

**19º Reunião Ordinária COMFROTA SP  
27/10/2022**

**Chamada realizada – 24 presentes (presencial e virtual)**

1. SETRAM: Débora Freitas;
2. SVMA: Ana Maria Farias e Renato Francisco;
3. SMRI: Carlos Eduardo Batista Fernandes;
4. SECLIMA: Antonio Fernando Pinheiro Pedro;
5. SPTRANS: Simão Saura Neto e Pedro de Souza Rama;
6. CET: Priscila Cardoso M. Barreto;
7. STM: Fernando Hinomiti Maruyama;
8. EMTU: Alexandra Renata Rodrigues Domingues e Marcos Correia Lopes;
9. ARTESP: Élcio Ramos Chacon;
10. UNESP: Rogério de Oliveira Rodrigues;
11. SIMA: Ricardo Cantarani;
11. CETESB: Carlos Ibsen Vianna Lacava e Marcelo Pereira Bales;
12. ICCT: Carmem Araujo e Ana Beatriz Rebouças;
13. TCPPCSPSE: Francisco Armando Noschang Christovam e Carlos Alberto Fernandes Rodrigues de Souza;
14. TCPPCPSPL: Willamys da Silva Bezerra;
15. TRANSFRETUR: Jorge Miguel;
16. FIESP: Renato Simenauer;
17. ANFAVEA: Gustavo Rodrigo Bonini e Marcos Antonio Saltini;
18. IE: Flaminio Fichmman;
19. ANTP: Olímpio Álvares;
20. SEESP: Edilson Reis e Gley Rosa;
21. ABVE: Adalberto Maluf e Iêda de Oliveira;
22. ABIMAQ: Reinaldo Sarquez;
23. CREA/SP: Augusto Pereira Filho e Leonardo Senegati;
24. CAU/SP: Roberta Consentino Kronka Mülfarth.

Demais entidades não compareceram.

**PAUTA:**

**1. Apresentação: Ofício da SPTrans proibindo aquisição da frota de ônibus movidos a Diesel de 14 de outubro de 2022**

**2. Apresentação: “Rotas de Descarbonização da Frota de Ônibus da cidade de São Paulo”, pelo Sr. José Olímpio Alvares - Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP;**

**3. Apresentação: “Descarbonização e Mobilidade Sustentável”, pelo Sr. João Irineu Medeiros – Diretor de Segurança Veicular e Conformidade Regulatória – FIAT Chrysler Automobiles - FCA;**

**1º Item da Pauta: Sr. João Irineu Medeiros - FIAT Chrysler Automobiles: : “Descarbonização e Mobilidade Sustentável”.**

1. Apresentação da Stellantis no Mundo;
2. Apresentação da Stellantis América do Sul;
3. Apresentação das House of Brands – 14 Marcas Icônicas;
4. Apresentação das marcas na América do Sul;
5. Análise dos Modelos Elétricos comercializados na América do Sul;
6. Apresentação da Estratégia Stellantis na América do Sul: Liderar a mobilidade sustentável e acessível;
7. Análise dos desafios da indústria automotiva;
8. Apresentação do overview emissões de CO2 – no Brasil;
9. Análise da Redução das emissões de CO2 – 2030;
10. Análise da Eficiência energética – ROADMAP Tecnológico;
11. Análise das emissões de CO2 – Automotiva;
12. Apresentação da Transição tecnológica: Ice vs Bev;
13. Apresentação projeto carbono neutro.

**Fim da apresentação.**

## **PERGUNTAS**

1. **ANTP/ Sr. Olímpio Álvares:** A pergunta é o seguinte o senhor coloca o veículo a célula do veículo a etanol lá no final como uma meta final dentro da sua visão de como vai evoluir a tecnologia automotiva para os veículos leves, eu queria saber por que a célula do veículo etanol está sendo colocada isoladamente lá como uma meta final, ao invés do elétrico a bateria e também gostaria de saber se a célula a etanol está sendo desenvolvida por vocês, quais são seus parceiros e qual é o estágio de desenvolvimento dessa célula etanol?

