

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

Ata da 12ª Reunião Ordinária, realizada em 31 de março de 2022

Em 31/03/2022, às 10 horas, o Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas – COMFROTA-SP promoveu sua 12ª Reunião Ordinária, realizada por meio de videoconferência, através da Plataforma Microsoft TEAMS pelo link:

https://nam10.safelinks.protection.outlook.com/ap/t-59584e83/?url=https%3A%2F%2Fteams.microsoft.com%2F%2Fmeetup-join%2F19%253ameeting_NjJkNTVhY2ltNmI4NS00ZjE5LWI3ZmQtOGIxZDBmODZjNW Fm%2540thread.v2%2F0%3Fcontext%3D%257b%2522Tid%2522%253a%2522f398df9c-fd0c-4829-a003-c770a1c4a063%2522%252c%2522Oid%2522%253a%252268d5a208-a493-49a3-a18d-001cc88bb7aa%2522%257d&data=04%7C01%7Cpinheiropedro%40PREFEITURA.SP.GOV.BR%7Cab6678d0f426417861a008da110bff8a%7Cf398df9cfd0c4829a003c770a1c4a063%7C0%7C0%7C637841041226581370%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWljo iMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTil6Ik1haWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C3000&sdat a=YwRAWHtcEquD08PJ8hdCmKpYNCdZlTmpe6OwGAiPOqA%3D&reserved=0

**12ª Reunião Ordinária COMFROTA SP
31/03/2022**

Chamada realizada – 18 presentes (presencial e virtual)

1. SERI: Carlos Eduardo Batista Fernandes;
2. SPTRANS: Simão Saura Neto, Pedro de Souza Rama;
3. STM: Gustavo Cheberle Giansante;
4. EMTU: Marcos Correia Lopes;
5. UNESP (CLIMA E ECOECONOMIA): José Alexandre de Jesus Perinotto;
6. SIMA: Ricardo Cantarini;
7. SVMA: Renato Francisco Cetano Chaves, Ana Maria Faria;
8. CETESB: Carlos Ibsen Viana Lacava, Marcelo Pereira Bales;
9. ICCT: Carmem Araujo;
10. Subsistema Estrutural: Carlos Alberto Fernandes Rodrigues de Souza;
11. Subsistema Local: Willamys da Silva Bezerra;
12. SEESP: Gley Rosa;
13. FIESP: Renato Simenauer;
14. ANFAVEA: Marco Antonio Saltini;
15. ANTP: Olímpio Álvares;
16. ABVE: Adalberto Maluf;
17. ABIMAQ: Reinaldo Sarquez;
18. SP Regula: David Tegangno.

Demais entidades não compareceram.

PAUTA:

- 1ª Apresentação: Proposta de alteração do Regimento Interno COMFROTA – discussão sobre a nova proposta apresentada na reunião anterior;**
- 2ª Apresentação: Compromisso dos Setores para com o inventário de emissões – SPTRANS**
- 3ª Apresentação: Exposição sobre a condição da frota de transporte escolar, gratuito e oneroso, na cidade de São Paulo pelo DTP;**
- 4ª Apresentação: Pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos – empreendimentos Prioritários – Sr. Gustavo Giansanti;**
- 5ª Apresentação: Sugestão de calendário anual para o COMFROTA;**

1º Item da Pauta: Proposta de alteração do Regimento Interno COMFROTA.

Foi aprovado o novo regimento, vamos agora abrir para segunda fase da nossa reunião, agora passo a palavra para o Simão Saura.

2º Item da Pauta: Compromisso dos Setores para com o inventário de emissões – SPTRANS - Simão Saura Neto

Bom em relação ao inventário de emissões conforme previsto em lei 31 de marco de cada ano om a data de hoje, tem que nos enviar os relatórios referentes ao controle de emissões realizadas no ano anterior. Nos, até ontem tínhamos recebido 80% aproximadamente desses relatórios e agora cabe a nós fazermos uma análise e disponibilizá-los para o COMFROTA. Então essa etapa vamos concluir caso os relatórios não estiverem vindo entre um espaço de tempo de quinze a vinte dias e gente tenha condições de analisar todos eles, acredito que aí sim poderemos disponibilizá-los para vocês.

