

## **Secretário do Meio Ambiente de SP reafirma compromisso com frota verde de ônibus**

*Gilberto Natalini diz que gestão Doria combaterá “com coragem” as mudanças climáticas, estimulando veículos elétricos, híbridos e trólebus*

Diretores da ABVE se reuniram com o secretário no dia 9 de fevereiro e apresentaram suas propostas para a futura licitação dos ônibus.

Participaram da reunião com Natalini os seguintes diretores do segmento de Veículos Pesados da ABVE: Iêda M. A. de Oliveira (Eletra), Adalberto Maluf (BYD), Hélcio Makoto (WEG) e Humberto Costa Antônio (Volvo).

### **Leia a íntegra da conversa:**

**ABVE-** *Em 2003, o sr. apresentou um Projeto de Lei à Câmara Municipal de São Paulo (PL 216/2003) no qual admite “soluções-ponte” para o transporte público, até a plena descarbonização da frota. Entre as medidas, o sr. sugeriu adicionar 20% de biodiesel no combustível dos ônibus (B20). Quatorze anos depois, o que mudaria em sua proposta original?*

**Gilberto Natalini** - O PL 216/2003 é bem anterior à Lei municipal 14.933/2009, que estabeleceu a Política Municipal de Mudanças Climáticas (PMMC) e na qual tive intensa participação. Foi nesta lei que, no Artigo 50, se fixou a meta de até 2018 para se converter por completo a frota pública de 15 mil ônibus da cidade de São Paulo para energias mais limpas e não fósseis. No decreto regulamentador, se abriu a possibilidade de uso da mistura B20, por ser aquela pode ser usada de imediato, sem alterações de motor. O abastecimento de 1.200 coletivos com B20 era um dos carros-chefes do programa Ecofrotas que, infelizmente, foi praticamente descontinuado na gestão anterior. Como o prazo concedido se revelou inviável, ainda mais por se ter abortado o Ecofrota, que permitia acumular conhecimento operacional sobre as alternativas ecológicas, resolvi retomar o PL 216, que estava meio esquecido, e conceder novo prazo, atualizar as alternativas e abrir a possibilidade das chamadas “soluções-ponte”. As soluções-ponte, ainda que não sejam totalmente não fósseis, permitem reduzir os investimentos e custos operacionais e auferir mais rapidamente os ganhos ambientais e para a saúde pública. Para elaborar o substitutivo, promovemos reuniões e um

seminário na Comissão de Meio Ambiente que eu presidia na Câmara Municipal de São Paulo. Esse PL 216 “renovado” acolheu contribuições de áreas técnicas, como o IEE da USP, e de associações de provedores de tecnologia de energia mais limpa para frotas de ônibus, como a Abrobio (biodiesel), Abeogás (gás natural) e, mais recentemente, também da ABVE (veículos elétricos). Além disso, participaram do evento a SP Urbanuss (associação das concessionárias de ônibus) e fabricantes de ônibus elétricos (Eletra e BYD) e de motores e chassis (Mercedes-Benz, Scania e Volvo). O PL está disponível para acolher mais contribuições. Pretendemos construir junto como todos os atores um novo paradigma técnica e economicamente viável para São Paulo ter um ar mais limpo. Nesse novo PL, a solução B20, está sendo considerada mais com o viés de ser um passo para se chegar à mistura B100 (100% de biodiesel).

**ABVE** - *Em sua opinião, São Paulo já está em condições de ter uma frota inteiramente movida a combustível não fóssil – portanto, sem “soluções-ponte” como o B10 e o B20?*

