

COMITÊ MUNICIPAL DE MUDANÇAS CLIMÁTICAS E ECOECONOMIA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Ata da 52.^a reunião ordinária realizada dia 25 de abril de 2017.

Em 25 de abril de 2017, o Comitê Municipal de Mudanças Climáticas e Ecoeconomia de São Paulo promoveu a sua 52.^a reunião ordinária, realizada na AV. IV Centenário, 1268 – Parque Ibirapuera, Portão 7A, São Paulo, SP, com início às 9h30 com a pauta seguinte:

Expediente:

- Leitura e aprovação da Ata da 51.^a Reunião Ordinária realizada em 24 de março de 2017;
- Informe sobre a realização do inventário de emissões e remoções antrópicas de gases de efeito estufa pela secretaria Executiva do Comitê Municipal de Mudanças do Clima e Ecoeconomia de SP, Laura Lúcia Ceneviva;
- Outros Informes;
- Sugestões para inclusão nesta pauta.

Ordem do dia:

- Apresentação sobre a proposta de concessão da prestação e exploração do serviço de transporte coletivo público por ônibus em São Paulo, pelo Secretário Municipal de Transportes Sérgio Avelleda;
- Sugestões de inclusão em outras Pautas

Gilberto Natalini (Secretário da SVMA)- Cumprimentou a todos e deu início à reunião. Perguntou se todos tinham a pauta em mãos e começou informando o expediente da pauta: leitura e a aprovação da Ata da 51.^a reunião ordinária, realizada em 24 de março 2017. Todos devem ter lido, a Ata foi enviada a todos os membros. Perguntou se havia algum reparo à pauta, alguma inclusão ou correção. O senhor **Mário Luz (ANFAVEA)** solicitou apenas a correção dos nomes da ANFAVEA, que saiu grafado sem o N na Ata. **Gilberto Natalini** - pediu para fazerem a correção do nome. **Mário Luz** prosseguiu dizendo que é preciso corrigir também a grafia de nome, que é Mário Luz e está como Mário Luiz, na ata. **Gilberto Natalini** informou que ambos os nomes serão corrigidos. Perguntou se havia mais alguma questão e propôs que aqueles que estiverem de acordo com a aprovação da ata da reunião de 24 de março permaneçam como estão e a ata foi aprovada. Passou a palavra, seguindo a ordem do dia, da pauta, para a secretária executiva, Laura para ela fazer uma consideração sobre a realização do inventário de emissões de gases de efeito estufa. Laura, por favor. **Laura Ceneviva (Secretária Executiva)** – Saudou a todos. Colocou que imaginava que todos lembrem que a Política Municipal de Mudança do Clima manda a Prefeitura fazer um inventário de emissões de gases de efeito estufa a cada cinco anos. O inventário, que é uma parte da comunicação municipal, que é o ato de Governo pelo qual a

Prefeitura comunica à sociedade o que é que ela está fazendo para minimizar as emissões de gases de efeito estufa e as providências relacionadas à mitigação e adaptação. Essa providência deveria ter sido tomada em 2015, porque o último inventário foi até 2009. Os cinco anos subsequentes são 2010/11/12/13 e 14. As informações de 2014 ficam públicas em 2015. E embora naquela época - isso tem a elaboração de um termo de referência para o desenvolvimento desse estudo - tenha sido iniciada, ela não se desenvolveu. Mesmo nesse momento, informou que estão procurando recursos, mas a lei da mudança do clima fala para que sejam utilizados recursos do Fundo Especial do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, FEMA. No inventário anterior eles conseguiram recursos do Global Environment Facility e não foi necessário usar o recurso do FEMA. Neste momento, não têm conseguido acesso a nenhum outro fundo internacional, portanto, provavelmente será dado início a esse estudo ainda este ano, uma vez que os recursos do FEMA deverão ser liberados, está em procedimento, deliberação para ter uma aprovação no Conselho do FEMA, mas em tese teremos acesso. O que é que está acontecendo? O inventário, algumas vezes ela deu informes na reunião, para dar uma visão mais abrangente para os membros do Comitê e para a sociedade em geral, porque vai ser um produto que vai continuar do mesmo modo, será feito pela metodologia do IPCC, como os anteriores. Mas, ocorre que a metodologia do IPCC, tendo sido elaborada para países, no processo de elaboração de inventário de unidades subnacionais, como é o caso dos municípios, gera algumas dificuldades e necessita adaptações. Na COP de Lima, Peru, no final de 2014, uma metodologia foi apresentada e aprovada, chamada **Global Protocol for Community-Scale Inventories**, Protocolo Global para Inventários na Escala da Comunidade, e essa metodologia segue mais a ideia que era a dos inventários das empresas, que é por escopo. A ideia, enquanto Município de São Paulo é fazer o inventário segundo as duas metodologias, que têm produtos, as formas de apresentação, de agregar as informações, muito diferentes. As bases são as mesmas, mas o resultado final é bastante diferente. Por que optaram por isso? Porque o Município de São Paulo é muito importante para a economia brasileira. O Brasil e o Estado de São Paulo fazem os seus inventários no modo IPCC. Os inventários da cidade de São Paulo foram pelo modo IPCC. Há a proposta e o compromisso de passarmos a adotar o GPC. Então, fazendo os dois, teremos condição de avaliar o que é que vai ser mais útil tanto para nós, enquanto instituição, quanto para a sociedade, que usa as informações que forem geradas. Além disso, vai ser a primeira vez em que pretendem elaborar de fato a comunicação municipal, que é aquilo que a lei da Política Municipal de Mudança do Clima manda fazer. E a comunicação municipal nunca foi feita, pelo que ela tem de notícia no Brasil, e ela repete a ideia daquilo que é a comunicação nacional que cada país faz à Convenção do Clima. Onde o país narra quais são as suas emissões, os tipos, quais ações faz para minimizá-las e quais as vantagens e desvantagens desse percurso. São coisas que eles pretendem fazer. Outra questão que também é muito interessante acerca do estudo do inventário que estão procurando desenvolver, é que a lei vigente estabeleceu uma meta de redução emissões de 30% em 2012. Esse ano de 2012 ainda não foi inventariado. Ele será neste inventário que vai ser feito, mas já sabemos que não vai ser cumprido, e a elaboração de inventário anterior, e o João, que está aqui, foi um membro ativíssimo da elaboração daquele inventário, ele mostrou que o estabelecimento de meta nos moldes com que foi feito ele não significa nada para a nossa realidade, para a nossa arquitetura institucional. Você dizer que vai reduzir 30% a seco, assim, não adianta, porque o Município pode morrer de fazer coisas e o Governo Federal não, praticando uma política que não seja favorável, ele vai valer positivamente as emissões. Então, não é útil nem para a sociedade cobrar os governos nem é útil para o Governo acompanhar o seu trabalho. Então, uma das outras coisas que pretendem desenvolver é um estudo mais aprofundado de qual a melhor forma de se estabelecer metas de emissão dentro da arquitetura institucional que já se tem, de modo a tornar mais efetivo o instrumento de estabelecimento de metas de emissão. Além disso, irão continuar o trabalho de acompanhar o Município de São Paulo com outros Municípios e as nossas possibilidades de ação. Disse ao Secretário, que em termos gerais esse é o informe. A reunião do Conselho do FEMA será ainda esta semana e essas questões que ela colocou do acesso a tais recursos que vão viabilizar a elaboração dos estudos e documentos, está sendo realizada. Em síntese, o informe que narra o estado da arte é este no momento e se alguém tiver uma pergunta, por favor. **Milton Leite (SECOVI)** - Laura, o levantamento setorial está previsto, por exemplo, de edifícios? **Laura Ceneviva** - Na metodologia GPC, isso existe. Você faz as contas pelos setores de emissão, energia, só que energia no GPC é dividida em fontes móveis e a eletricidade. Depois temos

