

**35ª 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: 02/05/2024, 10h00 até às 12h00

Local: Gabinete Secretaria Executiva de Mudanças Climáticas – SECLIMA

Local Virtual: Realizada através da plataforma Microsoft Teams

(https://teams.microsoft.com/dl/launcher/launcher.html?url=%2F_%23%2F%2Fmeetup-join%2F19%3Ameeting_Mzc2YTRiZmQtZDI1Ni00NmU0LTkzZDYtNmQ4ZDIwYWl5N2M4%40thread.v2%2F0%3Fcontext%3D%257b%2522Tid%2522%253a%2522f398df9c-fd0c-4829-a003-c770a1c4a063%2522%252c%2522Oid%2522%253a%2522492f6965-9afe-4768-8231-a8af636f826b%2522%257d%26anon%3Dtrue&type=meetup-join&deeplinkId=77544e48-9d56-4174-a896-69ac41394681&directDI=true&msLaunch=true&enableMobilePage=true&suppressPrompt=true) com transmissão simultânea no canal SECLIMA no Youtube (<https://youtube.com/live/olcUPwaVOuQ?feature=share>).

Grupo: COMFROTA

Pauta:

1. Avaliação do Sistema Ambiental e Social referente ao Projeto de Eletrificação da Frota de Ônibus de São Paulo, pelo Banco Mundial junto ao município de São Paulo. Apresentação: Equipe Banco Mundial
2. Balanço do grupo de trabalho ônibus. Alinhamento sobre o relatório a ser produzido (mini e midiônibus). Apresentador: André Previato (SECLIMA)
3. Manifestação do Comitê sobre a Consulta Pública do Corpo de Bombeiros de São Paulo, da Minuta do Parecer de “Ocupações com estações de recarga para veículos elétricos”. Apresentador: Fabio Mariano (SECLIMA)

Participantes:

1. José Renato Nalini – Secretário Executivo - SECLIMA;
2. Luciana Feldmann – Chefe de Gabinete - SECLIMA;
3. André Previato - Coordenador - SECLIMA;
4. Izabel Klug - Engenheira Florestal - SECLIMA;
5. Fabio Mariano Espindola da Silva - SECLIMA;
6. Pedro Gondim Davis - WORLDBANK;

7. Ellen Emerich Carulli - WORLDBANK;
8. Débora de Freitas - SMT;
9. Patrícia Noemi Okajima Nishida - STM;
10. Alexandra RR Domingues - STM;
11. Bernardo Augusto Santos de Faria - SMRI;
12. Pedro Rama - SPTRANS;
13. Carlos Ibsen Vianna Lacava - CETESB;
14. Pedro Logiodice - ICCT;
15. Carmen Araújo - ICCT;
16. Olímpio de Melo Álvares Junior - ANTP;
17. Vinícius Artioli Batista - LOGA;
18. Jorcival Fernandes – ECOURBIS;
19. Oswaldo Lucon – SEMIL/SP;
20. Gil Scatena - ICLEI / SAM;
21. Violeta Saldanha Kubrusly - CAU/SP;
22. Jorcival Fernandes de Oliveira Junior - ECOURBIS;
23. Edilson Reis - SEESP;
24. Reinaldo Sarquez - ABIMAQ;
25. Tatiana Tucunduva Philippi Cortese - OAB/SP;
26. Willamys da Silva Bezerra - Subsistema local de Transportes Urbano/SP;
27. Ieda de Oliveira - ABVE;
28. Silvana Alvim - LOGA;
29. Marcos Correia Lopes - EMTU/SP;
30. Alysson Talaisys Bernabel - EMTU/SP;
31. Marcelo Pereira Bales - CETESB;
32. Elza de Campos Alves - CET;
33. Douglas de Paula D'Amaro - SIURB;
34. Gábor János Deák - Sindipeças e FIESP;
35. Guilherme Pereira Roncoletta - SMDET;
36. Felipe da Silva Sousa - SMDET;
37. Sara - SETRAM;
38. Maria Inês Miranda Ramos - WORLDBANK
39. Antônio Cezar Leal - UNESP;
40. Renato Simenauer – FIESP

Reunião:

