



**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: 13 DE DEZEMBRO DE 2024

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone

20969

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

REUNIÃO: 20969 DATA: 13/12/2024 FL: 1 DE 18

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Bom dia a todos. Com a presença dos Vereadores Fabio Riva, Rodrigo Goulart, Danilo Do Posto De Saúde, Marlon Luz; e pelo *Chat*, Vereador Rubinho Nunes; e, na qualidade de Vice-Presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente, declaro aberto os trabalhos da 48ª audiência pública do ano de 2024.

Informo que esta reunião está sendo transmitida pelo endereço www.saopaulo.sp.leg.br/transparencia/auditorios-online e também pelo YouTube no canal da TV Câmara São Paulo e pelo Facebook da Câmara Municipal de São Paulo.

Esta audiência vem sendo publicada desde o dia 11 de dezembro no *Diário Oficial da Cidade*; e no dia 12 de dezembro, no jornal *O Estado de S. Paulo* e *Folha de S. Paulo*. As inscrições para pronunciamento foram previamente abertas pelo *site* da Câmara Municipal de São Paulo, no endereço www.saopaulo.sp.leg.br/audienciapublicavirtual e também podem ser feitas, neste momento, junto à Secretaria. Então, informo que as inscrições já estão abertas, junto à Secretaria da Comissão.

Foram convidados para esta audiência os Srs.: Luis Felipe Vidal Arellano, Secretário Municipal da Fazenda representado por Thiago Rubio Salvioni e Enzo Lucio Ondeí, de forma *on-line*; Milton Vieira, Secretário Municipal de Habitação, representado por Vanessa Padiá de Souza; Gilmar Pereira Miranda, Secretário Municipal de Transporte e Mobilidade; Fabricio Cobra Arbex, Secretário-Chefe da Casa Civil; Marcos Monteiro, Secretário Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras; José Renato Nalini, Secretário Executivo de Mudanças Climáticas; Rodrigo Pimentel Pinto Ravena, Secretário Municipal do Verde e Meio Ambiente; Fernando José da Costa, Secretário Municipal da Justiça; 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.

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

REUNIÃO: 20969 DATA: 13/12/2024 FL: 2 DE 18

Registro a presença do nobre Vereador Arselino Tatto. Muito obrigado, Vereador, pela sua presença. Quero também registrar a presença do Sr. David Tegangno, da SP Regula, de forma *on-line*; do Sr. Felipe Hoffmann, também da SP Regula; e do Sr. Valdecir Papazissis, também da SP Regula.

Vereadora Rute Costa, aos Vereadores da Câmara municipal de São Paulo e o público, em geral, muito obrigado pela presença.

Passemos à leitura da pauta. O item 01 da pauta é o PL 836/24 – Executivo: Ricardo Nunes. “Altera a Lei 15.997, de 27 de maio de 2014, que estabelece a política municipal de incentivo ao uso de carros elétricos ou movidos a hidrogênio, para restringir o benefício, a partir de primeiro de janeiro de 2025, apenas aos veículos exclusivamente elétricos; e dá outras providências”.

Gostaria de indagar ao Executivo Municipal, ao Subsecretário da Fazenda Thiago, ou o Enzo, se querem fazer as primeiras os primeiros esclarecimentos acerca do projeto em tela. Lembrando que esta já é a segunda audiência pública do PL.

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI – Bom dia, Vereador Fabio Riva; cumprimento todos os presentes. Sou Thiago Salvioni, represento o Secretário Luis Felipe Vidal Arellano, pela Secretaria da fazenda.

Em relação ao PL 836, é um PL apresentado pelo Executivo como uma forma de combinar até um pouco do que vem acontecendo nesse contexto de legislações, municipais e estaduais, que tratam do fomento ao uso de veículo com energia limpa, como forma de redução dos poluentes nas cidades e também no Estado.

O Estado de São Paulo não, nos últimos dias, lançou uma iniciativa, uma lei, fomentando o uso de veículos híbridos através de uma isenção de IPVA para 2025 e 2026 e, depois, a alíquota progressiva para esses veículos, subindo 1% ao ano, até 2029. E, em 2030 voltam a ter os 4% de alíquota de IPVA pelo Estado.

Pelo Município, a iniciativa foi através do PL 414, que vem tramitando na Câmara e que tem uma certa coincidência ali de escopo parcial com o que está sendo colocado pelo Estado

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

REUNIÃO: 20969 DATA: 13/12/2024 FL: 3 DE 18

de São Paulo, ao dar continuidade à legislação já existente, que estabeleceu a devolução da quota-parte do IPVA, de 2014 a 2024, para os veículos elétricos e híbridos no Município.

Então, este PL 836 apresentado pelo Município busca dar um pouco mais de sinergia e evitar uma sobreposição até de incentivos. Quando ele passa a restringir a devolução da quota-parte municipal do IPVA só para os elétricos, nós entramos em uma certa harmonia com o que o Estado está fazendo em relação aos híbridos. Da mesma forma, nós estamos fazendo pelos elétricos, que estão fora da proposta estadual.

