

SECRETARIA EXECUTIVA DE MUDANÇAS CLIMÁTICAS
26ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO COMITÊ GESTOR DO PROGRAMA DE
ACOMPANHAMENTO DA SUBSTITUIÇÃO DE FROTA POR ALTERNATIVAS MAIS
LIMPAS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - COMFROTA-SP

DATA:	29/06/2023
HORÁRIO:	10:00 às 12:00 horas
LOCAL PRESENCIAL:	Secretaria Executiva de Mudanças Climáticas da Prefeitura de São Paulo - Edifício Matarazzo, Viaduto do Chá, 15 - 8º andar, Centro, São Paulo, SP.
LOCAL VIRTUAL:	Reunião realizada através da plataforma Microsoft Teams com transmissão simultânea no canal SECLIMA no Youtube (https://www.youtube.com/watch?v=2bYI_gDhAkM).
PAUTA:	<ul style="list-style-type: none"> - APRESENTAÇÃO DA EMPRESA SCIPULIS GRENAT, SR. ROBERTO SPEICYS, SOBRE DESCARBONIZAÇÃO DE TÁXIS. - APRESENTAÇÃO SOBRE RESULTADOS DO REFROTA PELA SPTRANS.
PRESENTES (VIRTUAIS E PRESENCIAIS):	<ul style="list-style-type: none"> - SECLIMA (SGM): Pinheiro Pedro, Manuel Romero, Izabel Klug, Ludmila Amorim, Helder Stapait e Igor Rafael de Miranda Domingues - SCIPULIS: Camilla do Carmo Perotto e Roberto Speicys Cardoso. - SMT: Débora de Freitas (representante João Bornet Neto) e Patricia Noemi Okajima Nishida - SVMA: Ana Maria Faria e Renato Francisco Caetano Chaves - SMFAP: Vinícius Macário - CET: Priscila Cardoso Mendes Barreto - ARTESP: Élcio Ramos Chacon - EMTU: Marcos Correa Lopes - SPTRANS: Simão Saura Neto - UNESP: Edson Luiz Pirioli - SIMA: Oswaldo dos Santos Lucon - CETESB: Marcelo Pereira Bales e Carlos Ibsen Lacava - Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade De São Paulo no Subsistema Estrutural: Carlos Alberto Fernandes Rodrigues de Souza e Vagner - Empresas ou Consórcios Concessionários que operem o Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo no Subsistema Estrutural: Willamys da Silva Bezerra - SIMTETAXI-SP: Antônio Matias Ceará e Suplente Paulo Alexandre Bastos - ANFAVEA: Gustavo Rodrigo Bonini - FETRABENS: Ariovaldo de Almeida Silva Junior - ABIMAQ: Odirlei Ducatti

	<ul style="list-style-type: none"> - ANTP: Olímpio Álvares - SEESP: Gley Rosa - CAU-SP: Eduardo Pizarro - ICCT: Ana Beatriz Rebouças e Carmen Silvia Câmara Araujo - FIESP: Renato Simenauer - SIMA: Oswaldo dos Santos Lucon
--	---

Helder Stapait (SECLIMA), em nome do Secretário Antônio Pinheiro Pedro (SECLIMA) e do Chefe de Gabinete Paulo Morais (SECLIMA) deu início a reunião às 10h00 cumprimentou todos presentes e realizou a chamada de presença dos membros do comitê, logo após deu abertura a primeira pauta da reunião, passando a palavra para Camilla do Carmo Perotto e Roberto Speicys Cardoso (SCIPOPULIS).

Inicialmente, Camilla do Carmo Perotto e Roberto Speicys Cardoso (SCIPOPULIS) se apresentaram e compartilharam uma apresentação sobre a Descarbonização de Táxis. Com os seguintes apontamentos.

