

**COMITÊ GESTOR DA FROTA DO PROGRAMA DE ACOMPANHAMENTO DA
SUBSTITUIÇÃO DE FROTA POR ALTERNATIVAS MAIS LIMPAS**

Ata da 1ª reunião ordinária, realizada em 10 de abril de 2019

Em 10 de abril de 2019, o Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas **promoveu sua 1ª reunião ordinária, realizada no Edifício Martinelli, 15º andar, situado à Rua São Bento, 405, Centro - São Paulo – SP, às 09:00 h.**

A Pauta prevista foi a seguinte:

Expediente

1. Posse dos membros do Comitê Gestor da Frota;
2. Informes gerais
3. Sugestões de inclusão nesta Pauta

Ordem do dia

1. Aprovação do calendário de reuniões para 2019;
2. Discussão e aprovação da minuta de Regimento Interno do Comitê;
3. Apresentação “**Impactos da Lei nº 16.802/18 no sistema de transporte por ônibus de São Paulo**”, por Francisco Armando Noschang Christovam, Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo - SPUrbanuss.
4. Apresentação **sobre as atribuições do Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas**, por SMT;
5. Sugestões para outras Pautas.

A reunião foi iniciada pela Secretária Executiva do Comitê, **Laura Ceneviva** que deu boas-vindas a todos à esta reunião de instalação do Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento de Substituição da Frota por Alternativas Mais Limpas, o chamado Comitê da Frota.

Secretário Edson Caram (Presidente do Comitê da Frota) cumprimentou e agradeceu a presença todos os presentes e empossou todos os membros presentes, restando somente assinar o Termo de Posse.

Laura Ceneviva (Secretária Executiva) passou os de Informes Gerais, perguntando a todos se alguém teria algum informe a fazer.

Francisco Armando Noschang Christovam (SPUrbanuss) questionou se a aprovação do Regulamento do Comitê seria efetivada caso não houvessem manifestações em contrário e se havia sido feita alguma sugestão quanto a ele.

Laura Ceneviva (Secretária Executiva) informou que aquele seria o 2º item da Ordem do Dia, mas ainda estavam na fase de informes e registrou a presença do Vereador Gilberto Natalini que à época da propositura do projeto de lei era o Secretário do Verde e do Meio Ambiente, além da presença do Sr. Rodrigo Perpétuo, Secretário Geral do ICLEI, ONG internacional de cidades voltadas para as questões ambientais, do Sr. Antonio Rudnei Denardi, Secretário Adjunto da Secretaria de Transportes e Mobilidade. A seguir passou para a fase de inclusão de sugestão de informes naquela pauta e como ninguém se manifestou, passou a Ordem do Dia, quanto à aprovação do calendário de reuniões, enviado a todos os membros, na qual pressupõe uma reunião por mês, a ser deliberado naquele plenário.

Secretário Edson Caram (Presidente do Comitê da Frota) propôs que as reuniões acontecessem a cada dois meses e uma reunião extraordinária, caso houvesse necessidade.

Laura Ceneviva (Secretária Executiva) disse que antes de colocarmos este item em votação, propôs que houvesse a deliberação quanto a proposta de Regimento Interno, questionando se haveria algum outro comentário ou ponto a ser discutido em relação a ele, além do que havia sido proposto pelo Secretário Edson Caram, e como não houve manifestação contrária, o deu como aprovado, a não ser quanto a periodicidade das reuniões que passou ser a cada dois meses. A seguir passou para o próximo item da Pauta quanto a apresentação **“Impactos da Lei 16.802 no Sistema de Transporte por Ônibus de São Paulo”**, pelo Sr. Francisco Armando Noschang Christovam, Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de São Paulo – SPUrbanuss.

