

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

Ata da 09ª Reunião Ordinária, realizada em 16 de dezembro de 2021

Em 16/12/2021, às 10 horas, o Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas – COMFROTA-SP promoveu sua 09ª 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_ZDYxNjl5ODQtYTA0OC00NDIyLWEyZjAtNDU3MGJkN2U3MGUy%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%7C81e98156534f48c3d10908d9bfe0789e%7Cf398df9cfd0c4829a003c770a1c4a063%7C0%7C0%7C637751793074045494%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWljojMjM4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBTil6Ik1haWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C3000&sdata=Z5Ji5rwb3a%2BzXgW0lfVyE62ZPCRzqrVEmkp1mmC9qVw%3D&reserved=0

09ª REUNIÃO DO COMFROTA

Chamada Realizada – 20 presentes (virtual)

1. SPTRANS – Simão e Pedro
2. Weverton da Costa e Julio Cezar Martinelli
3. SVMA – Ana Maria e Renato Francisco
4. SF – Luis Felipe
5. SMRI – Carlos Eduardo
6. SP-Regula – João Manuel
7. EMTU – Marcos Correa e Alexandra Renata
8. USP – Maria de Fatima
9. UNESP – José Perinoto e Mauro
10. SIMA – Oswaldo e Viviane
11. CETESB – Marcelo Pereira
12. TCPPCSPSE – Francisco Armando e Carlos Alberto
13. FIESP – Renato Simenauer e Gabor Janos
14. ANFAVEA – Gustavo Bonini e Marcos Saltini
15. FETRABENS – Junior
16. SEESP – Edilson Reis e Gley Rosa
17. ABVE – Adalberto Maluf

18. ABIMAQ – Odirlei Ducatti e Reinaldo Sarquez
19. CAU/SP – Roberta Consentino
20. William de Souza Bezerra / CET Priscila / Antonio Matias Ceará / ABVE José Antonio / ICCT Ana Beatriz / Gustavo Giasante / SIURB Marcos Monteiro / Paulo Bastos

Demais entidades não compareceram.

PAUTA:

1ª Apresentação Empresa Colombiana: VG Mobility – FROTA ELÉTRICA

2ª Apresentação Sindicato dos Táxis: Sindetaxi-SP

1ª apresentação: VG MOBILITY – Transformação por meio da frota elétrica e mobilidade

1. Quem Somos;
2. Análise de Modelo ideal para a transição para a frota elétrica;
3. Modelo 1 – Dois contratos públicos: Contrato 1 - contrato de arrendamento ou locação de frotas. Contrato 2 - Contrato de operação/prestação de transporte do serviço;
4. Modelo 2 – Um contrato público e um contrato privado: Contrato privado – Arrendamento ou locação de frota.
Contrato Público – Contrato para operação de transporte (serviço + frota);
5. Cidades que implementaram com sucesso este modelo: Bogotá/Colômbia, Santiago/Chile, Antofagasta/Chile, Valparaíso/Chile, Londres e Cingapura;
6. Comparação Econômica entre Ônibus Elétrico e Ônibus a Diesel;
7. Operação na Colômbia no Modelo 1 tem um total de 406 ônibus;
8. Vantagens e Desvantagens do Modelo 1;
9. Serviços que podemos oferecer.

Fim da apresentação

PERGUNTAS

1. FETRABENS/Sr. Junior: O que seria hoje, o custo dessas locações, o custo da Prefeitura ou de empresas privadas conseguirem esses ônibus?

R: A gente fez uma média do que a gente tem observado nos países onde a gente está olhando, Brasil inclusive o preço médio de aquisição de ônibus. O que a gente coloca na nossa conta e dilui o custo do financiamento e etc. Eu não consigo te passar o número exato, eu posso passar uma planilha o que seria exatamente o curso, um modelinho do que seria um custo para a Prefeitura, mas eu te diria que

via de regra, nós não conseguimos comparar com o modelo a diesel locação por conta da gente não ter locação de ônibus a diesel, por isso que para a comparação eu acabei colocando aquisição, na aquisição um elétrico custa o dobro ou um pouco mais que isso. Eu diria que em uma conta em longo prazo eu usaria essa referencia, porquê basicamente eu adquiriria o ônibus e colocaria à disposição do município através de uma locação, então eu computaria na comparação como dobro só que eu vou dividir aqui dando de 10 a 15 anos de contrato por ser um ônibus elétrico.

