COMBUSTÍVEIS LIMPOS NOS ÔNIBUS DA CIDADE

PL300: O MÍNIMO ACEITÁVEL PARA DESPOLUIR A CIDADE

Segundo os artigos 50 e 51 da Política Municipal de Mudanças Climáticas, a lei 14.933, de junho de 2009, **o total da frota municipal de ônibus deveria ser 100% alimentado por combustíveis renováveis a partir de 2018**. Essa lei estabelecia que a transição já deveria ter sido iniciada e que se daria a uma taxa de 10% ao ano, mas foi sumariamente ignorada pelas empresas e pelo poder público:
a ecofrota da capital, que já teve 1.846 veículos em 2013, tem hoje apenas 212 carros movidos por algum tipo de energia limpa – menos de 1,5% do total de 14.511 ônibus da frota municipal veículos.

Desde maio, esta Câmara Municipal, discute o PL 300/2017, de autoria do vereador Milton Leite, que pretende modificar o prazo para a transição da matriz energética dos ônibus para combustíveis limpos. Esse projeto, que teve muitas idas e vindas e está prestes a ir a votação, contém ambições mínimas para a redução das emissões na cidade. Qualquer proposta com números e metas inferiores não pode ser aceita pelo Legislativo e Executivo.

ecofrota da cidade de São Paulo

2013
1.846 veículos

2017
212 veículos

ENTENDA O CASO

2009

Lei nº 14.933/09
100% de ônibus limpos até 2018

maio

PL 300 - Milton Leite **substitui** o **diesel** especificamente por **biodiesel** até 2037.

Estudo do Instituto Saúde e Sustentabilidade mostra que **4.700 pessoas morrem**, todo ano, só pela **poluição dos ônibus** municipais e gera custos de **R$ 54 bilhões com saúde** da população.

julho

Vereador Caio Miranda apresenta substitutivo ao PL 300 que traz um prazo de **10 anos para zerar as emissões de poluentes dos ônibus municipais**.

agosto

Campanha da Cidade dos Sonhos, Greenpeace, Idec, Minha Sampa e Rede Nossa São Paulo - pedem **ônibus 100% limpos em até 10 anos** e sanções para quem descumprir as metas.

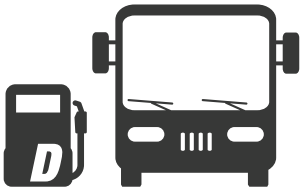
Substitutivo do Milton Leite - **meta de redução** de apenas 20% de gás carbônico (CO_2), 60% de Óxido de Nitrogênio (NOX) e 70% de Material Particulado (MP), em 10 anos.

1ª reunião Milton Leite + Organizações - Vereador se compromete a **elevar as metas de redução de emissões**, impor sanções para as empresas que descumprirem a lei, incluir a sociedade civil e auditoria independente no monitoramento das empresas.

2017

15 mil ônibus

98%
são ônibus
a diesel



setembro

Novo Substitutivo de Milton Leite e Gilberto Natalini - **meta ainda tímida:** 40% de CO_2, 70% de NOX e 80% de MP, em 10 anos e com sanções fracas pras empresas.

2ª reunião - Milton Leite não leva em consideração os estudos técnicos apresentados e não promove alterações no texto.

Comitê Municipal de Mudança do Clima emite parecer sobre a necessidade e viabilidade de **zerar as emissões de CO_2 em até 20 anos**.

outubro

3ª reunião - Milton Leite e Gilberto Natalini continuam a desconsiderar os estudos técnicos apresentados e **não define** data para o fim das emissões de poluentes pelos ônibus.

novembro

3ª reunião - Milton Leite e Gilberto Natalini continuam a desconsiderar os estudos técnicos apresentados e **não define** data para o fim das emissões de poluentes pelos ônibus.

4ª reunião - Milton Leite e Gilberto Natalini adotam a diretriz do Comitê Municipal de Mudança do Clima e apresentam texto com **meta de redução de 100% de CO_2, 95% de NOX e 95% de MP em 20 anos**.

dezembro

Primeira votação do texto com as **metas de redução** de 100% de CO_2, 95% de NOX e 95% de MP em 20 anos.

ENTENDA O CASO

O atual texto traz **metas mínimas** de redução de poluentes nos próximos 20 anos:

100% de CO_2 de origem fóssil

95% de NOX

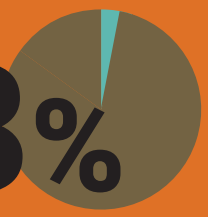
95% de MP
(material particulado fino)

Entenda por que é preciso garantir que essas metas **não sejam reduzidas**:

Desde maio, esta Câmara Municipal discute o PL 300/2017, de autoria do vereador Milton Leite, que pretende modificar o prazo para a transição da matriz energética dos ônibus para combustíveis limpos. **Este projeto**, que teve muitas idas e vindas e está prestes a ir a votação, **contém ambições mínimas para a redução das emissões na cidade**. Qualquer proposta com **números e metas inferiores não pode ser aceita** pelo Legislativo e Executivo.