**Natalini** – Infelizmente, ainda não. Existe um imperativo econômico que não pode ser desconsiderado. Num momento de grave crise econômica, em que a conta de subsídios supera os R\$ 2,2 bilhões/ano, a política pública tem de fomentar e realizar avanços que sejam exequíveis. Cabe registro de que a problemática não se resume a fósseis e não fósseis. Ou seja, centrada apenas em emissões de dióxido de carbono. Há outros gases presentes nas emissões, como os óxidos de enxofre, que podem ser reduzidos mesmo com alguns fósseis mais eficientes, como o gás natural. Esta inclusive foi uma solução-ponte adotada por algumas cidades na Escandinávia. Cabe lembrar que mesmo o biodiesel puro produz material particulado, que contribui para doenças cardiorrespiratórias. Da mesma forma, os híbridos também queimam fósseis. E na parcela termoelétrica da matriz brasileira há emissões. Decerto que se tivermos menos poluição atmosférica nas cidades, onde se concentram as fontes veiculares, isso por si só já será um ganho. Entretanto, há que se pesar os benefícios e dificuldades inerentes a cada tecnologia - e ainda o risco associado à sua produção e as garantias de fornecimento. Uma frota totalmente elétrica é mais vulnerável a um apagão e requer a construção de muitas subestações. Isso mesmo tendo em vista que os veículos elétricos não emitem nenhum poluente e apresentam os motores menos ruidosos. Enfim, apostar num rol de alternativas para se equacionar o problema parece o mais sensato e eficaz.

**ABVE**-*Dado o aumento da frota de veículos em São Paulo nos últimos dez anos, propostas intermediárias que ainda mantenham o diesel como o principal combustível para os ônibus são adequadas para a saúde pública da cidade?*

**Natalini** - Eu me insurigi contra o edital da nova licitação lançada pela gestão Haddad, projetando a queima de diesel num horizonte de 40 anos (20 +20), e apelei ao Ministério Público e à imprensa. Felizmente, o Tribunal de Constas do Município interrompeu o processo, por vários vícios do texto, e isso assegurou que o tema seja retomado na nova gestão, que tem uma visão muito mais moderna e sensível às questões ambientais e de saúde decorrentes da poluição atmosférica. Nesse contexto, entendo que a mistura B20 possa ser encarada como uma solução temporária, já que não depende de conversão de motores. Entretanto, o caminho precisa forçosamente passar por soluções de fato, como ônibus elétricos ou que tenham emissão líquida de carbono virtualmente zero, como o etanol e o B4 100, e ainda os híbridos, desde que queimando biocombustíveis.

**ABVE** - *Os artigos sobre transporte público da Lei da Mudança do Clima do Município de São Paulo (Lei 14.933/2009) serão postos em prática pela atual Administração? Como?*

**Natalini** – Sim, e já há discussões em curso com a Secretaria de Transportes para estudar formas de se construir uma agenda positiva. O edital será revisto. Isso exige um exercício financeiro para viabilizá-lo, e num momento de gravíssima crise econômica será preciso aguardar um pouco. Porém, é compromisso público combater com coragem as mudanças climáticas e a poluição do ar que resulta em 4.500 óbitos precoces por ano, só na capital paulista. Cabe o registro de que a poluição do ar na Região Metropolitana de São Paulo precisa ser enfrentada por todos os municípios. Isso passa pelo aperfeiçoamento conjunto da legislação e pela implantação dos modais de transporte de massa de alta capacidade, como metrô, trens intermunicipais da CPTM e monotrilho.

**ABVE** - *O artigo 50 da Lei 14.933 fixou metas de conversão gradativa da matriz energética do transporte público para combustíveis limpos, à razão de 10% ao ano, até chegar à plena descarbonização da frota paulistana*

*em 2018. Essas metas serão retomadas na próxima licitação que renovará os contratos com as empresas de ônibus?*

**Natalini** - O edital foi suspenso pelo Tribunal de Contas do Município e está sendo reanalisado. Mas é indispensável incluir nele a compatibilidade com a diretriz da Política Municipal de Mudanças Climáticas de alcançar, o mais breve possível, uma frota não poluente e com emissão zero de carbono. Nesse sentido, o PL 216 vem contribuir para a regularização jurídica dessa questão, ao conceder um prazo mais razoável e abrigar um conjunto amplo de soluções promissoras para o cumprimento daquela meta ideal. Como o PL 216 já está aprovado em primeira votação e o substitutivo passa por uma discussão ampla com os envolvidos, ele tem tudo para se tornar um instrumento para consolidar o consenso possível. Aproveito para agregar que eu, como vereador, sugeri à Secretaria de Mobilidade e Transportes que os 17 novos terminais de ônibus previstos para os próximos anos tivessem painéis fotovoltaicos na cobertura, em lugar de telhas, acompanhando a tendência de países como Alemanha e Itália, que já têm na fonte solar 8% de suas matrizes de eletricidade.