Francisco Armando Noschang Christovam (SPUrbanuss) relatou que possui uma longa história no transporte por ônibus da Cidade de São Paulo e que tinha solicitado que fosse dada a oportunidade de fazer aquela apresentação, pois reputava esse assunto de extrema importância, relevância e seriedade, pois teriam que tomar providências seríssimas que envolvem a responsabilidade da iniciativa privada, ou seja, das operadoras. Passou a discorrer sobre o Sistema de Transporte de São Paulo, as concessionárias e permissionárias que operam em todo o Município de São Paulo, relatando que nessa nova configuração serão treze empresas, trinta e duas concessionárias e uma frota de catorze mil ônibus, rodando efetivamente treze mil ônibus que realizam nove milhões e meio de viagens diariamente, sendo essa a frota municipal. Tendo como custo de produção do serviço de R\$ 8.4 bilhões de reais, arrecadando R\$ 5.e bilhões e tendo o subsídio da Prefeitura de R\$ 3.1 bilhões para os passageiros não pagantes, mas eles não recebem o subsídio que seria para o passageiro, receberiam remuneração pelo serviço prestado, informou ainda que possuem custo de pessoal que corresponde a 48% da tarifa de remuneração, além do custo do combustível e lubrificantes que seria a matéria a ser discutida durante muitas reuniões neste Comitê, referente ao problema da substituição do combustível que irá fazer a frota a rodar, pois ela importa em 18% do custo de produção do serviço. A seguir relatou que a frota que circula em São Paulo, cerca de 72% são de os automóveis, 2% de caminhões e que os ônibus urbanos seria de 0,32% dessa frota, portando não sendo os vilões quanto a emissões de poluição, sendo menos poluentes inclusive dos da poluição emitida pelos ônibus intermunicipais, dos de fretamento, do escolar e do rodoviário. Lamentou que a CONTROLAR não preste mais o serviço de inspeção de frota, pois os ônibus urbanos são inspecionados pelos próprios técnicos das garagens e até mesmo pela CETESB que faz verificações esporádicas e pontuais naquela frota, sendo a frota mais controlada da cidade, no entanto, depois do cancelamento da CONTROLAR (Inspeção Veicular) foi cancelado, não é feito o controle de poluição do restante da frota circulante, no entanto a Lei 16.802/2018 estabeleceu a redução das 90% emissões particulados, 90% de óxido de nitrogênio e de 50% de CO₂, em dez anos, culminando que não haja nenhum veículo que circule emita esses gases de poluição, que consta na tabela fixada pela Secretaria de Transportes e a SPTrans que terão que assinar no contrato no prazo de 50 dias, assumindo esse compromisso de cumprir essas reduções. Disse que isso era importante, pois deixar que a verificação das reduções fosse feita em dez anos, era correr o risco do que aconteceu com a Lei de 2009, que não foi cumprido, pois não tinha marcos intermediários, nem o poder público tampouco o setor privado tomou nenhuma providência, razão pela qual tiveram que fazer a revisão do artigo 50 daquela lei que gerou nessa lei 16.802/18. Disse, no entanto, que ninguém disse para o setor privado como cumprir essas obrigações. A seguir, passou a discorrer sobre o quanto eles reduziram, analisando todas possibilidades de combustíveis disponíveis e o custo deles, além da tecnologia a ser adotada ou a forma de financiar os investimentos, esperando que essas sejam confiáveis e o custeio dessa tecnologia seja a um custo razoável, de tal forma que não se tenha nenhum aumento do custo de produção do serviço. Afirmou, ainda que as escolhas

das alternativas de combustíveis e tecnologia deverão ser acompanhadas por esse Comitê, condicionadas à observação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos firmados com a Administração e que dizer que o setor privado terá que investir, sem que o poder concedente banque o custo dessa mudança não irá funcionar, como não funcionou no passado. Informou que não era contra a mudança, mas os custos incrementais da aquisição e da operação das novas tecnologias deveriam ser claramente identificados e objeto de engenharia financeira específica. Alertou para o fato de segundo o parágrafo 12 do artigo 1º, a Administração Municipal deverá apresentar cenários possíveis de redução das emissões. Sugeriu ainda a revisão das participações na composição do Comitê. Disse ainda que é preciso definir regras e mecanismos para garantir os recursos financeiros necessários, inclusive o funcionamento desse Comitê e espera que as decisões sejam de cunho técnico.

Laura Ceneviva (Secretária Executiva) agradeceu pela apresentação e abriu a palavra aos membros que quisessem fazer comentários.