- Apresentação da Empresa SCIPOPULIS;
- Ciclo de vida de Políticas Públicas (definição do problema, formulação da política, implementação, avaliação e tomada de decisão);
- Contexto de São Paulo (dados recentes do IBGE, são 5.973.326 automóveis, 37.114 táxis rodando a cidade e foi levantado “qual seria o combustível que está alimentando essa frota?”);
- Frota de táxis alimentada de 60% de GNV e 40% Flex (considerar estrutura de custo e tempo de vida);
- Diretrizes do Planclima (mudança modal, troca de combustíveis de passageiros e transporte coletivo);
- Barreiras Planclima (governança, financeiras/econômicas, políticas/sociais, práticas/tecnologias);
- Formulação da Política (realização desse transporte na cidade);
- Objetivos e Premissas (Manter Oferta de serviço de táxis equivalente ao atual e Compatibilizar TCOe e TCOc considerando horizonte de 2 anos);
- Modelo de negócios e Componentes de análises (táxis= receitas + despesas);
- Modelo Contábil Longitudinal (receita+lucro+custo);
- Comparativos de Custos das fontes energéticas;
- Custo Veículo Flex vs Veículo Elétrico;

- Questão Mercadológica;
- Equilíbrio Econômico (Retorno do Taxista, “Haverá redução de oferta do serviço?”, Spread entre TCO representa o mínimo)
- Questão do Subsídio;
- Directriz do Planclima (Monitoramento, Avaliação e Recorte);
- Qualidade e Sustentabilidade (Adesão ao Programa, Oferta do serviço, Emissão de poluentes = impactos ambientais);
- Apresentação do painel de emissões da rede SpTrans (diálogo com o Planclima);
- Mercado de Recarga (Panorama Global);
- Perspectiva Sistêmica;
- Recarga dos veículos aos taxistas;
- Prefeitura poderia fornecer um subsídio na alteração do táxi elétrico;

Roberto Speicys Cardoso (SCIPOPULIS) encerrou a apresentação de proposta, e logo após Helder Stapait (SECLIMA) abriu para comentários do comitê.

Olímpio Álvares (ANTP) agradeceu a apresentação e parabenizou os integrantes. E comentou que sentiu falta de uma comparação do TCO entre os hídricos e elétricos. E levantou a possibilidade de uso do Biometano ao invés do GNV com articulação da prefeitura. Perguntou sobre a inclusão do custo do elétrico pode aumentar o subsídio?.

Roberto Speicys Cardoso (SCIPOPULIS) respondeu que irá responder a pergunta mais fácil a mais difícil, e começou comentando da conversão de GNV pra elétricos seria muito difícil significa que a política pro taxi GNV seria outra e o custo de operação seria baixo e nao teria vantagens em comparação ao elétrico, e em relação ao Biogás o custo não compensaria na situação colocada. E Camilla do Carmo Perotto (SCIPOPULIS) complementou que no caso do GNV teria o mesmo custo de aquisição do Flex porém com adaptação necessária, só que essa conversação custaria milhares de reais e completou que o custo de abastecer com GNV seria menor que abastecer por exemplo com etanol ou gasolina, porém esse ainda seria inferior ao elétrico e o custo de aquisição do elétrico é muito grande. Contudo precisaria conter um alvará do GNV para tornar mais barato o elétrico em relação a esse GNV, e isso daria muito gasto, porém ter a possibilidade de tornar o elétrico mais barato em relação ao veículo Flex tradicional seria claramente com um preço inferior.

O Sr. Pinheiro Pedro (SECLIMA) comentou que tivemos recentemente um debate grande dentro do município sobre o processo de aprovação do plano diretor estratégico, que havia inserido um art 110 que dizia exclua-se a expressão “gás natural” de alguns artigos selecionados, ou seja , retiram o gás natural dentre os combustíveis possibilidades sustentáveis da política climática do município de São Paulo. E acrescentou que fizemos uma mobilização e destruimos isso.

Roberto Speicys Cardoso (SCIPOPULIS) retomou sua resposta anterior para lembrar a Olímpio Álvares (ANTP) de que o subsídio de conversão seria muito alto e, contudo inviável na situação de veículos elétricos que no caso valeria mais apenas conversão de veículos Flex tradicional.

Olímpio Álvares (ANTP) agradeceu os esclarecimentos, mas diz que não sabe se compreendeu, mas entende que estão estudando o melhor custo benefício para a cidade de operar com táxis elétricos movido a bateria, ou as seguintes opções, táxis híbridos Flex, táxis a gasolina, táxis Flex etanol, e os táxis de GNV e ou biometano. E pergunta das alternativas qual delas do ponto de vista do custo benefício e da redução ao máximo de eventuais subsídios, qual seria alternativa mais interessante?

