



Cid Tomanik: Montadoras devem ter metas para emissão de CO²

Ao refletir sobre o efeito estufa, logo vem à mente o dióxido de carbono e os veículos automotores. Assim, uma lei paulistana, de 2009, pretende diminuir a emissão de CO², eliminando os subsídios aos combustíveis fósseis e criando incentivos à geração e uso de energias renováveis na capital paulista.

O artigo 5º da Lei Municipal 14.933, de 5 de junho de 2009, que institui a Política de Mudanças do Clima no Município de São Paulo, estabeleceu que para “...a consecução do objetivo da política ora instituída, fica estabelecida para o ano de 2012 uma meta de redução de 30% (trinta por cento) das emissões antrópicas agregadas oriundas do município, expressas em dióxido de carbono equivalente, dos gases de efeito estufa listados no Protocolo de Quioto (anexo A), em relação ao patamar expresso no inventário realizado pela prefeitura de São Paulo e concluído em 2005.”.

A política de mobilidade urbana deve incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como de outros poluentes e ruídos, com foco na racionalização e redistribuição da demanda pelo espaço viário, na melhoria da fluidez do tráfego, na diminuição dos picos de congestionamento e no uso de combustíveis renováveis.

Para tanto, a prefeitura deveria promover medidas de gestão e planejamento, tais como: a) internalização da dimensão climática no planejamento da malha viária e da oferta dos diferentes modais de transportes; b) instalação de sistemas inteligentes de tráfego para veículos e rodovias, objetivando reduzir congestionamentos e consumo de combustíveis; c) promoção de medidas estruturais e operacionais para melhoria das condições de mobilidade nas áreas afetadas por polos geradores de tráfego; d) estímulo à implantação de entrepostos e terminais multimodais de carga preferencialmente nos limites dos principais entroncamentos rododiferroviários da cidade, instituindo-se redes de distribuição capilar de bens e produtos diversos; e) monitoramento e regulamentação da movimentação e armazenamento de cargas, privilegiando o horário noturno, com restrições e controle do acesso ao centro expandido da cidade; f) restrição gradativa e progressiva do acesso de veículos de transporte individual ao centro, excluída a adoção de sistema de tráfego tarifado, considerando a oferta de outros modais de viagens; e g) restrição à circulação de veículos automotores pelos períodos necessários para evitar a ocorrência de episódios críticos de poluição do ar, visando também à redução da emissão de gases de efeito estufa.

Ainda segundo a lei, a Prefeitura deve instituir modelos para ampliar da oferta de transporte público e estímulo ao uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa, com ênfase na rede ferroviária, metroviária, do trólebus, e outros meios de transporte que utilizam de combustíveis renováveis. Além disso, busca também estimular o transporte não-motorizado, com destaque para a implementação de infraestrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando a articulação entre modais de transporte, adoção de medidas de atração do usuário de automóveis para a utilização de transporte coletivo, criação de corredores segregados e faixas exclusivas de ônibus coletivos e trólebus. Na impossibilidade desta implantação por falta de espaço, medidas operacionais que priorizem a circulação dos ônibus, nos horários de pico, nos corredores do viário estrutural e regulamentar a circulação, parada e estacionamento de ônibus fretados, bem como criar bolsões de estacionamento para este modal a fim de incentivar a utilização desse transporte coletivo em



detrimento ao transporte individual.

No que tange ao tráfego, a lei estabelece que a prefeitura deveria planejar e implantar faixas exclusivas para veículos, com taxa de ocupação igual ou superior a dois passageiros, nas rodovias e vias principais ou expressas, estabelecer programas e incentivos para caronas solidárias ou transporte compartilhado e reordenar e escalonamento de horários e períodos de atividades públicas e privadas.

Com referência às emissões, a lei estabelece que: “a) determinação de critérios de sustentabilidade ambiental e de estímulo à mitigação de gases de efeito estufa na aquisição de veículos e motocicletas da frota do poder público municipal e na contratação de serviços de transporte, promovendo o uso de tecnologias que possibilitam o uso de combustíveis renováveis; b) promoção de conservação e uso eficiente de energia nos sistemas de trânsito; c) implementação de Programa de Inspeção e Manutenção Veicular para toda a frota de veículos automotores, inclusive motocicletas; d) estabelecimento de limites e metas de redução progressiva e promoção de monitoramento de emissão de gases de efeito estufa para o sistema de transporte do município; e) interação com a União e entendimento com as autoridades competentes para o estabelecimento de padrões e limites para emissão de gases de efeito estufa proveniente de atividades de transporte aéreo no município, de acordo com os padrões internacionais, bem como a implementação de medidas operacionais, compensadoras e mitigadoras.”