resíduos, uso do solo, processos industriais, etc., por setores, mas aí se agrega as informações pelos escopos. E aparecem as edificações e, para quem é gestor do Governo municipal será politicamente um instrumento mais efetivo de pressão. (voz ao fundo) Não sabemos, vimos vários GPCs já feitos, mas a escala de São Paulo é diferente. **Gilberto Natalini** – Questionou se alguém mais queria fazer algum comentário sobre a questão do inventário que a palavra estava aberta. **Neto (SEHAB)** – Disse que não entendeu se o termo de referência do estudo já está pronto ou está sendo construído? **Laura Ceneviva** – Afirmou que ele está pronto. O que acontece é que a Secretaria, ela gostaria de fazer dentro da instituição SVMA, o inventário, como o fazem o Estado de São Paulo e o Brasil. Mas não tem equipe disponível. A qualificação e a capacitação para realizar o trabalho, ela diria que até tem, daria para fazer, mas não tem como, porque existem muitas outras atividades que os ocupam, então a ideia é fazer a licitação. Considerando que é uma coisa que o mercado não tem tradição - se ela quiser construir um viaduto de 300 metros, o mercado sabe - mas isso não tem referências de mercado para você fazer a licitação. Querem inclusive, fazer uma apresentação pública desse Termo de Referência, e se alguém tiver alguma coisa para falar, fale, e aí então a gente publica e faz a licitação. **Neto (SEHAB)** - Mas pode ser uma doação de alguma agência internacional também? **Laura Ceneviva (Secretária Executiva)** - Sim, disse que tentaram isso, mas até agora nada, não conseguiram, porque o Município de São Paulo é grande e poderoso, então já não contam mais com o apoio inicial porque é obrigação fazer, é essa a razão. **Neto (SEHAB)** - Eles acham que somos ricos. **Gilberto Natalini** - Informou que o ICLEI conversou com eles de treinar o pessoal da SVMA para fazerem o inventário com recursos humanos próprios, mas como estão com uma dificuldade grande de organização de todas as tarefas que existem, acharam melhor dessa vez contratarem o serviço e, nesse meio tempo, vão aceitar a proposta do ICLEI, possivelmente para uma próxima ocasião, tentarão fazer com recursos próprios e o apoio de parceiros. Mas dessa vez como é preciso fazer, vão fazer contratando. Para contratar estão na busca de recursos. Disse que estão em Brasília ontem, na região do CB27, estavam todos os Secretários de capitais lá e várias instituições: a CAF, o Ministério do Meio Ambiente, o Ministério das Cidades e conversaram com todos. Agora, disse que estava conversando com membro do Consórcio da Região Oeste. O Consórcio de Municípios abriu uma porta, uma luz, o próprio Neto está se colocando, que estão buscando uma forma de conseguir em torno de R\$ 1,5 milhão, ou até mais para fazer uma coisa bem feita. E não é um recurso pequeno, é um recurso grande, que faz falta para outras coisas. Que vão colocar a proposta no FEMA, o Conselho do FEMA e deixar aprovada a possibilidade de o Fundo Municipal de Meio Ambiente de São Paulo pagar isso. Enquanto isso vão buscando formas aqui, lá e acolá, porque na situação orçamentária que estão vivendo, esse dinheiro faz falta para ser usado em outras atividades que a situação da cidade exige. Então, estão fazendo de tudo para ver se conseguem um financiamento, assim como nas agências internacionais. Assim os recursos do FEMA ficariam para outras atividades. Afirmou que iria fazer um ofício ao Secretário de Estado de Meio Ambiente propondo para que possam conversar para desenvolver e fazer o inventário da Região Metropolitana de São Paulo, porque também não tem muito sentido se fazer um inventário da cidade enquanto os Municípios do entorno não tem noção de quanto emitem, afinal de contas eles formam um bloco só, um grande conglomerado urbano. Caso seja viável podem caminhar em parceria com a Secretaria de Estado e fazer o inventário de toda a Região Metropolitana. (voz ao fundo) **Laura Ceneviva** - Só para registrar informou que o CIOESTE já fez o seu inventário. **Gilberto Natalini** - Perguntou a uma pessoa se era da região oeste e deu os parabéns, que todos sigam esse exemplo. Abriu para quem mais quisesse se manifestar sobre essa questão do inventário. **(Tânia Ferreira - Secretária de Energia e Mineração do Estado de SP)** - Falou que a Secretaria de Meio Ambiente do Estado SP está atualizando o seu inventário e para que possam trabalhar numa parceria, a Secretaria de Energia também, com o plano estadual, ... (falha microfone). Quanto ao financiamento, sabem que existe na Secretaria de Justiça o FID, que por ser de interesses difusos, engloba meio ambiente e talvez fosse uma das portas que pudéssemos também bater. **Gilberto Natalini** - Disse que a notícia que tem é que no Ministério da Justiça tem R\$ 20 bilhões nesse Fundo de interesses difusos. Que estão lá guardados para quem quiser apresentar projetos, que parece que é difícil de sacar o dinheiro, mas agradeceu às informações, que é uma ideia muito boa. Colocou que queria inclusive pedir ajuda à Tânia, caso ela pudesse nessa interlocução com o Estado, para fazerem alguma coisa em relação à Região Metropolitana de São Paulo, que sabe que o Estado faz do ponto de vista do Estado inteiro, mas se pudessem fazer uma parceria com o Comitê seria muito interessante. Perguntou se mais alguém queria a

palavra sobre o tema? Passou então para os informes. Começou com alguns informes da SVMA e depois abrirá para os demais darem seus informes. Prosseguiu dizendo que fizeram na semana passada, junto com a Globo, SOS Mata Atlântica e uma série de outras instituições, um seminário de dia inteiro sobre arborização urbana que foi muito produtivo. Que havia umas 150 pessoas, todas envolvidas com o plantio de árvores, pessoas da academia, de ONGs, de governos, e que decidiram, de algum tempo para cá, criar em São Paulo, por portaria, junto com a Secretaria de Prefeituras Regionais, o **Comitê Municipal de Arborização**. Então, prosseguiu, estava dando esse informe para todos porque devem publicar esta semana a criação desse **Comitê Municipal de Arborização**, que vai cuidar dos plantios, dos cuidados, até das supressões quando for necessário, com o lema "**Árvore certa, no lugar certo, na hora certa**". Mas que é imperioso que criemos um grande movimento na cidade, movimento de cidadania mesmo por parte do Governo e da sociedade civil, enfim, de quem queira de aumentar a arborização na cidade de São Paulo de uma maneira inteligente, correta e precisa. Então, o Comitê vai servir para que isso aconteça. Será um Comitê formado por antes do Governo, da sociedade civil, academias e com uma série de pessoas que têm experiência nisso. Disse considerar um informe importante para passar para os membros do Comitê. Também deu o informe de que estão numa parceria com a Secretaria do Meio Ambiente do Estado que se ofereceram para fazer plantios no Município, nos locais indicados pela SVMA, por meio do **Projeto Nascentes**, de plantio de árvores e já indicaram uma série de parques naturais do município que têm espaço para plantio e estão indicando, elencando, um conjunto de córregos que foram tratados pela SABESP na **Operação Córrego Limpo** - são 149 córregos - escolhendo margens desses córregos onde também a Secretaria de Meio Ambiente do Estado se dispõe, a custo zero para o Município, a trazer os TCAs deles, que fazem parte do **Projeto Nascentes** para ações de recuperação da mata ciliar e dos córregos. Disse considerar algo bom e importante, porque praticamente, para o Município, sairá a custo zero, e é um ato importante de arborização da cidade. Passou a seguir para quem mais quisesse falar.

Carolina (CBCS) – Pediu a palavra. Carolina colocou que uma das Conselheiras, a Diana Csillag, que já foi Diretora do CBCS, está atuando fortemente no desenvolvimento de um **aplicativo em que as pessoas poderiam cadastrar espécies das árvores**, isso com base num aplicativo que já foi desenvolvido na cidade de Nova York. Caso seja possível somar desafios com a PRODAM.

Gilberto Natalini - Perguntou de quem se trata? **Carolina** – Respondeu que a Diana Csillag e que salvo engano a PRODAM estava envolvida também na criação do aplicativo voltado à arborização urbana.

Laura Ceneviva - Comentou que já existe um *app* desenvolvido, mas que não acompanha o trabalho, sabe que ele existe, mas porque ele não está na rua, não sabe responder, ele é associado ao SISGAU, que é o sistema de acompanhamento.

Carolina - Talvez se juntasse nesse Comitê Municipal essas experiências de mídia, até de documentação, porque é uma maneira também de envolver a população. Não é simplesmente plantar qualquer árvore em qualquer lugar, mas com ações de educação ambiental e também o CBCS daria todo o apoio porque estarão reduzindo ilhas de calor: quanto mais árvores, menores os efeitos.