Alguém avia comentado dos relatórios do ano passado que já estava disponível lá no site do COMFROTA anterior, então não sei se alguém tem algum questionamento a esta questão, mas se necessário por nos colocaríamos novamente a disposição os dois relatórios, o do ano passado e o destes anos assim que nos consolidarmos. Mas nessa questão climática seria isso. Outra questão que o pessoal tem questionado sobre se nós estamos trabalhando sobre as frotas limpas, tudo isso que já foi discutido e apresentado em relação a essas novas tecnologias. Ao que surgiu agora na mídia essa semana, sobre o não cumprimento de metas, acho que seria muito interessante até para acabar com essa falta de transparência e como proposta nos montarmos um grupo de trabalho dentro do COMFROTA para que a gente faça uma análise desse contexto das tecnologias que estão hoje circulando, os encaminhamentos do cronograma apresentado pelos nossos operadores eu acredito que não fica somente restrito ao sistema de transporte da cidade, temos ai que a própria lei chama a responsabilidade da coleta de lixo, do transporte metropolitano que circula na cidade, acho que a gente devia estar analisando esse contexto dentro do COMFROTA para que a gente veja com transparência que está sendo cobrada aqui de dentro. Nós estamos trabalhando e fazendo todo empenho possível, mas acho que caberia a SPtrans ou a Secretaria, estar se manifestando a respeito, porém acho que cabe a nós do COMFROTA estarmos fazendo isso.

Fim da apresentação.

PERGUNTAS

1. ANTP/ Sr. Olímpio Álvares: Apoiada a sugestão do Simão, eu acho que até demorou um pouco para a gente se reunir para organizar e analisar o contexto dos mercados, as tecnologias e etc, de uma forma um pouco mais profunda e objetiva.

2. SECLIMA/ Sr. Secretario Pinheiro Pedro: Eu quero parabenizar o Simão, porque é uma discussão que nós temos trazido e conversado aqui dentro da prefeitura inclusive com o Prefeito. Nós estamos em um momento de transição tecnológica muito forte, vocês viram ai a própria Ford Motor desenvolvendo o motor de hidrogênio e diesel também devem começar a desenvolver tecnologias próprias, a ideia do Hidrogênio vem com muita força até mesmo como célula dentro do carro elétrico, nós temos ai um Gep de oito anos em desenvolvimento e tecnologia todas e até estamos vendo batalhas campais sendo travadas hoje a Ucrânia tendo por fundo até mesmo a questão relacionada a matriz energética da Europa que está buscando hoje profundamente o deslocamento de hidrogênio e também busca a gasificação também. A eletricidade é nossa meta, nós sabemos que com todas as questões que nós tratamos e eu tenho conversado com a SPtrans diretos é a meta, nós precisamos saber como chagar a ela dentro de condições socioeconômicas, de mercado, de comercio, de disponibilidade tecnológica que sejam compatíveis com a dinâmica, com a dimensão estratosférica da cidade de São Paulo e da nossa frota e com as condições estabelecidas dentro das relações contratuais que nos possuímos. Nesse sentido eu concordo com o Simão e com o Olímpio, proponho que a gente aqui forme um grupo de trabalho específico só para discutir e formar um relatório sobre essa situação com pede-se ao comitê de Frota da cidade de São Paulo, este COMFROTA, dar um subsídio técnico definitivo para o acompanhamento por alternativas mais limpas para o município.

3. ICCT/ Sra. Carmem Araujo: Eu acho importante esse grupo, reforçando o que o Olímpio tinha comentado, por exemplo, a SETESB que tivesse toda forma de contabilização baseada no que a SETESB estava propondo. Então talvez seja interessante convidá-los, eu não sei qual a posição para participar deste grupo.

3º Item da Pauta: Exposição sobre a condição da frota de transporte escolar, gratuito e oneroso, na cidade de São Paulo - DTP

Pela pauta passada para nós aqui do transporte gratuito, hoje as nossas condições do veículo é uma frota bem antiga com veículos de dez a onze anos que se encontra rodando a cidade de São Paulo e dentro disso o que temos que fazer é renovar essa frota para podermos estar entrando no COMFROTA com dois pés e não ficar para trás, eu creio que temos que melhorar nossas condições de nossos veículos.

Eu tenho aqui algumas comparações entre os transportes escolares particulares e o transporte do Teg, então hoje o TEG que é o Transporte Escolar Gratuito trabalha com a frota total de 20% da frota geral do escolar, temos 15 mil transportadores escolar onde 20 % desses 15 mil presta serviço no transporte escolar gratuito qual remunerado pela prefeitura de São Paulo. Nos realmente precisamos renovar essa frota, até mesmo diante de um combustível limpo e precisamos de ideias para isso.