O Sr. Pinheiro Pedro (SECLIMA) comentou que, o que está sendo colocado seria o objetivo do estudo. e comenta também que estamos estudando para adicionar os veículos híbridos Flex e comenta que se trata de híbridos as baterias tem que ter suporte de no mínimo 30 a 40 cavalos, com o objetivo de justificar a hibridiz do sistema e com pontos de recarga.

Roberto Speicys Cardoso (SCIPOPULIS) retomou falando que justamente faz uma análise de custo benefício, ou seja, tem uma frota de táxi a combustão que possui um impacto ambiental grande pra converter essa frota para elétrico, o custo seria pequeno , pois em um orçamento de 2 anos os custos quase se equivalem de operação combustão e elétrico. E acrescentou que deveriam se focar na conversão e retificação dos táxis nos veículos a combustão, pois são os que possuem maior impacto ao meio ambiente e o custo para convertê-los é menor. E em relação ao GNV o impacto seria menor e o custo para conversão seria maior. E comentou em relação à recarga, a autonomia percorrida pelos táxis não se faz necessário a recarga ao longo do dia, daria pra fazer a recarga a noite ou fim do dia. Porém oferecer a segurança para o motorista que possui pontos específicos de recarga. Comentou também, que isso poderia ter um ppp em relação aos custos de instalação de recarga o que seria do privado e o taxista ganharia vantagens com esses pontos.

Roberto Speicys Cardoso (SCIPULIS) comentou também que convertendo para o elétrico, nós sabemos que irá zerar as emissões à atmosfera. E o impacto positivo seria muito maior.

Ana Beatriz Rebouças (ICCT) agradeceu a posse de fala e parabenizou os integrantes pela apresentação. E pontuou algumas coisas:

- Em termos de ganhos operacionais, o carro elétrico vai conquistar mais ganhos a medida do tempo pois o custo operacional seria muito menor;
- Perguntou “chegaram a analisar outros modelos de negócios, por exemplo o tal aluguel de veículos?” ou se o interesse maior seria essa compra de veículo;
- Também perguntou, “ qual seria o tamanho da frota estimada?”
- Ressaltou que em termos de emissão os veículos de GNV se compara ao movidos a gasolina, vale a importância.

Roberto Speicys Cardoso (SCIPULIS) respondeu às questões, iniciando comentando que a conversão do motorista com a substituição do veículo Flex para o veículo elétrico, e os taxistas têm seus ganhos para sempre seria. Comentou também que o taxista possui a possibilidade de vender esse carro elétrico por um preço maior ou menor que a aquisição, pois com o tempo ele vai perder o custo de venda do veículo, e irá acontecer a depreciação do carro elétrico, mas diferente do veículo a combustão.

Camilla do Carmo Perotto (SCIPULIS) ressaltou que há sim outros modelos de negócios como foi citado, e lembrou que a 99 (aplicativo) já possui outro modelo em prática e comentou que não foi observado/analísado em larga escala a situação do modelo em prática. E que não tem objetivo em ser focada em outro modelo além da compra mesmo. E comentou que em relação aos veículos de GNV relatamos que não seria a fonte mais limpa, mas para limpar essa frota seria difícil teria que pensar em outro modelo.

Camilla do Carmo Perotto (SCIPULIS) agradece as considerações do comitê.

O Sr. Pinheiro Pedro (SECLIMA) encerrou a primeira pauta de reunião e deu prosseguimento à próxima pauta. Solicitou a apresentação da SPTRANS.

Simão Saura Neto (SPTRANS) começou a apresentação de dados consolidados para o COMFROTA. Com os seguintes apontamentos:

- Todo o trabalho apresentado possui uma base legal;
- Desenvolvimento conjunto SPTRANS e IEMA de planilha para cálculos de emissões-Refrota (frota dos consórcios/concessionárias, quilometragem percorrida, consumo de combustível/energia, desempenho e valores totais de emissões dos poluentes);
- Exigências Contratuais;
- Compilação de Dados (frota cadastrada, proporção de adição do biodiesel ao diesel, lançamento de consumo de combustível x quilometragem informada);
- Agir de acordo com os prazos estipulados;
- Apresentação de emissões no ano 2022 (sistema estrutural, sistema distribuidor e sistema articulação regional de 4 mil ônibus totalizados);
- Disponibilização das informações passadas (consulta no site da SECLIMA : https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/secretaria_executiva_de_mudancas_climaticas/)

O Sr. Pinheiro Pedro (SECLIMA) comentou que todos os dados estão no site da SECLIMA. E comentou também que quase 100% da nossa frota de diesel é Euro 5, e realizou a pergunta para Antônio Matias Ceará (SIMTETAXI-SP) que respondeu positivamente, e que 30 veículos Euro 3 estão este mês sendo substituídos efetivamente para Euro 5.

