

**36ª 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: 06/06/2024, 10h00 até às 12h20

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%20%23%2F%2Fmeetup%2F19%3Ameeting_ZjJkNjBjZDktY2l4Zi00NTMxLTg1YTEtMTI4YmI5OGQyYzdi%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=c8953112-17a6-4dc9-bf8f-5291e0001350&directDl=true&msLaunch=true&enableMobilePage=true&suppressPrompt=true)

Grupo: COMFROTA

Pauta:

1. Relatório preliminar Mini e Midi Ônibus, por André Previato;
2. Informações iniciais da frota de Transporte Escolar Gratuito;
3. Avanços da 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 Espindola da Silva;
4. Resumo do GT Biocombustíveis, por André Previato;

Participantes:

1. José Renato Nalini – Secretário Executivo - SECLIMA;
2. André Previato - Coordenador - SECLIMA;
3. Izabel Klug - Engenheira Florestal - SECLIMA;
4. Fabio Mariano Espindola da Silva - SECLIMA;
5. Débora de Freitas - SMT;
6. Ana Maria Faria - SVMA;
7. Renato Francisco Caetano Chaves - SVMA;
8. Alexandra RR Domingues - STM;

9. Bernardo Augusto Santos de Faria - SMRI;
10. Pedro Rama - SPTRANS;
11. Carlos Ibsen Vianna Lacava - CETESB;
12. Vanessa Gac leal - SETRAM/SMT;
13. Pedro Logiodice - ICCT;
14. Carmen Araújo - ICCT;
15. Olímpio de Melo Álvares Junior - ANTP;
16. Vinícius Artioli Batista - LOGA;
17. Silvana Alvim - LOGA;
18. Oswaldo Lucon – SEMIL/SP;
19. Reinaldo Sarquez - ABIMAQ;
20. Tatiana Tucunduva Philippi Cortese - OAB/SP;
21. Willamys da Silva Bezerra - Subsistema local de Transportes Urbano/SP;
22. Ieda de Oliveira - ABVE;
23. Marcelo Pereira Bales - CETESB;
24. Elza de Campos Alves - CET;
25. Guilherme Pereira Roncoletta - SMDET;
26. Felipe da Silva Sousa - SMDET;
27. Sara - SETRAM;
28. Antônio Cezar Leal - UNESP;
29. Renato Simenauer – FIESP;
30. Gustavo Bonini - ANFAVEA
31. Wesley Florêncio - Sindicato dos Transportes;
32. Gley Rosa - Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo - SEESP;
33. Carlos Alberto Fernandes Rodrigues de Souza - SPURBANUSS;
34. Wagner Palma Moreira - SPURBANUSS;

*Edilson Reis (SEESP), membro do COMFROTA, não participou da reunião. Estava em uma atividade profissional na CEEMM, Câmara Especializada em Engenharia Mecânica e Metalurgia do CREA, da qual seria conselheiro;

Reunião:

1. José Renato Nalini (SECLIMA) inicia a reunião agradecendo a presença de todos e ofereceu uma introdução a reunião;
2. André Previato (SECLIMA) inicia a apresentação do relatório MINI e MIDI ônibus, pontuando:
 - a) Viabilidade da substituição da frota do subsistema de distribuição local por alternativa mais limpas;
 - Subsistema local: gerencia a acessibilidade urbana, distribuindo transporte para atender viagens internas nas regiões da cidade;
 - b) Lei nº 16.802, de 17 de janeiro de 2018:
 - Art. 10. Os operadores de micro-ônibus* que integram o Subsistema Local do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo **poderão promover a redução progressiva das emissões** de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil e de poluentes tóxicos emitidos na operação de suas respectivas frotas, **por meio da utilização gradual de combustíveis e tecnologias mais limpas e sustentáveis a serem definidas no âmbito do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas**, sendo que a transição da mudança do sistema de

combustão interna dos veículos dos operadores de microônibus* dar-se-á no **período de 5 (cinco) anos** contados da vigência desta lei;

