



Câmara Municipal de São Paulo

OFFICIE-SE

Gabinete do Vereador J.F. Zelão

Fone: (11) 6824-4305

08 JUN 2006

REQUERIMENTO Nº

PRESIDENTE

EQUIPE DE PUBLICAÇÃO

13 - RDS

13- 1266/2006

29 JUN 2006

REQUEIRO, nos termos regimentais, que seja oficiado ao DD. Secretário de Transportes, Sr. Frederico Bussinger, e ao Presidente da SPTRANS, Sr. Ulrich Hoffmann, para informar no prazo legal, sobre os motivos que levaram a suspensão do projeto de extinguir a frota de ônibus elétrico:

1. A administração anterior havia detectado alto custo na manutenção dos ônibus elétricos e decidiu desativá-los. O que mudou nos custos operacionais que justificam atualmente sua suspensão? Demonstrar a situação de custos operacionais no ano de 2004, 2005 e 2006? Justificar a mudança do projeto de extinção dessa frota de ônibus elétrico já que estaria provocando desperdício de recursos públicos a sua manutenção em operação na Cidade de São Paulo?
2. Qual a situação dos cabos elétricos que fornecem energia para os ônibus elétricos? Quanto custará sua manutenção?
3. Quando um cabo solta e o ônibus fica parado, causando a paralisação do trânsito não haveria a perda do ganho que havia tido de emissão de poluentes dos ônibus elétricos?
4. Qual o estado de conservação dos 217 ônibus elétricos que rodam na Cidade de São Paulo? Quanto custará reformá-los para proporcionar segurança, conforto e rapidez na prestação do serviço público de transporte?
5. Quanto custaria colocar em operação ônibus com outro tipo de combustível (biodiesel) nas linhas que eles trafegam? Existem outras alternativas de combustíveis que ônibus poderiam utilizar na Cidade de São Paulo? Quais? Por quê ainda não foram adotados?

Sala das Sessões, 05 de junho de 2006.

J. F. ZELÃO

Vereador

- 1 -

TRANSPORTE PÚBLICO

Projeto de extinguir frota de ônibus elétrico é suspenso

► Administração anterior queria tirá-los da rua até 2008 por terem alto custo, mas atual gestão diz que veículos não poluem e pretende manter a frota

MARCOS CARRIERI

► Os trólebus não vão sair de circulação como anunciado há dois anos pela então administração da ex-prefeita Marta Suplicy. De acordo com o presidente da SPTrans, Ulrich Hoffmann, embora tenham um custo maior para circular, os ônibus elétricos não poluem como outros veículos. Hoje, a frota é formada por 217 veículos, que atendem a 14 linhas e 2,49 milhões de passageiros por mês em seus 137,6 quilômetros de rede elétrica.

Em maio de 2004, a Prefeitura anunciou que tiraria os trólebus do Centro de São Paulo de circulação gradualmente porque eles tinham um custo muito alto de manutenção. Segundo a Prefeitura na época, as redes de cabos aéreos, que alimentam os ônibus, estavam em péssimo estado.

"Não temos proposta de tirá-los. Tenho tomado o cuidado de mantê-los porque a questão da poluição é o centro da nossa política", diz Hoffmann. Os elétricos são considerados ônibus ecologicamente corretos porque não poluem, como os veículos movidos a diesel. Mas o cabo que alimenta a energia elétrica cai constantemente e, por ficarem parados no meio das

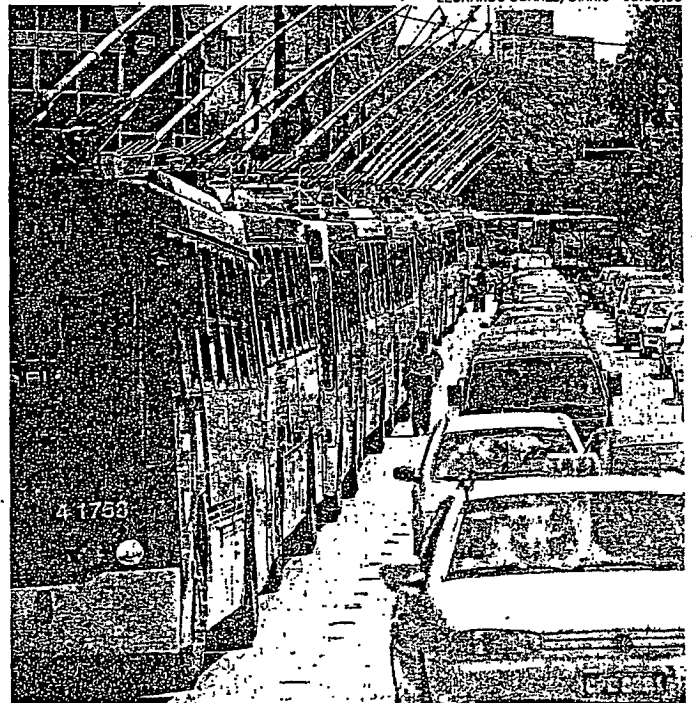
ruas, atrapalham o trânsito.

O ex-secretário municipal dos Transportes, que ocupou a pasta na gestão de Marta, Jilmar Tatto, diz que o ganho ambiental é perdido sempre que um ônibus quebra e causa trânsito. "O projeto era tirá-los da região central em função da queda de energia, que causava congestionamentos grandes, principalmente em dias de chuva. A lentidão não compensava a energia limpa", explica.

O consultor da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Washington Martins, não só defende a manutenção dos trólebus, mas também o aumento da sua frota. "Numa sociedade em que o carro é rei, como a nossa, o trólebus se transforma em um trambolho. A energia e a rede podem ter custos altos, mas em outros países esse problema foi resolvido. Ele é ecologicamente correto e silencioso. Tem que ter empenho na continuidade e expansão a partir de um planejamento", defende.

Mas o custo da conservação da frota é um entrave. Hoffman diz que, se a SPTrans trocar os trólebus, será porque não tem como pagar sua manutenção. Dos 217 ônibus elétricos que rodam na cidade, 143 precisam ter trocados seus eixos dianteiros, que custam entre R\$ 80 mil e R\$ 90 mil cada um. Se for mais barato substituí-los por um a diesel, a troca será feita.

LEONARDO SOARES/DIÁRIO - 08.03.06



TRÓLEBUS parados por queda de energia provocam trânsito

INGLÊS

memória Trólebus chegaram em 1937

► Os primeiros ônibus elétricos chegaram ao Brasil em 1937, vindos dos Estados Unidos, Alemanha e Inglaterra. Fabricados pela British United Traction Co. (BUT), só começaram a ser usados nas linhas comerciais em São Paulo em 1950. Na década de 60, um ônibus elétrico foi de São Paulo para o Rio de Janeiro pela Rodovia Presidente Dutra ligado a um gerador de energia elétrica para ser apresentado ao presidente Juscelino Kubitschek no Palácio do Catete, sede

do governo federal.

"A idéia de adotar o modelo em todo o país não deu certo e ele ficou restrito ao estado e, principalmente, à cidade de São Paulo", conta o administrador do Museu dos Transportes Públicos Gaetano Ferolla, Henriqué Di Santoro Júnior.

A primeira linha — Aclimação — percorria o Centro de São Paulo, como a Praça João Mendes, a Rua Conselheiro Furtado, a Rua Pires da Motta e a Avenida Aclimação. O percurso era de apenas 2,5 quilômetros.

Diário de São Paulo

Pág.....A4.....

- 2 -

06