2. FETRABENS/Sr. Junior: Esse modelo de negócio hoje abrange apenas ônibus ou caminhões? A VG Mobility tem outros projetos voltados a caminhões também?

R: Sim, nós temos focado nos transportes públicos porque é o tipo de estrutura de longo prazo para atendimento da população e licitações ele acaba encaixando bem nesse serviço de eletrificação e etc. Mas em paralelo, nós temos projetos de eletrificação de outros modelos de frota.

3. Sindicato dos taxis/Sr. Matias Ceará: Na apresentação dele, ele não incluiu transportes particulares e nem taxis.

R: Nós temos focado em veículos de maior porte, na questão de veículo de passeio, as companhias de automóveis trabalham diretamente, nós não temos nesse momento um projeto para veículos leves elétricos.

4. Sr. William: Eu gostaria de saber, como você financia, se você oferece na forma de lising, se você já tem a tecnologia que você possa apresentar, aqui em SP nós temos vários tipos de tecnologias, nos temos os ônibus articulados, super-articulado, os micros e os mídi. Até agora não nos foi apresentado nenhum este tipo de tecnologia já na questão de ônibus elétrico.

R: Sobre o Financiamento, a Vitol é muito ativa na área de gás, petróleo, derivados, carvão e petroquímicos. O que estamos tentando fazer é diminuir no carvão e nos maiores poluentes, compensando em oportunidades como essa. A gente tem um escopo de atuação mundo a fora muito grande, então a gente tem linhas próprias e linhas com banco gigantescas que nós usamos pra pré-financiar a produção de gás natural e receber de volta o produto como pagamento. Então o que a gente faria, seria pegar essas linhas que a gente tem que são de alto custo, aplicar isso no nosso modelo de tal forma a conseguir mostrar números suficientes para fazer com que o ônibus elétrico seja competitivo frente às outras opções. Em relação aos modelos de ônibus a nossa limitação é a produção.

5. Sr. William: Então isso significa que a empresa pode indicar a tecnologia para ser financiada através de vocês?

R: Sim, nós vamos nos adaptar à demanda e o nosso limite é qual a capacidade de produção local versus custo de importação de modelos de outros países.

6. ABVE/Sr. Adalberto Maluf: Qual você acha que seria o modelo mais plausível? Como você vê a diferença dos dois modelos.

R: O meu entendimento em conversas anteriores é que como os contratos já estão estabelecidos teremos que trabalhar com algo mais parecido ao que foi feito em Bogotá, e que seria o modelo 2 da apresentação, ou seja, os contratos já estão estabelecidos com determinado operador que teria que ser intermediado pelo poder público seriam um segundo contrato feito conosco ou com qualquer outro provedor de frota e obviamente, não só precisaremos da anuência do poder público como das garantias do mesmo para operarmos de forma competitiva. O meu entendimento é que o outro modelo do Chile, que foi implementado na Austrália, em Londres principalmente, acho que foi o grande exemplo o grande exemplo pro mundo de como poderia funcionar, e principalmente dos resultados maravilhosos que eles tiveram com a quantidade de passageiros, qualidade de serviço, esse modelo me parece mais limpo, mais fácil de gerenciar para o poder público e por tanto mais fácil de cobrar de ambos os contratados um melhor resultado na operação, entretanto nada impede de montarmos um contrato que seja o mais próximo possível dessa condição. A diferença eu diria que é a possibilidade, qual é a possibilidade hoje entre operadores e cidades de adequar os contratos para aquele modelo 1, o grupo original é montado por traders, então somos extremamente adaptáveis em se ajustar as necessidades do cliente para tentar entregar algo que funcione bem para todos nós.

7. SEESP/Sr. Edilson: Você já tem uma noção do que é uma operação urbana em São Paulo ou exclusivamente das linhas troncais que são similares ao de Bogotá lá da TransMilenio, porque tem uma complexidade muito grande, tem vários tipos de ônibus, além disso tem o pessoal da operação, manutenção, mas tudo isso tem que ser olhado nesse plano de negócio.

R: Nós fizemos diversas visitas a diversas empresas para tentar entender como funciona essa questão de transporte em São Paulo. Nós temos sim uma noção e essa complexidade acabou gerando uma motivação em toda a equipe.