**R:** O carro a célula de etanol existe e já está sendo comercializado e faz parte do nosso portfólio na Europa. Só que para ele funcionar ele precisa de hidrogênio, e hidrogênio tem algumas dificuldades no ponto de vista de capilaridade, disponibilidade, armazenamento e distribuição. E talvez o nosso primeiro desafio do carro a dispositivo usando hidrogênio puro. A célula do combustível a gente coloca ela no final por que não existe hoje um acoplamento industrializável e pronto para a gente começar uma comercialização imediatamente, ou seja o processo não está validado essa integração entre o processo de reforma do etanol pra gerar o hidrogênio a bordo do carro ou fora do carro ele não está cem por cento validado. Então, ou seja, o processo de reforma do etanol ele gera o hidrogênio através do radical hidroxila eu consigo separar hidrogênio através de energia, esse processo é um processo dominado pela indústria química mas não dominado pela indústria automotiva, nos estamos trazendo algo da indústria química para a indústria automotiva e fazendo essas duas coisas conversarem, mas isso precisa ser industrializável, precisa algo conversado que a gente com segurança consiga com segurança colocar no mercado e garantir que quaisquer condições de funcionamento esse negócio vai produzir resultado. A ideia é fantástica e já tem protótipos circulando, processos dessa reforma física vão trazer resultados positivos para o país e nos precisamos investir, por

que nenhuma outra região do planeta vai usufruir tanto do resultado desse projeto como o Brasil. Então respondendo a pergunta ele está sendo colocado no extremo direito simplesmente por que não está 100% validado.

2. **CETESB/Sr. Carlos Lacava:** Eu tenho uma dúvida bastante objetiva com relação ao slide que trás o ROADMAP tecnológico da empresa, por que os veículos a bateria acabam sendo a quarta etapa dentro desse processo evolutivo de descarbonização. A minha pergunta é no seguinte sentido, esse motor a etanol ele vai ser um motor flex. ou não. Por que um dos grandes gargalos que a gente tem hoje para atendimento as políticas de descarbonização é que as tecnologias que usam os combustíveis elas ainda permitem também uso dos combustíveis fósseis, então eu queria saber se esses motores a base de etanol vão ser exclusivamente de etanol?

**R:** A sequência que a gente tem na rota tecnológica, não necessariamente vai respeitar essa ordem. Essa ordem é uma ordem que a gente coloca, por exemplo, hoje a gente tem oito modelos já eletrificados em comercialização no país, essa sequência é muito de industrialização no país, ou seja, então o veículo elétrico já está disponível, mas o objetivo no final é gerar riqueza no país então o objetivo é fazer veículos elétricos no país, assim como fazer a tecnologia híbrida no país, então a primeira etapa a gente começa pelo processo da tecnologia híbrida, híbrida de entrada, de intermediária e de eletrificação. Então pra responder sua dúvida com relação ao motor etanol, hoje a gente tem um marketing de etanol, segundo os dados de agosto de 30% de volume vendido de etanol vs volume de gasolina obviamente para fazer um motor 100% a etanol a gente precisa ter a garantia de fornecimento de etanol, para evitar situações que a gente viveu no passado de não disponibilidade. Então eu acho que aqui é um trabalho em conjunto o nosso produção que é fortemente concentrada na cidade de São Paulo cresceu bastante e ela amadureceu bastante, ou seja, o investimento na área de produção são elevados basta ver a evolução da cana-de-açúcar da produtividade então nos acreditamos que um trabalho em conjunto do governo, produtores de etanol e indústria automotiva vão trazer realmente uma opção para a gente do futuro nos acreditamos nisso de poder fazer o motor etanol de novo.

3. **ABVE/ Sr. Adalberto Maluf:** Hoje no Brasil a gente já tem produção de veículos elétricos pesados, tanto caminhões como ônibus, temos pelo menos cinco ou seis fabricantes que já investiram e tem fábricas e começa a produzir. Mas quando falamos de veículos leves a gente vê que ainda foram poucas as montadoras que realmente conseguiram avançar, a gente tem alguns ganhos importantes nos primeiros projetos de híbridos flex saindo do papel, todos nós somos muito entusiastas dos híbridos flex, do etanol e dos combustíveis limpos renováveis importantes para o Brasil, mas como foi comentado nos deixa um pouco preocupado que a gente subjetiva o híbrido flex e setenta por cento das pessoas acaba usando gasolina, então talvez a gente não esteja conseguindo atingir nossos objetivos principais, mas como a associação representa a indústria local a gente obviamente se preocupa muito da inserção das fábricas Brasileiras, nas cadeias evolutivas globais não só pelo fato do Brasil ter todos os

minérios estratégicos dessa revolução, tem uma matriz elétrica limpa o que poderia deixar inclusive deixar a fabricação dos veículos daqui com uma pegada de carbono ainda menor, mas para adensar essa cadeia evolutiva e poder se inserir, hoje o mundo que eu lembre tem algo como 140 milhões de capacidade de produção mas vai vender 80 então hoje metade das fabricas do mundo devem fechar nos próximos anos. Então como você vê a viabilidade no curto, médio e longo prazo de realmente termos produção de veículos leves híbridos plug-in, que já tem uma dinâmica de produção e são plataformas diferentes ainda embora usem o motor a combustão, em especial usando o etanol, quem sabe até o etanol dedicado pra gente poder ter uma efetividade maior desse subsidio, desses incentivos e da produção de veículos elétrico puro a bateria do Brasil, qual a sua visão?