Gilberto Natalini - Agradeceu e deu continuidade, pediu à Carolina para se possível colocá-los em contato com a SVMA para a ideia do Comitê. Comentou que existem muitas iniciativas soltas: um planta para cá, outro planta para lá. Tem o seu Hélio lá no Tiquatira, que já plantou 18 mil árvores por conta dele. Vai plantando, plantando. Uns elogiam, outros criticam, dizem que ele planta as árvores muito próximas, mas seu Hélio é um plantador contumaz. Tem outras experiências que são as mais variadas e soltas, então a ideia do Comitê, se der certo, permitirá nos aproximarmos às pessoas que têm essa preocupação de plantar. E, inclusive, com tecnologia, ofertando um grupo de empresas agora de um milhão de mudas de forma gratuita para a cidade, doação. Então, a ideia é conseguir juntar todo mundo que queira discutir e praticar o plantio, a arborização urbana da forma mais correta. Estamos comprando um piloto de um sistema de controle por satélite extremamente avançado, que você pode ver uma árvore por cima. Se ela for suprimida você vê que aquela árvore de ontem foi suprimida, foi podada de uma forma incorreta. O sistema é tão preciso e que estão disponibilizando R\$ 300 mil, vai ser pelo FEMA também, para fazer um piloto e depois se isso realmente confirmar a precisão do controle não só para a arborização, áreas de risco, uma série de questões, ocupações irregulares, áreas de manancial. Eles têm um cardápio enorme, não é algo muito caro, que pode servir para várias Secretarias da Prefeitura. Poderíamos até comprar de uma maneira compartilhada, porque muitos poderiam usar, então estamos tentando juntar essas coisas todas sobre arborização, estamos trazendo as pessoas que conhecem a ideia, como o Instituto de Estudos Avançados da USP, o IPT, a SOS Mata Atlântica,

enfim, o Ricardo Cardim, as pessoas que têm prática na questão da arborização e de dentro da Prefeitura. Fizeram questão de colocar a Secretaria de Prefeituras Regionais também na Secretaria, na portaria, porque é a Prefeitura Regional que cuida de todas as árvores do viário, não dá para fazermos alguma coisa deixando de fora quem faz as podas, quem contrata as podas, enfim. Considera que vai ser uma coisa boa e aí tudo que tiver de conhecimento, vão buscar para trazer para dentro do Comitê. Então, pediu à Carolina para apresentar essa pessoa para que ela seja incluída. Prosseguiu dando outro informe. De que uma empresa brasileira, (isso é importante também), que constrói usinas de energia, produz energia elétrica fotovoltaica estiveram na SVMA porque querem fazer uma experiência de construir na cidade uma ou duas plantas de usinas fotovoltaicas. E o problema deles é que precisa de grandes espaços, o que não é fácil. Conversando, chegaram à conclusão de que os aterros sanitários, já em fase avançada de manejo e tal, já alguns sendo desativados, poderiam ser locais para se utilizar. Já visitaram dois aterros. É possível que seja a custo zero também para o Município, porque eles vão construir e vão dar uma parte da energia para pagar o aluguel da terra do aterro que tem preço, e o resto eles vendem. Eles venderiam a energia até para servir como exemplo, então comunicou a todos que essa experiência está em andamento e pode ser concluída de forma concreta, ao menos duas plantas, começando com uma e depois uma segunda planta de produção de energia fotovoltaica, uma experiência urbana de uma de uma usina, de uma produtora de energia do sol. Concluiu e perguntou se mais alguém teria algum, outro informe? **Laura Ceneviva** - Pediu a palavra para dar dois informes, um deles em dobradinha com o Mário Luz, da ANFAVEA. Disse não saber se os Senhores chegaram a ver nos jornais, na semana passada, antes do feriado, o Ministério da Indústria e Comércio assinou e deu início a um processo amplo de discussão com a indústria automotiva de revisão da política automotiva brasileira. Isso acontece à luz, fundamentalmente, de duas coisas: uma é que o Brasil perdeu na OMC, Organização Mundial de Comércio, a postulação que ele tinha feito, em função do Inovar-Auto, que foi considerada uma política protecionista, então o Inovar-Auto vai terminar. E, ao mesmo tempo, tem que ter um novo marco para a indústria automotiva. E esse novo marco vai ser feito à luz do horizonte de 2030, que é o horizonte da NDC do Brasil. Porém essa transformação da política está sendo amplamente discutida. Foram lançados dois documentos e criados seis grupos de trabalho para discutir as questões da indústria, um deles é aquele mais ligado às nossas atividades, que é o grupo de trabalho que trabalha com energia, com emissões etc. Perguntou ao Mário da ANFAVEA se acrescentaria mais alguma coisa? **Mário Luz** – Disse que essa transição é muito importante, porque se ficarmos sem o InovarAuto corremos um risco muito grande de retroceder, e isso poderia trazer para o mercado uma distorção, principalmente para as empresas que investiram muito no Inovar-Auto, estão produzindo veículos cada vez com mais tecnologia incorporada para atender a índices de eficiência energética e também de emissões e ficaria um mercado meio aberto porque sem a regulamentação que existe hoje poderia ser invadido por produtos de menor qualidade, então é um risco muito grande. E a ANFAVEA e as suas associadas têm participado ativamente, tem pelo menos quatro a cinco técnicos em cada grupo desses de trabalho passando pela área tributária, pela parte de eficiência energética, a parte de emissões, segurança veicular, inovação tecnológica mesmo, e é muito importante porque, no momento atual econômico que estamos passando, a previsibilidade da regulamentação do mercado é fundamental pelo planejamento de investimentos. E também um planejamento feito de uma forma racional. Essa forma que a indústria tem pedido é a definição das etapas, que sejam desenvolvidas nos diferentes ministérios de forma articulada, ou seja, nós temos hoje uma legislação de emissões bastante avançada, mas ela não foi feita em conjunto com eficiência energética nem em conjunto com a segurança veicular, porque seria importante ter toda essa articulação para permitir investimentos de uma forma mais lógica para que o Brasil esteja inserido no panorama mundial e de forma competitiva. É importante isso mesmo por que esse planejamento permitiria que a indústria de autopeças também pudesse obter ganhos em termos de eficiência tecnológica, porque senão ficaremos com parques sucateados e ficar aí abertos praticamente só à importação. Portanto é um trabalho muito amplo em que a indústria tem apoiado muito a indústria de autopeças, para que tenhamos essa recuperação. Hoje trabalhamos muito com uma palavra, que é previsibilidade. É preciso ter isso para poder trabalhar em conjunto. Nesse momento, sabemos que o **IBAMA** está trabalhando, estudando as novas etapas de emissões veiculares, mas mesmo com o IBAMA temos conversado para que isso seja feito em conjunto com a nova política automotiva, porque necessitamos, sem dúvida nenhuma, de um planejamento muito fino para que a possamos continuar inseridos em um

