

DIÁRIO DO TRANSPORTE

Fabricantes de ônibus elétricos dizem que podem atender demanda gerada por proibição de novos coletivos a diesel na capital paulista

07 AGOSTO 2023 | 14min de leitura

Segundo ABVE, capacidade de produção anual é de dois mil ônibus elétricos, o que supera necessidade de renovação por ano da frota paulistana. A SPTrans ainda não foi capaz depois de 11 dias do envio da circular de esclarecer se os ônibus a combustão já comprados pelas empresas e que estão em produção poderão ser cadastrados ou se as companhias terão de devolvê-los

ADAMO BAZANI

A ABVE (Associação Brasileira do Veículo Elétrico), que reúne as fabricantes modelos elétricos e híbridos, informou nesta terça-feira, 25 de outubro de 2022, que as indústrias que produzem ônibus movidos à eletricidade já teriam capacidade de atender à demanda por estes veículos que será gerada pela proibição pela SPTrans (São Paulo Transporte) de novos ônibus a diesel na capital paulista.

Em 15 de outubro de 2022, em primeira mão, o **Diário do Transporte** revelou que um dia antes foi enviada uma circular às companhias de ônibus proibindo os novos veículos a diesel no sistema da capital paulista a partir do dia 17. Os ônibus a diesel em circulação podem rodar até o fim da vida útil.

Relembre:

<https://diariodotransporte.com.br/2022/10/16/sptrans-proibe-inclusao-de-onibus-novos-a-diesel-na-cidade-de-sao-paulo-a-partir-de-segunda-17-veja-o-documento-confirmado-oficialmente/>

Nota assinada pelo presidente da ABVE, Adalberto Maluf, diz que hoje as indústrias de ônibus elétricos instaladas no País têm juntas uma capacidade de produção de dois mil coletivos por ano, o número é superior à necessidade de renovação anual da frota da capital paulista, que varia entre mil e 1,3 mil unidades.

Empresas instaladas no País, como BYD, Eletra, WEG, Scania, Mercedes-Benz, Moura, Caio, Marcopolo e outras estão plenamente qualificadas e aptas a produzir mais de 2 mil ônibus elétricos por ano.
– diz o documento **(veja abaixo na íntegra)**

A entidade ainda diz apoiar a medida do prefeito Ricardo Nunes e contestou declaração do secretário executivo de Mudanças Climáticas da Prefeitura paulistana, Antonio Fernando Pinheiro Pedro, que colocou em dúvida a capacidade produtiva de ônibus elétricos no Brasil.

O caso é acompanhado pelo Ministério Público que no dia 19 de outubro de 2022 deu 10 dias para a gestão do prefeito Ricardo Nunes explicar a proibição repentina da entrada de ônibus a diesel no sistema gerenciado pela SPTrans (São Paulo Transporte).

O ofício é assinado pelo promotor Paulo Destro, da Promotoria de Justiça do Patrimônio Público e Social da Capital.

O MP quer saber, entre outros pontos, se haverá “*eventual aumento dos repasses efetuados pela Municipalidade de São Paulo às empresas concessionárias de transporte por ônibus, com prejuízo ao erário*”.

Relembre:

<https://diariodotransporte.com.br/2022/10/21/mp-da-10-dias-para-gestao-nunes-responder-sobre-proibicao-repentina-de-onibus-a-diesel-na-cidade-de-sao-paulo/>

Nem a SPTrans parece ter certeza do que pediu em alguns momentos. Depois de soltar a circular recuou parcialmente e informou que que micro-ônibus e micrões (midis) terão um cronograma específico e não serão contemplados por esta circular, uma vez que estes modelos não estão disponíveis no mercado em versão elétrica. Isso não estava especificado na circular que nem nome de um responsável traz. O documento veio apenas com a designação de um departamento da SPTrans e algo em cima que não é possível diferenciar se é uma assinatura ou uma rubrica.