**R:** A gente acompanha muitas discussões e em alguns momentos vemos um certo embate entre etanol e veiculo elétrico , nas realidade a gente enxerga de outra forma, são todas tecnologias que vão se complementar ao longo do tempo. A gente enxerga, por exemplo, no caso do carro 100% elétrico aplicações o totem consome chip vão se tronar muitos favoráveis à medida que o preço da mercadoria vem caindo ao longo dos anos então a gente acredita que a viabilidade de produção de um carro, não diria 100% com nível de localização 100% ou 90% do Brasil, mas ele vai acontecer num curto espaço de tempo ou seja nesse horizonte nosso, até 2030, nos vamos ter fabricação de veículos elétricos no país, 100% elétricos, eu não diria a fabricação da bateria por que depende muito do custo da bateria.

4. **SIMA/ Sr. Ricardo Cantarani:** Eu fiquei com duas duvidas principais, uma primeira é quando você coloca o Road map do setor e mostra aquela curva de recaimento em 2030 com 50% de redução de emissões em 2038 como o Road map isso se eu entendi bem até 2028, vocês esperam que toda produção de hoje dos veículos já estejam com redução zero. E a segunda, você tem planos ou projetos estratégicos de também incluir, que eu vi que todos os veículos que você produz são leves, tem uma previsão de incluir pesados também nessas rotas?

**R:** Não temos previsão de inclusão de veículos pesados, nossos perímetros de atuação são de veículos leves e comerciais leves. Segundo aquele gráfico que mostra a redução de 50% de redução em 2030, uma redução de 2038 é de um ciclo de vida completo do produto, nos precisamos se responsabilizar desde o momento que começamos a tirar material da natureza para fabricação de matéria prima, fabricação dos componentes r são três mil componentes para fazer um carro, trás pra fabrica, monta um carro, distribui o carro, vai para a fabrica, vai para o cliente, o cliente usa o carro, o carro gera CO2 e depois a gente faz o descarte do carro, todo esse circulo de vida esta naquele processo. Ele gera às vezes duplicidade por que uma empresa que precisa diminuir co2, que tem que seus objetivos de reduzir CO2 e tem sua empresa de logística, elas temem contabiliza o Co2 emitido pelo carro mas essa duplicidade vai acontecer até que alguém defina uma regra comum de contabilização então ou seja a resposta é sim, ali é contabilizado todo “accessible circle of life” do produto.

5. **SECLIMA/ Sr. Pinheiro Pedro:** Eu gostaria de agradecer ao senhor Irineu, por nos dar a oportunidade de conhecer o sistema da maneira que esta sendo implantado no Brasil e apontando ai pelas novas tecnologias. Então é hora de voltarmos a nossa tenção ao que temos aqui.

**2º Item da Pauta: Ofício da SPTrans proibindo aquisição da frota de ônibus movidos a Diesel de 14 de outubro de 2022.**

Bom esse é um tema que esta em pauta há alguns dias, nosso prefeito inclusive deu algumas entrevistas e o senhor também a respeito do tema, então é de conhecimento acredito que de todos. Essa medida ela foi adotada por determinação do próprio Prefeito por parte da SPTrans, então o meio e o protocolo hoje de comunicação entre a SPTrans e as nossa empresas operadoras é por meio de carta e outros meios, né então já é um protocolo de comunicação, essa carta ela foi emitida a pedido né Por determinação, Como já foi dito, mas ela não aconteceu da noite para o dia na realidade isso já é um tema que se a gente analisar claramente está sendo discutido desde a prorrogação da lei de mudança do clima em 2019, depois é com aprovação da 16802 esse assunto foi inserido em todos os nossos contratos de concessão, com regras estabelecidas para o cumprimento, esse assunto vem sendo discutido exaustivamente com todos os nossos contratados, mas enfaticamente este ano a após o descongelamento da portaria que havia congelado uma série de obrigações contratuais dentre elas obrigações de cumprimento dos limites de redução de emissões definidos em contratos limites anuais, onde nós estabelecemos que deveria ter sequência as propostas, não sei se vocês lembram, mas o contrato ele estabelecia que os operadores que ganhasse a concorrência aqui na cidade de São Paulo eles teriam seis meses para apresentar seus cronogramas de substituição da frota diesel por alternativas que atendessem aos limites de redução de emissões definidos, tanto na lei quanto no contrato e 12 meses a partir da assinatura do contrato para cumpri-los. Exatamente no período dos 12 meses nós tivemos os problemas da pandemia, em função disso essa portaria foi publicada congelando uma série de obrigações esse descongelamento se assim eu posso dizer ocorreu no final do ano passado e aí retomando as obrigações, dentre elas a do cumprimento desse cronograma. E esse assunto ele já, como eu disse está sendo discutido ao longo desse período todo e dentro dessas discussões a obrigações a serem cumpridas. E o entendimento da administração do próprio Prefeito é que as coisas não estavam caminhando a contento e entendeu-se que nesse momento havia necessidade de adotar essa medida, para que a gente tente fazer o cumprimento aí do que está estabelecido na lei e no contrato. Além do que existe uma meta do próprio Prefeito, porque existe uma separação das questões nós temos as metas que são redução de emissões e há uma meta, que é uma meta 50 da Prefeitura der de termos aqui no sistema da cidade de São Paulo pelo menos 20% da frota de ônibus circulante de tração elétrica, que acaba se somando e assim se inserindo no contexto dos objetivos da Lei. Então só frisando esse foi o motivo principal.