contexto mundial. **Laura Ceneviva** – Considera muito importante esse informe, porque ele nos atinge muito diretamente em função do tamanho da frota do Município de São Paulo e em função dos efeitos deletérios que eles têm na saúde da população e ao mesmo tempo da necessidade da transformação de todo esse setor da indústria. O Olímpio, da ANTP, pediu a palavra. **Olimpio Melo Alvares (ANTP)** – Iniciou dizendo que queria lembrar que a primeira versão desse marco regulatório que foi o Inovar-Auto não levou em consideração a eficiência energética dos veículos a diesel, que são responsáveis por grande parte das emissões de gases de efeito estufa, então ele gostaria de lembrar ao Secretário Natalini que cabe aos órgãos ambientais fazer valer essa premência que existe da COP-21, do INDC, etc., para se tentar introduzir essa questão de modo bastante incisivo dentro da Comissão de Brasília, para que não seja deixado de lado novamente. E uma segunda questão que ele considera fundamental é que a ANFAVEA é muito centrada no motor de combustão; que queima diesel, gasolina, álcool, gás natural etc. E a ANFAVEA, disse não saber até que ponto vai a representatividade do setor de transporte eletrificado dentro das comissões de Brasília, que estão rediscutindo o Inovar-Auto, agora com um novo nome. Então, considera muito importante que essas comissões sejam empoderadas, porque precisamos inserir o Brasil no contexto mundial do desenvolvimento da tecnologia de veículos elétricos. Isso é fundamental para todos do Comitê também. **Laura Ceneviva** – Considerou pertinente e disse que eventualmente darão a palavra ao público, mas primeiro os membros do Comitê falam. **Mario Luz** – Disse que queria apresentar a ANFAVEA como uma instituição que não trabalha só com automóveis, mas também com caminhões, ônibus, máquinas rodoviárias, tratores agrícolas e com uma preocupação muito grande com a parte ambiental, tanto é que acredita que a participação da ANFAVEA foi fundamental para que se tenha o nível que se tem hoje no PROCONVE, que a entidade não tem nenhum preconceito com qualquer tecnologia. Que é preciso casar tudo isso com a estrutura que o país tem. Se temos ou não energia elétrica suficiente, se existem redes de distribuição adequadas para o país inteiro. Que a fase anterior a diesel foi um problema muito sério, porque era preciso ter o diesel disponível no país inteiro. Então, continuou, não temos preconceito. E hoje, inclusive, os maiores fabricantes mundiais de veículos híbridos e elétricos são associados da ANFAVEA. Em havendo a possibilidade, essa é uma questão de mercado, pode ser colocado. E, inclusive, quando se discute muito a parte de eficiência energética do veículo ou do veículo comercial que não é eficiente está fora do mercado, porque basicamente se trabalha hoje veículos que têm diferenças de consumo da ordem de 2%/3% para a mesma aplicação pode estar fora do mercado porque é fundamental a parte de custo. Entende a posição do Olímpio, mas também lembra que o Brasil tem uma das maiores fabricantes de motor diesel aqui ou veículos comerciais. E essa eficiência que se tem nesses motores é tão notada porque quanto mais eficiente no motor de combustão tende a produzir mais NOx e introduziu-se no país uma tecnologia de pós-tratamento. Disse que se pode trabalhar, buscar, mas que não acredita, Olímpio, que se terá esse ganho tão relevante enquanto não se tiver estradas adequadas, vias que permitem os veículos trafegarem na velocidade adequada, porque toda vez que tem que se frear, sair, começar, não tem uma sinalização adequada de comando de trânsito, lamenta, mas isso vai poluir muito mais. Falou que pneu verde, por exemplo, que é algo que pode trazer ganhos, quanto será que seria efetivamente esse ganho quando se tem talvez menos de 30% das estradas pavimentadas numa qualidade efetiva? Que parece que seria muito importante ter tudo em nível internacional, inclusive a estrutura básica para o transporte e que se tiver, teremos que ter os níveis internacionais. Se não tiver uma rede de transporte apropriada, como é que vai conseguir? Se tiver boas respostas para isso, pode-se tentar seguir. **Laura Ceneviva** - Disse notar que essas discussões de fato acontecem e que viu na Academia, quem consegue produzir mais cana, fazer mais álcool, é normal a discussão e que considera bastante oportuna. Questionou se mais alguém queria fazer alguma consideração com relação a isso? **Laura Ceneviva** pediu para a pessoa se identificar e falar ao microfone. **Ieda (ABVE)** – Saudou a todos, e disse pertencer à ABVE, Associação Brasileira de Veículos Elétricos, e que fazendo um pouco uma consideração ao que o Olímpio comentou quando a participação de outras associações que têm um foco direto na questão dos veículos limpos, que a ABVE não conseguiu e não consegue participar desse grupo que está havendo lá em Brasília. Que é estranho porque já emitiram cartas colocando a intenção, que representam 39 empresas, desde patinete elétrico, passando por bicicletas, automóveis elétricos, ônibus, caminhões, toda a cadeia de infraestrutura, por exemplo, as maiores empresas de energia distribuidoras do país são filiadas a ABVE, fabricantes de motores, enfim, toda a cadeia produtiva que se refere à tração elétrica, e que ainda não

conseguiram participar dessa discussão em nenhum grupo, como a ANFAVEA colocou, que ela participa de praticamente todos os grupos, já a ABVE, que representa toda a cadeia produtiva de veículos elétricos no Brasil, não conseguiu participar. Então, que gostaria até de pedir a ajuda da Secretaria para que eles tivessem também a representação para que questões como essa de deixar a eficiência energética do diesel fora da discussão e dos documentos não acontecesse novamente. **Laura Ceneviva** – Agradeceu e disse para todos verem como é importante esse processo de amarração, porque, além das naturais disputas políticas em torno do tema, como a sociedade precisa, sim, de ir amarrando as pontas soltas, até porque não se trata só de minimizar emissão. Trata-se de mudar o processo de modo de produção e de consumo, que é neste século, em tese. Perguntou se mais alguém quer mais falar alguma coisa em relação, porque tem mais um informe a fazer. Prosseguiu dizendo que já tinha até mencionado rapidamente aos presentes, mas entende que é muito importante, tanto no processo de lançar um novo olhar em cada política setorial, do ponto de vista de Governo e de instituições governamentais, como também de outros setores da sociedade ter a possibilidade de ter uma nova visão sobre suas próprias atividades. Que a equipe do **Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, INPE**, que faz a avaliação da América Latina para o IPCC, no AR5 e no AR4, que foram os últimos dois relatórios de avaliação do estado do planeta, essa equipe fez para o Ministério do Meio Ambiente, para o Brasil, a especificação, muito mais detalhada, avaliando, no século 21, como vai evoluir a pluviosidade e como vai evoluir a temperatura. Então, para o centro econômico do país, que é São Paulo, Rio, encostando-se a Belo Horizonte, eles fizeram análises com uma resolução de 5x5 km. A resolução de análise do IPCC para o planeta é de 200x200 km. Existem modelos que chegam a 40, depois chegaram a 20 e agora chegaram a cinco. E o que isso significa? Eles analisaram, formularam cenários para o século 21. Esses cenários foram considerados para serem traçados segundo duas concentrações de CO₂ na atmosfera e as duas, a pior de todas, que quando a gente vê o cenário lá no final do século 21, pensa: "ah, meu Deus, o que é que vai acontecer com a gente?". É um horror, porque a temperatura sobe demais. Depois fizeram o segundo melhor cenário de concentração de CO₂ na atmosfera, que tem um potencial menor de aquecimento global. Muito bem, esse trabalho foi publicado, está em inglês, quem tiver interesse em conhecer esse trabalho é só mandar um e-mail, que receberá e o INPE tem o trabalho - aí precisa pedir porque na publicação, a escala é bastante grande - mas eles têm isso detalhado em 5x5 km. Então, por exemplo, lá em Barueri, região do CIOESTE, se consideramos em 2040, ali tem uma nuvem de calor terrível. É impressionante, fica um vácuo, ao mesmo tempo tem a pluviosidade. Eles analisaram três categorias: de 2010 a 2040, de 2041 a 2070 e de 2070 a 2099. Pluviosidade e temperatura, como variam, segundo os dois cenários de concentração de CO₂ na atmosfera. Isso, evidentemente, para quem tem políticas de mais longo prazo, oferece uma informação maior, por exemplo, estamos falando de construção civil. Se você pega pluviosidade e temperatura, como é que pode ter uma situação de, por exemplo, zoneamento mega denso e aquela temperatura? Vai ter que mudar a própria condição construtiva. Como é que você vai conseguir incorporar no sistema hidráulico da edificação, o processo de captura de água de chuva e usar essa água de chuva nos sistemas ou de arrefecimento da própria edificação naquela condição de temperatura e tudo o mais. É um estudo que considera e impõe, por exemplo, o Estado está fazendo a revisão do plano decenal, não é de energia. Esse estudo impõe, certamente, informações que vão afetar a política energética do Estado de São Paulo. Desse modo considera muito importante que as diversas pessoas e os diversos condutores das políticas setoriais comecem a se apropriar desse estudo para avaliar, nas suas atividades, como isso vai poder impactar. São apenas duas variáveis: temperatura e pluviosidade. E tudo isso vai, evidentemente, afetar tudo aquilo que formos fazer. A responsável pelo estudo veio, apresentou na Secretaria, mas o Secretário entendeu que é muito complexo, e é, e pediu para que ela preparasse uma tradução do estudo, para ter um uso mais frequente. Disse estar procurando fazer isso, mas ainda não conseguiu produzir tal estudo, mas já estava avisando a todos, porque podem continuar a se apropriar dessas informações que impactam, certamente, muitas das atividades. Só para terem uma ideia, naquela discussão que fizeram no passado discutindo a cultura e a reação da instituição Prefeitura de São Paulo frente aos riscos da mudança do clima, um colega que trabalha lá na Zona Sul com os agricultores na questão da agricultura orgânica comentou que uma das coisas que eles fazem é a reinserção das espécies nativas, tipo Cambuci, que virou moda, mas não só Cambuci e eles comentando conosco que muitas vezes essas mudas já não respondem como deveriam responder na reinserção no bioma do qual ela é natural. Então,

