



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

SECRETARIA GERAL PARLAMENTAR
Secretaria de Registro Parlamentar e Revisão

**COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E LEGISLAÇÃO
PARTICIPATIVA**

PRESIDENTE: SANDRA SANTANA

TIPO DA REUNIÃO: Audiência Pública
LOCAL: Câmara Municipal de São Paulo
DATA: 23 de Setembro de 2025

OBSERVAÇÕES:

- Notas taquigráficas sem revisão
- Manifestação fora do microfone

21365

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

REUNIÃO: 21365 DATA: 23/09/2025 FL: 1 DE 14

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Muito boa tarde a todos.

Com a nobre Vereadora Janaina Paschoal, declaro abertos os trabalhos da sexta audiência pública deste ano, que a Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa realiza hoje, 23/09/2025.

Esta audiência pública foi convocada para discutir o PL1.063/2025, de autoria do Poder Executivo, Sr. Prefeito Ricardo Nunes, que altera a Lei 17.254 de 26/12/2019, que autoriza o Poder Executivo a contratar operações de crédito para financiar a execução de projetos de investimento no município de São Paulo.

Informo que esta audiência pública está sendo transmitida no *site* e no canal do YouTube da Câmara Municipal de São Paulo, e que a realização desta audiência pública vem sendo publicada no *Diário Oficial da Cidade*, desde 19 de setembro, e foi publicada no jornal *O Estado de S.Paulo*, em 19 de setembro, e no jornal *Folha de S.Paulo*, em 20 de setembro.

As inscrições para a participação do público foram abertas no *site* da Câmara Municipal de São Paulo em 18 de setembro, devendo os inscritos participar pela plataforma *on-line*, conforme *link* enviado por *e-mail*.

O público presente que desejar se manifestar deve se inscrever com a Secretaria da Comissão. Cada inscrito terá até três minutos para se manifestar.

Foram convidados para esta audiência pública o Sr. Luiz Felipe Vidal Arellano, Secretário Municipal da Fazenda, que está conosco de forma virtual, acompanhado do Subsecretário do Tesouro Municipal, Sr. Henrique de Castilho Pinto.

Iniciamos, então, neste momento.

Pergunto à nobre Vereadora Janaina Paschoal se quer fazer uso da palavra agora ou após a exposição do Sr. Secretário.

- Manifestação fora do microfone.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Então, está bem.

Sr. Secretário Arellano, boa tarde. Obrigada por estar conosco, tanto o senhor quanto o Sr. Henrique, nosso Subsecretário.

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

REUNIÃO: 21365 DATA: 23/09/2025 FL: 2 DE 14

O senhor tem a palavra para explanar sobre o PL1063/2025.

O SR. LUIZ FELIPE VIDAL ARELLANO - Boa tarde a todos. Muito obrigado, nobre Vereadora e a todos que acompanham esta audiência pública, ocasião muito importante, como sempre, para podermos contribuir com essas discussões.

Gostaria de estar de estar presente com vocês, no auditório, mas infelizmente, em razão da agenda da Secretaria me vejo forçado a participar virtualmente.

Mas, estou para tirar todas as dúvidas, esclarecer eventuais questões envolvendo este projeto de lei, que é muito importante. E como é relativamente curto, farei uma exposição bem rápida.

Este projeto de lei tem dois grandes blocos, digamos assim, temáticos ou dois grandes objetivos que esperamos atingir. O primeiro desses objetivos, que consiste nos primeiros artigos, primeiros dispositivos legais deste projeto, diz respeito a uma autorização para que consideremos um montante que já foi aprovado pela Câmara para a contratação de operações de crédito interna, também como um limite para a contratação de operações de crédito externa, e a decisão se haverá contratação de operação de crédito interna ou operação de crédito externa ficará a critério do Poder Executivo, levando em consideração as condições financeiras de cada uma dessas propostas, de cada operação.

Por que isso é necessário? Porque estamos próximos já de atingir o limite que foi estabelecido para a contratação das operações de crédito externas, por conta das operações que foram realizadas mais recentemente, e das que estão em vias de serem contratadas, e ainda temos um espaço considerável para a contratação de operações de crédito internas. Mas, hoje, esses limites não são intercambiáveis. Então, o fato de haver sobra no limite de operações de crédito interno não me permite usar esta sobra para, levando em consideração a taxa de câmbio, fazer a contratação de uma operação externa.