Nós estamos aguardando uma posição dos nossos contratados em relação à quantidade de veículos diesel que foram comprados, O que foi solicitada e que apresentem as compras efetivamente realizadas e as quantidades para que aí sim a administração decida o caminho

em relação à frota a diesel já adquirir, mas o cumprimento aos objetivos da lei é o foco principal dessa medida da lei e dos contratos em resumo é isso.

### **Fim da apresentação.**

1. **SECLIMA/ Sr. Pinheiro Pedro:** Eu fui surpreendido também pelo Ofício, mas eu já sabia que alguma atitude deveria ser adotada pelo Prefeito. Qual é o processo disso desde 2021 para cá, tanto foi feito quanto eu fui o primeiro secretário nomeado por ele, já assumimos a prefeitura com determinações já postadas entre elas a não só as postas Conforme a lei como também o plano de metas né até 2024. Dentro do plano de metas nós temos duas metas uma da descarbonização e a outra que estabelece numericamente em temos proporcionais a eletrificação da falta de ônibus, isso está bem colocado, como resolver isso. De início houve muita pressão em cima do SPTrans, em cima da prefeitura por conta do trabalho de se buscar uma saída fazendo uso dos produtos externos ao Brasil, principalmente os chineses que fizemos esse período por 4 vezes, nós conseguimos dentro do confronto e a partir de um relacionamento muito firme e um diálogo muito bom com a chefia do executivo segurar as possibilidades que se abriram para que se fizesse a busca de uma solução de se atingir as metas fazendo um uso de material absolutamente importado e com prejuízo para indústria Nacional. Nesse período, nós podemos observar isso com todas as reuniões que efetuamos dentro do confronto nos últimos meses, nós ganhamos tempo de maneira a permitir que a indústria Nacional reagisse para possibilitar fazer as entregas do âmbito da cidade de São Paulo. Postas essas primícias o Prefeito de São Paulo fez uma determinação a nossa agência de engenharia de transportes que é a titular da fiscalização da concessão e ela por um ofício estabeleceu essa determinação, simples assim esse foi o mecanismo obviamente, eu queria deixar claro aqui que a gente poderia ter sabido disso e sido avisado disso dentro do COMFROTA, no entanto nós temos que entender que essa determinação ouvindo do executivo ela também é carregada de uma certa inteligência e uma articulação efetuada na chefia do executivo com articulação da chefia do Legislativo Paulistano, assim que a portaria foi baixada eu tomei uma iniciativa de reunir alguns representantes da indústria com o presidente da Câmara Municipal de São Paulo, o Vereador Milton Leite para conversar a respeito e ele foi muito enfático, foi muito objetivo e muito claro, ele que tem conhecimento técnico dessa questão e nos dispôs claramente em que termos esse Ofício deve ser administrado. O Simão já adiantou, esse Ofício ele não é um taxativo ele obviamente tem que ter um procedimento de implementação e está claro que há de se respeitar os compromissos já estabelecidos com a indústria Com referência a entrega de ônibus a diesel. O outro ponto, ele não esgota apenas aos Veículos Elétricos ele abre espaço para que o leque de opções por outros tipos de tecnologias, sejam postos à disposição da falta concessionária.

A outra questão importante é que isso não esgota de maneira alguma as obrigações do nosso comitê que estão estabelecidas na reunião passada na medida em que decidimos formar uma comissão especial aqui dentro para tratar dos critérios de implementação dessas descarbonização da frota na cidade de São Paulo. Aliás, a minha proposta de encaminhamento deste processo aqui dentro é nós

estabelecermos de vez esse grupo de trabalho, para poder estabelecer o melhor diálogo, até mesmo com a nossa agência de engenharia de transporte.