são coisas que no dia a dia, quem trabalha com essas questões percebe que já não é mais a mesma coisa. Era esse o informe que tinha para fazer. Perguntou se a Fátima tinha algum informe do avanço do estudo de emissões? **Fátima (USP)** – Saudou a todos e disse que iria falar um pouco desse levantamento, da questão das mudanças climáticas, uma coisa que eles fazem também é avaliar mudança de qualidade do ar em função de mudança de temperatura e precipitação. E tem uns estudos mais pontuais, que são esses de levar em consideração o planejamento urbano, como é que a cidade cresceria, por exemplo, face às mudanças climáticas. Uma das coisas que se observa é esse aumento de ozônio, que é mais ou menos intuitivo, por conta do aumento na temperatura, então é um ponto importante também que tende a piorar a qualidade do ar com as mudanças climáticas. O outro estudo que a Laura está pedindo para mencionar é o estudo de medidas de qualidade do ar dentro do sistema de transporte, que talvez seja interessante até essa discussão da melhoria do sistema de transporte. Já foram feitas medidas dentro dos ônibus, metrô e estão sendo feitas medidas dentro de veículos, de carros, de material particulado e **black carbon**. Partículas de fuligem, para ficar mais simples. E os resultados são interessantes, podemos até mostrar em algum momento alguns gráficos, com relação às concentrações que são altas e que às vezes algumas soluções simples já podem amenizar. Talvez seja interessante até para pensar numa reformulação do sistema de transporte, porque é bem visível quando você tem alguns momentos de paradas, de freagem, no metrô, no ônibus, os resultados são interessantes. **Laura Ceneviva** – Pediu para que a Fátima formulasse essa experiência, talvez até estar mais estruturada. Porque a SPTrans tem os dados nos corredores de ônibus, todos georreferenciados e de repente se pode cruzar um dado da circulação georreferenciada, que vai ter os pontos de parada e tudo o mais, com outros dados que são essas amostras que foram colhidas. **Fátima** – Disse que estão tomando cuidado de fazer tudo georreferenciado. E que na verdade o que estão conseguindo é um mapa. Nas ruas onde está sendo feita a medição eles tem todos os pontos de ocorrência de maior concentração, e é muito relacionado ao trânsito. Se há congestionamento, visivelmente se vê que a concentração aumenta, porque há esse cuidado de ter tudo georreferenciado, acompanhando o horário e a posição e a concentração, esse estudo inicial. Outra coisa também que a USP fez foram medidas nos terminais de ônibus ligados com a EMTU, perguntou se havia alguém da EMTU presente, não havia. Porque eles também fizeram medidas em terminais de ônibus, que é outro ponto importante, porque em algumas situações as pessoas ficam muito tempo nos terminais de ônibus esperando, e às vezes também algumas configurações simples dentro de terminais de ônibus podem resultar em concentração muito menor. Em alguns terminais, mesmo que um tenha uma frota menor, mas a frota com ônibus mais antigos, as concentrações são mais altas de poluentes. Então, isso mostra bem algumas diferenças que eles podem até apresentar. **Gilberto Natalini** – Agradeceu e perguntou se mais alguém queria falar mais. Perguntou se a professora que veio lá do INPE é uma cientista chinesa? Disse que estava com vontade de trazê-la para apresentar o estudo no Comitê, mas teve dificuldade de comunicação e que devemos avaliar se é melhor ela vir pessoalmente ou duas pessoas daqui prepararem um estudo e apresentarem numa linguagem mais acessível. Ela tem profundidade no estudo, com riqueza de dados, então disse que vão avaliar com calma se é o caso de trazê-la para apresentar esse estudo no Comitê porque ele considera que é o que tem de mais novo, de mais moderno, a respeito dessas consequências das mudanças do clima em escala, assim, quase que paroquial. Prosseguiu dizendo que ela pega de cinco em cinco quilômetros e vai mostrando. Os cenários que eles montaram é uma coisa muito, atual e até assustadora para quem se preocupa com o assunto. Vamos analisar com calma para que numa próxima vez possam trazê-la e aí todos preparam os complementos. Finalizou dizendo que para todos é muito importante tomar conhecimento daquelas informações. **(Orador não identificado)** - Agora queremos conhecer a chinesa. **Gilberto Natalini** - Disse que a chinesa é muito simpática e tal, mas ele prestou muita atenção no que ela explicou, tanta que no final ele falou: poxa, acho que eu não peguei cerca de 50% do que ela quis falar aqui. Realmente o assunto é complexo, as tabelas são muito complexas e ela também não é assim uma figura de comunicação muito fácil. Mas considera que valeria a pena trazer, sim, porque ela veio de São José, ficou com eles mais de três horas, com muito boa vontade e colocou o estudo dela que estão agora avaliando. E está à disposição para quem quiser, é ligar e depois entender todas aquelas tabelas lá, porque realmente é complicado. Antes de avançarem deu outro informe relevante também para terem conhecimento. No governo passado foi implantada uma composteira para resíduo orgânico de feiras na Lapa, todos ficaram sabendo disso. E ficaram

quatro composteiras programadas para serem implantadas. Então a Prefeitura está retomando, a AMLURB e a Secretaria do Bruno Covas estão retomando a tratativa e a SVMA está acompanhando, trabalhando juntos para implantar mais essas quatro plantas de compostagem de resíduos de feira, que é um assunto bastante pertinente aqui para nós no ponto de vista de um tratamento correto para resíduo orgânico. Isso está acontecendo na discussão com a Secretaria de Prefeituras Regionais. Os locais e os terrenos estão prontos. Tem uma questão com o licenciamento, mas também superável, e as empresas que fazem tudo, isso já está incluído no contrato com as empresas, não há uma dificuldade maior de se implantar. E a quantidade de resíduos orgânicos retirada do aterro, desses resíduos dos restos das feiras: legumes, verduras, frutas e tal, são muito volumosos. Considera que é importante que todos fiquem sabendo que isso está acontecendo, e que logo deve inaugurar a segunda. Laura pediu para fazer um acréscimo.

Laura Ceneviva – Comentou que esse projeto que o Secretário está falando e que é muito interessante, queria compartilhar com o grupo uma surpresa que ela nunca tinha pensado quando participou desse projeto na gestão passada. É o seguinte: eles sempre pensavam no transporte, no combustível fóssil, como o grande vilão, particularmente no ambiente das cidades como o grande vilão da mudança do clima. Em realidade, tem uma coisa que ela particularmente nunca tinha pensado que é o seguinte: a humanidade foi se expandindo, somos mais de seis bilhões de pessoas, e a gente come. Para ter todo esse povo, esse povo está comendo, esse povo está comendo coisa de carbono que está saindo do solo. E como é que esse carbono volta para o solo? No processo de compostagem e o Município de São Paulo está fazendo isso, também como uma coisa da mudança do clima, no processo de incorporação do carbono no solo. É uma coisa que se pensarmos quanto carbono poderíamos trazer de volta para o solo no modo orgânico, teríamos uma condição enorme de melhorar a concentração de CO2 na atmosfera. Então, esse trabalho que o Secretário fez referência tem essa relevância que ela nunca tinha pensado antes, apenas quando participou, foi um projeto internacional que eles participaram e ela se deu conta dessas possibilidades que compartilhou com todos.

Gilberto Natalini – Disse que na semana passada foi lançada, na Secretaria de Educação do Município, a cartilha que a **ABRELPE** preparou junto com a Secretaria de Educação sobre compostagem orgânica nas escolas e tinham lá umas 150 lideranças da educação municipal, professores, supervisores, e a terceira fase desse projeto é com dinheiro internacional, da ONU, do Fundo de Clima da ONU, e a terceira fase é a construção ou a ampliação da compostagem nas escolas. Hoje tem uma 18 escolas com composteiras - 300 têm horta orgânica - e que usam o resto alimentar, sobras da merenda, para fazer compostagem. E esse projeto é para ampliar para um número grande a compostagem dentro das escolas municipais. É um assunto também de muita importância. Ele disse haver recebido um recado para a ordem do dia, que o Secretário Avelleda deveria estar presente para apresentar as propostas sobre a nova licitação dos ônibus, as mudanças que vão ser feitas, a introdução da questão da redução de emissão de gases efeito estufa, e ele não apareceu. Ele combinou tudo, tal, mas não veio. Natalini disse estar preocupadíssimo, tentando contato com ele, então receberam a notícia do falecimento de uma pessoa da Secretaria de Transportes muito próxima dele, que pertence à equipe, e isso foi há pouco, por isso ele não veio aqui e mandou o recado que não poderia vir por essa questão. Ele estava animado para vir expor tudo o que estamos discutindo. As discussões têm sido frequentes, eles têm consciência da necessidade de mexer com um padrão de energia da frota urbana de ônibus, e estão imbuídos disso, fazendo as contas do ponto de vista prático para ir trocando a frota, por ônibus com outros tipos de combustível, não um tipo só, um cardápio de combustíveis, envolve vários tipos de motores e de combustíveis e ele traria aqui o cronograma, hoje, que eles estão pensando para a implantação, para colocar na licitação. É preciso aprovar uma lei na Câmara, porque o artigo 50 da Lei de Mudanças do Clima, que previa para até 2018, a mudança de 100% do padrão de energia da frota, caducou, estamos em 2017, esse artigo não foi implementado, não foi cumprido, então é preciso renovar o prazo, e isso vai ter que aprovar na Câmara uma renovação de prazo e ele viria aqui hoje para dar a explicação. Então vai ficar para uma próxima oportunidade. Laura Ceneviva pediu para falar no microfone para poder gravar na ata.