Então, a nossa proposta é utilizar esse saldo de autorização para operações internas e também para as operações externas, não significando que será utilizado integralmente para

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

REUNIÃO: 21365 DATA: 23/09/2025 FL: 3 DE 14

operações externas, mas se for necessário, para que não deixemos de aproveitar uma boa oportunidade com taxas de juros mais baixas e *etc.*, passamos a ter essa faculdade.

Como isso tem um potencial de mudar o perfil do endividamento da cidade, aumentando a exposição em dívida em moeda estrangeira, ao mesmo tempo em que estamos fazendo essa possibilidade ou trazendo essa possibilidade de uso do limite que hoje existe, exclusivamente, para operações internas, também para as operações externas, estamos estabelecendo uma obrigatoriedade que a Administração Municipal desenvolva uma política de gestão de riscos cambiais. E essa política de gestão de riscos cambiais é que definiria os limites de exposição em moeda estrangeira, os limites de exposição ao risco de variação do câmbio nas operações de crédito já contratadas.

Achamos que isto está em linha com as melhores práticas de gestão de dívida pública e tem o potencial para garantir que façamos bons negócios financeiramente para a cidade, alavancando a nossa capacidade de investimento.

O segundo bloco de assuntos de que trata este projeto, ainda relacionado às operações de crédito, diz respeito a uma pequena mudança e um dispositivo que autoriza a Prefeitura de São Paulo a oferecer garantia: o Fundo de Participação dos Municípios para a contratação de operações de crédito. A maneira como, hoje, está redigida este dispositivo, tem gerado algumas dificuldades de entendimento, na Secretaria do Tesouro Nacional, relativamente aos objetivos que temos de conceder ou não garantias em operações de crédito externas.

Só para dar um exemplo bem objetivo agora, temos duas operações de crédito externas que estão muito próximas de serem assinadas, uma de cerca de 250 milhões de dólares com o Banco Mundial, e outra, também no mesmo montante, com o Banco Interamericano de Desenvolvimento, e não pretendemos que sejam garantidas com o Fundo de Participação dos Municípios. Porém, da forma como está redigida a Lei que estamos sugerindo a alteração, a Secretaria do Tesouro Nacional entende que não haveria margem para que não oferecêssemos essa garantia, e há dúvidas a respeito da possibilidade legal de que essa garantia seja oferecida nesse tipo de operação.

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

REUNIÃO: 21365 DATA: 23/09/2025 FL: 4 DE 14

Então, para contornar essa dificuldade que não deveria estar acontecendo, estamos propondo a alteração do texto dessa lei já vigente, para deixar mais claro que essa garantia do FPM só vai ser oferecido nas operações de crédito interno. Com isso, afastamos essa dúvida que a Secretaria do Tesouro Nacional colocou e destravamos o prosseguimento da contratação das operações de crédito externa que, hoje, estão pendentes de análise pela Secretaria do Tesouro Nacional, basicamente, a operação com o Banco Mundial e a operação com o BID. Além da operação de ônibus com o BID, também temos outra operação, na área da saúde, que enfrenta a mesma dificuldade.

Esse é o conjunto de dispositivos e assuntos que estão incluídos nesse Projeto de Lei nº 1.063/25. Fico à disposição para tirar eventuais dúvidas ou esclarecer melhor algum ponto que não tenha ficado claro.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Sr. Secretário. Sabemos que esta gestão tem tomado decisões com muita responsabilidade e agora não seria diferente.

De forma bem tranquila, pergunto se temos algum projeto prioritário específico para essa ou não estamos falando ainda em projetos específicos, mas sim da possibilidade de tomada de recursos?

O SR. LUIZ FELIPE VIDAL ARELLANO – Temos, sim, vários projetos que estão em andamento e que pretendemos que sejam beneficiados com esse limite que poderíamos utilizar das operações de crédito interno.