Davi de Souza Martins (Greenpeace) disse que falaria a respeito da questão da saúde pública e das pessoas que morrem anualmente em decorrência da inalação do material particulado. Informou que há estudos da Sra. Evangelina Vormittag e do Professor Paulo Saldiva que mensuram quantas mortes são decorrentes apenas da frota de ônibus de São Paulo, número esse mais assustador do que as premissas falsas apresentadas pelo Sr. Francisco, pois somadas a elas, há o custo dos dias perdidos e da produtividade dos cidadãos da cidade. Informou que o veículo elétrico ou essas novas tecnologias são mais caras que o do diesel, mas ao longo de dez anos, o custo global do veículo híbrido é de 5.9% a menos e do elétrico chegaria a 15% de redução, custo esse que é o custo de aquisição do veículo, o custo da manutenção, do combustível e do custo operacional que ao longo de 15 anos aumentam, enquanto que pelo edital, o veículo elétrico possui uma idade maior de trânsito de 15 anos, e nesse mesmo tempo o híbrido teria uma redução de 8,5% no custo global e o elétrico teria a redução de 30%. Mas, o que tem que se discutir nesse Comitê são as formas e ferramentas como essa e as próximas gerações irão atuar para cumprir as metas estabelecidas na lei.

Marcos Correia Lopes (EMTU) agradeceu pela apresentação e questionou o Sr. Francisco quanto a validade da lei e qual seria o instrumento que comprovaria isso, pois no próprio corpo da lei em seu art. 11 informa que “esta lei entrará em vigor, após a regulamentação, revogadas as disposições em contrário”, não encontrando nada em contrário, além do fato que em no artigo 12º, ela deveria ser regulamentada no prazo de 180 dias, a partir de janeiro de 2018. Relatou que isso interfere diretamente no sistema intermunicipal, representado pela EMTU, pois o edital de concessão deles já foi lançado e está sendo revisado, e será publicado em breve, mas os famosos desequilíbrios econômicos-financeiros deverão ser tratados também naquele edital.

Gustavo Bonini (ANFAVEA) agradeceu pela apresentação, mas apresentou a importância de que para as próximas reuniões haja a inclusão de tabela com outros combustíveis alternativos, como do HVO, no gás natural, em conjunto com o biometano, mesmo que as outras tecnologias ainda não tenham dados suficientes para que possamos estimar o custo. Disse acreditar que não se deva escolher nenhuma das tecnologias, mas talvez mostrar uma composição das diferentes tecnologias que possam de alguma forma subsidiar o custo, e que é preciso entender onde irá ser paga esse custo, pois qualquer solução, não obstante os custos com a saúde, irá acrescentar custos da operação, mas talvez seja diferente comparar uma tecnologia com outra e comparar a mescla dessas tecnologias que talvez tenha um valor intermediário.

Francisco Armando Noschang Christovam (SPUrbanuss) concondou, dizendo que como operadores, gostariam de ter opções tecnológicas, para não ficarem não mão de uma só, tendo em vista o tamanho da frota que eles possuem em São Paulo. Quanto à questão da regulamentação da lei, relatou que foi dito a ele pela SMT e SPTrans que ela prescinde de regulamentação, pois ela já estabelece os limites, mas não se oporia que ela seja regulamentada. Quanto a questão mortes por poluição, disse que toda vez que essa questão é levantada não havia argumentos, pois não há como se calcular o valor da vida pela tabela do Poder Judiciário, mas esse argumento não pode ser trazido numa discussão técnica como essa. Disse que eles só contribuem 7% das emissões de material particulado, para pararem com essa conversa de que o ônibus de São Paulo mata, pois irão ver quanto que os outros modos estão matando. Quanto aos custos, duvida, questionando qual seria o custo da operação de um trólebus lá fora, além da questão da produção de energia, da produção do veículo, as condições operacionais que fazem com que o custo operacional seja mais alto. Afirmou que uma coisa é a teoria, a outra é a prática.

A realidade brasileira é outra, o custo operacional, de fabricação, do combustível, o custo do diabo é outro no Brasil.