Eduardo (Scania) – Se apresentou e disse que estava como sociedade civil e que mora na capital. Então, diante dessa perspectiva de lançamento do edital, e foi mencionada essa realidade que vem vindo, da necessidade de se utilizar veículos de base, que consomem combustível de base não fóssil, tudo é uma realidade, não se vê perspectiva de que isso aconteça, no entanto, a lei continua em vigência. Daí a sua pergunta: como está sendo discutida essa questão do vigor, da realidade da lei, ou se se imagina

alterar essa lei nos próximos meses, semanas, enfim. **Gilberto Natalini** - A lei está sendo descumprida, não é isso? **Eduardo (Scania)** - É verdade, pois é, no entanto, ela está em vigência. Mais uma pessoa pediu a palavra. **Davi (Greenpeace)** – Disse que gostaria de pedir, já que o Secretário Avelleda não pode comparecer que fosse realizada uma sessão extraordinária do Comitê em função da importância desse tema, para que ele possa ser discutido na próxima semana ou na semana seguinte, que não espere a data marcada do outro Comitê para ser realizado dada a importância. Que todos sabem que essa licitação está para sair agora em maio, e o tema é de extrema importância, de extrema urgência, que estamos falando de uma lei que exige 100% do combustível de uma matriz limpa, inclusive se fala em b100, que é a melhor opção de biodiesel que a gente pode ter dentro da matriz. E estamos falando aí de um projeto de lei que está tramitando na Câmara, que é um retrocesso à lei atual, de um projeto de lei que traz combustível fóssil de novo para matriz de ônibus que não se pode esquecer que o diesel é responsável por 4.700 mortes ao ano só na cidade de São Paulo, em decorrência de doenças cardiorrespiratórias. Então, colocou que é um tema de extrema urgência, uma pauta que está para acontecer e que eles deveriam votar por uma sessão extraordinária, que aconteça em breve, antes, inclusive, do lançamento da licitação, para que se possa discutir inclusive esse cronograma. **(Orador não identificado)** - Pegando o gancho da questão, da proposta do Greenpeace de colocar 100% de biodiesel no tanque dos ônibus, que hoje estão circulando em São Paulo, essa é uma proposta recorrente da comunidade ambientalista e de algumas pessoas que não estão dentro da questão do desempenho e da viabilidade técnica de uso de 100% de biodiesel nos ônibus atuais que estão circulando, que são quase 100% dessa frota de 14 mil ônibus que estão rodando. Disse que gostaria de apresentar, aproveitar a presença do Greenpeace e a presença do Mário Luz, um profundo conhecedor de motores com origem na Mercedes-Benz que hoje representa a ANFAVEA e o Eduardo Pinto também é um profundo conhecedor de motores diesel, que gostaria de aproveitar a presença deles aqui para saber qual é opinião oficial mais provável das montadoras sobre esse uso de b100 nos veículos que estão hoje circulando, porque, até onde ele sabe, essa prática não é muito aceita, não deve ser aceita pelos próprios fabricantes de veículos, por preocupações de desempenho e de aumento de custo de manutenção, etc. Então, gostaria de saber, aproveitar aqui o Comitê, porque essa é uma questão fundamental porque, se liberou b100 para a frota inteira de diesel, não precisa de ônibus elétrico, não precisa de ônibus híbrido, não precisa de ônibus a gás, é só pegar os ônibus que estão aí e colocar 100% de biodiesel que viramos todos renováveis 100%, em 2018, inclusive. Ele gostaria de saber a opinião da ANFAVEA sobre isso? **Davi (Greenpeace)** - Só para esclarecer, disse que o Greenpeace é a favor do cumprimento da Lei 14.933, de 2009, e o Greenpeace fez e apresentou um estudo sobre a transição dessa matriz para a Secretaria do Verde e Meio Ambiente, para a Secretaria Municipal de Transportes, mostrando a viabilidade da transição. O Greenpeace não é a favor de uma tecnologia específica, é a favor de combustíveis 100% renováveis, seja a tecnologia que for. O que o Greenpeace não é a favor é da manutenção do diesel na matriz energética do transporte e não é a favor do retrocesso de uma lei que já está vigente, que todo mundo sabe que já deveria ter dado início a essa transição, não foi feito, mas que não são favoráveis a um projeto de lei que traz um retrocesso. Só para deixar claro. **Mário Luz** – Comentou que costumam dizer que é possível fazer com tecnologia qualquer coisa, depende de quanto quer se pagar. Então, se é para ter um produto 100% com biodiesel é viável. Mas tem que ser desenvolvido para tanto. A frota que existe em São Paulo hoje é uma frota que tem diferentes fases do PROCONVE, diferentes fases de emissões, sendo que as mais recentes têm sistema de pós-tratamento. Ele disse que já tinha comentado, anteriormente, que o fabricante desenvolve o produto para ter o mínimo consumo, o que significa o melhor rendimento térmico, o melhor rendimento do produto e isso nos leva à máxima produção de NOx. Não tem jeito, é assim. E quando eu aumento NOx eu também diminuo o material particulado, então não é simplesmente mexer uma coisa que você não vai mexer o resto. Mexe em tudo. E tem uma lei que diz que não se pode alterar as características básicas de um veículo, ele é homologado para isso. Então quando se faz qualquer alteração, quando se fala não, nós vamos colocar um sistema de pós-tratamento no que está na rua, você está mexendo na característica original do produto. E de uma frota que não é mais homogênea. Então isso também é algo que precisa ser pensado. É possível? Sempre é possível, mas nós vamos pegar veículos com diferentes níveis de manutenção, que um pode estar consumindo mais óleo que o outro. Olhando se vê que houve uma melhoria muito grande na qualidade dos produtos em si, mas não dá para ter uma posição "põe que resolve". Não