**ABVE** - *Considerando a impossibilidade de se chegar à frota 100% limpa até 2018, quais serão as metas do atual governo para cumprir a Lei 14.933?*

**Natalini** - Está em curso a elaboração do programa de metas. Ele está sendo elaborado por todas as secretarias e será lançado em março. Certamente irá incluir esse tema fundamental. Mas ainda não temos o formato final, e seria prematuro apresentar versões.

**ABVE** - *Segundo os últimos números da SPTrans (de 2016), a frota verde paulistana no transporte é quase inexpressiva: do total de 15 mil ônibus, haveria apenas 201 trólebus, 60 veículos a etanol, 395 movidos a A10 e somente dois ônibus elétricos e dois híbridos. Como a Prefeitura pretende mudar essa realidade? Haverá mais experiências com frotas-piloto movidas por diferentes tipos de combustível não fóssil?*

**Natalini** - Foi lamentável a interrupção do programa Ecofrota na gestão anterior. O Ecofrota é um ponto de partida a ser retomado e ampliado. Afinal, somente com a experiência prática em pilotos se conhecerá melhor os aspectos operacionais das novas tecnologias e as dificuldades que

devem ser sanadas. Para isso, precisamos de intensa cooperação com os fabricantes e a universidade.

**ABVE** - *A Secretaria do Verde e Meio Ambiente de São Paulo participará da futura licitação dos ônibus? Quais serão as diretrizes ambientais que a SVMA defenderá junto ao prefeito e ao secretário de Transportes?*

**Natalini** - A SVMA com certeza estará envolvida, mas a licitação é da Secretaria de Transportes, que já manifestou o seu empenho em viabilizar uma frota menos poluente. A Secretaria do Verde vai defender que haja metas progressivas rumo a uma frota não poluente (gases tóxicos e geradores de efeito estufa). E vai discutir também espaço para soluções-ponte ainda que fósseis, como o B20 (e misturas mais ricas, até a B100), e o gás natural, considerando que elas colaboram na redução das emissões de carbono e de poluentes tóxicos para a saúde. Porém, estes caminhos precisam ter vida limitada - daí a denominação de pontes.

**ABVE** - *A frota elétrica – não apenas de ônibus, também de carros – é uma realidade crescente em muitos países. O veículo elétrico já chega a 23% da frota total na Noruega e a quase 10% na Holanda. Na China, há mais de 170 mil ônibus elétricos. Qual será o papel de São Paulo para aproximar o Brasil dessa tendência mundial?*

**Natalini** - Há uma vontade política nesse sentido da atual gestão. Para se progredir, é preciso ter uma frota razoável de ônibus elétricos, tanto os elétricos puros como os híbridos, e eventualmente também veículos leves sobre trilhos (VLT). É essencial também aumentar a frota de trólebus, e há informações de que a rede aérea existente suportaria mais carros rodando com a atual potência instalada. Há estudos que apontam para a oportunidade de se reformar uma rede existente na Zona Central para montar uma interligação entre terminais. Entretanto, o imperativo econômico se impõe sobre a administração pública, exigindo também que os fabricantes consigam reduzir os custos da tecnologia.

**ABVE** - *Uma das iniciativas mais interessantes para incentivar a economia sustentável em vários países são as Zonas de Mobilidade Urbana Verde, nas quais só transitam veículos de combustível limpo. Cidades como Santiago, Barcelona, Londres e Berlim já as adotam. O sr. acha viável haver Zonas MUV em São Paulo? A Prefeitura apoiaria tal iniciativa?*

**Natalini** – Apoio, mas é preciso, como em qualquer outra proposta, analisar e planejar com a cautela que a administração dos recursos públicos requer. Como médico e ambientalista, apoio todo tipo de iniciativa que ajude a recuperar o passivo ambiental da cidade. Vejo que corredores de ônibus, como o ABD, são um passo nessa direção. E os trólebus se prestam bem para linhas de maior fluxo e com trajeto bem definido.