Ricardo Viegas (Secretário Adjunto do Verde e do Meio Ambiente) disse que como parceiro da Secretaria de Transportes, a Secretaria do Verde tem todo o interesse de que esse desafio seja colocado em prática. Disse que o apresentado pela SPUrbanus foi muito oportuno, porque contextualizou algumas informações que desconhecia, bem como as informações do representante do Greenpeace e que é importante que se tenha informações para que se tome as decisões, aliás acredita que quanto mais informações tivermos no Comitê, melhores serão as formas de se tomar decisões e/ou subsidiar a tomada de decisões. Relatou que quando esteve no Governo do Estado houve uma situação parecida referente a queima da palha da cana, das queimadas no Estado de São Paulo, onde foi editada uma lei para término delas, pois havia muitos conflitos, muitos prejuízos ambientais e humanos, ficando a cargo do Executivo implementá-la. Disse que era impossível o Executivo implementá-la sozinho, então montaram uma estratégia onde foram chamados todos os setores envolvidos nessa tarefa e foi feito à época um protocolo com o setor produtivo canavieiro, onde houve um investimento enorme do setor produtivo, dos empresários e, conseqüentemente trouxe efeitos benéficos à toda sociedade paulista. Aconteceu uma transformação, uma quebra de paradigma de todos os setores envolvidos no conceito de produção da cana-de-açúcar no Estado de São Paulo e isso ocorreu em função de uma dinâmica de todos os setores envolvidos em busca de uma saída e acredita que estamos em uma situação equivalente, onde temos uma legislação que foi bem discutida na Câmara Municipal, uma lei que onde foram colocadas metas que temos obrigação de fazer, como iremos fazer, aprimorar, criar uma dinâmica com as empresas, criar um conceito de parceria público e privado, acompanhando o dia a dia disso, trazendo questões, pois o poder público possui capacidade de ajudar a resolvê-la e o poder privado também possui capacidade de fazer o investimento. Disse que o desafio do Comitê é colocar no chão essa lei e não termos mais o que aconteceu com insucesso da lei anterior, a lei está bem colocada, mas da lei para a operacionalidade existe um grande desafio que o poder público e o privado desenvolverem formas de avançar, lembrando que já temos metas de redução de CO2 equivalente para a cidade, bem como assumimos compromissos internacionais para 2020 e que o desafio desse Comitê é executar a lei, aprimorando, ajustando, mas em cima de uma operacionalização desse processo.

Francisco Armando Noschang Christovam (SPUrbanus) relatou que nesse novo contrato a ser assinado, a remuneração das empresas está condicionada ao cumprimento da lei, além do fato de que deverão apresentar o plano de renovação da frota ao poder concedente no mês de março de cada ano, também em cumprimento a ela. Disse ainda ser favorável à implantação e o cumprimento da legislação, mas deseja que haja o comprometimento de todos e cada um arque com os custos, para que depois não haja algum setor altere a lei e os índices passem a não ser mais àqueles que se vinha batalhando para atingir.

Olímpio Alves (ANTP) disse que as outras frotas de fretamento, intermunicipal, escolar, etc. terão que atender essa lei para que na soma haja uma contribuição maior de toda a frota circulante para a redução da poluição local e da poluição climática de CO2, mas relata que esse cronograma estabelecido é apropriado para grandes empresas com grande frota de ônibus e pondera como um empresário de meia dúzia de ônibus, dos ônibus de fretamento, dos autônomos irão atender a esse cronograma, pois teremos um potencial de inadimplência em massa dessa lei e teremos dar uma solução ou então modificar a lei, de modo a possibilitar a melhoria gradual dessas frotas de alguma forma. Disse que outra questão diz respeito as empresas que possuem uma frota totalmente diferente da outra, pois há uma dificuldade para ela atender esses percentuais de emissão, às vezes, desproporcional em relação a quantidade de veículos que terá de trocar para poder atender individualmente como empresa as metas do cronograma, pois a lei fala em atendimento global da frota. Disse que o Comitê terá que decidir se as empresas poderão apresentar esse plano de atendimento à lei, em conjunto, pois ela pede que no final das contas e isso terá que ser definido para podermos fazer o plano de atendimento da frota como um todo nos próximos 120 dias.

