

BRT ABC terá mais de 80 ônibus elétricos

Eletra transfere operações para fábrica na Anchieta, que terá capacidade de produzir 1,8 mil unidades por ano

A diretora e coordenadora do Grupo de Veículos Pesados da Associação Brasileira do Veículo Elétrico e diretora executiva da Eletra Industrial, empresa brasileira de ônibus elétricos, híbridos, trólebus e serviços de retrofit, Têda de Oliveira, em entrevista exclusiva, revelou que muitos países já estão em fase avançada para a conversão de frotas de ônibus, como por exemplo, a Holanda e Dinamarca, que prevêem que a partir de 2025 todos os novos ônibus em circulação sejam elétricos. Mas, o mercado é liderado pela China, que detém, hoje, 98% de toda a frota global de ônibus elétricos. Em relação ao Brasil, a executiva explicou que o país está atrasado na conversão das frotas de transporte público a diesel para frotas de baixa emissão. A diretora ainda destaca o que classificou de um "projeto muito importante", o BRT ABC, que terá mais de 80 ônibus elétricos articulados de última geração, ligando o Terminal São Bernardo à rede de metrô, no Terminal Sacomã, passando por Santo André e São Caetano. Conta também que o número de elétricos irá aumentar, pois a Eletra transferiu suas operações para uma fábrica na Via Anchieta, que terá capacidade para produzir 150 ônibus elétricos por mês. Confira.



Eletra tem estudos para a eletrificação das linhas locais do ABC e também para o transporte escolar

tas de ônibus. Holanda e Dinamarca prevêem que a partir de 2025 todos os novos ônibus em circulação terão de ser elétricos, e toda a frota desses países terá de ser elétrica em 2030. Em Israel, 2025 (novos ônibus). Na Nova Zelândia, 2025 (novos) e 2035 (toda a frota). Na Colômbia e no Chile, 2035 (novos). Na Califórnia, 2029 (novos) e 2040 (toda a frota). Na Costa Rica, 2050 (toda a frota).

Esta é uma realidade muito diferente da brasileira. Estamos atrasados na conversão das frotas de transporte público a diesel para frotas de baixa emissão. Temos hoje no país em torno de 350 ônibus elétricos em circulação, a maioria os trólebus produzidos pela Eletra. A Lei 14.933/2009 previa que em dez anos (ou seja, até 2018) toda a frota de ônibus da cidade de São Paulo, que é a terceira maior frota municipal do mundo, com mais de 14 mil veículos, teria de ter totalmente convertida a veículos de baixa emissão. Isso não aconteceu.

Mes estamos otimistas. A Lei paulista 16.802/2018 prevê agora um prazo mais realista de 20 anos para a total conversão da frota de ônibus. Há uma licitação em curso que tem por objetivo atender às metas da lei. Apesar dos atrasos, essa lei está sendo aplicada. O prefeito Ricardo Nunes promete 2.600 ônibus elétricos nas ruas de São Paulo até 2024. Além disso, várias outras cidades têm programas semelhantes: Curitiba, Rio de Janeiro, Salvador, Belo Horizonte, Campinas, São José dos Campos.

No ABC, temos um projeto muito importante, que é o BRT ABC. Uma linha segregada só com ônibus elétricos. Serão mais de 80 ônibus elétricos articulados de última geração, ligando o Terminal São Bernardo à rede de metrô, no Ter-

minal Sacomã, passando por Santo André e São Caetano. E temos outros estudos para eletrificação das linhas locais nessas cidades e também para o transporte escolar.

Folha - Quantos ônibus elétricos, híbridos ou dual bus, já operam na região? Há perspectivas de novos investimentos para aumentar esse número?

Têda - O Corredor ABC, que liga o ABC à Zona Sul de São Paulo, opera com aproximadamente 260 ônibus. Desses, 85 são trólebus, 15 são ônibus elétricos híbridos, dois Dual Bus-ônibus que pode operar tanto como elétrico híbrido quanto como elétrico - e um ônibus elétrico puro (e-Bus).