- § 1º O **Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas**, no **início do quinto ano**, deverá prover **relatório técnico avaliando a viabilidade técnica e econômica** da implementação desta Lei por parte dos operadores de micro-ônibus que integram o Subsistema Local do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo;
- § 2º **Na hipótese de não haver tecnologia motora disponível e economicamente viável** que permita a mudança do sistema de combustão interna dos micro-ônibus que integram o Subsistema Local do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de São Paulo para a adoção de combustíveis renováveis ou fonte de energias alternativas dentro do lapso temporal descrito no "caput" deste artigo, **ficarão os operadores de micro-ônibus obrigados a realizarem tão somente a inspeção veicular para o controle de emissão de gases poluentes;**

c) Manuais/ Tabelas técnicas:

Pelo MANUAL DE PADRÕES TÉCNICOS DE VEÍCULOS - SPTRANS²

Tipo de ônibus	Peso bruto total mínimo	Comprimento total (m)	Portas (quantidade)	Área reservada para cadeira de rodas	Capacidade (sentado + em pé)
Miniônibus	≥ 7	≤ 10	2	≥ 1	≥ 34
Midiônibus	≥ 10	≤ 12	3	≥ 1	≥ 50
básico	≥ 16	≤ 14	3	≥ 1	≥ 70

Total de ônibus da frota de transporte público de São Paulo em 2023:

Tipo de ônibus	Grupo Local de Articulação Regional	Grupo Local de Distribuição
Miniônibus	5	1.681
Midiônibus 9m	20	2.490
Midiônibus 11m		679
Básico	490	1.028

u
n

- A SPTRANS realiza teste de conformidade para os veículos novos a entrarem no sistema:
 - ❖ As plantas são analisadas e acertadas com a engenharia, liberando para fabricação.
 - ❖ Quando chega em São Paulo: caderno do teste de conformidade, é feito de madrugada. Caderno em anexo
 - ❖ Após ser aprovado no teste de conformidade, vai para teste de campo,
 - ❖ Se aprovado, é liberado para comercialização;

d) Pesquisa de mercado disponível para a substituição de diesel:

TABELA RESUMO:

MARCA	MINI	MIDI	Piso baixo	Piso baixo em 2º momento	Aprovação total SPTrans	Falta aprovação SPTrans	Empresa afirma já estar nos padrões SPTrans
Ankai	OE-8 (8,750mx 2,550x3,220)		Sim	-	Não	Falta uma etapa	?
		OE-10 (10,450 x 2,550 x 3,250)	Sim	-	Não	Falta uma etapa	?
Higer	AZURE A9BR* (8,820 x 21,440 x 3,260)		Sim	-	Não	faltam os testes	Sim Desenvolvido: caderno de encargos SPTRans
Marcopolo	Volar-e Fly 10 Urbano		Não	Sim	Não	Sim	Sim, exceto pelo piso
	Hybrid Volare Eletric Etanol – HVE		SIM	-	Não	Sim	Sim

3. André Previato (SECLIMA) abre o debate, pontuando sobre o relatório que deverá ser entregue sobre aspectos técnicos, e que também deve se tratar dos aspectos econômicos, de viabilidade econômica, e da aquisição do veículo. Cita que considerando o que a SPTRANS tem recebido são os dados de preço. Ressalta que devem ser resguardadas informações confidenciais das empresas, e ser encaminhado o relatório a análise econômica desses veículos,
4. Carmen Araújo (ICCT) comenta sobre o piso alto e piso baixo para o nicho de mini e midi. Questiona o porquê possui apenas um modelo de piso? Cita que isso significa que existe um subsídio, um recurso envolvido e perguntou se a parte financeira vai acontecer pela SPTRANS?
5. Pedro Rama (SPTRANS) responde que não seria contra o piso baixo, nem contra o piso alto. Cita que possui uma portaria e uma ata da Secretaria da pessoa que necessita de acessibilidade em que eles entraram com um processo contra a SPTRANS para que todos os veículos do sistema independentemente do tamanho sejam de piso baixo. As ONGs comentaram que aceitam que o piso do ônibus elétrico seja piso alto com a transposição de fronteira, sensibilidade, por condição que tenha elevador nos veículos funcionando. E ressalta que tem uma dificuldade enorme em desenvolver o piso baixo para o Mini e midi;
6. André Previato (SECLIMA) impõe que irão debater esse tema;