8. Subsistema Estrutural/Sr. Francisco Cristovam: Eu queria deixar um convite para o Fabio, vir conversar um pouquinho com a gente aqui, porque ele usou alguns argumentos para sustentar a tese dele que do ponto de vista do operador, me parece insustentável. Assegurar, dizer que melhora a qualidade do serviço esse modelo quando a propriedade do veículo é de um e a operação é do outro, não tem conexão. Dizer que o Ente público pode controlar melhor, mas controlar o que? Não existe operação, o veículo sem tripulação e

tripulação sem veículo, então independentemente, se o veículo é de propriedade de alguém e o operador e a tripulação são de outro, se não juntar isso ai ninguém consegue operar.

9. FETRABENS/Sr. Junior: Você falou que o endosso da Prefeitura poderia ter uma proposta mais agressiva por parte da VG Mobility, visto que isso é um serviço publico concedido, no caso é o transporte de passageiros, automaticamente, nós temos uma questão solidaria do órgão publico que concedeu um serviço que não consegue prestar. Há uma preocupação no que, ao a gente apresentar isso como uma forma limpa e de maior qualidade, a gente não poderia desgastar uma relação que demorou a amadurecer com os órgãos que já operam esse serviço, porque veja, nós temos hoje milhares e milhares de ônibus, se nós entrarmos hoje na relação comercial dessas empresas com a Prefeitura, agora se entrarmos com a solução da VG Mobility diretamente com os órgão já são concedidos com essas empresas não seria melhor?

R: Têm esses dois modelos, o primeiro é aquele que se aplicou numa licitação nova e o segundo é justamente uma adaptação a um modelo existente. Aceito o convite do Cristovam, porque a ideia é justamente essa, entender quais são as demandas de cada um e entregar o melhor serviço para essa estrutura.

2ª Apresentação: SIMTETAXIS

Desde 2012, fizemos uma parceria com as empresas de taxi junto com a Prefeitura de São Paulo, implantamos 10 carros elétricos em parceria com a Nissan na época e com a CET, logo em seguida começamos a iniciativa de buscar carros híbridos para investir na frota verde da cidade de São Paulo, sempre junto na parceria com a Secretaria de transporte com a CET, sempre são dois parceiros que estão juntos com as empresas de taxi. Hoje nós temos na frota de taxi 20 carros elétricos, 120 carros híbridos e de 1.500 carros na frota, 40% é de veículos Flex. Então a nossa frota de taxi de São Paulo é totalmente econômica. Estamos implantando esse modelo com os carros particulares, que estão hoje com a sua frota de 40.000 veículos 30% é GNV, tem um interessante na nossa Secretaria, 10% já está investindo nos carros híbridos na cidade de São Paulo, ou seja, de 40.000, 4.000 são de carros híbridos.

Fim da apresentação.

PERGUNTAS

1. ICCT/Sra. Ana Beatriz: Qual o tamanho da frota de taxis de São Paulo? No início da apresentação, você comentou que vocês têm essa frota de taxis elétricos, de 10 taxis elétricos em 2012 e que vocês tiveram que fazer algumas adaptações com a Nissan sobre as baterias. Eu queria entender mais um pouco sobre isso.

R: Nós começamos o projeto Piloto implantando dois carros que era da CET para as frotas de taxis, deu certo, e chegamos a 10 carros. No início as baterias só duravam até 80 km, em parceria nossa, e com iniciativas das empresas junto a Nissan e a Secretaria de Transportes, essas baterias foram trocadas para 150 km. Hoje já estão tendo vida de 230 km, então cada vez mais está sendo melhorada essa questão, também fizemos implantação de tomadas para recarregar esses veículos em postos, aeroportos, hotéis, sindicatos e empresas. Mudamos também, com o tempo, a carga convencional para a carga rápida, chegando a recarregar 40 km em 10 minutos. Essas foram as adequações que fizemos com a Nissan e a Secretaria de Transporte.

Alteração do Regimento Interno do COMFROTA

Sugestão de minuta de Regimento, com base nessa minuta que estamos preparando como proposta. Estamos aguardando a partir de hoje (16/12/21), sugestões que poderão ser encaminhadas para que possamos na próxima reunião aprovar esse novo regimento.

REUNIÃO ENCERRADA

<https://www.youtube.com/watch?v=lomvukxrY6o>