Relembre:

<https://diariodotransporte.com.br/2022/10/17/onibus-eletricos-micros-e-midis-eletricos-terao-cronograma-especifico-empresas-de-onibus-dizem-que-foram-pegas-de-surpresa-por-circular-da-sptrans-que-proibe-inclusao-de-novos-coletivos-a-diesel-na/>

A SPTrans ainda não foi capaz depois de 11 dias do envio da circular de esclarecer se os ônibus a combustão já comprados pelas empresas e que estão em produção poderão ser cadastrados ou se as companhias terão de devolvê-los.

O **Diário do Transporte** cobra há oito dias uma resposta, diariamente, porque nem mesmo a nota oficial sobre o assunto mandada pela prefeitura é clara. No mesmo texto fala em proibição da **inclusão** de ônibus a diesel e em proibição da **compra** a partir do dia 17 de agosto de 2022 (**veja mais abaixo**). A SPTrans e a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte até agora não responderam à reportagem.

São cerca de 600 ônibus a diesel o km já comprados antes de 17 de agosto, sendo aproximadamente 300 unidades de porte maior, como articulados e padrons. Cada um destes ônibus custa entre R\$ 500 mil e R\$ 1 milhão e, como a renovação da frota faz parte da cesta de remuneração das empresas e o sistema é subsidiado, toda sociedade com dinheiro público custeia estas compras, mesmo que parcialmente.

Há diferença entre **Inclusão** de ônibus 0 km a diesel e **Compra** de ônibus 0 km a diesel

Se a proibição for para a Compra, os ônibus a diesel que já estão sendo produzidos ou que foram comprados até o dia 16 de outubro poderiam ser incluídos no sistema.

Se a proibição for para a Inclusão, tudo estaria vetado, mesmo os ônibus comprados até o dia 16 de outubro ou os que já estão em linhas de montagem.

Veja nota da ABVE completa:

INDÚSTRIA BRASILEIRA ESTÁ PREPARADA PARA ATENDER A DEMANDA POR ÔNIBUS ELÉTRICOS

Cadeia produtiva nacional pode produzir mais de 2 mil veículos/ano

A Associação Brasileira do Veículo Elétrico vem a público reiterar o compromisso da indústria brasileira de ônibus elétricos de atender às demandas por transporte público sustentável no Município de São Paulo e em qualquer outra cidade do Brasil.

A propósito de manifestações recentes sobre o tema do prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes, e do secretário executivo de Mudanças Climáticas da Prefeitura paulistana, Antonio Fernando Pinheiro Pedro, a ABVE reafirma a plena capacidade da cadeia produtiva nacional de responder com rapidez e eficiência a todas as exigências da Lei Municipal 16.802/2018, que fixou metas anuais de transição da frota de ônibus a diesel para veículos de baixa emissão.

Empresas instaladas no País, como BYD, Eletra, WEG, Scania, Mercedes-Benz, Moura, Caio, Marcopolo e outras estão plenamente qualificadas e aptas a produzir mais de 2 mil ônibus elétricos por ano.

São empresas que pagam impostos e geram milhares de empregos em território nacional, além de assegurar assistência técnica e reposição aos

operadores de transporte público em todas as regiões do Brasil.

A ABVE entende que as declarações do prefeito e a recente circular divulgada pela SP Trans, proibindo a contratação de novos ônibus a diesel na cidade de São Paulo, limitam-se a reiterar os termos da Lei 16.802 e das regras da atual licitação para renovação dos contratos de concessão com as operadoras de transporte.

Por isso mesmo, apoia sem reservas a manifestação do prefeito Ricardo Nunes e seu compromisso de eletrificar até 20% da frota paulistana de ônibus até 2024.

A ABVE lembra que já em 2017 – portanto, antes do anúncio da Lei 16.802 – havia enviado ao Ministério Público do Estado de São Paulo documento assegurando a plena capacidade da indústria brasileira de produzir até 2 mil ônibus elétricos/ano e, assim, responder às metas de descarbonização da frota paulistana de transporte público.