7. Pedro Rama (SPTRANS) responde que seria interessante e muito importante esse debate com a sociedade civil e cita que nós teremos que ser transparentes;
8. André Previato (SECLIMA) responde que a questão da acessibilidade não seria apenas responsabilidade da SPTRANS, e cita que se houver uma outra questão importante para ser considerada no quesito piso alto ou piso baixo, será tratada conforme às reuniões do comitê. Ressalta a importância de algum impacto econômico de viabilidade, e que a Carmem (ICCT) por exemplo, acompanhou o desenvolvimento tecnológico dos ônibus e pode ajudar a obter informações, e finaliza comentando que tanto economicamente como tecnicamente seria algo a se pensar sobre a utilização desses veículos e seus pisos;
9. Carmen Araújo (ICCT) comenta sobre questões, como por exemplo, que tinham visto que esse veículo menor chegou a representar 40% da frota, então não está falando de poucos veículos. Enfatizou que algumas das mudanças eliminaram os veículos menores, passando do Mini para o midi e depois do midi para alguns veículos básicos. Pergunta qual o volume de que estamos falando? Perguntou qual seria a dificuldade técnica de fazer isso e existe uma solução para adicionar ao cenário? E cita que gostaria de ouvir alguém da indústria ou algum representante sobre esse aspecto de oferta desse produto no volume de São Paulo. E indica o Pedro Rama (SPTRANS);
10. Pedro Rama (SPTRANS) responde que hoje possuem de mini e midi quase 4 mil ônibus, e cita que quando a indústria disponibilizar o piso baixo terá que realizar uma equação matemática financeira, e que o grande entrave seria que não possui o piso baixo nem para o diesel nem para o elétrico e indica o Gustavo Bonini (Anfavea) para comentar algo sobre;
11. Gustavo Bonini (ANFAVEA) comenta sobre o tema de disponibilidades e que deveria consultar cada empresa individualmente e esse trabalho não é realizado pela ANFAVEA. Ele levanta a questão dos fabricantes de carrocerias e menciona que algumas montadoras oferecem produtos completos, mas complementam seus produtos e chassis com carrocerias, enquanto outras o fazem em parceria com esses fabricantes de carrocerias. Após isso, sugere que poderíamos realizar uma pesquisa dentro da ANFAVEA com colegas encarregados para diagnosticar se as empresas oferecem pisos baixos, e as oscilações que essa consulta interna poderá envolver para entender a disponibilidade desses produtos por marca, e diz que pode entregar isso a Seclima;
12. André Previato (SECLIMA) pergunta se isso pode ser feito até a próxima reunião do comitê;
13. Gustavo Bonini (ANFAVEA) comenta que sim, possivelmente;
14. Pedro Rama (SPTRANS) afirma que forneceria documentação de ONGs e outras instituições que mencionaram a aquisição de pisos baixos nos veículos em análise para que todos tivessem conhecimento;
15. Olímpio de Melo Álvares Junior (ANTP) toma posse da palavra e aborda questões tanto das reclamações de algumas empresas operacionais, quanto

- de pessoas envolvidas. Relembra algumas observações de elevadores que não funcionavam bem e até acabavam prejudicando pessoas com necessidades especiais, e mencionou que isso precisa ser confirmado pela pessoa que dirige o veículo para que possamos entender o problema a tempo;
16. André Previato (SECLIMA) fala que será encaminhado o levantamento com os operadores;
17. Willamys Bezerra (Subsistema local de Transportes Urbano/SP) toma a palavra, aborda os inúmeros desafios que enfrenta com o elevador. E destaca especificamente o problema com o fornecedor, que não possui mais peças para elevadores disponíveis. Consequentemente, há casos em que o veículo fica parado devido a mau funcionamento do elevador. E diz que muitas vezes o veículo sai da garagem em ótimas condições, mas durante a viagem, dependendo das condições da estrada/rua, o elevador deixa frequentemente de funcionar, levando à necessidade de selar o veículo a meio da viagem;
18. André Previato (SECLIMA) pergunta no que diz respeito à infraestrutura viária da cidade, e sobre a viabilidade de implementar pisos baixos em ônibus que possam circular por todos os bairros, tendo em conta potenciais obstáculos como valas e buracos. E direciona a fala a Willamys Bezerra, (Subsistema de Transporte Urbano Local/SP) perguntando se prevê algum desafio ou problema na utilização de ônibus de piso baixo em diversas ruas da cidade?
19. Willamys Bezerra (Subsistema local de Transportes Urbano/SP) responde que conversou com Simão (SPTRANS) sobre algumas linhas de ônibus que enfrentarão desafios significativos na implementação de ônibus de piso baixo. Isso ocorre porque já existem problemas com ônibus de piso alto. Um exemplo notável é em Paraisópolis, onde já existem dificuldades consideráveis, incluindo estradas sem redutores de velocidade e a instalação de postes. A introdução de veículos com piso baixo apenas agravaria estes problemas operacionais;
20. André Previato (SECLIMA) diz que irá liderar e trazer essas informações para a Secretaria da pessoa com deficiência, para mapear as organizações e futuramente entrar em contato com o Willamys Bezerra (Subsistema local de Transportes Urbano/SP) para solicitar ajuda nesse mapeamento e que poderíamos trazer esse tema nas reuniões do GT. E passa para a próxima pauta com Izabel Klug (SECLIMA)
21. Izabel Klug (SECLIMA) inicia a apresentação de tema “Dados iniciais da Frota de Transporte Escolar Gratuito”, trazendo os pontos principais:
- a) Planilha frota TEG 2023;
 - b) Análise de dados:
 - A frota é composta por 3962 veículos;
 - Tipo de veículos:
 - ❖ ônibus Micro/mini/midi: 324 (8% da frota); Van/furgão: 3636 (92% da frota);
 - Tipo de combustível:
 - ❖ diesel: 3947 (99,6% da frota); Gasolina/GNV: 14 (0,4% da frota);