Francisco Armando Noschang Christovam (SPUrbanus) informou novamente que a questão da regulamentação da lei é de extrema importância e questionou se a Sra. Tarcila (Chefe de Gabinete de SGM) ou se o Comitê poderia encabeçar a cobrança dessa eventual regulamentação.

Davi de Souza Martins (Greenpeace) informou que quando o Comitê foi regulamentado entraram em contato com o Dr. Marcos Lúcio Barreto, Promotor do Ministério Público Estadual e, segundo ele, a lei está regulamentada, a partir do Decreto que regulamentou o Comitê. Disse que como primeira reunião, chamou a atenção a discussão se tratar das empresas e diz a ele qual será o posicionamento da maioria do Comitê daqui em diante, esperando que se consiga balancear isso melhor. Afirmou que cabe ao Comitê olhar melhor para as questões futuras de financiamento, que se deva considerar os principais bancos de financiamentos, como o BNDS, Banco Mundial, BID, BIRD que estão deixando de financiar fontes fósseis e estão migrando para linhas de crédito cada vez mais para linhas de renováveis e isso é preciso ser considerado, pois mudaria inclusive o quadro inicial quanto ao valor de aquisição do veículo, pois se tivessem um empréstimo melhor, isso seria direto no bolso da empresa. Acredita que o Comitê deveria redigir um documento mostrando qual o custo dessa transição, para os próximos cinco, dez anos e para isso tem contato com institutos internacionais e brasileiros que fizeram coisas similares e isso seria um belo trabalho que deixaria de ser só um dado do Greenpeace ou da ANFAVEA ou da ANTP, seria um dado do Comitê.

Secretário Edson Caram (Presidente do Comitê da Frota) disse que quanto à regulamentação, não sabe se o Comitê possui alguma informação do Ministério Público quanto a validade da lei em função da criação do Comitê, pois acredita que são coisas distintas, mas irá verificar junto a Procuradoria se há necessidade de se providenciar a regulamentação da lei. Disse que gostaria de ter essa informação, se possível, para anexar junto com o restante da documentação. Acrescentou que quanto ao cumprimento da lei, não importa se a empresa é pequena, média ou grande, eles terão um tempo para se adequar e que teremos que abrir um diálogo no sentido de darmos condições para que todos tenham condições de fazer a troca da frota que for necessária.

Laura Ceneviva (Secretária Executiva) disse que espera que todos com seu comprometimento, consigam produzir e ajudar nas atividades do Transporte. A seguir, passou para o penúltimo item de pauta, a apresentação da Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade **sobre as atribuições do Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas**, por SMT, que falará também sobre as competências deste Comitê e que espera que dará respostas as questões que estão pendentes.

Pedro de Souza Rama (SPTrans) disse que sua apresentação objetiva uniformizar o conceito e o conhecimento, acredita que o nome do Comitê ficou muito grande, muito extenso essa nomenclatura, então doravante irão chamar o Comitê de COMFROTA SP. Disse que o artigo 50 que estabelecia uma cadência de toda substituição da frota municipal em dez anos, em um cadência de 10% ano, devido a uma somatória de fatores, não foi possível cumpri-la na sua integridade, o qual fez com tivessem o olhar de diferentes entidades, especialmente o Ministério Público que os chamou em diversas audiências. Lembrou que essa Lei 16.802/18 alterou o artigo 50 da Lei 14.933/2009 e dispõe sobre o uso de fontes motrizes de energia menos poluentes e menos geradores de gases de efeito estufa e promove a redução progressiva de emissões do CO2 de origem fóssil, material particulado e óxido de nitrogênio (NOx) e como não se possui uma ferramenta consagrada para calcular o ciclo de vida do combustível, a emissão será calculada no uso final, ou seja, a emissão que sairá do escapamento do veículo é o que será calculada e que as metas são fixas e inadiáveis, essa lei foi discutida exaustivamente e que os colegas integrantes do sistema de transporte deverão observar o disposto na lei. Sugeriu que fossem criados Grupos de Trabalho para acelerar os trabalhos, com representantes legais de cada entidade que estão nessa lei. Lembrou que as empresas operadoras de transporte coletivo e coleta de lixo deverão apresentar até 31 de março de cada ano em exercício, um relatório anual de emissões da frota sob sua responsabilidade relativo ao ano anterior, com a quilometragem rodada por cada veículo, consumo de combustível e o total anual de emissões de cada poluente e gases de efeito estufa e as medidas de controle já existentes a serem implantadas, a serem conferidos por órgão público, privado ou auditoria externa, independente quanto à publicidade. Disse que concorda com a revisão do Decreto quanto relação a quem é interessado em participar. Discorreu sobre as competências do Comitê, bem como a obrigatoriedade em elaborar o relatório técnico de viabilidade para os operadores de micro-ônibus, após carência de cinco anos para esses os operadores. Afirmou que tanto a SMT como SPTrans estão na busca contínua de novas tecnologias e que não temos que ficar na mão de uma só, quanto mais tecnologias tivermos, será bom para o mercado e para eles também.