## PERGUNTAS

1. **ICCT/ Sra. Carmem Araújo:** Eu como membro do confronto nós fomos fazer uma análise do que que significaria essa medida e se ela tem folga ou não. Eu gostaria de colocar dois slides sobre onde estamos em termos de emissão hoje e com a projeção de substituição da Frota no tempo definido no contrato, que é no décimo ano o ônibus sai, aonde chegaríamos. O que nós fizemos foi onde estamos hoje nas emissões, esse gráfico ele mostra por poluente e por segmento distribuidor articulado por sistema. O primeiro gráfico é carbono, segundo material particulado e o terceiro nox são os três poluentes que a lei determina e a linha cor-de-rosa é a meta e as Barrinhas onde estamos, a linha azul mostra qual é a meta da lei de 2028. Então ele dá uma noção de estamos acima ou abaixo da Meta atual da Meta estabelecida no contrato, que é analisada e onde teríamos que chegar com a lei. Nós estamos ainda com folga nos dois poluentes, estamos no carbono um pouco limite. É interessante se nós percebermos que esse atendimento do carbono do CO2 principalmente ele foi consequência de uma redução, por conta da pandemia, então ainda não estamos no sistema normal e temos uma pressão por aumentar o carbono se não for feito nada.

Posto isso nós fizemos uma análise do que seriam as emissões considerando só a troca normal da frota, considerando também a disponibilidade dos veículos zero missões, então nós fizemos uma análise com veículo zero para verificar o que aconteceria, o que nós temos para 2028 se nós colocarmos só na Frota os veículos zero missões nós com um sorte atingimos a meta da Lei, então essa medida se não entrasse nós não conseguiríamos atingir a lei. Os outros poluentes, só para nós vermos nós temos alguma dificuldade, porque nós tivemos uma entrada de veículos diesel, tivemos substituição de Euros 3 por Euro 5 mas a lei quando ela foi promulgada ela previa uma introdução antes do que nós vamos ter agora em 23 de ouro 6, então não houve essa redução de poluentes locais e nós temos alguma questão para ser equacionada mesmo com veículos zero missões, porque entraram vários Euro 5 limite, então isso reforça que essa medida do prefeito ela era extremamente necessária. Qual seria a alternativa nós retirarmos veículos da Frota com menos de 10 anos para cumprimento da lei e isso tem um custo, então é isso encarece mais o sistema. Eu só queria mostrar que a gente tem feito essas análises para identificar se as formas, qual é o melhor mecanismo que tá sendo posto e outra questão, nos temos falado muito de alternativas e o que tá posto agora tem que ser colocado se houver outra, um hidrogênio o que for ela vai entrando ao longo do tempo como alternativas zero missões, mas nós não podemos esperar uma alternativa que não temos no momento para resolver a questão da Lei, não temos mais tempo, nós estamos no quarto ano da Lei. Então é isso que eu queria dizer.

2. **ANTP/ Sr. Olímpio Álvares:** Esses dois anos que nós tivemos de paralisação e de suspensão, inclusive das atividades do confronto da portaria que congelou tudo etc, durante essa época eu me lembro de várias vezes ter conversado com diversos colegas isso não foi estabelecido formalmente, mas eu me lembro da gente ter conversado com colegas da prefeitura sobre o que ia acontecer com o cronograma do contrato, por exemplo, e o que iria acontecer com as metas da lei em função dessa parada que houve no mundo durante dois anos. E aí por diversas vezes ouvi diversas pessoas diferentes dizendo que esse assunto estava em pauta dentro da prefeitura, dentro de grupos de trabalho que estavam revisando os cronogramas, então é justamente isso o tempo passou voltamos as atividades e não vimos essa revisão ser materializada formalmente no Diário Oficial etc. Então nós queríamos saber por que isso não foi feito e se vai ser feito ou não, porque inclusive essa questão dos poluentes locais que a Carmem colocou poderia ser eventualmente manejada em uma eventual revisão desses cronogramas, então é isso que eu queria saber. Outra coisa é o seguinte eu sinto um pouco que existe preconceito, por parte da Prefeitura em relação à outras tecnologias principalmente a do gás que tá madura pronta e tem potencial de ter uma performance financeira excelente competitiva com diesel sem precisar de subsídio nada disso. Então essa é uma questão, porque quando eu vejo uma circular dessa e quando eu vejo os artigos publicados em cima dessa circular me dá impressão que a prefeitura tá fechando questão em cima do elétrico, eu não tenho nada contra o elétrico, muito pelo contrário eu estou torcendo para indústria brasileira desenvolva o mais rapidamente possível para poder atender demandas, mas eu sinto falta um pouco de uma certa parcimônia por parte da Prefeitura em relação a neutralidade que está expressa na lei e no próprio cronograma, no contrato com as empresas ninguém fala nada em comprar elétrico, fala em comprar veículo de baixa emissão para atender o cronograma e atender a meta da Lei, então são essas as questões. A terceira questão é a engenharia econômica do elétrico, essa engenharia econômica ela precisa de ferramentas financeiras que estejam disponíveis para que os operadores não precisem pagar um custo inicial de um ônibus mais de três vezes do ônibus a diesel, então eu queria saber se já existe essa ferramenta essa engenharia Econômica ou se existe alguém já trabalhando em cima disso para colocar à disposição dos operadores.