- c) Idade média dos veículos: 14 anos (2010);
- d) Frota varia do ano de 1999 até 2023;
- e) Distribuição das idades dos veículos / Fase Proconve / Euro / nº veículos:

Análise dos dados

- Idade média dos veículos: 14 anos (2010)
- Frota varia do ano de 1999 até 2023

<input type="checkbox"/> Distribuição das idades dos veículos:		<input type="checkbox"/> fase proconve	Euro	nº veículos
1999-2004	259 (6.5%)	P8	6	83
2005-2009	1134 (28.6%) F2 (veículos entre 11 e 19 anos)	P7	5	1482
2010-2014	1915 (48.3%) F1 (veículos entre 10 e 14 anos)	P6	4	1374
2015-2019	491 (12.4%)	P5	3	713
2020-2023	163 (4.1%)	P4	2	309
		P3	1	1

22. Izabel Klug (SECLIMA) comenta de uma tentativa de um projeto de eletrificação de um veículo e convoca Wesley Florêncio (STE) para oferecer uma fala sobre como foi esse processo e por que não se deu continuidade;
23. Wesley Florêncio (STE) inicia sua fala comentando que são aproximadamente 15.000 veículos na cidade de São Paulo. Levanta que tentaram um projeto conjunto com uma transformadora de TEG, e com isso explica que iriam trazer 4 modalidades dentro do TEG, sendo por exemplo a modalidade do TEG creche, a convencional para crianças de 4 a 8 anos, e o carro de acessibilidade e outro que atende escolas especiais. E cita que por falta de financiamento não conseguiu avançar, e expressa que em conversas com o prefeito ele citou uma lei federal que daria subsídios para vans elétricas, mas disse que isso não foi levado adiante. Expressa também que pensou em uma reunião com o Banco Mundial que poderia estar fazendo a questão do empréstimo, mas que não seria o caso;
24. Izabel Klug (SECLIMA) pergunta quem estava à frente desse financiamento?
25. Wesley Florêncio (STE) responde que levou para a SECLIMA na época, mas tinham outro secretário executivo em posse e não foi para a frente, também por conta do banco mundial em si não disponibilizar os valores necessários ao projeto;
26. José Renato Nalini (SECLIMA) diz a Wesley Florêncio (STE) que seria interessante renovar esse pedido porque sabe quando muda gestões, se transformam o caminho dos projetos;
27. Wesley Florêncio (STE) diz que irá fazer esse pedido formal e relembra que existiam 2 projetos onde era envolvido o carro elétrico, e cita o retrofit que era para utilizar a mesma carroceria do veículo, porém colocando um motor elétrico e irá analisar a parte que estava faltando junto com a transformadora, que era a parte do encarroçamento junto com o Detran;

