

DIÁRIO DO TRANSPORTE

Proibição de ônibus a diesel: Nem COMFROTA sabia, mas decisão do prefeito está em comum acordo com o presidente da Câmara Municipal, revela secretário

07 AGOSTO 2023 | 17min de leitura

Segundo secretário-executivo de Mudanças Climáticas da cidade de São Paulo, Antônio Pinheiro Pedro, Ministério da Economia estuda um procedimento para zerar impostos de ônibus elétricos chineses e Nunes concordou com a medida

ADAMO BAZANI

A circular da SPTrans (São Paulo Transporte), relevada no sábado passado em primeira mão pelo **Diário do Transporte**, que proibiu da noite para o dia a entrada de ônibus a diesel no sistema da capital paulista pegou de surpresa até mesmo áreas de dentro da prefeitura que cuidam justamente do acompanhamento da troca de frota das linhas municipais, mas tudo foi feito em consenso com o presidente da Câmara Municipal, vereador Milton Leite, conhecido por sua forte influência no setor de ônibus.

A revelação é do secretário-executivo de Mudanças Climáticas da cidade de São Paulo, Antônio Pinheiro Pedro, em entrevista ao jornalista Marco Antônio Sabino, do programa **Olhar de Repórter**, exibido pela TV Bandeirantes neste sábado, 22 de outubro de 2022. **(veja mais abaixo a entrevista na íntegra)**

Segundo Pinheiro Pedro, nem mesmo o COMFROTA – Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, da Secretaria de Mudanças Climáticas, foi avisado desta circular da SPTrans (São Paulo Transporte)

O COMFROTA quem deve monitorar a alteração dos ônibus e o cumprimento de metas de redução de poluição.

“A SPTrans terá de explicar para o COMFROTA as razões de ter adotado esta medida de sopetão” – disse o secretário para o jornalista Marco Antônio Sabino.

O Diário do Transporte revelou no sábado passado, 15 de agosto de 2022, a circular enviada na sexta-feira (14) pela gerenciadora do sistema municipal de transportes (SPTrans – São Paulo Transporte) às empresas de ônibus traz a nova regra. Os ônibus a diesel já em operação permanecem 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/>

O Ministério Público entrou na história.

Como noticiou o **Diário do Transporte**, o MP 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 promotor Paulo Destro, da Promotoria de Justiça do Patrimônio Público e Social da Capital, 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/>

PRESIDENTE DA CÂMARA:

Se setores de dentro da prefeitura que cuidam do acompanhamento de troca de frota de ônibus não sabiam que a determinação seria enviada às viagens segundo o secretário, na entrevista, o prefeito Ricardo Nunes havia alinhado a decisão com pessoas próximas, como o presidente da Câmara Municipal, vereador Milton Leite.

“É importante destacar que esta decisão do prefeito está em comum acordo com o presidente da Câmara Municipal também” – lembrou o secretário ao se referir ao vereador Milton Leite, conhecido por sua forte influência no setor de ônibus da cidade de São Paulo.

Hoje a capital paulista tem 219 ônibus não poluentes, sendo 201 trólebus da empresa Ambiental Transportes e 18 à bateria fabricados pela chinesa BYD e operados pela empresa Transwölf, que surgiu da cooperativa Cooper Pam, que atua na zona Sul da cidade.

ÔNIBUS CHINESES:

O secretário disse ainda que não acredita que neste momento a indústria de ônibus elétricos no Brasil tenha condições de atender à demanda de veículos que a circular enviada pela SPTrans (São Paulo Transporte) vai provocar. Por ano, as empresas da cidade de São Paulo compram em torno de 1,3 mil coletivos zero quilômetro em média, como renovação natural de 10% da frota total de 13 mil ônibus.

Mas Antônio Pinheiro Pedro destaca o “apetite” dos chineses por este setor no Brasil

“Nós temos dentro da indústria nacional uma capacidade limitada de entrega. Acredito que entre 2023 e 2024, nós já tenhamos uma condição melhor de entrega da indústria. Os chineses já trabalham com isso há um certo tempo. Uma destas empresas está já no Brasil e fazendo algumas entregas, mas ainda com capacidade limitada e a outra está se instalando ainda”, disse se referindo, respectivamente, à BYD e à Higer.

O secretário lembrou que o Ministério da Economia estuda um procedimento para isentar o Imposto de Importação de ônibus elétricos chineses.

Vários prefeitos se posicionaram de formas de diferentes.

Enquanto que o prefeito de Curitiba, Rafael Greca, por exemplo, não concordou com esta medida por entender que a indústria no Brasil deveria ter prioridade, o prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes, se mostrou favorável aos incentivos aos ônibus chineses, disse Antônio Pinheiro Pedro.

“Havia uma carta de prefeitos, o prefeito de São Paulo assinou” – afirmou dizendo que a prioridade de Nunes é atingir a meta de descarbonização de um *“jeito ou de outro”*.

A questão da importação dos ônibus, ainda está na Camex (Câmara de Comércio Exterior), que precisa se pronunciar.