**R:** Em razão da pandemia a queda de demanda acentuada do nosso sistema está sendo necessário fazermos uma reanálise de todo o conjunto de regras definidos no contrato em relação a quantidade de veículos, tipologias e assim sucessivamente e é óbvio que isso impacta diretamente no nosso cronograma de redução de emissões, se eu aumentar a frota eu tenho que rever, se diminuir a própria tempo tenho que rever e se eu mudar a tipologia de veículo quantitativamente no sistema e o nosso pessoal da equipe de planejamento da SPTrans está definindo, praticamente concluída a definição aí da tipologia e da frota de referência se vai ser mantido ou não em relação ao contrato original e com base nessa questão e no atraso do cronograma anual do nosso contrato sempre com foco nas duas etapas da Lei 2020 e hoje 2038 é que nós estamos retrabalhando o cronograma, então em breve nós estaremos oficializando esse cronograma através dos meios contratuais, então provavelmente nós vamos ter aí um aditivo de contrato passando um novo cronograma para os nossos

concessionários que devem ser cumpridos, já considerando todos esses fatos, porque nós temos aí uma quantidade de veículos que ficou represada, que não foi inserida com tecnologias limpas e que a gente precisa tirar essa diferença. Então esse cronograma ele vai corrigir, em termos de percentuais de redução de emissões ano a ano a partir de 2023 em diante até o final do contrato, os novos percentuais que cada operador do sistema, já respondendo a segunda pergunta do Olympio, vai ter que recalcular suas emissões em relação a frota que hoje ele opera e apresentar as tecnologias que ele entende que são as pertinentes para atingir esses objetivos e assim, mas a Prefeitura em momento nenhum e eu digo pela São Paulo Transporte tem tendência a tecnologia A,B ou C e é por isso que nós definimos os limites de redução e fomos transparente ao Extremo e deixar claro nos contratos que quem deve apresentar as tecnologias para atender os objetivos são os operadores, a gente em momento algum engessou esse processo e nem tendenciamos a nada.

Hoje é o que o mercado tá ofertando, nós até nos perguntamos aqui dentro por que o óbvio não acontece, temos rodado pesquisado com várias instituições que nos apoiam, fomos fazer visita países que dizem que estão avançados e a gente vê que mundialmente a tendência tá indo para o caminho que são veículos de tração elétrica, independente da fonte se vai ser através de processamento de reforma de determinada alternativa para gerar energia. Mas essa é a tendência hoje Se você pegar o cronograma apresentado por todos os nossos funcionários foi maciça a proposta dos operadores para ônibus elétricos, partido do operador foi a proposta dele que ele enxerga dentro do tempo de contrato, da vida estabelecida a máxima para as tecnologias que operam no sistema, portanto teve que se considerar todos os aspectos e os requisitos ambientais exigidos, o atendimento as questões operacionais, o atendimento à disponibilidade de escala comercial. Não sei se infelizmente, mas esse atraso acabou possibilitando surgimento de mais empresas no mercado ofertando a tecnologia que atenda a esses requisitos, e a questão da Verdade Econômica que esse é o exercício que a gente mais faz aqui dentro, porque nossa conclusão daquelas alternativas que atendem parcialmente aos objetivos da Lei ou aquelas que atendem totalmente, todas inclusive o gasto custa mais do que o diesel e a nossa planilha toda de remuneração, hoje está pautada no diesel, com todos esses aumentos que ocorreram no diesel a gente percebe que assim a reação do mercado foi igual para todos só que desde a origem até hoje nós não encontramos nada que fosse pelo menos igual, em termos de custo, quando eu falo o custo é custo que envolve todos os custos fixos e variáveis, a gente tem tecnologias apresentam vantagens de um lado e desvantagem de outro, então isso já é notório. Então tem que ser colocado na balança todos esses elementos para definir essa tecnologia e ninguém melhor do que o próprio empresário, porque o negócio dele ele fez o lucro também ele tem que ver se o que ele vai fazer vai atender os objetivos dele, além de todas as obrigações legais.