28. André Previato (SECLIMA) diz que queria complementar sobre essa primeira reunião e agradece o primeiro contato do DTP, e que seria ideal começar a envolver os atores agora estrategicamente para reviver o tema para que o trabalho dentro do TEG possa funcionar e a antiga gestão SECLIMA não se aplica mais. E diz que por conta da ausência ainda de dados e minimamente conhecer como que é essa frota de veículos TEG, acha que temos os pontos iniciais, então a proposta de encaminhamento seguir com as discussões dentro do GT de TEG;
29. André Previato (SECLIMA) trouxe algo que acha que poderia ter um potencial enorme, que era uma maior eficiência do sistema, porque havia então recursos no TEG para ter carros melhores, tecnologia melhor, então isso é muito importante e indica Wesley Florêncio (STE) para tratar de incentivos para essa frota, com o objetivo de melhorar a tecnologia. E cita um pouco como funciona o sistema de TEG atualmente e coloca que para trazer maior eficiência, uma melhor alocação de aluno por motorista se trataria já de uma redução de emissões dessa frota pela eficiência do sistema operacional;
30. Pedro Rama (SPTRANS) comenta que queria corrigir uma fala dele, que diz sobre a renovação de frota sendo a informação adicional de que possuem uma carta circular proibindo a inclusão de veículos a diesel na cidade, ou seja, não está sendo renovada e sim proibida a inclusão;
31. Carmen Araújo (ICCT) faz uma colocação em que participava do TEG e uma das questões era que avaliassem a viabilidade, o impacto eventualmente na remuneração e cita que faltaram dados para concluir e não sabiam nem como era a remuneração do serviço. Ressalta que o que sabe é que quanto mais roda um veículo elétrico, mas ele se paga porque a redução do custo na operação é de 60% e com isso menciona que não tinham dados de quanto esses veículos rodavam por dia, o que se sabia que era muito menos do que um ônibus de linha da SPTRANS, e cita que para evoluir com esse tema precisa desses dados específicos;
32. André Previato (SECLIMA) pergunta a Wesley Florêncio (STE) se pode ajudar com isso;
33. Wesley Florêncio (STE) diz que sim, com base o que é entregue ao DTP e diz que na época que a Carmen cita estava com o PROGEL e o projeto visa ampliar a creche TEG, fornecer TEG para bebês e houve a redução da quilometragem, sendo de 2 km para 1,5 km e a prefeitura passou a considerar o raio de crianças e oferecer transporte escolar gratuito, e menciona a frota de 2022 a 2024 onde mais 1.500 veículos foram alugados. Ele menciona a importância de entregar dados e que hoje as coisas são mais práticas e fáceis de obter;
34. André Previato (SECLIMA) agradece a contribuição e passa a palavra para Fabio Mariano Espindola da Silva;
35. Fabio Mariano Espindola da Silva (SECLIMA) quis complementar o Wesley Florêncio (STE) antes de iniciar a próxima pauta, e comenta a possibilidade de financiamento externo para eletrificação da frota e cita que é importante lembrar que alguns aspectos da operação são distintos dos ônibus, que

possuem garagem centralizada. Também é mencionado que os TEG são distribuídos pela cidade e os pontos de recarga estão disponíveis, embora não sejam em quantidade suficiente para atender não apenas os usuários individuais de veículos, mas também a frota de grande porte como o TEG. Comenta também que então qualquer fonte de financiamento ou qualquer projeto de transição de transporte escolar gratuito ou de qualquer frota que não tenha garagem centralizada, tem que abarcar os pontos de distribuição ou previsão de distribuição de carregamento, seja um ponto centralizado de carregamento e constrói um pensamento que pode haver um incentivo de carregamento doméstico, porém há evidências de possuir diversos entraves se o caminho for de fato a eletrificação, e não colocando como alternativa os biocombustíveis;

