estou aqui representando a Associação Cidadeapé de São Paulo. E para reiterar aqui o nosso rechaço a esse PL, primeiro por causa do processo, como ele está sendo conduzido, que é praticamente sem discussão, e segundo porque eu quero lembrar que o nosso sistema de transporte público na cidade de São Paulo, ele é concessionado, ou seja, executado por empresas, e a função da prefeitura de São Paulo é cobrar com que essas empresas cumpram o que está no contrato e quando elas assinarem esse contrato em 2019 já estava estabelecida essa meta. A prefeitura não está cobrando, como foi colocado aqui; em 2024, da meta de 20%, a gente passou um pouco mais de 3%, e a função do Legislativo seria cobrar o Executivo para cumprir essa lei e não fazer o contrário. Então, o Legislativo tinha que estar aqui perguntando: "Por que a prefeitura não foi atrás de amparar as empresas para ajudar a cumprir essa meta? Por que que a prefeitura não entrou no PAC que estava destinado exatamente a melhorar a frota? Inclusive, agora, o Prefeito assinou um contrato com o BNDES para facilitar a eletrificação da frota, mas isso podia ter sido feito antes e em condições melhores de governança. Ao contrário, esse PL não só não está ajudando, não está fazendo, cumprindo o papel de cobrar a Prefeitura, como está facilitando para que nunca seja cumprida essa meta, porque a gente sabe que se está adiando 2054, essa meta jamais vai ser cumprida.

Quero lembrar algo que todo mundo tem orgulho, que está escrito na bandeira da cidade *Non ducor, duco* - não sou conduzido, conduzo -, mas neste caso a Prefeitura de São Paulo está arrastando, não está conduzindo nada, está se arrastando e a gente tem a maior frota do país. Então, se a gente se presta a cumprir essas metas, isso se torna um indutor da política industrial. São Paulo é que tem a chance de melhorar as condições para que a indústria brasileira dê conta,

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

fls 28

REUNIÃO: 20952 DATA: 09/12/2024 FL: 11 DE 17

e a indústria brasileira tem condições de cobrir essas demandas de melhorar, edificar e descarbonizar toda a frota de transporte público do Brasil inteiro. A gente tem condições de fazer isso, a gente tem dinheiro em caixa só para justificar gastando dinheiro com asfalto.

Como usuária de transporte público, que não sei se é o caso da maioria dos Vereadores desta Câmara, a gente que usa ônibus sabe que os ônibus elétricos fazem muita diferença. Eles têm menos ruído, eles não ficam trepidando, são muito mais confortáveis de usar e, além de tudo, estamos falando de uma questão de saúde, não é só direito ao transporte de qualidade, é uma questão de saúde porque a poluição mata e já está matando. A gente está falando de poupar. Seriam poupadas até 180 mil vidas até 2030, se essa lei fosse cumprida e não está sendo cumprida e a gente está aqui fazendo um apelo para que a Câmara cumpra a sua função de cobrar a Prefeitura em cumprir a lei e não o contrário, e não fazer lei para que ela consiga descumprir o que já tinha se comprometido em fazer.

É isso. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Muito obrigado, Sra. Ana Carolina. Registro a presença dos Vereadores Fabio Riva e Marlon Luz.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Tem a palavra a nobre Vereadora Luana Alves.

A SRA. LUANA ALVES – Obrigada.

Boa tarde ao Presidente Rubinho, aos Vereadores presentes e de forma *on-line*, e as instituições, coletivos, entidades, sociedade civil presentes.

Fiz questão de passar nesta audiência pública, primeiro, para informar a todos os cidadãos, a todas as pessoas da sociedade civil presentes, que esse projeto infelizmente foi aprovado em primeira votação numa quebra do que tinha sido combinado, do que tinha sido acordado nesta semana. Esse projeto não deveria ser votado nesta semana, ele deveria ter tido mais tempo de debate, mais tempo de diálogo. O Presidente Milton Leite pôs em votação de uma forma bastante repentina. Então, queria falar desse primeiro problema do método que esse projeto foi conduzido. Nem preciso falar sobre o mérito. Sobre o mérito também está mais do que

REUNIÃO: 20952 DATA: 09/12/2024 FL: 12 DE 17

discutido: é um retrocesso grande para a cidade de São Paulo.