Ricardo Viegas (Secretário Adjunto do Verde e do Meio Ambiente) disse gostar do nome COMFROTA e perguntou se daria para se fazer um logotipo e que precisamos começar a mostrar

o que iremos produzir e propôs a criação de pelo menos uma, duas ou três Câmara no Comitê, como a Câmara de Tecnologia, de Inovação.

Laura Ceneviva (Secretária Executiva) relatou que já existem duas Câmaras Técnicas permanentes: uma Câmara Técnica de Frotas e outra Câmara Técnica de Emissões e, se for o caso, serão criadas Comissões Especiais para esses problemas apontados. Sugeriu a de Transporte Escolar numa Comissão Específica.

Ricardo Viegas (Secretário Adjunto do Verde e do Meio Ambiente) disse que a câmara de inovação tecnológica terá com certeza muita coisa a produzir, sugere a criação de duas ou três, como a de legislação que acha importante.

Francisco Armando Noschang Christovam (SPUrbanuss) sugeriu uma câmara de discussão de financiamentos externos e internos ou organismos de fomento internacional.

Olímpio Alvares (ANTP) sugeriu a criação de uma câmara de custo incremental – TCO (total cost of ownership), que seria o custo do ciclo de vida do veículo.

Francisco Vianna (Empresas de Consórcio de Sistema de Limpeza Urbana) trouxe uma questão a Comissão, disse que na hora do cálculo da emissão, deparou-se com uma extensa bibliografia, diversas ferramentas pré-estabelecidas e que o caminhão deles é um caminhão compactador, com características de máquina e não de caminhão, mas na hora do cálculo utilizaram padrões de emissão normal de um chassi, não que concorde e disse que foi relatado que o poder concedente forneceria ou indicaria a metodologia nesse cálculo e entende que deveria haver uniformidade, uma unificação nesse cálculo. Disse que trabalha especificamente na área de planejamento e desenvolvimento de alguns projetos ligados à atividade, na busca constante pela diminuição de consumo de diesel, de combustível e isso está ligado diretamente a emissão e essa iniciativa muitas vezes não aparece como opção no cálculo da emissão. Disse ter ficado assustado como o caminhão responder por 60% de material particulado, para uma frota muito menor do que catorze mil ônibus. Gostaria que fosse estabelecido um método único de emissão, uma homogeneização na forma de calcular as emissões.

Secretário Edson Caram (Presidente do Comitê da Frota) pediu licença a todos para se retirar, pois tinha uma outra reunião no Gabinete e transferiu a presidência dos trabalhos ao Sr. Antonio Rudnei Denardi, Secretário Adjunto de Transportes e Mobilidade

(Olímpio Alvares (ANTP)) após relatar os diferentes cálculos dos caminhões de lixo, disse que seria importante eles terem um estudo específico, porque o regime de funcionamento é outro e sugeriu que conversassem com o IPT para verificar com eles se têm disponíveis os medidores de emissão a bordo.

Laura Ceneviva (Secretária Executiva) lembrou que existe uma Câmara Técnica de Emissões e o plenário terá que deliberar se essa é uma questão a ser levada para esta Câmara. Acredita que essa questão é pertinente e que isso poderia até vir a ajudar, porque a solução teria que ser plural, construída no âmbito desse fórum, ajudando a validar e ampliar a discussão.