resolve. Possível é, mas aumentar gradualmente o biodiesel é algo que já está no plano do Governo. Nós viemos de 5 para 7, para 8, quer discutir 9 agora e nós precisamos fazer teste, porque hoje nós trabalhamos com sistemas de pós-tratamento, que não foram testados com o biodiesel brasileiro. Ah, mas biodiesel é tudo igual. Biodiesel não é tudo igual. A Europa tem um padrão de biodiesel praticamente de uma única oleaginosa. No Brasil você faz de diversas fontes, inclusive de sebo. Nós precisamos entender o que é que acontece com o pós-tratamento. A Europa já teve problema com sistema de pós-tratamento. Não é questão de não fazer. Se faz. No tempo adequado, substituição gradual da frota. Hoje a renovação de frota em si ou tirar as primeiras etapas do PROCONVE do mercado daria um ganho muito maior do que qualquer outra coisa, e é isso que a gente estava falando no início dessa nova política automotiva. Ela tem que ser uma política automotiva coordenada. Todo esse trabalho tem que ser coordenado. Colocar o dinheiro certo na hora certa para poder ter o maior ganho. Hoje, tentar colocar limites baixíssimos e tudo o mais, é possível? É possível; só que vamos gastar muito e não vamos ter o efeito que se necessita porque precisa substituir a frota. Isso é irreversível para poder ter os ganhos maiores. Do início do PROCONVE até hoje, praticamente todos os poluentes reduziram em mais de 90%; de um produto antigo para o produto novo, alguns chegando a 97%. Agora, quando chega nessa briga de reduzir mais 01/02% é muito caro e daí alguém paga, não tem jeito. Vai para a população, então temos que tomar medidas equilibradas, racionais para ter o ganho maior que se busca. Por isso que se fala: previsibilidade. Como fazer com tempo. Disse que só queria colocar algo que não é da indústria, é algo que todo mundo comenta: o diesel nacional não é bom. Que ia arriscar a dizer aqui que hoje se tem um diesel nacional de qualidade e com as características tão boas ou melhores que o diesel europeu. Nós temos, na curva de destilação desse diesel, mais pontos de controle do que tem a Europa. E os produtos brasileiros podem consumir o diesel europeu sem problema nenhum. O produto europeu, se vier para cá, pode consumir o diesel nacional. O diesel nacional hoje tem uma especificação que permite uma variabilidade menor do que a variabilidade do diesel europeu. Precisamos perder um pouco essa ideia de que aqui não se faz a coisa certa, que a indústria não está envolvida para melhorar. Que tem um tremendo orgulho de ter trabalhado na discussão do diesel e de se ter hoje o diesel que temos na rua. **Gilberto Natalini** - Disse se mais alguém quer opinar mais sobre essa questão. Nós estamos caminhando para a finalização. **Ieda (ABVE)** – Falou que a ABVE também concorda que a gente realmente precisa ter muita atenção com relação à alteração, né, que foi feita na lei de mudanças climáticas, porque embora todos nós sabemos que é inviável se cumprir um cronograma para 2018, né, isso é uma realidade, mas a lei foi feita em 2009, ou seja, o Poder Executivo, de 2009 a 2017, também não fez nenhuma ação para que se pudesse ter um novo cronograma. Então, acho que essa atenção a gente tem que ter nessa alteração. A ABVE fez uma proposta muito clara, né? Nós não achamos que a saída vem pela frota existente. Nós achamos que a saída vem pela frota nova, então a nossa proposta é que todos os ônibus novos que entrarem na cidade de São Paulo, eles comecem com percentual de tecnologias predominantemente não fósseis. Isso é o que a ABVE defende. Temos hoje, e apresentaram na Secretaria de Transporte um estudo feito com todos os fabricantes de ônibus elétricos, híbridos, trólebus do país, comparando com a tecnologia diesel, com fabricantes, que o impacto ele vai do híbrido, em torno de 9%, até o elétrico puro, em 23%. Ou seja: se tivermos 30% ou 20% da frota nova, já a partir dessa licitação com tecnologias limpas, o impacto no sistema vai ser inferior a 1%, porque estamos falando do sistema todo. Então, do ponto de vista econômico, hoje, é viável você já começar a introduzir nas frotas novas. Então, é isso que eles acreditam. Se continuarem discutindo, vai acabar acontecendo nada, se imaginarmos que uma lei que obrigava nada aconteceu, se a gente fizer uma lei que não tenha um cronograma muito claro, muito específico, de como essa mudança de ocorrer a gente de novo vai estar aqui discutindo isso daqui a 10 anos, porque é que nada aconteceu. Então a gente defende, então, a gente defende que as frotas novas dos ônibus, os ônibus que estão entrando no mercado já deveriam ter um percentual com essas tecnologias limpas. É isso o que apresentaram, inclusive na Secretaria do Verde e na Secretaria de Transportes. **Ronaldo Seskin (Volvo)** – Se apresentou e saudou os presentes. Perguntou o nome da Ieda, e disse que o que ela falou e o que o Senhor Mário Luz falou, temos que verificar as viabilidades técnicas, aquilo que é possível se fazer, e tem um dos itens que falaram, em termos de investimento, que não mudam. O Senhor citou que temos entre 14 mil e 15 mil ônibus no total da frota em São Paulo. A simples mudança de piso baixo, que a gente tem nos veículos, para piso alto aumenta a capacidade operacional dos veículos em 30%, então isso é, sem mudança de tecnologia, simplesmente mudando a

capacidade de veículos, porque você carrega mais pessoas por veículo, você aumenta a velocidade da frota, melhora a qualidade do serviço, melhora a qualidade para o usuário e você tem a capacidade, a possibilidade, é lógico que você não vai conseguir isso em todas as linhas, mas se a gente fosse falar de uma maneira grosseira você consegue reduzir 30% a emissão de combustível, porque simplesmente você tira 30% da frota de circulação. E a gente ainda tem, e a Senhora Leda sabe que a Volvo é uma das que está investindo em tecnologias novas com os veículos híbridos, mas a gente tem que levar em consideração sempre aquilo é viável de se fazer. Que esteve em Gotemburgo em 2015, Gotemburgo tinha 86% de combustíveis não fósseis, isso em 2015, e eles tinham uma legislação ousada para chegar a 95%, crescer mais 9% em mais dez anos, que era a previsão para 2025. Então temos a legislação daqui está desde 2009, o Poder Executivo pode não ter feito, mas temos que ter os pés no chão daquilo que é possível de se fazer. **(Oradora não identificada)** – Saudou o Secretário e demais colegas. Nas questões que foram colocadas aqui quanto aos energéticos, os combustíveis, mesmo biodiesel, nós lá na Secretaria de Energia estamos trabalhando no novo plano, com substituição daquilo que nós prevíamos no plano de 2020. A questão dos fósseis, nós estamos tentando substituir, sim, pelo biodiesel - não há demanda suficiente para que haja 100% de substituição. Que estão pensando em substituição dos fósseis por um menos poluente, que seria o gás natural. Tudo isso está em estudo, estamos trabalhando simulações, interpolações, e isso vai estar apresentado no próximo plano de energia. A questão dos veículos elétricos e dos híbridos também tem uma agenda na Secretaria que está sendo discutida inclusive com a frota municipal. Então isso também está em pauta, talvez tenhamos alguma informação na próxima reunião, aí vou procurar trazê-las. Os financiamentos a tecnologia, ciência e inovação. Nós temos dentro da Secretaria grupos de trabalho com as faculdades, as universidades, a própria Secretaria de Ciência e Tecnologia do Governo do Estado, aberta também às demais que queiram contribuir, porque existem grupos de trabalho permanente. Setor de diesel, nós temos também uma demanda que surgiu recentemente no segmento náutico, que é pouco explorado, mas que todos sabemos de embarcações que poluem as nossas águas e também os ares, as praias. Então isso também é uma pauta nossa, convidou a Scania, Volvo, demais interessados, a discutirem com eles a *marinização* desses motores náuticos. E estamos abertos na Secretaria a todas as contribuições. Obrigada. **Norberto (Respira São Paulo)** – Apresentou-se e disse que há anos eles participaram, já mais de 40 anos junto à melhoria do transporte coletivo como um todo, principalmente também preocupados com a parte climática. Disse conhecer todo o pessoal aqui, a Leda, o pessoal com que a gente trabalha, temos contato com a SPTrans e outros órgãos. Que concorda plenamente com o que disse o nosso amigo do Greenpeace, que a legislação atual que temos é muito pior do que a que está vindo, seria um retrocesso. Porque no momento estamos realmente atrasados, não conseguimos cumprir os prazos, não vamos discutir os motivos agora por que a Prefeitura o fez ou não o fez. O que ele defende é que não se mude a legislação, mas que se adie ela um pouco, faça um novo reescalonamento, porque essa legislação atual que temos é muito boa. A nova é um retrocesso porque ela pensa só em combustíveis fósseis e isso é errado. Se pensarmos que a Prefeitura investiu, no momento, em muitos ônibus novos com ar-condicionado, que fazem emissões muito maiores de poluentes do que os ônibus normais, então a Prefeitura também está indo na contramão. Porque é que não pode investir em meio limpo e está introduzindo ônibus com ar condicionado em grande quantidade, e ônibus grandes, biarticulados, superarticulados, que rodam boa parte do tempo vazio, porque recebem por viagem e é muito ruim isso também o escalonamento da Prefeitura, o planejamento da Prefeitura. Por outro lado, temos hoje também uma frota de trólebus que foi renovada nos últimos dez anos. Essa frota de trólebus, além de ter veículos novos, mais eficientes que os anteriores, com menor consumo kWh, ainda teve a sua rede aérea totalmente renovada - Centro e Zona Leste. Infelizmente, o restante, em gestões anteriores, foi tirado do circuito: Zona Sul, Zona Norte, Zona Oeste. Essa frota, hoje em dia, e essa rede aérea que tem, serviria pelo menos nessa área onde existe já como um ponto de partida para ônibus elétricos a bateria, puros. Porque os ônibus elétricos a bateria, hoje em dia, conforme apresentado, tem que carregar à noite com grandes subestações, com grande gasto de energia, rodam durante o dia um determinado período, na hora do pico, e depois têm que ficar ou com uma frota de oscilação para substituí-los, porque eles têm que ficar recarregando. No caso, nós apresentamos essa proposta para a SPTrans de aproveitar a estrutura que já existe no Centro e na Zona Leste para introduzir ônibus elétricos, com bateria, que rodariam um trecho na rede com carregadores mais rápidos para bateria e sairiam da rede aérea, não como hoje, que as baterias