Sr. Secretario Pinheiro Pedro: Então na verdade o que nos vamos ter aqui é uma possibilidade do COMFROTA definir algumas condições de apoio a essa alteração que o DTP como órgão controlador pode exercer sobre a frota. Nós temos que lembrar que são aproximadamente três mil e oitenta veículos é bastante, é uma frota razoável.

Fim da apresentação.

PERGUNTAS.

1. ICCT/ Sra. Carmem Araújo: Nós tivemos uma apresentação do tamanho da frota desse transporte, mas eu tenho algumas perguntas. Primeiro na hora que foi apresentado foi incluído não só o gratuito e foi incluído também o transporte autorizado para esse transporte escolar. A pergunta é se os escopos desse esforço são para os regulados ou para os gratuitos, porque tem complexidades diferentes. Outro ponto é a questão desse foco é que ele não tem um agrupamento, não tem um operador ele é bastante pulverizado, então questões como qual é a exigência de troca de veículos, por quantos anos esses veículos podem circular, qual a regra e se no entendimento de etod0os presentes aqui inclui o que, só o gratuito ou o transporte escolar nos termos da lei?

R: Então como funciona hoje nós temos o transporte escolar privado onde tem o transportador que contrata direto com o pai do aluno e nós temos o transporte escolar gratuito. Quando a gente trata do transporte escolar gratuito a gente tem como exigir algumas situações e algumas exigências, por que nós estamos fazendo um contrato da prefeitura diretamente com esse transportador, pessoa física ou jurídica que seja. Quando a gente trata do transporte particular a gente apenas administra e faz a fiscalização da documentação, então para ele ser o condutor escolar ele precisa de alguns documentos para que não seja clandestino na rua. Então fica difícil da nossa parte a gente exigir uma renovação de frota para esse condutor que contrata direto com o pai, não é impossível, mas é difícil. Já o transporte gratuito já tem um diferencial, pois podemos exigir o carro que esteja de acordo com a nossa necessidade então podemos escolher um carro mais novo, um carro de combustível limpo porque aí é um contrato com a prefeitura. Então o nosso controle é mais focado no transporte escolar gratuito, nosso controle do privado é mais na questão documental.

2. ANFAVEA/ Sr. Marco Saltini: Nos tivemos não lembro em que ano uma apresentação sobre transporte escolar diferentemente por exemplo do transporte público coletivo qual tem operadores que estão nesse tema, tem microempresários então são pessoas jurídicas, mas são da realidade de pessoas e esses veículos estão sujeitos a legislação da redução das emissões do município de São Paulo. Então uma coisa é eu virar para o operador e falar que ele tem que gradativamente reduzir as emissões da frota e trocá-la. E a outra coisa como é que eu faço com esses individuais para a gente garantir essa frota. Então eu acho que esse tema é muito preocupante nesse aspecto e nós precisamos entender como tratar isso de uma forma que a gente consiga realizar.

3. ICCT/ Sra. Carmem Araújo: Eu tenho algumas questões, primeiro conectar com programas em andamento, não sei se o Saltini poderia colocar o programa de redução da frota se poderia, por exemplo, por ônibus de 25 anos nesse preço é bastante exagerado, então o que esse programa federal poderia ajudar e outra questão existe um caso específico de um colégio de São Paulo com a maior frota privada de ônibus, por exemplo, eu tive uma conversa com o conselheiro e ouve um interesse isso para dizer se podemos fazer um piloto de demonstração de uma transição para alguma tecnologia com interesse de investidores então é uma questão para a gente colocar. E Saltini eu gostaria que o senhor comentasse se a faixa do que saíram da renovação da frota nível federal poderia ter alguma ajuda com esse seguimento.

4. ANFAVEA/ Sr. Marco Saltini: Que eu saiba não saiu ainda, mas está para sair, o programa federal ele vai tratar, a gente não conhece o texto, mas fala sobre uma medida provisória que foi preparada pelo ministério da economia mais o da infraestrutura e em minas de energia, ele vai tratar de renovação de frota de caminhões, de ônibus e de implementos rodoviários. Para caminhões está rodando com veículos acima de 30 anos então começa privilegiando o veículo de 20 anos pra cima. Então o que esse programa

inicialmente fará é o mecanismo que cria um fundo e esse fundo bancário então o valor desses para estimular o autônomo a destruir o veículo e esse veículo seria sucateado e aí ele poderia acessar um veículo menos velho. E há uma segunda etapa desse programa que ali envolveria o setor privado para oferecer benefícios.