Com isso, nós conseguimos um impacto menor na renúncia de receita estabelecida através dessa iniciativa. Com essa medida proposta através do PL 836, a cidade estaria renunciando, entre 2025 e 2028, cerca de R\$ 280 milhões, que é um impacto muito inferior ao impacto, por exemplo, do PL 414, que já discutimos em outras audiências. E também há um impacto ainda mais elevado, que seria o 414, combinado com a nova lei estadual, que teria uma certa sobreposição de benefício.

São essas as minhas considerações iniciais. Fico à disposição para dúvidas e esclarecimentos relacionados ao PL 836.

Obrigado. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Muito obrigado, Sr. Thiago, pelas explicações. Eu só quero aqui fazer uma correção na minha fala: Esta é a primeira audiência pública do PL 836. É que foi realizada uma audiência, na semana, do PL 414, mencionado pelo Subsecretário da Receita, o Sr. Thiago.

Indago à assessoria da Mesa se nós temos escritos, de forma *on-line* ou presencial. E, depois, eu passo a palavra aos Vereadores. Okay, Marlon, Rubinho, Rodrigo? Tem o okay dos Vereadores.

De forma presencial, temos a inscrição da Sra. Flavia Gonçalves, da Comgás. Só registrando que não há nenhuma inscrição *on-line*. Portanto, somente as duas presenciais e depois, provavelmente, a fala dos Vereadores.

Sra. Flavia, a senhora tem a palavra. Muito obrigado pela presença.

A SRA. FLAVIA DOMINGOS GONÇALVES – Obrigada. Bom dia, Vereador.

Agradeço essa oportunidade.

Hoje eu venho aqui representando a empresa Comgás, Companhia de Gás de São Paulo, a maior distribuidora de gás da América Latina. São Paulo possui a maior malha de rede de gás, hoje já atingindo o número de 7.858 km de rede e atendemos a mais de 1,5 milhão de clientes.

Então quando a gente dá ênfase a esse projeto 836/24, que ele se restringe somente ao elétrico, o gás natural também é parte de um combustível menos poluente e estamos aderentes à política do estado de São Paulo na descarbonização.

Hoje, o nosso papel aqui é reforçar que essa Lei 15.997/2014 possa se estender também ao gás natural. O incentivo fiscal no imposto de propriedade de veículos automotores será também um marco para o nosso setor, para o desenvolvimento no segmento de veículos leves, transporte público e pesado.

Então só se restringir ao elétrico, a gente abre mão de outros combustíveis menos poluentes que possam estar presentes também na nossa malha.

O SR. RAPHAEL CANAVER – Bom dia. Primeiramente, queria agradecer...

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – A senhora concluiu a sua fala, dona Flavia?

- Manifestação fora do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Concluída a fala da dona Flavia, agora chamo o segundo inscrito, Raphael Canaver, da Comgás também. V.Sa. tem três minutos para uso da fala.

O SR. RAPHAEL CANAVER – Muito obrigado.

É como a Flavia bem disse, a gente está representando a Comgás e veio trazer alguns pontos relativos ao gás natural, que tem muita aderência ao projeto.

Então falando numa questão de transição energética, pensar, hoje, em simplesmente elétrico, a gente pode estar abrindo mão de outros combustíveis, como o gás, que ele traz vantagens de menos emissão. Pensando em gases de efeito estufa, se comparado a outros

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

REUNIÃO: 20969 DATA: 13/12/2024 FL: 5 DE 18

combustíveis fósseis derivados do petróleo, como o diesel e a gasolina, o gás hoje traz 20% menos de emissões de gases de efeito estufa. E quando a gente traz poluentes locais, pensando em NOx e CO, inclusive se comparado ao etanol, apesar de ser um combustível fóssil, ele tem menos emissões. Por isso é um combustível que precisa ser considerado.

Ele tem uma combustão mais limpa e também a gente está falando de gás natural, que é o que tem disponível, hoje, na infraestrutura e em postos, mas muito próximo disso, a gente já deve ter acesso ao biometano também. Então, o mesmo carro convertido a gás natural, hoje, tem a possibilidade de usar o biometano, que é um combustível também com possibilidade de ser carbono neutro, pensando em toda a sua cadeia e o seu aproveitamento de resíduos para se gerar o gás.

Então, hoje a gente tem 244 postos, já, no estado de São Paulo, na área de concessão da Comgás, perdão, já de GNV. Então a gente já tem uma infraestrutura robusta que suporta esse mercado e que está fazendo também a transição para os veículos pesados, que hoje estão crescendo muito no GNV e também com biometano.

Portanto, a infraestrutura que nós temos hoje suporta um mercado de leves e pode trazer também esses benefícios, quando a gente fala de sustentabilidade, que eu acho que é o grande ponto do projeto. A gente está falando de isenção fiscal, mais para suportar outra tecnologia que vem para gerar menos impactos, que a gente é bem aderente a essa causa.