É uma cidade que assumiu um compromisso que deveria ser liderança do ponto de vista nacional para conseguir, enfim, ter uma frota que é menos poluente, para conseguir eletrificar mais os carros, para conseguir ser exemplo, na verdade. É a única cidade do Brasil que tem caixa, na verdade, para fazer uma operação dessa. Nenhuma outra cidade do Brasil tem caixa, tem orçamento para fazer uma mudança de frota, como São Paulo tem. Se São Paulo não fizer o movimento, não vai acontecer a nível nacional. Essa é a verdade.

Então, é bastante irresponsável essa medida. A gente viu neste ano de 2024 as consequências da catástrofe climática de forma muito presente em São Paulo, no Brasil inteiro, mas muito aqui. A gente teve enchentes no começo deste ano. É muito provável que a gente vá passar novamente por novas enchentes. Tivemos tempo seco, que também tem a ver com a poluição gerada a nível urbano. Então, a gente está sentindo.

Sou trabalhadora da saúde. O que a gente teve de aumento de demanda, de desconforto respiratório nas UPAS de São Paulo não foi brincadeira. Isso não é uma coisa que a oposição está inventando. A gente teve aumento concreto da pressão sobre o SUS por questões respiratórias neste ano.

Isso é algo que tem consequência em várias áreas: na saúde, na habitação, na qualidade de vida, e uma série de camadas da nossa vida social na cidade. Então, estender esse prazo, na prática, é dar uma carta branca para desmontar uma política que estava indo na direção de uma frota de carros elétricos e de um sistema de transporte menos poluente.

É irresponsável, é negligência e é, mais uma vez, colocar a questão climática como bobagem, como parcial, quando a gente está sentindo na pele, principalmente quem mora na periferia, as consequências de não ter uma política de preparação da cidade para a catástrofe climática.

Então, queria dizer que nós, Bancada do PSOL, tenho certeza de que outros Parlamentares também estamos contrário a esse projeto. É muito importante que continuemos em mobilização, em articulação, porque é importante ter a presença dos senhores, da sociedade

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 20952 DATA: 09/12/2024 FL: 13 DE 17

fls 30

civil aqui presente, no dia em que a presidência tentar votar em segunda. É muito importante a vinda em audiências públicas. É fundamental ficar registada a posição da sociedade civil, mas mais importante ainda é conseguirmos ter a presença de todos no momento em que se tentar votar em segunda votação. Vai ser importante conseguirmos fazer bastante força e mostrar a posição da sociedade.

É isso, muito obrigada. Espero ver os senhores aqui também na Câmara, no dia em que se tentar votar esse projeto em segunda. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) - Obrigado, Vereadora Luana.

Sr. Rafael Calabria, Coalizão Respirar.

O SR. RAFAEL CALABRIA - Boa tarde, nobres Vereadores, Luana, Vereador Rubinho Nunes.

Venho falar aqui também como mais uma pessoa que acompanhou a votação do projeto de lei que se tornou a lei 16.802, e queria ressaltar um ponto importante. A lei teve, em sua elaboração, por mais de 1 ano, um amplo debate com a sociedade civil, com a sociedade como um todo, com especialistas, com as empresas e foi feito um longo debate para se estabelecer o prazo de 20 anos que foi colocado nela, considerando a dificuldade de carregamento, que a Prefeitura tem alegado agora; a dificuldade dos micro-ônibus, que têm um mercado menor de elétricos ainda.

Então, aquela lei teve um grande debate para se chegar em um prazo de 20 anos, que já era largo naquela época, que já não era tão inovador como São Paulo poderia ser. E essa lei agora vem tentar, em uma semana, atropelar todo um debate que foi feito sem nenhuma justificativa. Eu quero colocar que aquela lei de 2018 já foi um adiamento. A lei original previa a eletrificação da frota de São Paulo até 2018. Foi uma lei de 2009, do Vereador Gilberto Natalini, aqui, desta Casa também.

E a parte também do debate da Lei 16.802 foi a criação do Comfronta, o Comitê de acompanhamento da substituição da frota, que está muito devagar, tem limitado a participação da sociedade civil. E a lei previa que até abril de 2020 fosse divulgado o cronograma de

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 20952 DATA: 09/12/2024 FL: 14 DE 17

fls 31

eletrificação da cidade de São Paulo, e até hoje, 2024, não foi feito.

Então, a gente está com 6 anos de atraso de dados para poder ver, de fato, essa dificuldade que a Prefeitura tem alegado.

Agora, um ponto importante, a dificuldade de carregamento tem sido debatida há décadas no setor de ônibus elétrico, e se sabe que é uma barreira. O que aconteceu aqui, na Cidade, não foi uma dificuldade de carregamento. Foi um erro da Prefeitura, que passou essa responsabilidade para os empresários comprarem o carregamento, enquanto que as cidades que estão avançando, como Cascavel, como Salvador, como São José dos Campos, estão adquirindo a infraestrutura e implementando em sua cidade, para conseguirem viabilizar a política pública, não esperando que os empresários façam. Então, a gente está assistindo a um erro da Prefeitura e não a uma dificuldade. Não é à toa que Cascavel, que é muito menor que São Paulo, não tem uma SPTrans com mais de 1000 funcionários, está chegando à metade da frota elétrica, e São José dos Campos está concluindo o contrato agora para chegar a 100%. E São Paulo, que tem SPTrans, tem a Secretaria de Transportes, tem uma equipe gigantesca, não consegue, por erros da Prefeitura.

Por fim, queria colocar que a dificuldade é sabida, não é novidade, é um erro da Prefeitura e não tem justificativa. A Prefeitura acabou de assinar com o BNDES um acordo para eletrificar a frota. A Prefeitura, no começo deste ano, conseguiu fechar o formato de subvenção da frota. Então, ela está definindo as ferramentas, tudo bem que com atraso, mas está definindo as ferramentas para eletrificar a frota, e vai agora querer mudar o prazo, sendo que ela nem viu a ferramenta, que ela desenvolveu, implementada?

Então, é o momento errado, é o formato errado. Atropelou todo o debate e a justificativa da Prefeitura não procede. A Prefeitura está errando. O Vereador Milton Leite está errando na argumentação e ele acompanhou muito bem o debate em 2018, de que participamos aqui, nesta Casa.

Obrigado, Vereadores.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) - Muito obrigado.

REUNIÃO: 20952 DATA: 09/12/2024 FL: 15 DE 17

Convido agora o Sr. Rafael Drumont.

O SR. RAFAEL DRUMONT - Boa tarde a todas e todos.

Sou Rafael Drumont. Sou representante aqui da Vereadora eleita Renata Falzoni.

Eu quero realmente entender qual é a pressa nesse PL, por que está sendo apresentado e estão sendo atropeladas todas as instâncias de discussão, com não só a sociedade civil, mas também com a própria Câmara. Passou-se o rodo, o trator por cima das comissões, não tem nenhum parecer, não tem nenhuma análise do mérito dessa lei.

E outra, a própria argumentação da lei não tem dados que possam embasar essa mudança. Por que mais 16 anos, além dos 20 que a gente já tinha dado em cima dos 10 que a gente teve da lei original de 2009?

Então, se a gente tivesse começado lá em 2009 no processo e continuado, por exemplo, com a implementação de ônibus a etanol, com a implementação de ônibus a biodiesel, a implementação de gás natural, tecnologias que já estão implementadas, já estão bem consolidadas, não só elétrico.

E outra, por que estamos desmontando também a rede de trólebus da cidade que já vem lá do começo dos anos 2000? Mas o Prefeito que foi reeleito agora está se propondo a finalizar esse processo. Totalmente contraditório o que a gente tem de processos que a cidade se propõe a fazer. E aí se a gente aprova esse PL, a gente está assinando o termo de incompetência de que a gente consegue implementar uma política pública e o que a Câmara está querendo realmente levar à frente.

Então, é com muita tristeza. Eu, como planejador urbano, como planejador de transportes, vejo que outras cidades estão implementando de melhor forma. Tem exemplos internacionais que a gente pode seguir e a gente sabe onde estão os erros. Já existe o financiamento, a cidade de São Paulo já está financiando, subvencionando as empresas. O Governo Federal já está abrindo linhas de crédito. Só que a gente não amarrou com relação à infraestrutura de como, por exemplo, a Enel, que é a concessionária, e as empresas de ônibus, que são as responsáveis pelas garagens, vão conseguir implementar esses sistemas.

Então, por que esse PL não está falando nada sobre isso, não está dando nenhuma linha de crédito, não está dando nenhum prazo com relação a essa infraestrutura, porque se a gente coloca simplesmente na conta de que a gente não pode colocar mais ônibus e a indústria é capaz de fornecer é porque tem a outra linha que não está sendo nem mesmo discutida, nem mesmo citada nesse PL. Então, assim, totalmente irresponsável o processo e até mesmo o conteúdo desse PL.

É isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Muito obrigado. Convido agora a Sra. Maria Vitória Bellini, do Instituto Ar.

A SRA. MARIA VITÓRIA BELLINI - Boa tarde a todas.... Está um pouco alto...

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Espera só um minuto. Você quer que eu peça para diminuir a base do microfone?

A SRA. MARIA VITÓRIA BELLINI – Não, eu seguro aqui mesmo. Boa tarde a todas, a todos, eu venho falar em nome do Instituto Ar, que é uma organização sem fins lucrativos que atua especialmente com a saúde no debate climático. Há mais de 15 anos a gente acompanha a questão da qualidade do ar no Brasil, e eu venho aqui simplesmente para representar a nossa posição, que é de extrema... A gente está abismado literalmente com esse projeto, porque ele representa um retrocesso enorme em relação às políticas ambientais.

E eu gostaria de lembrar que a poluição do ar mata, pelo menos, 50 mil pessoas, isso só no Brasil. E mundialmente falando, a gente consegue chegar a um número de 600 mil crianças, nesse número e aí a gente sobe para 7 milhões. Então, é uma questão que não é mais algo que a gente pode deixar de lado, como a gente tem deixado.

O Instituto Ar, em parceria com o Greenpeace, fez um estudo há uns anos atrás, é um estudo de projeção que entende que se a gente não fizer nenhum tipo de ação relacionada à qualidade do ar no Brasil, a gente teria um número mais ou menos aproximado de 180 mil mortes entre 2017 e 2050. Então, com a aprovação desse projeto, a gente está simplesmente apoiando esse tipo de situação que vai acabar acontecendo de uma forma ou outra.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE REGISTRO PARLAMENTAR E REVISÃO – SGP.4
NOTAS TAQUIGRÁFICAS SEM REVISÃO

REUNIÃO: 20952 DATA: 09/12/2024 FL: 17 DE 17

Então, é isso. Eu peço a reconsideração disso. Deixo até uma pergunta específica para entender que a gente gostaria de saber o que justifica esse atraso, esse projeto de lei nesse momento, em um ano em que São Paulo entrou no ranking de cidades, metrópoles mais poluídas do Brasil?

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Rubinho Nunes) – Muito obrigado. Não havendo mais oradores inscritos, está encerrada a presente audiência.

Agradeço a presença de todos e tenham todos uma ótima tarde.

fls 34