O Sr. Pinheiro Pedro (SECLIMA) comentou que por si só já daria uma redução relevante nas emissões, e nossa média de renovação da frota é de mil e cem ônibus por ano. Antônio Matias Ceará (SIMTETAXI-SP) que respondeu positivamente, disse que entre mil e cem e mil e quinhentos dependendo do ano.

O Sr. Pinheiro Pedro (SECLIMA) passou a palavra para Ana Beatriz Rebouças (ICCT) que agradeceu a Simão Saura Neto (SPTRANS) pela apresentação. E perguntou que queria saber se a SPTRANS chegou se a comparar com as metas/leis anuais os resultados recentes do refrota. Simão Saura Neto (SPTRANS) responde que não chegou realizar as comparações, e o que eles fazem seria verificar ano a ano o impacto da operação da frota do ano anterior mas não em relação a lei em si, pois o contrato quando se fala do art 16.802 que seria o impacto em relação ao ano de 2028 e 32. Com isso se entende que o significativo seria substituir a frota por tecnologias limpas para atender um objetivo. E comenta que esse sistema seria uma operação de verificação quanto ao estado de conservação e manutenção da frota e o trabalho que os operadores vem atuando para poder reduzir o consumo e as emissões da frota em si diesel em operação, ou seja, quais ações e planos que eles vêm adotando para essa manutenção.

O Sr. Pinheiro Pedro (SECLIMA) comentou que de fato a Ana Beatriz Rebouças (ICCT) pode ver que estamos fazendo um trabalho que se diz redução efetiva. E que em São Paulo já estão sendo efetivadas algumas ações. E agradeceu ao Simão Saura Neto (SPTRANS) pela apresentação.

Ana Beatriz Rebouças (ICCT) perguntou sobre as outras frotas que estão e devem respeitar as metas e cumpri - las, com o objetivo de redução da lei, e citou que possui caminhão de lixo, os ônibus EMTU, os caminhões da Ceagesp e etc. E perguntou o posicionamento da SECLIMA e como está o contato de representantes de outras frotas e a possibilidade de trazer pra cá.

O Sr. Pinheiro Pedro (SECLIMA) respondeu que já realizamos a apresentação sobre caminhões coletores de lixo da cidade de São Paulo, e estão sendo adquiridos os caminhões de lixo movidos a biometano e já há em dois aterros sanitários um dentro de São Paulo e outro fora. E disse que contamos com pontos de alimentação para o uso do biometano na própria frota e que devemos ter um relatório de emissões sobre e iremos subir no site de SECLIMA (página 5). Comentou também sobre as vans escolares que devemos compreender que estamos no momento de recuperação econômica do setor e estamos trabalhando da mesma forma que com os táxis visando um mecanismo de financiamento para a substituição da frota e iremos dar esse apoio.

O Sr. Pinheiro Pedro (SECLIMA) respondeu que com referência às ônibus de frete e caminhões e chamou o Willamys da Silva Bezerra (Empresas ou Consórcios Concessionários que operem o Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo no Subsistema Estrutural) e comentou que temos um grupo que está trabalhando nisso e já realizou um primeiro relatório e que todos os relatórios estamos subindo para o site da SECLIMA (página 5).

Ana Beatriz Rebouças (ICCT) perguntou se possível nessas reuniões se pudesse apresentar mais detalhes desses projetos dos caminhões de lixo, da metalização dos mesmos, ou de outros projetos e se possível divulgar quando publicar no site da SECLIMA ajudaria os integrantes.

O Sr. Pinheiro Pedro (SECLIMA) respondeu que estão sendo todos divulgados e continuarem a divulgar.

Encerrados os comentários e o Secretário Antônio Pinheiro Pedro (SECLIMA) agradeceu a presença e encerrou a gravação e a reunião.