Essa capacidade tem sido reiterada a cada dia, com novos modelos de ônibus elétricos apresentados ao público, novas empresas brasileiras entrando no mercado de transporte público e novos desafios tecnológicos sendo superados.

O mais recentes desses desafios, aliás, foi alcançado pela WEG, uma empresa 100% brasileira, que anunciou a capacidade de fornecer baterias elétricas produzidas no País para ônibus elétricos fabricados em território nacional.

Cabe destacar, ademais, que outras empresas, como BYD e Moura, também se posicionam para assegurar o fornecimento das baterias elétricas requeridas pelo mercado nacional de ônibus de baixa emissão.

Para a ABVE, o Brasil já tem todas as condições de posicionar-se como um importante ator no mercado global de transporte urbano sustentável, com solidez, experiência e tecnologia comprovada.

Cabe agora ao Poder Público pôr em prática as leis já em vigor e dar as garantias mínimas para que a indústria já instalada no País possa fazer a sua parte na grande tarefa de assegurar transporte público limpo e sustentável para as cidades brasileiras.

São Paulo, 25 de outubro de 2022

Adalberto Maluf Presidente da ABVE

Veja a circular sem nome de responsável



Carta Circular DP/SCS n.º 035/22
São Paulo, 14 de outubro de 2022





Às

**Empresas Operadoras do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros,
na cidade de São Paulo**

Ref.: Movimentação da Frota



Prezados(as) Senhores(as),

 Serve a presente para comunicar que a partir do dia 17 de outubro de 2022, fica proibida a inclusão de veículos movidos a Diesel no Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo. 

Atenciosamente,




**Superintendência de Contratos
do Sistema de Transporte** 

PROMESSA DE 2,6 MIL ÔNIBUS ELÉTRICOS ATÉ O FIM DE 2024

O prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes tem citado em várias oportunidades a promessa de que até o fim de 2024, a capital paulista terá ao menos 2,6 mil ônibus elétricos operando nas linhas municipais.

Empresas de ônibus apontam algumas dificuldades, como infraestrutura nas garagens, tempo de recarga e autonomia das baterias, além do custo de aquisição que pode ser até o triplo em comparação a um modelo do mesmo porte a diesel.

O diretor de Operações da SPTrans, Wagner Chagas Alves, disse em novembro de 2021, durante a apresentação de um novo modelo de ônibus elétrico, que a gestão estuda alternativas para as viações atenderem a meta e o leasing é uma delas.

“Questão do leasing está aventada como outras opções. Por enquanto, não risco de atraso de ter os 2600, pois a meta contratual não pode ser desconsiderada”

Relembre:

<https://diariodotransporte.com.br/2021/11/11/sptrans-estuda-leasing-para-onibus-eletricos-testes-com-modelo-higer-vao-durar-seis-meses/>

Segundo a prefeitura, o programa de metas prevê que 20% da frota seja composta por ônibus elétricos até o fim de 2024, como parte das ações municipais para cumprimento da Lei de Mudanças Climáticas, que prevê a redução da emissão de gás carbônico fóssil em 50% até 2028 e a erradicação deste tipo de poluente até 2038.

Os contratos com as empresas de ônibus, assinados em setembro de 2019, também preveem uma frota menos poluente, mas não estipula a tecnologia que os coletivos devem ter, trazendo metas anuais de redução de poluição.

Estas metas, inclusive, foram suspensas entre 2020 e 2022 por causa da pandemia de covid-19, que afetou a demanda de passageiros e o ritmo de atividades das indústrias de veículos.

MENOS DE 2% DE ÔNIBUS ELÉTRICOS:

Atualmente, de acordo com os indicadores da SPTrans, a cidade de São Paulo tem uma frota contratada de 13.806 ônibus de diferentes portes.

Apenas 219 são não poluentes na operação, ou seja, menos de 2%; sendo 19 elétricos à bateria, operados pela Transwolff na zona Sul; e 201 trólebus (conectados à rede área), da Ambiental Transportes (Consórcio TransVida), que ligam a zona leste ao centro e parte das zonas Oeste e Sudeste.