Então, parte das operações são operações que já estão relativamente avançadas, como, por exemplo, as operações de eletrificação da frota de ônibus; a continuidade dos projetos de saúde com o BID, do avanço saúde. Mas também há outras contratações futuras, que a Prefeitura vislumbra, de outros projetos que também vão demandar uma quantidade expressiva de recursos e que acreditamos que a disponibilidade de recursos externos será maior e com melhores condições financeiras, provavelmente, a juros altamente subsidiados por serem operações que agradam, digamos assim, às agências multilaterais, aos bancos de desenvolvimento internacional.

Então, poderia citar, por exemplo, a construção de piscinões, o projeto do VLT do Centro da cidade de São Paulo, o projeto da Esplanada Liberdade. Então, são vários projetos que ainda estão em fase inicial, mas que já começamos as conversas com eventuais financiadores para analisarmos as condições financeiras de uma possível contratação de operação de crédito para financiarmos esses projetos no futuro.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Muito bom. Como estamos em uma audiência pública, vou fazer uma pergunta para que todos aqueles que nos assistem possam saber. Quando tomamos dinheiro emprestado, todos esses projetos, existe uma divulgação periódica, algum tipo de relatório? Sabemos que uma parte da população gosta de acompanhar, não é, Vereadora Janaina? Então, quando falamos nesse sentido, é possível haver um acompanhamento no *site* da Secretaria da Fazenda ou nos *sites* específicos das outras secretarias que vão realizar obras ou essa é uma informação que não se torna pública?

O SR. LUIZ FELIPE VIDAL ARELLANO – É importantíssima essa pergunta, Vereadora.

A legislação brasileira, a Lei de Responsabilidade Fiscal, para ser mais exato, impõe uma série de obrigações relativas à transparência fiscal de todos os entes públicos no Brasil. Isso envolve a divulgação de uma série de relatórios, em especial relatórios de endividamento do ente da federação, no caso, do município de São Paulo. Todos esses relatórios estão disponíveis no *site* da Secretaria da Fazenda. Basta a pessoa entrar no *site* da Secretaria da Fazenda, buscar o menu que fica à esquerda e olhar, ali, a publicação de relatórios de responsabilidade fiscal, e vai encontrar os relatórios de execução resumida e orçamentários e os relatórios de gestão fiscal que trazem justamente essas informações.

Além disso, a Lei de Responsabilidade Fiscal impõe que, quadrimestralmente, ou seja, a cada quatro meses, o Secretário da Fazenda compareça à Câmara de Vereadores para uma audiência pública de explicação dos resultados fiscais obtidos naquele quadrimestre. E um dos resultados fiscais que precisam ser expostos nesta oportunidade é justamente o chamado resultado nominal, que consiste na variação do endividamento de um quadrimestre para o outro,

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

REUNIÃO: 21365 DATA: 23/09/2025 FL: 6 DE 14

demonstrando que nos encontramos abaixo dos limites previstos nas resoluções do Senado Federal e explicando qual a estratégia de endividamento da cidade.

Então, todas essas informações são públicas, estão disponíveis ao grande público e, quadrimestralmente, em resumo, a Secretaria da Fazenda apresenta esses dados a toda a sociedade por meio desta audiência pública na Câmara de Vereadores.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Secretário, obrigada. Estou satisfeita, mas tenho certeza de que a Vereadora Janaina Paschoal também gostaria de fazer algumas perguntas.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – Muito obrigada, Presidente. Obrigada, Secretário, pela apresentação, pela participação.

Secretário, tive a oportunidade de acompanhar outra apresentação de V.Exa. referente a este projeto e também a aquisição dos ônibus elétricos. Se entendi corretamente e, aí, indago se entendi ou não, será feita uma operação de crédito para adquirir os ônibus elétricos, não é isso? Porque estamos autorizando a elevar o limite para sete bilhões em termos de empréstimo no exterior e haveria uma operação de compra na casa dos seis bilhões de ônibus elétricos, não é? Queria saber se procede, se entendi corretamente.

Também fiquei com alguma dúvida, porque desde a primeira apresentação de V.Exa., que não foi na Câmara, foi na Prefeitura, passei a estudar um pouquinho do modelo de aquisição desses ônibus em outros países. Isso porque o senhor apresentou e a equipe do senhor apresentou mostrando que o modelo abraçado em São Paulo é um modelo muito vanguardista, porque São Paulo vai adquirir os ônibus elétricos pagando a diferença entre o valor do ônibus elétrico e o do ônibus a diesel.