são de curto alcance porque são só para emergências, mas, sim, poderia atender os bairros e outras localidades, voltariam para a rede, carregariam, não necessitando de uma frota de oscilação e não necessitando de um custo elevado de investimentos no caso de subestações caríssimas e de alta capacidade, que poderiam até apagar a noite a luz de um bairro, dependendo de como for utilizado. Então, basicamente é isso que defendemos que a lei atual seja cumprida. Infelizmente, como ela não será até 2018 sabemos que não vai ser possível e tem que ser um escalonamento, como disse a leda: veículos novos que entrem já vão sendo de novas matrizes, sejam elas quais forem - elétrica, biodiesel, o que for. O importante é que a nova frota comece a ser, para poder cumprir num determinado prazo aquilo que se queria ter alcançado até 2018. Um reescalonamento e não uma nova legislação. **Gilberto Natalini** – Agradeceu e disse que vai aceitar a sugestão feita pelo representante do Greenpeace, vai entrar em contato com a Secretária. **Eduardo (Scania)** - Secretário, muito rápido, uma frase. Entendemos que a alternativa tem que ser sustentável sob os pontos de vista ambiental, tecnológico e econômico. Disse acreditar que ela tem que ser sustentável sob esses três pilares, do contrário, a solução nunca será suficientemente adequada. Agradeceu. **Gilberto Natalini** - Muito bem. Disse que não depende exclusivamente de nós, vai depender da agenda dele, da disponibilidade deles virem. Infelizmente aconteceu, estava tudo certo para estarem aqui. Perguntou aos membros se consideram viável, dentro da possibilidade deles de agenda, remarcarem uma reunião extraordinária para exporem? Como não havia ninguém contrário a essa posição disse que iria fazer o contato, que iria reorganizar e aí a Laura convoca no dia e hora acertado com eles, para que eles venham expor. Está certo? Tudo bem? Que não, é uma reunião extraordinária do nosso Comitê do Clima, onde ele vem expor e aí o Comitê vai se manifestar e tudo o mais. Certo? Então nós não temos outro... (voz ao fundo). Alguém quer levantar alguma sugestão para as próximas reuniões? Nossas reuniões têm sido... nós temos que procurado fazer mensal. Existia também aqui a proposta de grupos de trabalho. Como nós estamos muito no começo, eu acho que a gente poderia fazer uma proposta inicial de uma câmara técnica geral e depois, de acordo com que os assuntos fossem se acumulando, a gente ia dividindo por grupos temáticos, grupos de trabalho, porque eu acho que nós não temos ainda um volume de questões para dividir em grupos, vai ficar uma coisa... Então a gente poderia, quem tiver interesse de participar de uma discussão mais técnica, fora das reuniões aqui ordinárias, procura a Laura para que a gente possa montar uma câmara técnica e aí, com o andar da carruagem, nós vamos especificando a câmara técnica em grupos na área de construção, na área de resíduos, enfim, vocês sabem, energia etc. Eu vou então fazer um contato lá com a Secretária de Transportes, ver uma data posterior e aí a gente comunica a vocês, para que a gente tratar desse importante assunto. **Carolina (CBCS)** - Nós poderíamos trazer ao debate, Laura, como a gente estava conversando no início, a questão da quota ambiental. Se for necessário, tem o Conselheiro Paulo Lisboa, que está bem envolvido nessa questão, está discutindo já faz um bom tempo a questão da quota ambiental. Se for de interesse do Comitê, podem marcar até. **Gilberto Natalini** - Na próxima reunião. **Carolina** - Ou na próxima reunião ou quando for oportuno, de acordo com a pauta. **Gilberto Natalini** - Não na reunião que vem, que é extraordinária. **Carolina** - Sim, mas se for conforme for necessário, Laura, entra em contato e aí articulam uma apresentação do Paulo, para colocar no debate a questão da quota. **Gilberto Natalini** Pois não. **(Orador não identificado)** - Secretário, até tenho uma sugestão da Lilian, do SINDUSCON, também, que esse assunto da quota ambiental poderia iniciar a abertura do grupo específico de construção civil, então quem sabe esse seria um primeiro assunto para o Comitê a ser criado. **Gilberto Natalini** – Perguntou se havia mais alguém. **(Orador não identificado)** - Temos algumas sugestões de pauta, pautas fundamentais, essenciais para a questão do clima. A primeira seria a discussão de uma política clara de restrição de estacionamento. Isso é fundamental. Tem uma diferença de custo para estacionar entre São Paulo, por exemplo, e as grandes cidades europeias, não só na área central. Então, estamos muito aquém do necessário para haver uma restrição efetiva do uso desnecessário do automóvel particular. Disse considerar que sem uma política clara de restrição de estacionamento as pessoas não vão mais andar na cidade e também não vai transferir o interesse político para a melhoria do sistema de transporte público. A segunda questão, que disse considerar fundamental e que vai ajudar até a trazer recursos para investimento nas medidas de controle de poluição e controle de gases de efeito estufa, é a do carbono negro, do *black carbon*. O Paulo Artaxo que esteve na reunião do Comitê o ano passado, fez uma apresentação e ele mostrou, do ponto de vista científico, que o carbono negro, que está contido na fuligem do diesel, por exemplo, é

responsável por 1/3 do forçamento climático total. Quer dizer, primeiro é o CO2 e, em segundo lugar, quer dizer em termos de importância, de controle, o *black carbon*. Então, existe hoje no Brasil (voz ao fundo) Oi? (voz ao fundo). Não, inclusive existe um órgão da ONU que cuida só desse aspecto de poluentes de vida curta, que é o CCAC, e eles desenvolvem, em parceria com países, programas de controle de *black carbon*. E o *black carbon* já conta em diversos países desenvolvidos e até no Chile, no México também, como um parâmetro de relevância dentro do INDC. Quer dizer, o INDC desses países já incorpora medidas de controle do carbono negro. E isso pode atrair os investimentos dos Fundos Internacionais de Desenvolvimento de Baixo Carbono. E a questão da gestão da mobilidade, gestão de viagens desnecessárias, programas de GDM – Gestão de Mobilidade Corporativa e Teletrabalho. Isso é fundamental para reduzir a sobrecarga do transporte público e o uso do transporte individual, também, em certo nível nas cidades. Quer dizer, uma política clara de teletrabalho. Inclusive, o Vice Prefeito, o Bruno Covas, ele fez um relatório de recomendações, quando ele era Secretário de Estado do Meio Ambiente. Esse relatório não foi adotado pelo Governo do Estado de São Paulo por resistências internas, por pessoas que não estão sintonizadas com a Administração moderna, etc. Que não aceitam a ideia da implantação do teletrabalho nas empresas, então, essa é uma questão fundamental que, em parceria com a gestão da mobilidade corporativa, deveria ser introduzida na pauta do Comitê do Clima. **Laura Ceneviva** - Comentou que Bruno Covas estava em um evento no Chile. **Gilberto Natalini** – Concordou com as sugestões e disse que vão procurar programar. Que se não tiver mais nada a ser tratado, vai agradecer a presença de cada um presente. Agradeceu pela presença na segunda reunião do nosso Comitê. E, como não havia mais nada a tratar, declarou encerrados os trabalhos. (PALMAS).

Membros do CMMCE presentes à reunião:

ANFAVEA – Mário Luz Teixeira

ANTP – Olímpio de Melo Álvares Junior

CBCS – Carolina Furlanetto Mendes

Greenpeace – Davi Martins

Secretaria Estadual de Energia – Tânia Ferreira

SECOVI – Hamilton de França

SEHAB – José Amaral Neto

SM Gestão – Henrique Pougy

SINDUSCON – Lilian Sarrouf

SM Educação – Marian Salles Bellamy

SM Relações Internacionais - Felipe de Campos

SM Saúde – Lygia Cecília Cunha

SMTE – Cely Mantovani

IAG – USP – Maria de Fátima Andrade

SVMA – CMMCE - Laura Ceneviva

SVMA - Gilberto Natalini

Outros representantes presentes

Rafael Drummond – APE

Delma Cardoso – SVMA Deplan 3

Ricardo Marchiori – USP

Ieda Maria Oliveira – ABCVE

Gustavo Ribeiro – CIOESTE
Francisco Maciel – CIOESTE
Danny Rivian – ICLEI
Iris Esteves – ICLEI
Antonio V. APROBIO
Ana Lucia Szajubok – SABESP
Rafael Calabria – IDEC
Mirta Silva – COVISA
Jabs Cres – SMG
Ana Maria Hoffmann
Maria Fernanda Wedb – USP Saúde Pública
João Castro – GEOKlock
Cláudia Waleska – COVISA
Eduardo Pinto – Scania
Ronaldo Cesquim – Volvo Auto Sueco
Norberto Steven Pollak – Movimento Respira São Paulo