5. CETESB/ Sr. Marcelo Pereira Bales: Aqui existem muitas frentes a serem tratadas em relação a frota escolar e tem essas questões regulatórias e eu entendo que precisariam e se adaptar a nova lei. Depois tem a questão da metodologia mais técnica de como a lei seria entendida e atendida por esses diversos seguimentos do transporte escolar e por último vem a eventual necessidade de incentivos da renovação de frota. Eu sitie no mínimo três frentes diferentes que precisam ser aprofundadas então eu acho que já é tempo de se criar uma comissão única ou até mesmo uma comissão que tivesse seguimentos para tratar desses temas pelo menos um desses três.

4º Item da Pauta: Empreendimentos Prioritários – Pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos – Sr. Gustavo Giansanti

1. Apresentação das Estruturas da Secretaria dos Transportadores Metropolitanos;
2. Apresentação de Onde atua a Secretaria dos Transportadores Metropolitanos;
3. Apresentação do proposito da secretaria dos transportadores metropolitanos;
4. Apresentação da Rede do transporte metropolitano em operação;
5. Apresentação da Rede metroferroviária da RMSP;
6. Análise da Demanda de passageiros no Brasil;
7. Análise dos Empreendimentos prioritários;
8. Apresentação da Linha 2 – Verde (Metrô);
9. Apresentação Linha 15 – Prata (Metrô);
10. Apresentação da Linha 17 – Ouro (Metrô);
11. Apresentação da Linha 6 – Laranja (PPP);
12. Apresentação Linha 9 – Esmeralda (CPTM);
13. Apresentação do VLT – Baixada Santista Trecho Cons. Nébias – Valongo (EMTU);
14. Apresentação do Trem Inter Cidades – Trecho São Paulo – Caminas (CPTM);
15. Apresentação das Linhas Futuras:
 - Linha 19 – Celeste: Trecho Anhangabaú – Bosque Maia (Metrô);
 - Linha 20 – Rosa – Trecho Santa Marina – Santo André (Metrô);

16. Apresentação do PITU 2040 Plano Integrado de Transportes Urbanos.

Fim da apresentação.

PERGUNTAS

1. ICCT/ Sra. Carmem Araújo: É muito animador ver essa questão do transporte sendo tratada dessa forma, eu tenho uma pergunta especifica ao que cabe ao COMFROTA na legislação a uma determinação de uma redução de emissões para o transporte sob pneus que inclui também o municipal. A minha pergunta para você é com essas questões de uma series de ampliações dos trilhos ou do metrô, se vocês então prevendo uma forma de atendimento a essa transição prevista pela lei através de uma mudança modal ou como está sendo tratadas as emissões do transporte sob pneus.

R: Essa questão do transporte sob pneus ainda não tem bem os dados, a gente tem esse cálculo que foi apresentado é sobre os que estão em execução. O que nós estamos vendo agora que é o nosso objetivo e é uma discussão que nós vamos ter que levar a cabo não só

aqui dentro, conversei com órgãos multilaterais e abriu um espaço de discussão inclusive no estado da SETESB, é necessário nos estabelecermos os critérios hoje de inventário de emissões dentro da cidade de São Paulo computando nesse balanço o impacto dessas alterações no transporte metropolitano de massa, é obvio que isso vai acarretar redução das emissões com a introdução do sistema de transporte metropolitano e com certeza isso vai carregar modificações nas linhas que nós estamos traçando dentro da cidade de São Paulo. Nós aqui do município estamos querendo introduzir o sistema de transporte de massa com tecnologias alternativas, como é o caso do aéromovel e assim também temos o nosso monotrilho, então é obvio que isso irá acarretar alterações no transporte sob pneus.