Então, naquela oportunidade, a apresentação foi no sentido de que essa diferença, muito embora os veículos fiquem para as concessionárias, ela seria menor ou mais econômica que os 11% de incentivo. Confesso que não consegui entender exatamente o que são esses 11%. Então, se o senhor puder, nesta oportunidade, explicar um pouquinho aquela operação, agradeceria.

O SR. LUIZ FELIPE VIDAL ARELLANO – Agradeço a pergunta, Professora Janaina.

Gosto muito de falar dessa operação, que é uma operação que realmente é muito inovadora e foi desenvolvida pela Prefeitura de São Paulo com grande participação da Secretaria da Fazenda. É ela que tem permitido que a cidade de São Paulo saia na frente, no Brasil, na eletrificação e que, em pouco tempo, já estejamos nos aproximando daquelas cidades na América Latina que, por muito tempo, foram as lideranças em termos de eletrificação.

Tenho certeza de que, em pouquíssimo tempo, vamos ultrapassar Bogotá, vamos ultrapassar Santiago do Chile, porque a nossa frota é muito maior que a delas e estaremos na dianteira da eletrificação no país.

Como surgiu a ideia desse modelo de financiamento? E, aí, ao falar da origem da ideia, já vou explicar também do que consiste essa modelagem. Como talvez a senhora e os senhores saibam, os ônibus elétricos custam consideravelmente mais que os ônibus a diesel. Estamos falando de uma diferença, mais ou menos, de 700 mil reais o custo de um ônibus a diesel *versus* 2,4 milhões de reais o custo de um ônibus elétrico, em média. Varia pela tipologia dos ônibus, mas essa é a grande diferença.

Então, temos um custo de investimento que seria consideravelmente maior a ser realizado se obrigássemos os concessionários a trocar os ônibus a diesel por ônibus elétricos.

Os contratos de concessão, em 2019, foram assinados trazendo toda a modelagem econômica dos custos de investimento equivalentes ao investimento nos ônibus a diesel. Tanto o contrato, quanto a Lei de Mudanças Climáticas da cidade estabeleceram uma obrigatoriedade da Prefeitura de reequilibrar estes contratos, caso fosse tomada a decisão de troca dos ônibus a diesel para ônibus elétricos. Caso não houvesse nenhum tipo de apoio financeiro por parte da Prefeitura, como o que desenvolvemos, qual seria o cenário padrão ou o cenário inercial?

Esses investimentos adicionais teriam de ser feitos com capital próprio das concessionárias. Ou seja, elas teriam de recorrer a financiamentos no mercado para poder realizar esse investimento. E seriam remuneradas por este investimento à taxa de retorno do contrato de concessão, que é de 9,1%, hoje. E que na verdade são aqueles 11% a que V.Exa.

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

REUNIÃO: 21365 DATA: 23/09/2025 FL: 8 DE 14

se refere, porque o Sr. Prefeito comentou 11%, mas o número correto é 9,1%. Então, já corrigindo, 11% era o valor, era a taxa de retorno dos contratos anteriores.

Então, esses financiamentos ou esse investimento adicional do concessionário acabaria tendo de ser remunerado pela Prefeitura a essa taxa de 9%. Qual o grande lance? A grande questão é que ainda que os ônibus elétricos tenham um custo de operação e manutenção mais baixo que os ônibus a diesel, como o investimento é muito mais alto, o valor do investimento é muito mais alto, se essa conta vai ser de economia ou de aumento de gasto vai depender do quanto será o seu custo de capital para fazer esse investimento. Se houver uma alta taxa de juros para financiar esses investimentos, a economia que obteremos na manutenção e na operação dos ônibus elétricos não pagará esse custo de capital mais alto.

Se, por outro lado, houver uma baixa taxa de juros nesses financiamentos para fazermos esse investimento, conseguiremos ter um custo mais baixo. E essa economia que obtivermos com a operação e manutenção dos ônibus elétricos acabará sendo superior a esse custo adicional que teremos com a realização desses investimentos.