Com relação a números, quem são os grandes usuários hoje de GNV? Motoristas de aplicativo e taxistas. A gente tem estimado, hoje, em São Paulo, um valor de 446 mil motoristas de aplicativo e 38 mil motoristas de táxi, taxistas. E também pensando o GNV, ele é um combustível do trabalhador, a gente tem aproximadamente 30 milhões de trabalhadores informais no Brasil. Hoje, no Sudeste, 60% deles estão no Sudeste, e São Paulo é o grande centro urbano do Sudeste. Então é um combustível utilizado por muitos usuários e tem ainda uma grande classe que dele pode se beneficiar. Então, nesse sentido da transição energética, aproveitando a infraestrutura que hoje nós temos disponível, é um combustível que emite menos gases de efeito estufa e principalmente poluentes locais. É nesse contexto que pedimos à

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

REUNIÃO: 20969 DATA: 13/12/2024 FL: 6 DE 18

consideração também do GNV.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) - Muito obrigado à Sra. Flávia e ao Sr. Raphael da Comgás. Está registrado o pleito, tenho certeza de que o nosso Subsecretário Thiago Rubio, levará em conta principalmente por conta do estudo de impacto. O senhor falou em números totais, mas eu sei que o GNV, em determinado momento - só um comentário muito rápido - num passado muito recente, teve na ocasião a sua adesão principalmente dos motoristas de táxi e de alguns transportes de pequenas cargas, mas depois isso acabou, percebemos que se esvaziou até pelos carros flex e por outras formas de combustíveis.

Eu queria e acho importante até darmos uma discutida em como está sendo essa volta de novo, o crescimento dessa adesão, até porque tem um custo para implantar no carro, passar pelas vistorias. Acho importante discorrermos sobre esse assunto, mas muito obrigado. (Pausa) Pode usar a palavra.

O SR. RAPHAEL CANAVER – Eu gostaria de aproveitar, dizer que você tem razão. Se nós pegarmos os números de veículos a GNV em 2018, comparado com os números hoje, caiu. Por quê? Por conta da competitividade de combustível, do líquido. Em 2022 tivemos projeto da esfera federal para isenção de impostos, principalmente ICMS, PIS, COFINS, para combustíveis líquidos e o GNV ficou de fora. Se nós pegarmos de 2022 para cá, esses números caíram. Hoje a frota de veículos a gás em São Paulo está na mesma proporção que cresceu de 2018 a 2022, por conta da competitividade, mesmo ainda hoje o GNV ser 40% 50% mais vantajoso economicamente do que outros combustíveis. Mas a percepção do motorista de ver o combustível mais barato na bomba às vezes traz o efeito de que outros combustíveis valem mais a pena, mas ainda não é uma realidade.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) - Muito obrigado. Indago dos Srs. Vereadores presentes, querem utilizar da palavra?

O SR. MARLON LUZ - Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) - Tem a palavra o Vereador Marlon Luz.

O SR. MARLON LUZ - Primeiro, à consideração da Comgás, já faz tempo, eu tenho

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

REUNIÃO: 20969 DATA: 13/12/2024 FL: 7 DE 18

um projeto sobre a isenção de rodízio para os carros à GNV, justamente por conta disso, porque é um combustível muito menos poluente, assim como é também o etanol. Acredito que, pelo menos do que conheço do mercado de gás, digamos assim, o biometano vai substituir ou vai fazer parte da distribuição de gás. Ou seja, pelo que entendi, onde hoje passa gás natural passaria um biometano, chegando até os postos o GNV, e colocado esse biometano nos carros convertidos à GNV, vão funcionar da mesma forma. Aí quando entramos na questão do biometano, realmente é um combustível não-poluente, carbono zero, e vamos ter realmente os mesmos efeitos de um carro elétrico, que também é carbono zero. É considerável, temos de estar sempre abertos pensando no incentivo às novas tecnologias, às novas formas de descarbonização ou de não-carbonização. Então acredito que realmente é bem considerável incentivar também esse tipo de combustível. Aí há um desafio, precisa chegar na Fazenda, a Fazenda trabalha com números de impacto, é necessário para isso saber quantos carros registrados no município de São Paulo estão legalizados, convertidos a GNV. Inclusive, é sabido também que muitos carros convertem para GNV e não colocam no documento, às vezes para não manchar o histórico do carro ou alguma coisa nesse sentido, o que também gera um problema de segurança sobre o GNV. Talvez, com um incentivo desses, também isentando carros a gás de IPVA, ou fazendo o reembolso da cota parte do Município, incentivaria também os registros, para não ter mais a clandestinidade dos carros convertidos de GNV. Enfim, acredito que realmente possa ser algo para incentivar não só a questão do elétrico, mas a questão do gás natural, indo principalmente para a linha do biometano.

Sobre o projeto, como bem disse o Vereador Fabio Riva, que essa é a primeira audiência pública, na verdade, do projeto de lei apresentado pelo Governo, então a gente tem que considerar o texto diferente do que a gente vinha discutindo ali, que era do projeto do nosso colega Rodrigo Goulart. Nesse projeto que veio do Governo, eu entendo, sim, que é uma linha que eu já estava defendendo. E acho que o Governo foi muito criativo e sensato nessa nova regra de colocar só principalmente carros elétricos.

Pensando que dez anos atrás se permitiam híbridos e nesse novo projeto não se

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

REUNIÃO: 20969 DATA: 13/12/2024 FL: 8 DE 18

permitem mais híbridos, é algo que faz sentido, porque lá atrás fazia sentido incentivar híbrido. Agora a gente já tem híbridos no mercado, então a gente tem que incentivar a próxima geração. Qual é a próxima geração? A próxima geração é o elétrico, então faz sentido limitar somente a carros elétricos, incentivando aí os carros de mais tecnologia. Não adianta a gente colocar, hoje, atualizar a lei com uma regra que é presencial hoje, sendo que o nosso objetivo...

Presencial hoje, eu digo, assim: hoje tem uma base instalada de carros híbridos muito grande. Ou seja, talvez por incentivo até desse tipo de lei aconteceu isso. Mas a gente tem que fazer as leis pensando no futuro e, olhando para o futuro, a gente vê o quê? O que agora é carbono zero? O que agora realmente vai melhorar o clima, o ar da cidade de São Paulo? É o carro 100% elétrico, que não polui. Então eu acho que faz sentido, sim, o Governo ter trazido esse tipo de regra, tirando os carros híbridos e colocando somente os carros elétricos. E aí, como bem apresentado pelo Tiago, uma redução de possível impacto financeiro de 90% em relação aos números que ele já tinha apresentado anteriormente, e incentivando realmente a próxima geração de carros que não emitem carbono.

Ressaltando também que faria sentido, nesse caso, ter de repente carros a gás ou a biometano. Não sei como diferenciar isso, indo na mesma linha, mas eu acho que cabe à Comgás trazer esses números específicos da quantidade de carros na cidade de São Paulo que estão registrados com GNV no documento. Acho que esse é o principal número para a gente poder trabalhar e entender também o impacto financeiro na Prefeitura de São Paulo.

Considerando esse projeto de lei também, acho que é o 1.510, do Governo do Estado, que foi citado aqui também pelo colega Thiago, da Secretaria da Fazenda, realmente o projeto municipal complementa o projeto estadual. Até acho que o projeto estadual deveria ter colocado os carros elétricos, acho um erro o projeto estadual não contemplar carros elétricos. Eu entendi ali que o projeto, do jeito que foi escrito, está incentivando apenas tecnologias desenvolvidas no Estado de São Paulo. Eu acho que isso é importante, a gente tem que apoiar e desenvolver as tecnologias desenvolvidas no Estado, mas a gente também tem que melhorar a competitividade. Se tem outras tecnologias com menos emissão de carbono ou com zero

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

fls 10

REUNIÃO: 20969 DATA: 13/12/2024 FL: 9 DE 18

emissão de carbono que vem de fora, acho que elas deveriam estar sendo contempladas no projeto estadual. Mas a gente não está discutindo o projeto estadual, o projeto em discussão é o municipal.

E aí eu faço uma pergunta para o Thiago. Politicamente, às vezes, vale a pena a gente colocar a mesma regra do projeto estadual no municipal também.

Por mais que não tenha zero impacto financeiro, porque se não paga IPVA lá no estado, também não tem devolução de cota parte do município.

Mas, politicamente, mostrando que a Casa também coloca os mesmos parâmetros do estado, a gente poderia contemplar os parâmetros que foram definidos pelo estado, englobando o elétrico com zero impacto, na questão orçamentária da Fazenda, porque também os carros que foram isentos não vão pedir reembolso, porque não tem do que pedir reembolso. Basicamente seria essa a conta.

E aí, talvez valesse a pena a gente escrever alguma coisa, uma emenda, algum projeto que contemple isso. Politicamente, a gente estaria contemplando, entre aspas, algo que o estado também definiu.

São essas minhas considerações, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Muito obrigado. Excelentes considerações.

Vi que o Thiago, da Fazenda, pediu a palavra. Tem a palavra o Thiago. Depois eu verifico há algum Vereador que queira fazer uso da palavra.

O SR. THIAGO RUBIO SALVIONI – Obrigado. Só para fazer um complemento à fala do Vereador Marlon. Realmente, para a gente conseguir avançar com essa discussão do gás biometano, seria fundamental para estimar o impacto e seguir nessa discussão, obter os dados da quantidade de veículos no município de São Paulo que tenham essa característica.

Em relação ao segundo ponto, Vereador só fazendo uma correção.

Se a gente incorporar no nosso texto, na lei municipal, acrescentar também o que está previsto no projeto estadual, existe sim um aumento de impacto para a gente no município.

REUNIÃO: 20969 DATA: 13/12/2024 FL: 10 DE 18

Porque é o seguinte, lá no estado eles estão discutindo isenção total, do IPVA para 25 e 26. E aí tudo bem, para 25 e 26 a gente não teria impacto nenhum, porque não estão pagando lá, não teria 50% para devolver. Cinquenta por cento de zero é zero.

Só que para os anos de 27, 28 e 29 deixa de ser isento e começa a ter uma alíquota progressiva que começa em 1%, em 27; 2%, em 28; 3%, em 29, até chegar nos 4% de IPVA em 2030. Então esses três anos, 27, 28 e 29 se a gente incorporar no nosso PL, a gente estaria devolvendo 50% de algo que já está reduzido pelo estado, que já não é alíquota cheia.

Eu não tenho o número desse impacto em específico, mas posso afirmar que aumentaria o impacto inicialmente previsto aqui no PL.

Só um último dado também, falando em números, o projeto do estado tem um impacto alto para a gente no município. São 405 milhões de reais que esse projeto estadual tira de IPVA de São Paulo da forma como está.

Então quando a gente fala no município de São Paulo incentivando o elétrico, com uma renúncia de 280 milhões, a renúncia combinada, da iniciativa municipal e estadual, hoje, está na ordem de 687 milhões, até 2029. Por isso, que a gente na Fazenda está um pouco, vou dizer assim, na defensiva em relação a qualquer ampliação do projeto que possa tornar esse número ainda mais elevado e de difícil arranjo financeiro, orçamentário em função dessa renúncia.

Então essas eram as minhas complementações, só para deixar claro, aqui, como é que a gente tem trabalhado esses números.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Muito obrigado. Vereador Marlon?

O SR. MARLON LUZ – Thiago, só um momento; pelo que eu entendi do projeto, o projeto federal isenta os anos 24 e 25. Ou seja, o ano atual, que na verdade já foi pago e as pessoas teriam que pedir reembolso e só aumente o ano de 25, que é... os carros híbridos flex não pagariam IPVA. E, aí, seriam: a partir de 26, 1%; 27, 2%; 28, 3%; e 29, 4%, pelo que eu li do Projeto 1510, lá.

Quando eu digo “os mesmos parâmetros”, na verdade, seria colocar o híbrido flex

para 25, mas eu compreendo, também, que é muito simples e seria um ano de devolução de cota-parte que não existe. Mas, era só para politicamente englobar, mas, está tudo bem, também. É só uma questão que, a minha ideia é realmente causar zero impacto financeiro e contemplar alguma coisa mais política, mesmo, no sentido de justamente usar os mesmos parâmetros. Então, usar os mesmos parâmetros não significa utilizar, nos anos de 26, 27 e 28, e assim em diante, o reembolso completo desse tipo de carro, mas dá para deixar, também, do jeito que está e está tudo certo.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Muito obrigado, Vereador Marlon. V.Exa. vai ter uma tarefa, de convencer, ajudar a convencer os Vereadores, tendo em vista as explicações do Thiago, que... Os Vereadores ainda têm dúvidas sobre isso. Então, eles acham que aquilo que foi feito no estado poderia ser automaticamente replicado aqui, no projeto de lei, de uma forma de atendimento político – e, na verdade, não é isso. A gente estaria renunciando metade do 1%, daquilo que a gente estaria recebendo. Então, acho que ficou bem claro isso e acho que V.Exa. pode nos ajudar, aí, principalmente no convencimento da aprovação do projeto.

O SR. MARLON LUZ – Com certeza.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Muito obrigado. Indago se nós temos mais alguns inscritos. Há algum Vereador que queira se manifestar? Não? Então...

O SR. RODRIGO GOULART – Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Pois não.

O SR. RODRIGO GOULART – É possível, ainda, fazer uso da palavra?

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Sem dúvida, Vereador Rodrigo Goulart.

O SR. RODRIGO GOULART – Eu estava ouvindo, aqui, atentamente, a audiência pública e vi essa questão da... Até pela legislação, que... quero, aqui, parabenizar o Governador Tarcísio, com a sua Secretaria de Planejamento, Fazenda, do trabalho que fez, de Sustentabilidade, Meio ambiente, trabalho muito importante...

Com a aprovação desse projeto, acho que há, ainda, esse desafio de fazermos, aqui, no município e talvez até uma justiça, também, com o veículo 100% elétrico, que não foi atingido,

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

REUNIÃO: 20969 DATA: 13/12/2024 FL: 12 DE 18

ali, pela legislação do Governo do Estado, mas fica aqui o meu apelo, da mesma forma como o Vereador Marlon, e tenho certeza de que o Vereador Riva também tem esse olhar, para que a gente possa, talvez, até, colocar nos mesmos termos desta legislação do Governo do Estado... Até porque, a não ser que eu esteja muito enganado, e, aí, talvez, o Thiago ou não sei, alguém que possa complementar, mas que já há isenção pelo Governo do Estado desses veículos, como é que ficaria a questão do município? E mesmo que... se a gente tiver esse impacto, que a gente possa analisar, sim, essa proposta de igualarmos a legislação com o Governo do Estado e sem um impacto para frente.

E, aí, também, uma outra proposta, que eu sou... Eu faço em conjunto com o Vereador Marlon, desses novos veículos, uma tecnologia que vem a ser instalada, aí, e que está sendo... E que, inclusive, pelos números que nos apontam, já há um grande benefício para as montadoras que fazem os *mild hybrids*, que é um veículo elétrico. Um motor elétrico, que não dá... Que não coloca o veículo em movimento. Então, o pessoal tem chamado, até, de híbrido *fake*. Eu não gostaria de usar esse termo, mas é o que tem sido utilizado; para ter vários benefícios, inclusive não só da legislação municipal e estadual, mas também federal, desde a ponta, desde a industrialização desses veículos.

Então, que a gente possa, realmente, até semana que vem, preparar essas propostas e, com a Fazenda, com as Secretarias da Prefeitura e com o Prefeito Ricardo Nunes, que a gente não tem dúvida da consciência que ele tem, inclusive, da inovação dessa questão, nos veículos eletrificados. Que a gente possa aprimorar essa legislação e trazer para a cidade. Na verdade, não em trazer, né? A gente não está inovando aqui, a gente só está prorrogando uma política pública já muito bem estabelecida na cidade de São Paulo há mais de 10 anos.

Obrigado, Sr. Presidente. Cumprimento a todos os participantes, também.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Obrigado. Com a palavra Vereador Marlon Luz.

O SR. MARLON LUZ - Sempre sábias as palavras do nosso colega Vereador Rodrigo Goulart. Um excelentíssimo vereador, conhecedor de muitas causas do município. Eu, realmente admiro bastante o meu colega Rodrigo.

REUNIÃO: 20969 DATA: 13/12/2024 FL: 13 DE 18

Reforço, essa questão dos híbridos leves. Os híbridos leves realmente não têm que fazer parte do incentivo do IPVA e, nem do rodízio da cidade de São Paulo.

Eu acho, Rodrigo, que a gente tinha que conversar com o prefeito também, no sentido de trabalhar para retirar esses híbridos leves do rodízio de São Paulo, porque eles não trabalham na questão da não poluição. Então eu faço incentivo e coro para que isso aconteça. Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Com a palavra Vereador Rodrigo Goulart.

O SR. RODRIGO GOULART - Com certeza. Acho que temos que aproveitar, até se for o caso, essa legislação e pedir através, é que não cabe, como é uma Portaria que rege o rodízio, acredito que não caiba na Lei uma exclusão da Portaria. Mas acredito sim que a gente deva falar com o prefeito, além da exclusão da legislação de qualquer benefício, é o que o Estado já está fazendo. A legislação do Estado, apesar de constar lá os híbridos a combustão e os híbridos *flex* a Secretaria da Fazenda que irá regulamentar essa legislação, inclusive já com essa previsão da exclusão desses híbridos leves. É o que temos que fazer aqui, não só na legislação, mas também na Portaria que rege a questão do rodízio, que é a Portaria SMTDSV-9 de 30/01/2019. Com certeza nós estaremos junto com o prefeito nessa luta aí. Muito obrigado e parabéns pela condução desse trabalho também Vereador Marlon e com certeza nós continuaremos juntos nessa luta. Obrigado a todos!

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) - Muito obrigado, Vereador Rodrigo Goulart.

Nada mais havendo a ser tratado, dou por encerrada essa Audiência Pública do PL 836/24 pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente. Muito obrigado.

Passemos ao segundo item da pauta.

Audiência Pública ao “PL 837/24 - Executivo - Ricardo Nunes - Altera Lei nº 17.254, de 26 de dezembro 2019, que autoriza o Poder Executivo a contratar operações de crédito para financiar a execução de projetos de investimento no Município de São Paulo”.

Indago a Secretaria da Comissão, se há inscritos? (Pausa) Temos um inscrito.

E quero iniciar, indagando ao Executivo Municipal, quem irá fazer a primeira

REUNIÃO: 20969 DATA: 13/12/2024 FL: 14 DE 18

explicação acerca do projeto em tela. Fazenda? (Pausa)

Com a palavra o Sr. Enzo Lucio Ondeí, Diretor do Departamento Técnico da Subsecretaria do Tesouro.

O SR. ENZO LUCIO ONDEI - Para falar a respeito desse PL 837, eu gostaria primeiramente de contextualizar um pouco o histórico do endividamento do Município que ele, nos últimos 9 anos, tem sido marcado por sucessivas e relevantes decréscimos e isso por meio de renegociações da dívida com a União e acordos.