CORREDORES:

Como mostrou o ***Diário do Transporte***, em 05 de novembro de 2021, durante anúncio de parceria do Estado de São Paulo e da Prefeitura em investimentos em mobilidade, o prefeito Ricardo Nunes e o então governador João Doria disseram que os novos corredores de ônibus da cidade serão servidos apenas por modelos elétricos.

Relembre:

<https://diariodotransporte.com.br/2021/11/06/ouca-novos-corredores-de-onibus-de-sao-paulo-serao-operados-com-onibus-eletricos-diz-doria/>

O Plano de Mobilidade Urbana da Cidade prevê 27 obras que totalizam mais de R\$ 5,5 bilhões, entre a implantação de 11 novos corredores de ônibus, o que representa mais de 95 km de novas vias, 30 km de requalificação de corredores já existentes, além da construção de quatro novos terminais.

Relembre:

<https://diariodotransporte.com.br/2021/11/05/prefeitura-de-sao-paulo-anuncia-brts-e-corredores-de-onibus-dentro-de-pacote-de-mobilidade-que-soma-r-55-bilhoes/>

CENÁRIO DA INDÚSTRIA:

Apesar de os veículos elétricos também serem impactados pela falta de insumos e equipamentos, como também ocorre com automóveis a combustão, a demanda pelos modelos não poluentes tem aumentado.

No Brasil, já existem opções de produtos em plena atividade, algumas que apresentarão modelos e outras que estão se estabelecendo (por ordem alfabética):

BYD: Indústria de origem chinesa, com planta em Campinas (SP), que fabrica ônibus elétricos de diversos portes: micros, padrons e articulados, além de rodoviários, produzindo as baterias, tecnologia e chassis. Está entre as maiores produtoras mundiais na área de mobilidade elétrica e produz também no Brasil placas de energia solar. Existem diversas cidades que operam com ônibus BYD no Brasil, inclusive São Paulo.

CaetanoBus: A empresa portuguesa CaetanoBus trouxe para testes no sistema de transportes da cidade de São Paulo o chassi e.CC 100 C5845 E.E, 100% elétrico. O modelo recebeu carroceria Caio, de produção brasileira. O e.CC 100 pode ser receber carrocerias de comprimento mínimo de 9.5 metros e máximo de 12.7metros.

Eletra: Indústria 100% nacional, do Grupo ABC/Next Mobilidade, com planta em São Bernardo do Campo (SP). A empresa foi inaugurada oficialmente no dia 22 de agosto de 2000. Faz toda a integração e tecnologia para ônibus elétricos à bateria, trólebus, híbridos (motores elétricos e à combustão no mesmo veículo), Dual Bus (mais de um tipo de tração elétrica em mesmo ônibus, por exemplo: trólebus+baterias ou baterias+híbridos). Não produz os chassis e baterias. O BRT-ABC, entre São Bernardo do Campo e São Paulo, é uma concessão à Next Mobilidade

terá ônibus 100% elétricos de 22 metros cada com tecnologia Eletra, chassis Mercedes-Benz e carroceria Caio. A Eletra anunciou para 2022 cinco tipos de ônibus elétricos para carrocerias com 10 m, 12,5 m, 12, 8 m, 15 m e 21,5 m. Ainda em 2022, para o BRT-ABC, a Eletra anunciou também o E-Trol, um veículo de 21,5 metros, com chassi Mercedes-Benz, que em parte do trajeto vai operar como trolébus e em outra parte, como ônibus elétrico a bateria. De acordo com presidente da Eletra, Milena Braga Romano, o corredor terá trechos com rede aérea como a dos trolébus. Enquanto estiver operando nesses trechos, o veículo carrega as baterias. Nos trechos sem a rede aérea, o funcionamento é com o banco de baterias já carregado.

Segundo a diretora comercial da Eletra, Ieda Oliveira, entre as vantagens é que não haverá necessidade de carregamento dos ônibus nas garagens, dispensando as caras estruturas de recarga.