Depois irá para a Sepec (Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade), no Ministério da Economia, para receber um parecer

Só aí então vai para o Ministro Paulo Guedes que decide se manda para o Gepex, que é um conjunto de vários ministérios que vão aprovar ou não o incentivo aos ônibus chineses.

O secretário ressaltou a vontade do prefeito em cumprir as metas de redução de poluição pelos ônibus e disse que o diálogo com as empresas de ônibus da cidade não estava fácil.

“Já era sabido que ia ter uma decisão do prefeito, mesmo porque o diálogo com os concessionários [empresas de ônibus] estava um pouco difícil. Havia uma certa demora dos concessionários de ônibus em começar a adotar as compras dos ônibus elétricos ou iniciar uma descarbonização para além dos ônibus a diesel”

Veja a entrevista na íntegra:

SPTRANS NÃO RESPONDE DIFERENÇA ENTRE INCLUSÃO E COMPRA:

A SPTrans (São Paulo Transporte), que gerencia os ônibus na cidade de São Paulo, depois de uma semana de ter enviado uma circular proibindo novos coletivos movidos a diesel, não é capaz 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 dois dias uma resposta 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**).

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 o km a diesel e **Compra** de ônibus o 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.

Como mostrou o ***Diário do Transporte***, o Ministério Público de São Paulo informou que vai questionar a gestão Ricardo Nunes.

Relembre:

<https://diariodotransporte.com.br/2022/10/18/mp-vai-pedir-a-prefeitura-de-sao-paulo-esclarecimentos-sobre-proibicao-de-novos-onibus-a-diesel-na-cidade/>

A circular, à qual a reportagem teve acesso em primeira mão, fala em inclusão. Mas o documento é vago, nem assinatura e nome do responsável tem. Apenas a descrição de uma das áreas da SPTrans – “Superintendência de Contratos do Sistema de Transporte” com uma suposta rubrica em cima, parecendo rabiscos.

Além disso, a própria SPTrans já mostra os primeiros recuos sobre a determinação.

Na circular, a gestão Nunes não especifica o tipo de ônibus a diesel proibido. Mas depois na segunda-feira seguinte ao envio do documento, a SPTrans admitiu que terá de fazer um novo cronograma de troca para micro-ônibus e micrões (mídis) porque “descobriu” somente após o envio na sexta-feira (14) que não existem no mercado opções suficientes de ônibus de menor porte que não sejam a diesel.

O ***Diário do Transporte*** estranha a demora de dois dias para uma resposta à demanda de imprensa e de uma semana após o envio da circular, uma vez que, em tese, seria um esclarecimento simples: se a proibição é da **inclusão** de fato de ônibus a diesel a partir de 17 de agosto de 2022 ou se a proibição é para a **compra**.

Veja na íntegra a nota da prefeitura divulgada na segunda-feira (17) na qual, no mesmo texto a gestão diz que “*determinou que somente ônibus*

*movidos a tecnologias sustentáveis poderão ser **incluídos** para operar no sistema de transportes da cidade a partir desta segunda-feira (17)” e que “as concessionárias não poderão mais **comprar** ônibus movidos a diesel”*

*A Prefeitura de São Paulo, por meio da SPTrans, visando o cumprimento da Lei de Mudanças Climáticas e a redução da emissão de poluentes na cidade, determinou que **somente ônibus movidos a tecnologias sustentáveis poderão ser incluídos** para operar no sistema de transportes da cidade a partir desta segunda-feira (17).*

A medida inovadora permite que São Paulo avance na melhoria da qualidade do ar e se alinha às políticas públicas mais modernas existentes no planeta em relação à mobilidade urbana. A utilização de tecnologias sustentáveis irá modernizar a frota da cidade, tornando as viagens mais silenciosas, confortáveis e impactando diretamente a saúde de toda a população da região metropolitana, ao reduzir a emissão de gases poluentes.

*Com a mudança, as concessionárias **não poderão mais comprar** ônibus movidos a diesel, somente com tecnologias que atendam o cronograma de redução de emissão de poluentes previsto na Lei 16.802/2018 e nos contratos vigentes, como os elétricos. A determinação foi comunicada às empresas na última sexta-feira (14).*

A medida está alinhada, também, com a meta da gestão municipal de ter 20% da frota da cidade composta por veículos 100% elétricos até 2024. Hoje, os ônibus movidos a bateria representam o modelo que melhor atende os termos da legislação de combate à poluição. A cidade de São Paulo conta, atualmente, com 219 ônibus elétricos, sendo 201 trólebus e 18 movidos a bateria.

Veja a circular sem assinatura



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 

São Paulo Transporte S/A
End. Corresp.: Rua Boa Vista, 236 Centro CEP 01014-000 PABX 11 3396-6800
Rua Boa Vista, 274, Mezanino Centro CEP 01014-000

Rua Santa Rita, 500 Pari CEP 03026-030 – PABX 11 2796-3299

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 viagens 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 12.7 metros.

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 chassis 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 que 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