36. André Previato (SECLIMA) agradece e passa para a próxima pauta, sendo “Resumo do GT Biocombustíveis”.
37. André Previato (SECLIMA) inicia a fala mencionando a última reunião que foi produtiva. Comenta sobre a empresa JBS, e cita que lá passaram a usar na utilização do B100 em caminhões da sua própria logística, e menciona a Amaggi (produtora de grãos) utiliza o B100 em veículos pesados, máquinas e no transporte fluvial. Repassa a informação que segundo eles, avaliaram que tiveram uma nota de eficiência energética de 80%. E que na produção, alcançando 100% das emissões quando considerado do poço à roda, a utilização desse biodiesel utilizam um caminhão DAF, que transportava 74 t e esse rodou mais de 145.000 km na rota de linhas até o Porto de Santos e o motor vai ser aberto em agosto, quando ele vai completar um ano de testes e ainda não apresentou nenhuma modificação negativa em relação ao diesel fóssil e utilizaram um caminhão Volkswagen com motor Cummins, que já rodou 15.000 km e estão rodando com caminhão sombra diesel no mesmo trecho pra fazer o teste comparativo. Expõe que eles vão fazer um teste de bancada com motor Cummins e que eles (JBS) afirmam que não precisaram fazer nenhuma modificação na originalidade do caminhão. Passa outras informações segundo a empresa JBS como, que os filtros estão sendo trocados conforme a recomendação do fabricante, em torno de 40.000 km percorridos, o biodiesel utilizado por eles é o mesmo. Informa que a própria empresa entrega as distribuidoras uma mistura para fazer o B14 obrigatório e é uma mistura de óleo vegetal animal e o óleo vegetal é principalmente é feito de óleo vegetal usado, já que eles compram através do programa óleo amigos de devolução de óleo usado e repassa que afirmaram que tem outros grandes consumidores, os procurando para colocar o biodiesel, e que mencionaram também que o Brasil tem uma capacidade produtiva aproximada de 16 bilhões de litros por ano do biodiesel e que sendo do b14, e também cita que passaram a informação sobre a mistura, que ela consome 9 bilhões por ano, então teria aí uma sobra de capacidade para produção de 7 bilhões de litros por ano, que poderia ser prontamente atendido;
38. André Previato (SECLIMA) complementa que havendo demanda, terá maior produção, que hoje não há, e sobre os motores, a Cummins anunciou que o biocombustível seria drop in, mas eles estão finalizando relatórios sobre. Cita que acreditam que a Cummins em base nessa prévia já está fazendo essa alegação para o mercado e a Volvo também garante para eles que os motores podem ser usados com biodiesel. Expõe sobre a empresa Amaggi que movimenta 21 ton de grãos ao ano e consome 120 milhões de litros ao ano, e

ela prevê eliminar suas emissões e completa citando que dentro desse projeto, eles começaram a produção do biodiesel 100% vegetal próprio em 2023. Destaca que a partir de 2022/2023, iniciaram-se os testes de aplicação do B100 em equipamentos agrícolas e veículos de transporte, tendo sido realizada a primeira viagem bem-sucedida via transporte fluvial neste ano. Na referida viagem de retorno, não foram identificados quaisquer problemas, confirmando a viabilidade do B100 na rota fluvial. Assim, a empresa obteve a autorização para adotar o B100 em maio de 2024, sendo usada na fazenda de 7 lagoas (início as trocas de filtros de óleo lubrificante aconteciam na metade do prazo dado pelo fabricante, mas agora essas trocas já estão acontecendo dentro do prazo padrão de 15 horas) e estão iniciando novos testes com 1.617 máquinas agrícolas diferentes, mas com o aumento do prazo estão iniciando novos testes com 106 caminhões. Comenta que a Scania deu garantia do funcionamento dos seus motores desde que fosse feito o ajuste no sistema de filtragem do combustível e que fizesse a reprogramação dos catalisadores. E adiciona um aviso sobre a possibilidade desse tipo de combustível (biodiesel 100%) ao comitê e questiona se seria viável promovê-lo localmente na cidade e convidar as empresas produtoras de biodiesel para saber se poderiam fornecê-lo e eventualmente realizar um teste, no entanto, é imprescindível que esteja em conformidade com os padrões estabelecidos. E finaliza a fala dizendo que foi essas informações passadas a SECLIMA;

39. Pedro Rama (SPTRANS) comenta que há uma preocupação com o biodiesel sendo a manutenção dele, na cidade mesmo de origem vegetal. E comenta que empresas que citam que os filtros de diesel, em vez de durar e trocar, agora estão trocando por dia em períodos específicos e será feita a troca dos filtros, porém foi relatado que algumas começaram a ter problemas nos motores. Lembra que a ANFAVEA permitia a adição de biodiesel aos motores até 20% e acima disso teria que ter uma modificação nos motores e na especificação do biodiesel. Mas ressalta que não seria contra nenhuma tecnologia, mas como gestor tem acompanhado o problema da utilização de biodiesel em adição aos motores;