Então, qual a grande questão e a inovação do nosso modelo, como faremos para que o custo de captação, para que a realização desses investimentos seja mais baixa? Ora, o crédito público é, por definição, um crédito mais barato que um crédito privado. Por quê? Porque o estado tem o poder de tributar, o estado não vai à falência. Então, emprestar dinheiro para o estado é sempre, por definição, mais barato que emprestar dinheiro para empresas privadas, sobretudo, concessionárias do setor de transportes. Então, a Prefeitura de São Paulo tem acesso a fontes de captação muito mais baratas que as fontes de captação privada.

Então, no que consiste a nossa modelagem? A Prefeitura de São Paulo capta recursos no mercado financeiro a taxas consideravelmente mais baixas do que seriam as taxas que o privado conseguiria captar. A Prefeitura de São Paulo faz, então, com base na autorização legal e orçamentária, subvenções para investimento nas concessionárias, que consistem na diferença do valor dos ônibus elétricos para os ônibus a diesel. E essa subvenção, na verdade, não é repassada para o caixa da concessionária, mas ela é paga diretamente para o fornecedor

dos ônibus, para o fabricante dos ônibus. E ao fazer isso, a Prefeitura fica dispensada de pagar aquela taxa de retorno contratual sobre esse montante que excede o valor dos ônibus a diesel.

Então, a Prefeitura consegue garantir um reequilíbrio econômico-financeiro desse contrato favorável à Prefeitura, por conta da redução do custo de manutenção e operação dos ônibus elétricos, sem ser obrigada a fazer frente àquele aumento de custo de capital, porque o investimento adicional quem está fazendo é a própria Prefeitura. Isso resulta numa economia de recursos considerável por parte da Prefeitura.

Estimamos que a diferença entre os modelos, caso a Prefeitura não fizesse nenhuma subvenção para a realização desses investimentos, e as concessionárias tivessem de realizar todo o investimento sozinhas, ao final do período de concessão, a Prefeitura acabaria pagando, na forma de subsídio tarifário, cerca de 5 bilhões de reais a mais no modelo em que as concessionárias realizam todo esse investimento, com o capital que elas próprias captam *versus* o quanto custaria para a Prefeitura nesse modelo, em que captamos os recursos e fazemos a subvenção. Porque a economia que conseguimos produzir com a redução do custo de manutenção e operação dos ônibus elétricos, acaba sendo toda capturada pela Prefeitura e mais do que compensa as taxas de juros que a Prefeitura está pagando.

Então, o racional, de forma bastante resumida, dessa operação é esse. Essa é uma operação que foi desenvolvida pela Prefeitura de São Paulo com o apoio de várias instituições, como por exemplo, do Banco Mundial e do Banco Interamericano de Desenvolvimento. É uma modelagem que foi premiada internacionalmente. Inclusive, ela tem virado estudo de caso de várias instituições. Tenho comigo, e está disponível na *internet*, um material que foi desenvolvido pelo C40 e pelo ICCT, como um estudo de caso da implementação dos ônibus elétricos na cidade de São Paulo. E uma explicação desse modelo de subvenção, antes de desenvolver esse modelo, analisamos todos os modelos que foram adotados em outros lugares, como por exemplo, o modelo de Santiago, no Chile, o modelo da Colômbia, que é muito parecido com o de Santiago. E chegamos à conclusão de que esses modelos não eram ideais para nós, porque estávamos em outro momento da concessão. Já tínhamos uma concessão em andamento,

REUNIÃO: 21365 DATA: 23/09/2025 FL: 10 DE 14

diferentemente deles, que estavam fazendo novos contratos do zero. E ainda assim, mesmo que não estivéssemos, o nosso modelo oferece mais economia que o modelo de divisão da propriedade dos ônibus e da operação, que é o modelo que foi adotado em Santiago e na Colômbia.

Então, estamos muito seguros de que essa é realmente uma solução muito boa para a cidade de São Paulo, que nos tem permitido fazer a eletrificação ao menor custo possível.