A referida Lei, no artigo 7º (Energia), estabelece que serão objeto de execução coordenada entre os órgãos do poder público municipal as seguintes medidas:

“I – criação de incentivos, por lei, para a geração de energia descentralizada no Município, a partir de fontes renováveis;

II – promoção de esforços em todas as esferas de governo para a eliminação dos subsídios nos combustíveis fósseis e a criação de incentivos à geração e ao uso de energia renovável;

III – promoção e adoção de programas de eficiência energética e energias renováveis em edificações, indústrias e transportes;

IV – promoção e adoção de programa de rotulagem de produtos e processos eficientes, sob o ponto de vista energético e de mudança do clima;

V – criação de incentivos fiscais e financeiros, por lei, para pesquisas relacionadas à eficiência energética e ao uso de energias renováveis em sistemas de conversão de energia;

VI – promoção do uso dos melhores padrões de eficiência energética e do uso de energias renováveis na iluminação pública.”

O inciso II supra, pregoa a eliminação dos subsídios nos combustíveis fósseis, ou seja, dos derivados de petróleo e gás natural, tais como: diesel, gasolina, GLP, óleo, GNV, entre outros.

Em 1983, o município de São Paulo testou dez ônibus convertidos para o uso com biogás. Houve de fato um crescimento da frota em curto prazo, porém logo seguido de retração.



A substituição dos combustíveis fósseis por combustíveis renováveis para os veículos automotores não é uma tarefa fácil, pois a eliminação dos subsídios desses combustíveis poderia causar danos irreparáveis à economia do país.

Em 1998, o município de São Paulo registrou a maior frota de ônibus a gás natural do Brasil – 246 veículos -, correspondendo a cerca de 2% da frota de ônibus urbanos da cidade. No entanto, em 2005, restavam apenas 40 ônibus a gás em circulação.

Em 2005, mesmo com proposta de redução do ICMS de 12% para 7% na troca dos ônibus movidos a diesel por GNV – Gás Natural Veicular pelo CONFAZ (Conselho Nacional de Política Fazendária), houve redução da frota de ônibus a gás no município de São Paulo. À época, foram atribuídos problemas tecnológicos dos veículos, de inadequação da qualidade do gás disponível, de falta de infraestrutura de distribuição do gás, de logística de abastecimento e de outros custos.

Atualmente, um dos maiores entraves encontrados no país é a falta de infraestrutura em todos os segmentos. No caso, a disponibilidade de fornecimento de combustíveis fósseis e renováveis depende unicamente da política energética brasileira e das diretrizes estabelecidas pelo Governo Federal para administrar e explorar esses recursos no território nacional, visto que a competência legislativa para dispor sobre energia é da União Federal, consoante o artigo 22, inciso IV da Constituição Federal, 1988.

A Constituição Federal define a competência exclusiva da União para explorar os serviços e instalações de energia elétrica (artigo 21, XII, b), inclusive a energia elétrica. Esta fonte energética é gerada a partir das seguintes fontes renováveis e não-renováveis, tais como: hidráulica, gás natural, petróleo, carvão, nuclear, biomassa, eólica, solar, geotérmica, marítima e biogás. Neste caso, a maior oferta de gases renováveis esbarra na distribuição de gases canalizados, entre elas biomassa, biogás e gás natural, entre outros, cuja competência é exclusiva do Governo Estadual.

Quando trata-se de combustíveis fósseis e renováveis, a Lei Municipal nº 14.933, de 2009 é excelente, mas tropeça nas competências da União e do Estado.

A solução, que independe de infraestrutura, seria ir diretamente à fonte da emissão, ou seja, regulamentar as montadoras de veículos automotores, adotando metas de emissão do gás de efeito estufa.

Atualmente, o Brasil não estabelece metas para as emissões de CO² dos veículos automotores. Europa, Estados Unidos, Japão e até a China já estabeleceram limites de emissão de CO². Assim, os fabricantes que não atingirem o limite estabelecido serão punidos com a sobretaxação de seus veículos automotores.

Neste sentido, está em trâmite na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 38, de 15 de fevereiro de 2011, que altera a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993 e dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, para tornar obrigatória a divulgação, no Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e na nota fiscal, da quantidade de emissão dos gases poluentes e de gás carbônico (CO²), gás de efeito estufa, emitidos na atmosfera pelos veículos automotores,.

Portanto, para alcançar os índices de redução propostos pela Lei Municipal nº 14.933, de 5 de junho de



2009, as montadoras de veículos automotores, estabelecidas no Brasil, deveriam praticar os mesmos índices da Europa, conforme prevê o PLS nº 38, de 2011, poder-se-ia ter um efetivo controle na emissões de CO² dos veículos automotores, segundo o site *Automotive Business*: “Grande parte dos avanços tecnológicos da indústria automotiva foi promovida pelo aperto das legislações de emissões e segurança. Sem esse aperto, a indústria perde muito de sua motivação e tende sempre a buscar o menor custo e o maior lucro possível. É a lei de mercado, que só pode ser regulada pelo governo.”.

Date Created

28/08/2013