40. Marcelo Bales (CETESB) expõe que acompanha essa discussão do biodiesel desde os trabalhos feitos no passado para chegar a 15%, onde inclusive houve uma alteração na especificação da qualidade do biodiesel, para se fazer essa mistura é derivada, inclusive, da reprovação por parte da indústria. E que houve a implementação de mudanças na qualidade do biodiesel buscando atender as necessidades dos veículos, da manutenção e do funcionamento. Menciona que participou de uma reunião com a indústria que está montando inclusive um grupo de trabalho para estudar os 20% e o 15% foi, em tese, aprovado, mas com testes de veículos de uma tecnologia que não é mais fabricada no Brasil, lembra que estamos na fase p 8 do Proconve, com tecnologia equivalente ao Euro 6. Ressalta que o Euro 6, é desconhecido, sobre o que acontece com as emissões, com os veículos Euro 6 já com o 15%, e diversos estudos citam que hoje o biodiesel 100% não seria considerado combustível, pois a partir da existência de um combustível 100% biodiesel os veículos vão precisar ser homologados. Finaliza dizendo que isso será um caminho muito longo e que não se deve colocar isso como uma alternativa, porque por enquanto, isso não é uma alternativa comprovada;

41. Carmen Araújo (ICCT) comenta rapidamente que visto que existe no mundo, o ponto seria o problema da qualidade desse combustível, que quando chega nos postos, sua distribuição, foi modificada a especificação técnica do combustível. E cita que esse teste apresentado por quem fabrica tem que ser transposto para o mundo como ele é, e dá um exemplo do TEG. E completa falando que ainda tem muito para caminhar nesse tema;
42. Gustavo Bonini (ANFAVEA) diz que poderia ser dividido em 3 etapas, primeira seria o uso do B100 (caminhões), depois a situação atual do biodiesel de rua que está aprovada até o B15 e por fim uma sugestão que está no congresso de aumentar o percentual de biodiesel de novo na rua, ou seja, vai virar b20, ou b25. Cita que há indústrias que realizaram testes com p7 e p8 (na época de b10 a b15) porque existiam já veículos sendo desenvolvidos para o equivalente ao Euro 6. Os testes culminaram com a solicitação para a alteração de modificação do biodiesel que foi feito ano passado. Lembra de que as queixas dele referem-se às misturas naturais de biodiesel e à manutenção. Mas expõe que seria interessante testar novos percentuais, ou seja, como essa mistura se comportaria, e seria um processo natural, assim como a gente está fazendo uma coisa nova, importante ver o comportamento dos veículos perante a esse cenário. Pois cita que os veículos são feitos modificação /especificação para a utilização do B100, então são veículos que foram comercializados e homologados. Finaliza a fala dizendo que os próprios produtores de biocombustível são os principais clientes;
43. Olímpio de Melo Álvares Junior (ANTP) toma posse da palavra e comenta que essa fabricação do combustível pelo próprio usuário do combustível é uma condição totalmente distinta da condição de uma frota inteira e que uma cidade com grande quantidade do ônibus urbano teria que haver estudos, pois esse combustível é praticamente um combustível de laboratório, é um combustível fresquinho que está saindo ali de produção. Menciona que seria totalmente diferente do combustível que os operadores recebem nas garagens, que passa por uma cadeia de produção de transporte, e que quando essa mistura começa a aumentar há de fato a frequência de problemas de ocorrências de quebra de veículos e despesas nele. Assim, menciona que, devido à sua qualidade, se o biodiesel apresentasse o mesmo padrão de qualidade da fonte onde a empresa o fábrica, esses problemas não ocorreriam. E coloca outra questão, sendo, a indústria e a sociedade precisam definir se elas querem ter 2 linhas de produção de veículos e as operadoras precisam decidir se elas querem ter 2 reservatórios, um para o diesel comercial e outro pro diesel, 100% biodiesel, pois vão ter que duplicar toda a rede de e manuseio de combustível, armazenamento etc. Ressalta que o Comfrota não vai resolver esse problema, porque esse problema está sendo discutido por toda a indústria automotiva, por toda a indústria de biodiesel de diesel;
44. André Previato (SECLIMA) complementa que acha importante esse posicionamento para o caminho e que nosso papel aqui é justamente identificar essas tecnologias, esses avanços, essas experiências e que talvez não tenham sido responsabilidade do comitê de algumas decisões mesmo. Menciona que o Brasil tem uma experiência maravilhosa com os motores e que hoje é aceito a gasolina e o álcool com basicamente nenhum custo adicional, e para esses motores serem flexíveis hoje, com os híbridos vemos uma corrida e para o motor flex também, porque são barreiras para esse desenvolvimento. E expõe que há desenvolvimento de tecnologia para esses motores, para que

possam receber maiores quantidades do biodiesel na mistura ou quem sabe até o biodiesel 100% e isso vai depender como a como a indústria irá se estruturar. E passa para a próxima pauta sendo, “Avanços da 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 Espindola da Silva;