TAMANHO DA FROTA

Quase
15 MIL ÔNIBUS



98%
MOVIDO A DIESEL

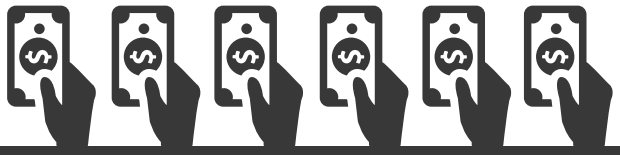
SAÚDE PÚBLICA

A poluição do ônibus municipal de São Paulo

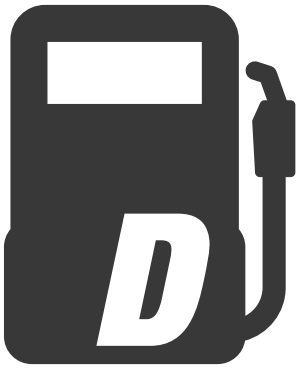
MATA 4.700

paulistanos por ano,
causa problemas de saúde a um número muito maior de habitantes, e gera um impacto econômico na casa dos bilhões de reais[1].

1. Informações detalhadas sobre o impacto da poluição do transporte público sobre rodas na vida dos paulistanos podem ser encontrados no estudo Avaliação e Valoração dos Impactos da Poluição do Ar na Saúde da População Decorrente da Substituição da Matriz Energética do Transporte Público na Cidade de São Paulo, produzido pelo Instituto Saúde e Sustentabilidade. Disponível em http://bit.ly/2ywma7i



DIESEL É MAIS CARO



Apesar do valor de compra de **ônibus elétricos** ainda ser superior ao daqueles movidos a diesel ou biodiesel, no **longo prazo eles são mais baratos** justamente devido à **economia** gerada **por não** ser necessário **abastecê-los com esses combustíveis**.

Em recente publicação sobre a realidade de São Paulo, o International Council on Clean Transportation (ICCT) levantou que em 10 anos de uso o **ônibus elétrico** se torna **6% mais barato** que o seu equivalente a diesel[2].

		Ônibus a Diesel tradicional Padron LE	HíbridoBr (Eletra)	Híbrido Volvo	**E-bus Elétrico Puro Eletra**	**K9 Elétrico Puro BYD**	Biodiesel
$	Investimento inicial	R$ 460.000,00	R$ 640.000,00	R$ 800.000,00	R$ 850.000,00	R$ 1.000.000,00	R$ 460.000,00
	Custo de manutenção (R$/KM)	R$ 0,30	R$ 0,29	R$ 0,31	R$ 0,92	R$ 0,20	R$ 0,30
	Custo de combustível (R$/KM)	R$ 1,56	R$ 1,18	R$ 1,52	R$ 0,48	R$ 0,48	R$ 2,28
	Custo operacional (R$/KM)	R$ 1,86	R$ 1,46	R$ 1,91	R$ 1,47	R$ 0,68	R$ 2,58
10	Custo Global (10 anos)	R$ 1.1819.677,62	R$ 1.712.173,85	R$ 2.200.467,95	R$ 1.922.841,85	R$ 1.539.321,40	R$ 2.344.607,44
#	Diferença		-5,9%	+20,9%	+5,6%	-15,4%	+28,8
15	Custo Global (15 anos)	R$ 2.491.393,70	R$ 2.278.697,68	R$ 2.892.335,51	R$ 2.736.924,27	R$ 1.788.982,10	R$ 3.286.911,16
#	Diferença		**-8,5%**	+16%	**-9,8%**	**-28,1%**	+31,9%

Fonte: Dados da Proposta de Licitação dos serviços de Transporte Coletivo de São Paulo, SPTrans e dados de pesquisa das empresas Eletra, BYD, Volvo e URBS não necessariamente alocados em SP

2. Disponível em http://bit.ly/2zC3ZNz

FINANCIAMENTOS DISPONÍVEIS

FUNDOS DISPONÍVEIS EM BANCOS DE DESENVOLVIMENTO

No Seminário *Financiamento da Transformação da Matriz Energética dos Ônibus Urbanos*, promovido pela Prefeitura em 30 de maio de 2017, representantes do BNDES, BID e do Banco Mundial apresentaram a existência de **fundos destinados a mudanças climáticas e transição energética** que **podem ser utilizados por São Paulo** para financiar mudanças no transporte público sobre rodas rumo ao fim da poluição. Foi informado, inclusive, que tais fundos **já estão disponíveis, à espera de projetos**, e devem crescer ao longo dos próximos anos, ao passo que fundos destinados a combustíveis poluentes serão reduzidos.

POR QUE NÃO UMA CIDE SOBRE A GASOLINA?

A instituição de uma CIDE sobre a gasolina visando a financiar o transporte público está sendo discutida e já recebeu moção de apoio da Assembléia Legislativa de SP[3] e da Frente Municipal de Prefeitos[4]. O projeto está sendo discutido na PEC 159 da Câmara de Deputados e foi aprovado por Comissão Especial em março de 2017, contando com apoio da Frente Nacional dos Prefeitos. Relatório de 2016 do Ipea sobre o assunto mostra que uma **CIDE** criada com tal propósito **teria efeito deflacionário** na sociedade, pois os efeitos do investimento no transporte público mais do que **compensariam o impacto econômico do aumento** do custo da **gasolina**[5].

3. Disponível em http://bit.ly/2hiALMg; 4. Disponível em http://bit.ly/2nItCCe; 5. Disponível em http://bit.ly/2m1vbiI

ORGANIZAÇÕES PARTICIPANTES

GREENPEACE · REDE NOSSA SÃO PAULO · Minha Sampa · MOVE CIDADE · idec Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor · CIDADE DOS SONHOS