Foi maciça apresentação para veículos em extração elétrica, agora nessa nova revisão Vamos colocar novamente a condição de que eles representam as propostas e tecnologia, se surgir fato novo, ótimo desde que atenda todos os objetivos e nós tenhamos condições de arcar financeiramente com isso, porque não. Então esse é um fato, agora conta a questão de buscar meios de viabilizar, sim a administração esta discutindo também exaustivamente, não só aqui dentro da secretaria de transporte da

SPTTrans massa secretaria de fazenda, a prefeitura como um todo tá engajada em um processo discutindo com diversos agentes financeiros no mercado, BNDS e outros modelos para tentar viabilizar a inserção de tecnologias limpas aqui na cidade. Então esse é um assunto que está em discussão sim.

3. **SIMA/ Sr. Ricardo Cantarani:** A primeira questão é com relação a vida útil dos ônibus hoje, tenho certeza que as operadoras já adquiriram junto aos fabricantes e montadoras alguns veículos que vão ser padronizados, estão sendo montados pelas empresas adequadas, para entrar em circulação e não vi no Ofício nenhuma regra de transição, como que vocês enxergam isso uma operadora que adquiriu ali um veículo ela vai poder incluir esse veículo novo a diesel nas frotas circulantes ou necessariamente vai ter que fazer alguma adaptação ou revestimento para que ele atenda as normas e a legislação hoje em vigor. Último Ponto aqui é qual que é o prazo que vocês mencionaram que pediram quantitativos para as operadoras. Qual que é o prazo que vocês pretendem que eles respondam, até para que vocês adequem planejamento e da entrada dos novos veículos do sistema.

**R:** Quanto ao prazo, na realidade é o mais rápido possível, já que eles efetuaram as compras, o que está solicitando exatamente a comprovação dessas compras efetuadas para aí sim partimos para os caminhos comentados, então não foi estabelecido a data mas como o interesse inclusive é comum de ambas as partes, principalmente deles que já fizeram um investimento, se o fizeram de fato, apresentando essa comprovação o quanto antes para nossa tomada de decisão, mas assim até ontem nós ainda tínhamos algumas empresas que ainda não haviam se manifestado, algumas concessionárias, então nós ainda temos pendência de alguns operadores do sistema se manifestarem oficialmente sobre essa posição de veículos adquiridos. Parece-me que é por volta de 800 veículos que estava na lista, ele eles haviam informados algo em torno disso, mas nós ainda não temos os documentos apresentados até agora esse quantitativo totalizado, nós estamos aguardando exatamente essas poucas empresas que ainda não apresentaram para fazermos o fechamento, mas deve estar gerando em torno disso.

4. **ABVE/ Sr. Adalberto Maluf:** A minha pergunta é agora com essa manifestação que dá um pouco mais de tranquilidade para os fabricantes para continuar investindo e ampliando a sua capacidade de produção tomando decisões para investir em ferramental em ampliação existe alguma chance da Prefeitura e da SPTTrans recuarem em relação ao cumprimento da Lei após essa determinação ou não, nós fabricantes podemos estar tranquilos que isso é mais um dos gestos em prol do cumprimento da Lei e que a gente pode continuar com os nossos planos investimento aí nacionalização e provavelmente São Paulo vai fazer com que a lei seja cumprida.

**R:** Eu entendo que não há possibilidade de recuo nessa questão, o que nós estamos fazendo nesse momento como eu disse é fazendo uma revisão só dos números para tirar o atraso e o que você disse que nos preocupava era disponibilidade do mercado e como você acabou de mencionar no nosso leque de possibilidades aí de indústrias

fornecedoras ele vem crescendo, isso nos dá tranquilidade que a gente atingir as quantidades mínimas que nós vamos precisar para a cidade de São Paulo, vocês sabem que historicamente aqui na cidade a gente renova em média de 1.200 a 1.500 ônibus por ano, então essa era uma preocupação nossa, é ter as quantidades necessárias para atender os objetivos e isso agora você também é testemunha, que uma das medidas de governo foi consultar oficialmente as capacidades e as disponibilidades junto à indústria vocês responderam isso oficialmente para nós e até para dar base para nós tomarmos algumas decisões em relação a ao cronograma que está sendo preparado, então assim eu não vejo possibilidade nenhuma de recuo, mesmo porque existe uma lei e obrigações contratuais e nosso papel é cumprir.