E esse número deverá aumentar em breve. Como disse, o BRT ABC terá mais de 80 ônibus elétricos e/ou trólebus (que também são ônibus elétricos) em circulação nos próximos anos. A Eletra acaba de transferir suas operações industriais para uma ampla fábrica na Via Anchieta, que tem capacidade de produzir 150 ônibus elétricos por mês, ou 1.800 por ano.

Folha - No Brasil, o investimento em ônibus elétricos ainda é baixo, com a justificativa de que os modelos são mais caros do que os tradicionais. Os benefícios do ônibus elétrico ou trólebus modernos demonstram que investir nesse modal compensa?

Têda - O investimento ainda é baixo porque muitos prefeitos e governadores demonstraram para adotar leis de mudança da matriz energética de suas frotas. Mas isso está mudando. A agenda ambiental se impõe cada vez mais. O transporte público é fundamental para reduzir a poluição do ar e sonora nas

cidades. Há também a questão da saúde pública. Estudos do Instituto Saúde e Sustentabilidade demonstram que anualmente cerca de 5 mil paulistanos morrem por problemas associados diretamente à poluição atmosférica. Em 2018, a Organização Mundial da Saúde alertou que cerca de 50 mil brasileiros morrem por ano por doenças associadas à poluição do ar. Se deixarmos de lado por um momento o drama humano e olharmos apenas pelo aspecto econômico, veremos que o custo da poluição para a sociedade é imenso. Investir em transporte elétrico significa investir em qualidade de vida, em menos despesas de saúde pública e em mais conforto para os usuários.

Folha - Com os constantes aumentos dos preços dos combustíveis, há cálculos de quanto poderia ser economizado com a frota elétrica?

Têda - Dou dois exemplos. Com a gasolina em torno de R\$ 7,60/R\$ 8, o custo do km rodado num carro elétrico será entre cinco e seis vezes menor do que o de um similar a combustão. Na Eletra, fizemos um comparativo de desempenho entre um caminhão elétrico e um similar a diesel, ambos de 23 toneladas. Considerando despesas com combustível (diesel ou eletricidade) e manutenção, o custo anual do caminhão elétrico foi simplesmente a metade do custo do similar a diesel. Quando mais um veículo elétrico rodar por dia, mais ele será econômico para o operador ou usuário. Por isso, a eletrificação é uma enorme vantagem especialmente para o transporte público e o transporte de carga.

Folha - Na sua avaliação, o que ainda falta para a imple-



Têda de Oliveira
diretora executiva da Eletra Industrial

mentação dos ônibus elétricos no país avança?

Têda - O transporte público é um serviço regulado pelo Poder Público, tanto municipal quanto estadual. Portanto, é dever dos prefeitos e governadores se empenharem em adotar leis de conversão das frotas a diesel para frotas de baixa emissão. Isso já está acontecendo, mais as iniciativas são isoladas e sem integração.

O fundamental será haver uma estratégia nacional de eletrificação do transporte, como existe em vários países. Na ABVE, defendemos uma Política Nacional de Eletromobilidade, ou seja, um plano contendo pelo governo federal

que integre e incentive todas as iniciativas subnacionais. Não temos nada parecido no Brasil com o Green Deal europeu, o 14º Plano Quinquenal da China ou o Plano Biden nos Estados Unidos. Isso é importante: quando o país tiver uma estratégia nacional de eletrificação, os consumidores, autoridades locais e investidores se sentirão mais seguros para optar pelo transporte elétrico.

Esta é a prioridade da ABVE este ano. Queremos passar essa mensagem com muita força para os candidatos às eleições deste ano, tanto para presidente e governadores quanto para o Congresso Nacional.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Folha do ABC - São Bernardo do Campo/SP

Seção: ABC Pagina: 3