A SRA. JANAINA PASCHOAL - Secretário, uma das críticas que sempre se fez ao sistema de concessão na cidade foi em relação ao valor dos subsídios. Inclusive, ex-Vereadores falam publicamente disso, e não são só Vereadores da Oposição. Entendo corretamente que esse modelo permitirá pagar menos subsídio mensal às concessionárias ou não? Ou esses 9% têm mais a ver com o valor que vai se tomar esse dinheiro no mercado e não com o subsídio que se paga normalmente? Porque todo mês a Prefeitura paga subsídio para as concessionárias, não paga? Vai reduzir esse pagamento?

O SR. LUIS FELIPE VIDAL ARELLANO - A senhora tem toda razão. O objetivo final desse modelo é reduzir o custo total para a sociedade. O que estou chamando de custo total? É o quanto a sociedade paulistana, seja na forma de subsídio, seja na forma de tarifa paga pelo usuário, precisa pagar para as companhias concessionárias operadoras do sistema de transporte da cidade de São Paulo.

O que aconteceria se não houvesse esse apoio da Prefeitura na eletrificação? Como esses investimentos mais elevados teriam de ser cobertos integralmente pelas concessionárias, esse investimento adicional precisaria ser compensado e seria compensado como? Ou com aumento de tarifa ou com um aumento de subsídio. Como estamos fazendo essa subvenção para a eletrificação, conseguimos fazer com que não haja um aumento, seja de tarifa, seja de subsídio. Então, é correta, sim, a conclusão de que esse modelo acaba resultando em uma redução do subsídio. Num primeiro momento, vai fazer com que esse subsídio não cresça tanto quanto cresceria se não houvesse essa subvenção. E, num futuro, quando tivermos mais escala, mais ônibus elétricos, acreditamos que isso, inclusive, pode levar a uma redução do montante

REUNIÃO: 21365 DATA: 23/09/2025 FL: 11 DE 14

do subsídio que é pago hoje para as concessionárias, mantendo-se o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; ou seja, sem prejudicar ninguém.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Registro a presença do nobre Vereador Silvão Leite.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – Secretário, hoje temos ideia da porcentagem que se paga, em termos de subsídio? Porque confesso que fiquei com um pouco de dificuldade de fazer esse cálculo. Hoje é possível saber quanto é que se paga, por mês, de subsídio para as concessionárias? E já engato com outra preocupação, que é a questão das baterias.

As baterias têm uma vida útil menor que o prazo da concessão. Quando precisar trocar essas baterias, quem é que vai arcar com isso? É a Prefeitura, que comprou os ônibus? Ou é a concessionária, que vai utilizar esses ônibus? Até para que possamos avaliar a economicidade a médio prazo, quanto que pagamos de subsídio hoje?

O SR. LUIZ FELIPE VIDAL ARELLANO – Hoje, Vereadora, o subsídio cobre cerca de 50% do custo total do sistema de transportes de ônibus. Então, o custo do sistema como um todo é algo por volta de R\$ 12 bilhões e o subsídio na cidade de São Paulo já passa de R\$ 6 bilhões por ano. Então, cerca de 50% é o quanto subsidiamos dos transportes. Esse percentual é inferior do quanto se subsidia do sistema de transporte público, por exemplo, em cidades europeias; mas ele é superior ao *benchmark* de outras cidades da América Latina.

Essa é uma decisão de natureza política, fundamentalmente: O quanto vai ser custeado por toda a sociedade, levando em consideração as externalidades positivas do transporte público, na forma de pagamentos, que são feitos com recursos do Orçamento; e o quanto vai ser custeado pelo usuário daquele sistema de transportes, na forma da sua tarifa, que é o valor que o usuário paga para adquirir os créditos de Bilhete Único, no caso do Município de São Paulo.

Então, hoje, isso está em cerca de 50%. E, como falei, há cidades, em países desenvolvidos, que têm um percentual maior de subsídio, por reconhecerem que é importante esse investimento no sistema de transportes; e há outras cidades, especialmente na América

REUNIÃO: 21365 DATA: 23/09/2025 FL: 12 DE 14

Latina, que têm subsídios menores. Inclusive, no Brasil, há cidades que não têm subsídio algum, mas que a tarifa, por consequência, é bem mais alta que a tarifa na cidade de São Paulo.