5. **ANFAVEA/Sr. Marcos Antonio Saltini:** Primeiro eu acho que vou começar de trás para frente acho que até pelo ponto o Adalberto colocou eu acho que é indiscutível a questão da Lei eu acho que a gente não tá aqui para discutir a lei ou rever a lei eu acho que esse ponto acho que não faz nenhum sentido a gente tratar sobre isso a lei foi publicada, tá em vigor e tem que ser cumprida. Eu acho que esse é um ponto Pacífico, mas confesso que a gente ficou bastante surpreendido com a medida que foi adotada, até porque no ambiente de um conselho gestor do cumprimento da lei que é o confronto, nós não tínhamos nenhuma informação a respeito disso, então a gente foi um pouco surpreendido com a medida e tem alguns pontos que eu acho que são relevantes que a gente precisa considerar, um deles tratado aqui já anteriormente que eu acho que é bastante saudável é a questão de não perder de vistas as diversas outras tecnologias além do elétrico, qual a gente apoia, tem fabricantes Associados da ANFAVEA produzindo, fabricantes não associados da ANFAVEA produzindo no Brasil, criar espaço elétrico ou não, há espaço sim e deve haver não é um problema, mas as outras tecnologias tá claro que elas podem ser adotadas, até porque a lei ela prevê no tempo a redução das emissões, então a gente tem que utilizar essas tecnologias disponíveis. Duas coisas que eu acho que são importantes também de uma certa maneira, eu acho que algumas contradições aqui, é quando a gente fala que a prefeitura não tem preferência pelo elétrico, ela estabeleceu a meta para ter uma porcentagem mínima de elétrica então Diferentemente do que a lei estabelece então não há problema nenhum dizer que a prefeitura tem preferência, ela pode dizer, é só trabalhar com isso mas eu acho que isso sim impõe alguma coisa diferente do que tá na lei, então nessa conversa que tivemos que o que o secretário franqueou com o vereador Milton Leite eu até coloquei, imaginemos uma empresa que tenha uma Frota de 100 veículos e queira colocar 50 veículos elétricos na Frota para cumprir a lei mas tenha lá um veículo euro cinco de 2012 e queira trocar por euro seis , ele não pode Hoje ele tá proibido, apesar que ele vai cumprir o cronograma, mas ele tá proibido. Então eu acho que essas medidas precisam ser talvez avaliadas com um pouco mais de calma e de uma forma bastante saudável, a gente apoia a proposta do secretário da gente implementar de fato aquele grupo para a gente acompanhar de perto o que está acontecendo. E finalmente eu acho que é relevante que a gente avalie e tenha presente que o COMFROTA precisa necessariamente estar ciente das coisas como elas estão acontecendo, acho que essa é a função desse comitê, fazer esse acompanhamento, entender as coisas que vão acontecer e talvez até com tempo

para se debater aqui para que não haja surpresa e não crie polêmicas como a gente tá vendo hoje em função de uma medida. Como foi dito aqui anteriormente eu não posso deixar de colocar que existem sim encomendas de chassis, de veículos diesel prontos em vias de encaroçamento, estão em processo e isso cria uma situação, mas como foi dito até pelo próprio Simão tá se avaliando como fazer para resolver esses problemas. Então eu acho que o ponto principal é só evitar que esse conselho seja surpreendido com medidas assim, até porque a essência do Conselho é exatamente fazer o acompanhamento do bom andamento do cumprimento da lei acho que é para isso que a gente tá aqui, então é mais nesse sentido, de novo apoio que a gente tenha um grupo mais focado para acompanhar.

6. **ICCT/ Sra. Carmem Araujo:** Só para complementar esse questionamento do Euro 6 do Sr. Saltini, que acontece é que se não entrar zero emissões a partir de agora, a lei não é cumprida sem a retirada acelerada dos veículos da frota, então assim poderíamos ter entrado em euro seis, se o Euro 6 estivesse disponível um pouco antes. Agora houve esse tempo todo, apesar de ter a portaria durante a pandemia houve uma substituição por idade, a portaria permitia e mais de dois mil ônibus, então assim a gente realmente podia ter sido Euro 6 seria uma contribuição enorme, mas não foi não estava disponível. Quando nós avaliamos esses números nós não consideramos elétricos, mas sim zero missões quaisquer alternativas eram zero missões, então acho que é um ponto de partida. A questão da meta do prefeito não seria uma tendência seria uma meta, considerando também a tecnologia que estava sendo posta naquele momento, é uma meta de curto prazo, então é para 2024. Então assim só não tenho esse viés todo acho que nós temos de elétricos, mas nós estamos focando zero missões de fato.

### **Palavras finais**

Foi fechado por último quem vai compor o grupo de trabalho, tendo como participantes:

- SPtrans - Simão Saura Neto;
- ABVE - Adalberto Maluf;
- ICCT – Carmem Araujo;
- ANFAVEA - Marcos Antonio Saltini;
- INSTITUTO DE ENGENHARIA;
- FIES - Renato Simenauer;
- EMTU - Marcos Correia Lopes;
- TCPPCSPSL: Willamys da Silva Bezerra
- SP urbanos;

REUNIÃO ENCERRADA  
<https://www.youtube.com/watch?v=tyivmuU4SFU>