Higer: Empresa de origem chinesa que apresentou um modelo elétrico de ônibus padron neste mês de novembro de 2021 na capital paulista. Um modelo de 12 metros de comprimento está sendo testado e passou por cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba e São José dos Campos. Diz que trará ao Brasil também vans, ônibus articulados elétricos. Apresentou também um ônibus de fretamento com baterias. Os modelos são monoblocos (chassi, motores e carroceria formando um bloco só).

Marcopolo: Tradicional fabricante de carrocerias de Caxias do Sul (RS), testou em parceria com a empresa Suzantur, operadora de transportes de Santo André (SP), um ônibus 100% elétrico, projeto integral da Marcopolo. O modelo é padron com piso baixo. O veículo circulou sem passageiros entre o Terminal Vila Luzita (bairro populoso de Santo André) e o terminal principal da cidade no centro (Terminal Santo André Oeste). Já homologado, o modelo está sendo comercializado.

Mercedes-Benz: A gigante alemã lançou em 25 de agosto de 2021 o chassi de ônibus elétricos eO500U, de piso baixo, para carrocerias de até 13,2 metros, justamente os padrões de São Paulo. O modelo será

produzido em São Bernardo do Campo (SP) e em 2022 já serão vistas as primeiras unidades. Para a capital paulista, já há um mercado previsto para ser iniciado com cerca de 150 unidades com carroceria Caio. A empresa planeja lançar em breve ônibus articulados e superarticulados.

Volvo: A gigante sueca produz em Curitiba (PR) um modelo de ônibus elétrico híbrido. O ônibus tem um motor a combustão, que gera energia, e o elétrico que atua na maior parte da tração. A tecnologia é híbrida paralela, quando o ônibus está parado, freia e até 20 km/h a atuação é do motor elétrico. A partir de 20 km/h, entra em operação o motor a combustão. Há unidades em circulação em Curitiba, Foz do Iguaçu e Santo André (Suzantur), por exemplo. Em agosto de 2022, a Volvo apresentou seu primeiro chassi de ônibus totalmente elétrico para exibição no Brasil, o BZL. Não havia até então previsão de o veículo ser comercializado no Brasil. Com zero emissões, o Volvo BZL pode ser equipado com 3 a 5 baterias de lítio níquel cobalto óxido de alumínio (NCA) de 94kWh cada, dependendo da aplicação a que for destinado

Scania: Não descarta a produção de elétricos, mas investe na tecnologia de ônibus a gás natural e biometano.

Volkswagen: Em 2018, a Volkswagen apresentou um modelo de médio porte elétrico, o e-Flex com um sistema pode aliar diferentes formas de recarga e abastecimento para ônibus elétricos. Um pequeno motor à combustão gera energia para o elétrico, sendo um propulsor 1.4 turbinado flex de 150 cv de potência. Em novembro de 2018, a montadora prometeu que o modelo já estaria nas ruas em seis meses, o que não aconteceu. Um ano antes, em 2017, a Volkswagen anunciou que a partir do chassi do caminhão 100% elétrico e-Delivery, desenvolveria um micro-ônibus de 11 toneladas elétrico, o que ainda não se concretizou.

Iveco: Em agosto de 2022, a Iveco apresentou um modelo a gás natural/biometano, o 17.210G, para carrocerias de até 12 metros. O ônibus possui seis cilindros a gás, 80 litros cada um, que oferece autonomia de 250 quilômetros. Foi mostrado, mas não para o mercado

nacional, apenas como conceito, ônibus elétrico Iveco E WAY, de 20 toneladas.

O modelo, é um monobloco de 12 metros, piso baixo total, com oito packs de bateria. A autonomia é de 300 quilômetros, aproximadamente.

O elétrico não será comercializado, inicialmente, no Brasil e a Iveco pretende oferecer para o mercado brasileiro chassi elétrico para encarroçamento de fabricantes locais.

Adamo Bazani, jornalista especializado em transportes