45. Mariano Espindola da Silva (SECLIMA) inicia a fala pontuando, foi adiado em 90 dias a partir de 6/5, que dá 4 de agosto e que o comitê teria um interesse de fazer um posicionamento oficial. E cita que contou com a ajuda do ICCT e ABVE, para fazer relatoria do relatório e possui um rascunho de manifestação, mas que a SECLIMA se responsabilizou por um teto técnico sobre engenharia de incêndio e dinâmica de como essas coisas funcionam. E ressalta que precisa da ajuda dos membros do comitê para complementar o relatório, e pergunta ao representante da ABVE que teria um gt que foi feito da ABVE com o corpo de bombeiros, para avaliar as possíveis modificações no parecer e queria saber como está esse andamento do gt;
46. Gustavo Bonini (ANFAVEA) diz que poderia ajudar com essa informação, mas cita que não possui o relato do trabalho, porém sabe que está obtendo um andamento e quem está responsável não se faz presente na reunião de hoje. Mas reconhece que houve uma recente reunião deste gt;
47. Carmen Araújo (ICCT) comenta que participou da última reunião e diz que o assunto está andando sim, e que esse assunto contém uma evolução do mundo inteiro mas um dos problemas seria o desconhecimento, como carga de calor numa queima de um veículo elétrico ser similar no total de energia dissipada e não existe uma maior dissipação de calor de um veículo e, outro problema é que, a partir do momento, o veículo a bateria atinge uma determinada forma de difícil contenção desse incêndio, então ele pode propagar com mais facilidade, porque há uma dificuldade maior em apagar;
48. Carmen Araújo (ICCT) comenta que está fazendo uma síntese de recomendações também participando da EA, e assim poderia fazer um teste de queimar o veículo e cita que possui alguns testes no mundo que a gente levantou alguns relatórios sobre isso, para conhecer como é esse processo. E ressalta que também tem toda a regulação que se tem, sendo aquela questão de inviabilizar a instalação em condomínios existentes e que existe uma regra separada no mundo inteiro para o mínimo cuidado com relação à posição desses carregadores de um acidente possível. E finaliza dizendo que existe uma discussão e está em andamento;
49. Oswaldo Lucon (SEMIL/SP) toma posse da palavra e relembra que a tecnologia de baterias evolui rapidamente, enquanto exigências para edificações permanecem por décadas. E exemplifica com um aumento no reservatório de incêndio, algo que os construtores são obrigados a implementar, já que o mercado está demandando veículos elétricos. No entanto, isso acarreta um aumento no custo da habitação. Uma alternativa de infraestrutura seria a melhoria na rede de hidrantes, porém isso se mostraria muito dispendioso. Sugere explorar diferentes mecanismos de combate a incêndios, treinamentos e atendimento, levando em conta as mudanças tecnológicas em curso;

50. André Previato (SECLIMA) agradece a contribuição e diz que quem está envolvido no grupo de trabalho com a ABVE, poderia fazer uma apresentação na próxima reunião e que na reunião de agosto já seria o prazo de apresentação do relatório e fazer no início de agosto uma aprovação do comitê deste relatório;
51. Carmen Araújo (ICCT) faz um comentário final, dizendo que pode passar uma coletânea de alguns estudos, alguns comentários já que tinham feito sobre isso;
52. André Previato (SECLIMA) diz que queria agradecer a participação de todos, lembrando que temos de pensar que é evidente que o setor de transportes é o maior responsável pela emissão de carbono e cita que possuímos um campo promissor como o etanol, biodiesel, biomassa, biometano, e veremos se afastamos o petróleo que está envenenando a humanidade, e devemos cumprir os nossos compromissos e prestar atenção àquilo que os cientistas falam;
53. André Previato (SECLIMA) encerra a reunião;