2. ABVE /Sr. Adalberto Maluf: Só gostaria de fazer um comentário sobre a apresentação e atualizar a todos que foi lançada há duas semanas a frente parlamentar em defesa do eletro mobilidade lá em Brasília a ABVE tem uma atuação muito próxima aos senadores que estão liderando esses processos e hoje uma das tentativas mais importantes dentro da frente parlamentar é tentar integrar um pouco mais das políticas públicas do ponto de vista metropolitano. Então no caso de São Paulo nos temos um comitê, tem a lei do clima ela vem avançando e foi incorporado nos contratos o COMFROTA está aqui. São Paulo hoje é um exemplo e finalmente a movimentação está ocorrendo, os operadores estão fazendo rotações, então eu acho que 2022 vai ser um ano certamente importante para todos. Mas o que nos sentimos é que tem muita gente, inclusive alguns associados conselheiros aqui do nosso conselho, muita gente vem fazendo iniciativa para tentar fomentar a eletro mobilidade, mas o que a gente sente é hoje tem um pouco de discurso um pouco desagregados que não somam como um todo, temos que pensar sempre na questão da eletromobilidade olhando a ótica da integração com o estado, com os grandes corredores e com os trabalho que vem ocorrendo ali do municipal, mas obviamente quando a gente fala de eletromobilidade nós temos que nos inserir nos debates globais, o mundo como um todo aprovou grandes políticas industriais não só Alemanha, Reino Unido, China, a própria União Europeia, então temos que pensar no papel no poder da eletromobilidade, o poder de compra do governo para fomentar a indústria do futuro, claro que o cumprimento da lei do clima é muito importante pra gente essas políticas integradas também são muito, mas a gente não pode esquecer do parque produtivo extremamente importante que o estado de São Paulo tem, São Paulo hoje é sede de uma das principais fabricas de ônibus do Brasil, São Paulo sempre liderou esse processo então nunca foi conduzido. Mas me preocupa muito a movimentação de alguns conselheiros e parceiros nossos aqui, que com as melhores intenções de fomentar o ciclo da eletromobilidade, de fomentar a ampliação, a gente sabe que implementar frota no Brasil e no Mundo é difícil, tem financiamento, tem pôs venda, par produtivo, mas nós ficamos muito preocupados com a movimentação de algumas organizações internacionais inclusive com apoio de Prefeitos demonstrando apoio a esta iniciativa de pedir para zerar o imposto de importação do ônibus elétricos de subsidiar a compra de ônibus elétrico do sistema brasileiro lá da China para pegar os estoques de ônibus velhos que foram produzidos e não foram vendidos na China. E hoje eu vejo com muita preocupação essa movimentação inclusive envolvendo toda a cidade de São Paulo, fazendo um lobby no governo federal para que zere o imposto de importação. É claro que a eletro mobilidade é importante e zerar o imposto de importação por cálculos nosso ia reduzir 10% do valor do ônibus, mas isso não faz diferença no todo o próprio estudo mostra que o valor do ônibus representa 15% do TCO no custo total de dez anos, então não é reduzir 10% do valor do ônibus, vai reduzir 1,5% do TCO. Então o comitê poderia se manifestar por isso, porque não faz sentido a gente estar trabalhando nisso, tem fabricas há cinco anos no estado de São Paulo, fazendo todos os projetos piloto e agora que finalmente a lei do clima está sendo cumprida, Prefeitura colocando seu poder de fiscalização para que a lei seja cumprida, a

gente vai simplesmente abrir mão disso para beneficiar um o dois importadores, isso não faz sentido e não condiz com São Paulo. Então eu acho que esse é um tema que a gente deveria dialogar em face desses planos estaduais para que a gente realmente não corra esse risco de ser muito simplista nas soluções e acabar que a solução mágica é trazer ônibus de subsidiar compra de ônibus Chineses.

3. SECLIMA/ Senhor Secretario Pinheiro Pedro: Eu desconheço essa gestão do governo do município de São Paulo com referência a isso. A única manifestação que eu ouvi com referência a esta gestão para redução do imposto da importação de ônibus elétrico foi em uma reunião que nós tivemos recentemente com o pessoal da C40 e o município de São Paulo em que eles informaram que estavam fazendo essas gestões para redução dos impostos visando facilitar a compra de ônibus importado apenas pelos municípios e aí citando o município de São Paulo por conta da meta. Foi exatamente aí que nos intervimos a reunião falando que a nossa meta não é meta comercial de compra ou de venda de veículo, a nossa meta é de redução das emissões. Depois São Paulo tem um padrão que é conhecido por todo continente, não adianta importar um ônibus velho Chinês monobloco se todo nosso sistema de transporte é baseado num Chassi reforçado estabelecido conforme a SPtrans, não vejo a condição de haver esse tipo de operação no município de São Paulo sem rasgar toda a nossa legislação e regulamento com referência a qualidade de ônibus que circulam por aqui.