1. Luciana Feldmann (SECLIMA) inicia a reunião, e agradece a presença de todos e informa que o formulário de presença estaria no chat da sala do Teams e segue com a programação da pauta e passa a palavra para o Secretário José Renato Nalini (SECLIMA);
2. José Renato Nalini (SECLIMA) diz que a pauta da reunião é interessante, pois irão realizar a avaliação do sistema ambiental e social do projeto de eletrificação de frotas de ônibus de São Paulo pelo Banco Mundial, e passa a palavra para o apresentador Pedro Gondim Davis (WORLDBANK) com o objetivo de dar seguimento a pauta;
3. Pedro Gondim Davis (WORLDBANK) inicia sua apresentação de temática “Avaliação do Sistema Ambiental e Social referente ao Projeto de Eletrificação da Frota de Ônibus de São Paulo, pelo Banco Mundial junto ao município de São Paulo” pontuando:
 - a) Sobre o Projeto:
 - É um projeto de pagamento por resultados, isso significa que a PMSP implementa as ações e o Banco Mundial mede o avanço dos objetivos, e então os desembolsos são realizados à medida que os objetivos são alcançados.
 - Tem como objetivo Identificar os impactos ambientais e sociais associados às atividades, assim como a robustez da estrutura que já existe e já opera com relação à gestão de riscos ambientais e sociais de São Paulo.
 - Indicar se tem alguma ação que mereça atenção no sentido de fortalecer esse sistema.

Sobre a Consulta:

- A consulta é uma exigência que está prevista dentro das normas do Banco Mundial antes que o projeto seja aprovado.
- O questionário que circulamos para os membros do COMFROTA serve para entender se essa avaliação feita pela equipe do Banco quanto aos impactos ambientais e sociais são

adequadas se existe algum outro ponto a ser considerado, e se há outras indicações.

- As contribuições do questionário serão recebidas até dia 10/05.
- b) Objetivos específicos do Projeto:
- Reduzir as emissões atmosféricas resultante da substituição de cerca de 1 mil ônibus municipais a diesel por ônibus elétricos;
 - Reduzir os custos operacionais dos veículos substituídos;
 - Fortalecer e capacitar a PMSB na adaptação, gestão e fiscalização da operação de ônibus elétricos e treinar os funcionários da SPTRANS para a introdução dos ônibus elétricos em larga escala;
 - Melhorar o acesso dos grupos vulneráveis ao transporte público por meio de estudos para levantamento da viabilidade de tarifas mais inclusivas;
 - Aumentar a satisfação dos usuários com a qualidade do transporte público;
- b) Áreas de Resultados: Projeto possui as seguintes áreas -
- Área de resultados - 1. Descarbonização e modernização do sistema de transporte público, 2.1. Fortalecimento da gestão do sistema de transporte público, 2.2. Promoção de políticas de mobilidade urbana inclusiva e sustentável;
 - Atividades - 1. Avaliações técnicas para apoiar a implementação de ônibus elétricos, Subsídios para custos iniciais associados à aquisição de ônibus elétricos, 2.1. Treinamentos gerenciais para a equipe da SPTRANS para preparar a cidade para a transformação da frota, Desenvolvimento e implementação de plataforma digital para melhorar a gestão financeira e operacional, Programas de treinamento em plataformas ITS e gestão de sistemas de transporte, 2.2. Avaliações técnicas para integrar iniciativas de sustentabilidade e inclusão nas políticas de mobilidade urbana;
- c) Avaliação e Classificação do Grau de Riscos Socioambientais:
- Prováveis efeitos sociais e ambientais - Riscos ambientais e sociais classificados como moderados, Benefícios socioambientais superiores a impactos adversos;
 - Riscos contextuais - Riscos relacionados à infraestrutura e percepção de eletrificação, Ambiente legal regulatório estável;
 - Capacidade Institucional - Atividade não complexa, Capacidade Institucional Adequada, Transparência e controle social;

- Riscos políticos e de reputação - Atividades não controversas, Ambiente legal robusto e participação pública;
- d) Principais impactos:
- Os riscos ambientais e sociais do Programa foram classificados como Moderados, sendo que seus prováveis efeitos ambientais e sociais tendem a ser positivos, e os principais impactos estão associados a:
 - ❖ Intervenções de pequena escala nas garagens para adaptações necessárias para o carregamento das baterias, bem como sua manutenção e operação;
 - ❖ Possíveis obras de construção de linhas de transmissão (aéreas e subterrâneas) para suportar a demanda das garagens quando as frotas de ônibus aumentarem;
 - ❖ Riscos de saúde e segurança ocupacional associado à operação do equipamento de recarga dentro das garagens;
 - ❖ Descarte das baterias no fim da vida útil;
 - ❖ Possível lacuna entre a capacidade da infraestrutura existente para o fornecimento de energia às garagens diante da crescente demanda;
 - ❖ Percepção do projeto por partes interessadas, incluindo as concessionárias e sua força de trabalho (receios de falta de energia: custos; preocupações com redução de vagas de emprego e demissões).
- e) Avaliação da Capacidade do Sistema Existente:
- Aspectos considerados:
 - ❖ Sustentabilidade ambiental e social;
 - ❖ Gestão de impactos em habitats naturais e patrimônio cultural;
 - ❖ Segurança do público e dos trabalhadores;
 - ❖ Aquisição de terras e deslocamento forçado;
 - ❖ Acesso equitativo aos benefícios do Programa;
 - ❖ Evitar acirramento de conflitos sociais;
- f) Conclusões:
- Riscos para a sustentabilidade ambiental e social são moderados, evitáveis, previsíveis, minimizados ou mitigáveis; havendo capacidade institucional e legal adequada para gestão;
 - Ausência de impactos significativos em habitats e no patrimônio cultural: com a presença de procedimentos rigorosos para identificação e gestão de efeitos adversos;
 - Legislação trabalhista abrangente, com destaques para a presença de Programa de Redução de Acidentes de

|SECLIMA

Transporte e para a Garantia de proteção e segurança para público e trabalhadores;

- Não há expectativa de aquisição de terras ou restrições significativas ao uso de terras;
- Presença de Política municipal dedicada ao tema de ampliação do acesso; altos índices de permeabilidade ao transporte público e reconhecimento da relevância do transporte público para grupos vulneráveis;
- Boas práticas com relação ao acesso à informação, participação e defesa dos direitos, sem a expectativa de exacerbação de conflitos sociais;

g) Ações propostas para aprimoramento da gestão de riscos socioambientais:

- Atualizar o Manual de Infraestrutura Básica;
- Atualizar o Plano de Gestão Ambiental;
- Realizar inspeções periódicas;
- Garantir licenciamento ambiental;
- Manter mecanismo de queixas e pedidos de informação;
- Campanha de informação sobre eletrificação;
- Estudos sobre transporte das mulheres;
- Estratégia de formação contínua;
- Campanhas contra assédio e abuso sexual;
- Campanhas contra discriminação e preconceito;

h) Consultas e Partes Interessadas:

- Realização de entrevistas com partes interessadas (SPTRANS, concessionárias, órgãos ambientais);
- Visitas e reuniões com órgãos governamentais;
- Consulta e divulgação do relatório (por meio do questionário/consulta);

5. Pedro Gondim Davis (WORLDBANK) disponibiliza um questionário/consulta aos membros do COMFROTA, a fim de obter informações sobre a opinião do documento do relatório de avaliação do sistema ambiental e social da prefeitura de São Paulo concernente do Projeto de Eletrificação da Frota de Ônibus da cidade de São Paulo;
6. Luciana Feldmann (SECLIMA) agradeceu a apresentação e abre para discussão ao Comitê;
7. Ieda de Oliveira (ABVE) questiona se poderia passar o questionário para os associados das ABVE;
8. Pedro Gondim Davis (WORLDBANK) diz que poderia sim;
9. Edilson Reis (SEESP) sugere ao Secretário Nalini (SECLIMA) para convidar a

ABIFER (Associação Brasileira da Indústria Ferroviária) para também compor o COMFROTA e oferece o contato dos responsáveis;

10. Edilson Reis (SEESP) realiza uma observação ao Pedro Gondim Davis (WORLDBANK) citando que era da época da instalação do Plano SISTRAN da cidade de São Paulo, sendo a terceira geração de frotas de São Paulo e era comandada pelo professor Adriano Murgel Branco e cita que a preocupação básica daquela época era, treinar todos os envolvidos do projeto para matar no ninho um projeto e acha que isso teria que acontecer agora. Diz que conhece bem o sistema, e ressalta que quando Pedro Davis (WORLDBANK) fala em segurança cita que a SPTRANS possui um setor de engenharia de segurança, porém relembra que tinha uma época que não possuía esse plano de segurança, então pontua que a segurança é uma das principais preocupações. E comenta que outra preocupação seria a infraestrutura de carregamento, pois seria um ponto básico. Comenta também que no Sindicato dos engenheiros possui um grupo de transporte liderado pelo Jurandir Fernandes, e se disponibilizou a ajudar a qualquer hora;
11. Luciana Feldmann (SECLIMA) comenta que irá ter um evento sobre mudanças climáticas no SEESP em breve e segue com os comentários do Comitê;
12. Olimpio de Melo Álvares Junior (ANTP) pergunta a Pedro Gondim Davis (WORLDBANK) se nos grupos vulneráveis foram incluídos idosos, pessoas com necessidades especiais, e pessoas que usam bicicleta que precisam de facilidade para fazer a intermodalidade. Usa como exemplo os bicicletários, tem que possuir treinamento dos motoristas;
13. Pedro Gondim Davis (WORLDBANK) responde que seria essencial o treinamento dos motoristas e de todos os envolvidos nas operações dos ônibus elétricos, e que está incluso o grupo de manutenção dos veículos. Levantou que sugeriram uma revisão e aprimoramento do manual da SPTRANS e no plano de Gestão Ambiental, pois seria ali que determinam as obrigações, inclusive com relação a treinamento e capacitação de envolvidos de todo o sistema. Cita que a categoria de vulnerabilidade seria bem ampla e contempla muitos grupos. Ressalta que os treinamentos serão cada vez mais adequados à necessidade da população como um todo em conjunto com a SPTRANS.
14. Oswaldo Lucon (SEMIL) toma posse da palavra e cita que foi ao mecânico recentemente e conversou com ele sobre os veículos elétricos e teve como resposta que a pessoa não irá deixar de trabalhar com veículo a combustão, pois são veículos que irão durar muito tempo. Cita que o mecânico possui uma perspectiva que não se tem normalmente e que muitos do Comitê não irão esgotar o questionário e provavelmente não vamos conseguir identificar alguns outros pontos negativos não somente desse projeto com a perspectiva de replicagem de expansão disso para outros locais que muitas vezes um acidente pode colocar tudo a perder, ou seja, levar essa expansão iniciativa para outras garagens para oficinas como do mecânico consultado;

15. Pedro Gondim Davis (WORLDBANK) responde que seria sim considerado, pois quando se pensa em questões de saúde e segurança de trabalhadores, essa é uma das razões pelas quais esse ponto foi desenvolvido e considerado como um risco. Comenta que não consegue esgotar sobre todas as situações que podem acontecer, e usa como uma questão de exemplo uma bateria dentro do contrato com os fornecedores seriam eles os responsáveis pela manutenção e que o mecânico não seria o responsável pela manutenção. Ressalta que deverá ter pessoas full time dentro das garagens, enviados pelos fornecedores, para essas situações de manutenções e comenta também que foram identificadas as ações para mitigar esse tipo de risco;
16. Maria Inês Miranda Ramos (WORLDBANK) cita que foi uma das maiores preocupações, e por isso eles (envolvidos no projeto manutenção) terão treinamento. Menciona que inicialmente a responsável por toda parte de manutenção são os fornecedores e não seria algo do dia pra noite, eles terão que lidar com isso. Afirma que existem algumas empresas de São Paulo que já realizaram uma transição e o que eles explicaram foi que a vida deles ficou mais simples, pois quando existe algum problema pega o problema, tira do ônibus e leva para a fábrica e traz de volta. Comenta que é um sistema de novidade para todo mundo, porém será algo que todos vão passar.
17. Ieda de Oliveira (ABVE) menciona que já passou por essa experiência e completaram 16 garagens de ônibus onde foram implantados os elétricos, e faz um convite ao Comitê se uma equipe técnica quiser acompanhar esse processo de implantação, incluindo o treinamento que está sendo feito com as equipes e cita que há muita coisa interessante;
18. Luciana Feldmann (SECLIMA) agradeceu os comentários, e segue para a próxima pauta da reunião sendo “Balanço do grupo de trabalho ônibus. Alinhamento sobre o relatório a ser produzido (mini e midiônibus)” por André Previato (SECLIMA);
19. André Previato (SECLIMA) apresenta o Acompanhamento de frota - subsistema local, pontuando:
 - a) O que? - “Micro-Ônibus” do Subsistema Local - O subsistema local gerencia a acessibilidade urbana, distribuindo transporte para atender viagens internas nas regiões da cidade. Complementa ligações estruturais, conecta bairros e facilita o acesso a terminais e serviços públicos. Utiliza veículos menores para aumentar a frequência e melhorar a acessibilidade em diversas áreas urbanas;
 - b) Metas - 5 anos (Sistema de combustão interna mais limpa) -> COMFROTA (Elaborar, a partir de janeiro de 2023, relatórios de avaliação técnica e econômica da viabilidade de implementação -> Se não for viável -> Realizar inspeção veicular para controle de poluentes;

- c) Como? - Utilização gradual de combustíveis e tecnologias mais limpas e sustentáveis - > Definidos pelo COMFROTA;
- d) Apresentação de normas de capacidade, peso bruto total e comprimento total máximo - ABNT NBR 155701;
- e) Apresentação de normas pelos manuais de padrões técnicos de veículos da SPTRANS;
- f) Cita que houve as apresentações da ANKAI e da HIGER que já possuem mercado disponível de:
- g) ANKAI:
 - Miniônibus 8.7 m:
 - ❖ Pode ser fabricado com autonomia de acordo com o pacote de baterias: 1) 250 km, 2) 310 km;
 - ❖ 37+2 passageiros sentados e em pé (SPTRANS=34);
 - ❖ Apresenta rapidamente as especificações do modelo;
 - Midiônibus 10,5 m (ANKAI EO-10):
 - ❖ Pode ser fabricado com autonomia de 3 tipos de acordo com o pacote: 1) 250 km, 2) 320 km, 3) 280 km;
 - ❖ 57 passageiros sentados e em pé;
 - Básico 12 M (ANKAI EO-12):
 - ❖ Está em finalização a análise das plantas pela SPTRANS;
 - ❖ O Layout para ser ajustado totalmente à SPTRANS necessita que os 2 assentos simples próximos a catraca sejam com assento duplo;
 - ❖ Pelo peso, pode transportar 95 passageiros, ou seja, é um veículo leve;
 - Micro Ônibus (não seria demanda da Prefeitura de São Paulo) - ANKAI OE-6:
 - ❖ Dimensão total: 6,5 metros de comprimento;
 - ❖ Autonomia de 250 km;
 - ❖ Apresentação de aplicação específicas do modelo;
 - ❖ Garantia da bateria: 8 anos (20% de degradação);
 - ❖ Cargas intermediárias não prejudicam a vida útil;
 - ❖ Conector carregador CCS2;
- h) Visão estratégica - ANKAI:
 - A ANKAI teve uma decisão estratégica de trazer os modelos abaixo de 12 m para São Paulo;

- Os ônibus elétricos têm 35% de imposto de importação;
- A ANKAI fez visitas iniciais na China, já fazendo uma análise procurando trazer os produtos mais próximos com as especificações da SPTRANS, e já estão finalizando a aprovação das plantas;
- Essas plantas não são necessariamente iguais aos carros apresentados, pois algumas coisas serão adequadas para o cliente para atender a norma. Assim, o produto comercial já virá com todas as especificações;

i) Higer:

- Portfólio no Brasil - ônibus urbano: 9 a 18 metros;
- Tempo de vida útil da bateria: 8 anos;
- Garantia do motor: 5 anos;
- Garantia do veículo: 2 anos;
- Modelo apresentado: Mini A9BR;
 - ❖ Incluso em todos os padrões apresentados pela SPTRANS, prestes a embarcar para o Brasil;
 - ❖ Capacidade de até 50 passageiros;
- Segundo modelo apresentado: Mini A12B;
 - ❖ Distância: 6,5 metros;
 - ❖ Apresentação de características;

21. André Previato (SECLIMA) cita que o objetivo da apresentação seria demonstrar o que tem sido feito no grupo de trabalho, e ressalta um ponto relevantes sendo os custos de manutenção e de abastecimento desses veículos. Sobre o investimento, expõe que eles já passaram os valores desses veículos e comenta que o custo de aquisição do veículo elétrico e a diesel seria pago entre 7 a 8 anos e a diferença de custo que há seria paga pela redução de custo com diesel e manutenção/peças em um período de 8 anos, diz que essa informação é importante para subsidiar e para os contratos de concessão:

22. André Previato (SECLIMA) passa para a próxima pauta, sendo “Manifestação do Comitê sobre a Consulta Pública do Corpo de Bombeiros de São Paulo, da Minuta do Parecer de Ocupações com estações de recarga para veículos elétricos” por Fabio Mariano (SECLIMA);

23. Fabio Mariano (SECLIMA) inicia a discussão comentando, que o objetivo seria deixar todos os membros do COMFROTA alinhados em relação à minuta que está sendo debatida no corpo de bombeiros para o estabelecimento de critérios de segurança de garagens que possuem as estações de carga de veículos elétricos. Cita que o corpo de bombeiros apresentou essa minuta com 4 alternativas, sendo duas para garagens de elétricos abertas e duas para garagens de elétricos de subsolo. Apresenta as alternativas mencionando que a primeira alternativa dos bombeiros, seria para estações externas de modo que as vagas apresentem carregadores de veículos elétricos com um afastamento de 5 metros mínimos em relação às demais vagas do estacionamento. Expõe também que a proposta visa criar essa zona de segurança para mitigar a propagação do fogo, mas não leva em consideração

que muitos dos estacionamentos da cidade possuem um espaço limitado e podem não ser capazes de acomodar esse tipo de expansão. A adoção dessa alternativa implicaria no potencial de inibição da expansão dos carregadores em estacionamentos pela cidade. Esclarece a segunda alternativa que seria de que as vagas devem ser separadas entre si, de modo que as demais vagas que não possuem carregamento interpõe parede corta fogo e com um tempo de 60 minutos e dimensões de 1,60 de altura e 5 metros de comprimento. Diz também que sobre essa segunda alternativa, apresenta uma viabilidade um pouco maior com uma observação de que a manutenção regular dessas paredes seria vital para garantir a funcionalidade ao longo do tempo é necessário a avaliação de custo benefício. Ressalta que o estabelecimento das normas dos bombeiros terá um impacto tanto para serviços do município, quanto para os contratados e expõe que deve ser avaliado pelo Comitê. Lembra que as outras duas soluções apresentadas são para cargas em subsolos, sendo que a primeira alternativa seria a proteção por chuveiros automáticos em todo o pavimento onde tivesse vagas com carregamento elétrico, dimensionados com os riscos ordinários com 2 chuveiros respostas rápidas, e que além disso será necessário prever no pavimento sistemas de detecção de incêndio, e diz que para essa alternativas eles impõem algumas condicionantes exigindo sistema de ventilação mecânica para o subsolo, com cinco trocas de volume de água por pavimento por hora e cita que isso poderá ser dispensado caso pavimento do edifício dotado de ventilação natural com abertura mínima de 50% em todas as fachadas. Interpreta que os bombeiros partem da premissa que, nesse tipo de garagem aumente o risco de incêndio e faz necessários às adaptações com as normas estabelecidas de segurança, mas que deve ser considerado o acréscimo do fator de onerosidade, e com a ajuda da ABVE e do ICCT haverá estudos preliminares pela Prefeitura, pois precisa de um pouco da ajuda dos membros do Comitê para a alternativa tornar-se mais robusta. E memora que a última alternativa seria de garagens fechadas, que cada vaga automotiva contendo base de carregamento deverá possuir sistema de detecção de incêndio pontual, ou seja, na própria vaga. Cita que também seriam separadas as vagas entre si, e entre as demais vagas de veículos que não possuem carregamento, interpondo a parede de corta fogo de 90 minutos de dimensões de 5 metros de comprimento, com fechamento conjunto ao teste de pavimento assim isolando individualmente cada estação de carregamento e de que segundo os bombeiros criaria uma situação de maior segurança, mas essas vagas fechadas elevariam o custo de implementação desse tipo de alternativa. Finaliza comentando que estão produzindo esse parecer nas próximas semanas para a próxima apresentação ao corpo de bombeiros e comenta se alguém quiser integrar esse trabalho;

24. André Previato (SECLIMA) diz que o Comitê tem que ser muito cuidadoso ao falar sobre incêndios e deve colocar os requisitos necessários ao maximizar a segurança dos usuários e também não se pode deixar de lado uma análise econômica;
25. Renato Simenauer (FIESP) comenta que queria ressaltar um convite a ABIFER essa inclusa no Comitê, e a FABUS que são fabricantes de ônibus

/carrocerias/autopeças, para convidar também a participar do COMFROTA na presença do presidente Ruben Bisi e cita que ele também é diretor da Marcopolo. Comenta que eles seriam muito colaborativos;

26. André Previato (SECLIMA) complementa a fala, comentando que devemos olhar as experiências internacionais e a importância de prever um escalonamento para essas medidas de segurança podendo até exigir todos esses critérios de uma vez na medida em que o uso de carro elétrico se expande;
27. Olímpio de Melo Álvares Junior (ANTP) cita que possui algumas questões, como o COMFROTA não é um Comitê de segurança de engenharia e comenta que não sabe se seria adequado o comitê fazer um parecer, pois não seria um organismo especializado na questão de segurança/segurança elétrica. Ressalta também que se essas garagens de ônibus estivessem mais relacionadas com o universo do Comitê, elas estariam incluídas nesta norma. Menciona que se for para realizar uma norma teria que ser completa, incluindo todos os tipos de veículos. E levanta a última questão sendo as normas internacionais, pois quando se faz um trabalho desse porte, a primeira coisa que haveria de ser feito seria o levantamento das normas internacionais com objetivo de visualizar o que existe no mundo;
28. Edilson Reis (SEESP) toma posse da palavra e sugere que o secretário Nalini entre em contato com o Sindicato dos Engenheiros (SEESP) ou com o CREA/SP que possuem um setor de engenharia de segurança especializado e fazer essa parceria com o objetivo de realizar esse parecer ao corpo de bombeiros;
29. Olímpio de Melo Álvares Junior (ANTP) comenta sobre a questão da carga elétrica, pois numa garagem pode ter centenas de vagas, e se a quantidade de veículos elétricos aumentar muito, terá que ter muitos boxes um do lado do outro, e quanto maior a concentração de energia, mais perigoso da parte elétrica. Acha que seria mais interessante limitar os carregadores para carga lenta;
30. Edilson Reis (SEESP) sugeriu que fosse feito contato com SEESP e CREA para elaborar esse parecer;
31. André Previato (SECLIMA) diz que embora o Comitê não tenha o setor de segurança de elétricos, estão considerando qual a implicação que isso iria ter no desenvolvimento/ promoção do uso dos veículos elétricos na cidade. E cita que irá afetar de qualquer forma a substituição de frota para alternativas mais limpas;
32. Fabio Mariano (SECLIMA) completa a fala de André Previato (SECLIMA) e diz que pelo formato o parecer ao corpo de bombeiros que a avaliação de custo benefício de implementação não foram o foco principal, mas seria o foco de segurança e comenta que, dentre os interessados, pode ser o COMFROTA para deixar claro ao corpo de bombeiros a avaliação de custo benefícios e os impactos que deverá ter, e cita que possivelmente pode haver ajustes contratuais para realizar essas adaptações muito significativas nas suas garagens;

33. André Previato (SECLIMA) encaminha para o encerramento da reunião, e diz que temos até o dia 10 de maio para responder a consulta do Banco Mundial enviado via formulário, e que irá sugerir novas datas para os grupos de trabalho de modo que daria um seguimento ao trabalho e por fim cita que a SECLIMA fica com o compromisso de avaliação com relação ao parecer do corpo de bombeiros e qual conteúdo esse parecer deve conter. Memora que irá realizar uma reunião extraordinária para quem quiser contribuir com esse parecer;
34. Carmem Araújo (ICCT) comenta que receberam uma contribuição do que com relação ao tópico do corpo de bombeiros e um dos documentos está bem detalhado e extenso e condiz com preocupação do corpo de bombeiros, e cita que esta realizando um resumo desse documento;
35. André Previato (SECLIMA) também comenta que a ideia seria determinar internamente o que se entende sobre esse parecer e marcar uma reunião extraordinária para o grupo contribuir;
36. Carmem Araújo (ICCT) expõe que de qualquer forma o ICCT pretende fazer uma contribuição como organização técnica e cita que existem alguns pontos, como temperatura da queima similar a um a combustão interna. E menciona que irá passar o documento para o André Previato (SECLIMA) para encaminhar ao grupo;
37. André Previato (SECLIMA) agradece e encerra a reunião ordinária do Comitê;