Em relação ao prazo de validade das baterias, o que estamos fazendo hoje é toda a modelagem contratual, levando em consideração um ciclo apenas de bateria, porque no momento em que desenvolvemos toda essa modelagem ainda não havia segurança suficiente a respeito de qual seria o preço das baterias, no momento da troca. E a nossa expectativa é a de que esse preço das baterias caia consideravelmente nos próximos anos.

Além disso, a própria vida útil dessas baterias tem se mostrado consideravelmente maior à vida útil divulgada pelo fabricante, nas especificações técnicas. Então, estamos vendo já no caso, por exemplo, do Chile, que tem um período de atividade maior, que baterias que foram projetadas para durar oito anos já estão durando mais de 10 anos, e com qualidade operacional.

Se tivéssemos já incluído na remuneração esse segundo *pack* de baterias, de início, provavelmente perderíamos a chance de obter uma economia pela redução do preço, ao longo dos próximos anos, e também perderíamos essa oportunidade de ver, de forma mais refinada, quanto efetivamente será o tempo de duração dessas baterias.

Então, qual a nossa expectativa? Que as baterias durem, pelo menos, oito anos, que é o período da garantia do fabricante. Depois desse período, se for necessária essa troca, já esperamos que essa bateria esteja num preço consideravelmente mais baixo e que possa ser um investimento a ser feito pelas próprias concessionárias, sem prejuízo para o equilíbrio do contrato.

A SRA. JANAINA PASCHOAL – Muito obrigada, Secretário, pelos esclarecimentos. Agradeço também à nossa Presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Obrigada, Vereadora Janaina. Pergunto ao Vereador Silvão Leite se deseja fazer uso da palavra. Temos duas pessoas inscritas, ambas do gabinete da Vereadora Janaina Paschoal. Cada uma tem até três minutos para fala. A primeira é a Sra. Ana Carolina.

REUNIÃO: 21365 DATA: 23/09/2025 FL: 13 DE 14

A SRA. JANAINA PASCHOAL – Só esclarecendo, como achei que teria de sair para o Colégio de Líderes, a equipe veio. Tem alguma pergunta que não fiz? Se houver alguma que não tenha feito, pode fazer.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Quem vai falar, então, é o Sr. João Paulo Bernardes.

O SR. JOÃO PAULO DE CASTRO BERNARDES – Boa tarde, Secretário. A pergunta é bem simples: A energia elétrica será paga pelas concessionárias, para o recarregamento das baterias? As concessionárias suportarão o gasto ou isso também, de alguma forma, vai recair para Prefeitura?

O SR. LUIZ FELIPE VIDAL ARELLANO – A energia elétrica, assim como os materiais rodantes, todos os custos operacionais são custeados pelas concessionárias e, dentro do modelo contratual, elas são remuneradas naturalmente por esses custos.

Isso já acontece com o diesel, que é adquirido pelas concessionárias e elas são, dentro do contrato, remuneradas, seja pelos subsídios, seja pela tarifa de ônibus, para fazer frente a esses custos.

O que é importante, no caso dos ônibus elétricos, é que o custo da energia elétrica é muito mais baixo que o custo do diesel; e a perspectiva de longo prazo é que esse custo da energia elétrica caia ainda mais, ao passo que o histórico de evolução do preço do diesel é de aumento, ano após ano, e sendo muito influenciado, inclusive, por eventos geopolíticos completamente fora do controle da Administração Municipal.

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Satisfeitos? Tudo bem? Vereadora Janaina também?

Secretário, não sei se o senhor gostaria de fazer alguma consideração final. Fique super à vontade. Da nossa parte, todos os questionamentos, todas as perguntas e dúvidas foram sanados.

O SR. LUIZ FELIPE VIDAL ARELLANO - Agradeço a oportunidade e estamos à disposição, caso surja mais alguma dúvida durante a tramitação do projeto.

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

fls 15

REUNIÃO: 21365 DATA: 23/09/2025 FL: 14 DE 14

A SRA. PRESIDENTE (Sandra Santana) – Secretário Arellano, obrigado.

Subsecretário Henrique também, muito obrigada. Vereadora Janaina, todos que estiveram participando conosco de forma virtual, muito obrigada.

Declaro realizada a audiência pública do PL 1.063/2025.

Estão encerrados os nossos trabalhos.