4. ANFAVEA/ Sr. Marco Saltini: Eu concordo com tudo que o Adalberto Falou, a gente realmente foi muito surpreendido com o pedido, em vez de a gente trabalhar aqui para melhor as competitividade da indústria nacional que o próprio Adalberto falou, é o caso de todos os associados da ANFAVEA nós somos impressas globais, produzir aqui é uma decisão, importar pode ser um decisão, então quer dizer que se a gente mudar as decisões as nossas empresas tem condição de produzir em qualquer lugar do mundo e mandar para cá, mas não é nosso objetivo. Empreender pelo Brasil é difícil, mas a gente continua investindo porque a gente acredita no país, nós estamos combatendo esse pedido fizemos já algumas ações e nós achamos que poderíamos estar trabalhando aqui para melhora as condições para colocar os veículos, a eletromobilidade em uma realidade no Brasil, mas não através de abrir as portas no país.

5. ICCT/ Sra. Carmem Araújo: Eu acho que tem alguns equívocos nessa interpretação, primeira coisa nós estamos atendendo a um pedido de cidades e realmente não é uma invenção nossa, nós trabalhamos com a questão de aumentar uma oferta em um momento inicial que essa tecnologia, a oferta ainda é pequena então nos ainda não temos uma cidade migrando para isso por falta de alternativas. Outra questão o caminhão e o veículo leve ele tem isenção de imposto de importação então a nossa questão é porque que eu tenho isenção e porque a indústria não teve esse mesmo entendimento quando solicitou essas isenções de caminhão e ônibus. Então essa é uma questão, nós estamos com uma tecnologia em transição, nós fizemos estudos e não é tanto desprezo como está sendo dito com relação a empresas locais, nós temos essa preocupação de virar essa tecnologia para que justamente haja oportunidades. Eu acho que essa interpretação nós temos uma solicitação temporária por uma cota determinada, então é por um atendimento imediato de um volume que dificilmente a indústria se mobiliza no curtíssimo prazo para atender a isso. Essa indústria que entraria ela está com total interesse em produzir no Brasil, o que pode mudar seja um aumento de concorrência que é desejável para todos, não sei se isso vai acontecer. Mas reforço que o pleito foi pensando nisso, nós não temos um desprezo pela indústria local como está sendo dito, o nosso pleito não é para ônibus completo é também para outras partes, então eu acho que nós estamos

demonizando sem entender muito que este ali colocado. Eu gostaria de perguntar qual é o prazo e o preço dos veículos e gostaria de saber se elas atendem a meta 50 do Prefeito no prazo que ele determinou até 2024.

R: Muito me surpreende que você sabendo de toda essa movimentação e sendo uma das protagonistas não tenha tido a iniciativa de comunicar ao comitê de frotas com referência a esse posicionamento. Você estava presente quando nos reunimos com a C40 recentemente, estávamos acompanhando a reunião e nos colocamos a necessidade de readequar todos esses prazos na época e falamos claramente ali que a nossa meta não é comercial e sim de meta de redução de emissões.

6. SIMA/ Sr. Ricardo Cantarini: Eu gostaria de ecoar a manifestação do Maluf e do Saltini em relação a capacidade da nossa indústria Brasileira de fornecer esses veículos elétricos a nossa capacidade de se articular e atender essas metas de reduções de emissões que você muito bem colocou.

7. ANFAVEA/ Sr. Marco Antonio Saltini: Só um comentário que a Carmem fez sobre os caminhões, é verdade hoje caminhões está na lista de isenção de tarifa externa com zero e veículos elétricos, até julho do ano passado esse veículo não era produzido no Brasil, iniciamos essa produção no Brasil e o ministério da economia está revendo a isenção até porque existe produção local agora.

8. ABVE /Sr. Adalberto Maluf: Só um esclarecimento para ajudar a Carmem a entender um pouco mais sobre o instrumento ex-tarifário ele é utilizado amplamente a nível mundial que pé uma exceção a lista tarifaria regulada no merco sul por dois decretos que já viraram lei dentro do ordenamento jurídico brasileiro e ex-tarifario significa dar uma isenção temporária do imposto de importação para um bem ou produto que não seja produzido localmente, para dar escala para aquele produto ou um produto de melhor tecnologia, de melhor qualidade e de alguma maneira levante a régua da indústria local esse é um instrumento Ex-tarifrio. Então hoje existem ex-tarifarios para veículos elétricos leves, existem, porque ainda não tem produção local, então a política de ex-tarifario ela é muito sabia no sentido de ninguém vai começar a produzir um carro elétrico no dia um se não tem mercado. Então como não tem produção local a gente reduz imposto de importação, mas se ele for desmontado, um pouco bem menos se for completo.

REUNIÃO ENCERRADA.

https://www.youtube.com/watch?v=ITTH-Ig240c&list=PLJvcqXt90T8_Mv3nyCV_7nKmRA_m92eb8&index=12&t=6650s