Aproximadamente, 10 anos atrás, a dívida estava em torno de mais de 70 bilhões, atualmente, depois de todas essas renegociações e acordos com a União e a principal dívida do Município era com a União Federal, esses 70 bilhões cai para um bilhão e 300 aproximadamente, hoje em dia. Então, esse é o nível de endividamento considerado irrisório diante da magnitude do orçamento do município. E até em razão disso o município conquistou ultimamente um grau de investimento pela agência Fitch Ratings, que é uma nota de crédito *stand-alone*. E isso também facilita a obter condições de financiamento mais vantajosas no mercado, diante de uma maior credibilidade conferido por um órgão de renome internacional como a Fitch Ratings.

Então, ao longo das últimas décadas, o município estava impossibilitado de contratar financiamento, operações de crédito para financiar projetos de investimentos da cidade de São Paulo. Isso, inevitavelmente, ao longo dos anos, gerou um represamento desses projetos no sentido de impossibilitar a sua execução, porque não são todos os projetos que são possíveis de serem implementados com recursos próprios. Então, a intenção das últimas leis autorizativas foi justamente possibilitar a cidade alavancar sua capacidade de investimento, que atualmente é praticamente nulo o endividamento, e para contribuir também para a cidade, o interesse social da população com esses projetos, promover um desempenho econômico da cidade e geração de melhorias de condições dos empregos.

Então, nesse PL, em especial, está se buscando incrementar o valor de 2,5 bilhões. Há uma lei que já previa autorizações para financiamentos. A lei anterior, que prevê algo em torno de 10 bilhões, dessa lei já foram contratados aproximadamente seis bilhões. Desses seis

bilhões, 3,5 foram para eletrificação da frota de ônibus; dois bilhões foi para a área habitacional do projeto Pode Entrar e um bilhão foi do recapeamento. Desses seis bilhões, praticamente a metade já está comprometida para a execução desses projetos. Então, a intenção desse PL agora é de longo prazo. Seria para financiamento de projetos até 2030. E atualmente, nos níveis de autorização legal que a lei autorizativa permite para contratar novas operações, o saldo que essa lei tem disponível para contratar esses financiamentos não é suficiente até 2030. Então, o PL prevê esse incremento da possibilidade de contratar até 2,5 bilhões até 2030 em várias áreas de investimento.

Antes de contratar qualquer operação de crédito, a Fazenda, vale ressaltar, que busca sempre as melhores condições de financiamento existentes no mercado, tem contato com todos os bancos públicos e privados e é feito sempre um procedimento transparente e aberto à participação de todos para trazer para o município a melhor condição de custo desse financiamento possível. Era isso que eu queria falar. Estou disponível para eventuais questionamentos e dúvidas.

O SR. PRESIDENTE (Fábio Riva) – Muito obrigado, Enzo. Vamos passar aqui, nós temos um único escrito, que é o Rogério Limonti, da liderança do PT. Só registrar que nós não temos escritos de forma virtual.

O SR. ROGÉRIO LIMONTI - Bom dia a todos e a todas.

Bom dia, Fábio Riva, representando aqui a Mesa.

São 3 perguntas. Primeiro, em relação ao total de operações de crédito aqui já aprovadas no município. Somando a Lei de 2017-2019, e os 2,5 bilhões para pagamento de precatórios, já ultrapassam 20 bilhões somados, convertidas as operações externas em dólares em euros. Então, são mais de 20 bilhões aprovados aqui por essa Casa para operações de crédito.

Até o momento - de 2017 até o dia de ontem - tinham sido empenhados 4 bilhões de reais. Então, você tem um espaço de 16 bilhões um pouco para entender o que a Administração entende como insuficiente, não é, para estar propondo mais 2,5 bilhões, agora. Quais áreas que

estão deficitárias? Porque a gente tem muitas operações aprovadas nessa Casa.

Outro ponto é o Secretário da Fazenda, Luis Felipe Arellano, na última audiência do orçamento defendeu as operações de crédito como a medidas, investimentos que fazemos atualmente, e divide esse curso com gerações futuras. Então, a criação de parques, obras de drenagem que vão ter um impacto por várias gerações. No entanto, até o momento, desses 4 bilhões empenhados, 700.000.000 foram com asfalto, um bem que as gerações futuras não vão usufruir.

Então, um pouco dessa avaliação, se não poderíamos aprofundar essa modelagem para é melhorar o planejamento. E, nesse planejamento encaixa uma outra pergunta, porque a Lei de 2019 já teve 6 alterações, essa é a sexta alteração que vem para operações de crédito. Então, está faltando planejamento, por que essa Lei precisa ser emendada praticamente uma vez a cada ano, né? Então, quando a gente está falando de um grande planejamento, de um grande investimento, quanto melhor o nosso planejamento, mais saudável seriam as finanças.

E, por fim, se nessas operações de crédito, não poderíamos ter uma meta de construir do investimento regionalizado, de que esse investimento seja realizado nas regiões da cidade mais necessitadas. Então, avançar esse gasto que é um indicador que já está no PPA, mas tem uma restrição de um determinado patamar, esse empenho que vai ser realizado, regionalizado para as regiões que mais necessitam conseguir usufruir.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Muito obrigado, Rogério.

Devolvo a palavra para o Sr. Enzo.

O SR. ENZO LUCIO ONDEI - Com relação às demais autorizações que existem, que perfazem um valor superior ao que eu havia mencionado, o que eu havia mencionado é realmente a Lei mais recente de 2017. De facto, existem outros fôlegos de financiamento previstos em leis para, na sua maioria, projetos específicos, por exemplo, houve a menção do financiamento de quitação de precatórios que, à época, foi ventilada a possibilidade de financiar o pagamento dos precatórios em razão do prazo final que a Constituição previa para a sua quitação.

Então, diante da impossibilidade de, na época que foi proposto o PL dessa Lei para quitar precatórios, diante da impossibilidade de assumir o compromisso de quitar esses precatórios em obediência ao comando constitucional, foi feita essa propositura.

Então, esse é uma situação, por exemplo, atípica e que ela não pode ser revertida em investimento para a cidade. Isso daí foi meramente para resolver uma questão de quitação de uma dívida. Então, por exemplo, precatórios é isso - e é 2,5 bilhões.

Depois, tem outros projetos que têm direcionamentos mais específicos, como por exemplo, projetos de segurança urbana, tem mais ou menos 200 milhões. Depois tem um projeto, um projeto de financiamento do corredor de ônibus que eu não lembro exatamente qual é o nome, ou seja, está vinculado a esse projeto, não tem como usar em outras frentes e por aí vai.

Então estou dando só exemplo. Não sei de cabeça todos os casos, mas posso exemplificar dizendo que existem autorizações vinculadas a determinadas frentes, que não é a intenção do projeto em questão, pois ele prevê uma gama múltipla de investimentos, de áreas de investimentos.

Sobre essas alterações sucessivas da lei, a maior parte delas é em razão de emendas constitucionais e exigências por parte dos bancos, destacando que alguns bancos têm algumas exigências específicas, as quais, muitas vezes, estão fora do nosso controle prever. Como exemplo, existem as previsões de oferecimento de receitas oriundas do Município que podem ser oferecidas à União no momento em que esta garantir a operação como contrapartida num eventual inadimplemento do Município.

Aliás, esse Artigo Constitucional 167, § 4º, que prevê essas contrapartidas, tem sofrido sucessivas alterações, adicionando-se a ele alíneas de receitas que o Município tem, de recurso próprio, e também de repartições constitucionais. Então essas alterações são, a maior parte delas, em razão disso. A última demanda que tivemos, de garantias complementares da parte de um banco, foi da Caixa Econômica Federal. Para acessar uma linha subsidiada da Caixa Econômica Federal é uma exigência, do programa dessa linha de fomento, que exista, na lei autorizativa, uma autorização para oferecer, como garantia complementar, o Fundo de

REUNIÃO: 20969 DATA: 13/12/2024 FL: 18 DE 18

Participação dos Municípios.

Outra recente alteração foi a Emenda Constitucional 132, da Reforma Tributária, que prevê também receitas do IBS como uma possibilidade de contrapartida, artigo 156 – A.

Então, muitas vezes não é falta de planejamento e, sim, situações inesperadas que estão fora do nosso controle.

Sobre a possibilidade de investimentos regionalizados, sempre que vai ser contratado um financiamento, o mérito desse projeto que está sendo financiado é sempre deliberado por um colegiado: a Junta Orçamentário-Financeira. Desse colegiado fazem parte vários secretários de várias áreas, inclusive de governo, para que seja decidido se aquele projeto é prioritário ou não e se ele deve seguir em frente. E tudo isso é sempre aderente às metas das leis orçamentárias, de curto e longo prazo.

E quanto a essa diversificação, de modo a regionalizar investimento de áreas que necessitam mais, acredito que isso já esteja sendo contemplado pelo colegiado. Mas nós também vamos ter sempre isso em mente para incentivar que aconteça.

Não estou lembrado se, de todas as perguntas, eu as respondi todas, se puderem me ajudar, agradeço repetir alguma questão que, eventualmente, deixei de responder.

O SR. PRESIDENTE (Fabio Riva) – Muito obrigado, Enzo. O Rogério informou que você respondeu às perguntas.

Indago se ainda temos alguém inscrito, algum Vereador a se manifestar? (Pausa)

Informamos que ainda teremos uma nova audiência pública, uma segunda audiência pública desse projeto, na próxima semana, dia 18, às 10 h, pela manhã.

Nada mais havendo a ser tratado, dou por encerrada essa audiência pública do PL 837/2024, pela Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente.

Tenho todos uma boa tarde.