Ricardo Viegas (Secretário Adjunto do Verde e do Meio Ambiente) reforçou o questionamento com relação as Câmaras Técnicas e quais irão ser criadas. Disse concordar que a demanda apresentada pelo Sr. Francisco Vianna deva ser discutida na Câmara de Emissões.

Laura Ceneviva (Secretária Executiva) disse que o nosso encaminhamento é formal, então para evitar problemas futuros, propõe na convocação de pauta da reunião, questionando isso seria deliberado pelo plenário naquele momento, se iriam dar início as atividades de funcionamento da Câmara Técnica.

Antonio Rudnei Denardi (Secretário Adjunto da Secretaria de Transportes e Mobilidade) relatou que o Secretário Caram, iria levar ao Gabinete do Prefeito a questão da regulamentação da lei e não sabendo se não seria também matéria de regulamentação, então viria pronto já na regulamentação a constituição dessas Comissões. Sugerindo então, que fique na pauta a constituição dessas Comissões na próxima reunião e o Município, nesse interim, resolva essa questão da regulamentação.

Laura Ceneviva (Secretária Executiva) perguntou se havia alguma sugestão de pauta para a próxima reunião, além das já discutidas e que estas poderiam ser enviadas para o e-mail do Comitê.

Antonio Rudnei Denardi (Secretário Adjunto da Secretaria de Transportes e Mobilidade) agradeceu a presença de todos e deu por encerrada a reunião.

LISTA DE PRESENÇA DA 1ª REUNIÃO DO COMFROTA SP EM 10/04/2019

MEMBROS DO COMITÊ PRESENTES

- Edson Caram / Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade - SMT
- Luis Ricardo Viegas de Carvalho / Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente - SVMA
- Gustavo Bonini / Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA
- Olímpio Alvares / Associação Nacional de Transportes Público - ANTP
- Maurício Olbrick Rodrigues / Agência de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP
- Francisco Vianna / Empresas ou consórcios concessionários pertencentes ao Sistema de Limpeza Urbana do Município de São Paulo
- Jorcival Fernandes de Oliveira / Empresas ou consórcios concessionários pertencentes ao Sistema de Limpeza Urbana do Município de São Paulo
- Marcos Correia Lopes - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU
- José Ricardo Marar / Federação das Indústrias do Estado de São Paulo - FIESP
- Davi de Souza Martins / Associação Civil Greenpeace
- Luiza Lima / Associação Civil Greenpeace
- Igor Reis de Albuquerque / ICLEI Governos Locais pela Sustentabilidade
- Tarcila Peres Santos / Secretaria Municipal do Governo Municipal - SGM
- Pedro de Souza Rama / São Paulo Transporte S/A - Sptrans
- Francisco Armando Noschang Christovam / Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo – SPUrbanuss
- Denise Croce Romano Espinosa / Universidade de São Paulo - USP
- Paulo Santos de Almeida // Universidade de São Paulo - USP

OUTROS INTERESSADOS PRESENTES

- Antonio Rudnei Denardi / Secretaria de Transportes e Mobilidade - SMT
- Delfim I. Santos Abreu Filho / Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo– SPUrbanuss
- Rodrigo de Freitas / São Paulo Transporte S/A - Sptrans
- Carlos Cascaro / São Paulo Transporte S/A Sptrans
- Gilberto Natalini / Câmara Municipal de São Paulo
- Alexandra Domingues / Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU
- Carmem S. C. Araujo / International Council on Clean Transportation - ICCT
- Nathalie Badaoui / Cities Climate Leadership Group - C40
- Rodrigo Perpétuo / ICLEI Governos Locais pela Sustentabilidade
- Ana Vitória Wenke / ICLEI Governos Locais pela Sustentabilidade
- Carlos Eduardo Schad / Secretaria Municipal da Fazenda
- Leonardo Magno / Câmara Municipal de São Paulo
- Virginia Bergamaschi Tavares / WRI Brasil
- Natalia D'Alessandro / WayCarbon
-

Edson Caram

Presidente do Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas

Laura Lucia Vieira Ceneviva

Secretária Executiva do Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas