

**41ª 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: 07/11/2024, 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%23%2F%2Fmeetup-join%2F19%3Ameeting_MWRIMDc2ZWMtOWE1MS00YzMzLWFkZTktYmZiNTJmMjgyOGI5%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=c274d697-23c6-43a7-99ae-582c8483ed31&directDI=true&msLaunch=true&enableMobilePage=true)

Grupo: COMFROTA

Pauta:

1. Combustível Bevant: Biocombustível de alto nível que contribui com a descarbonização/ **Apresentador:** Camilo Adas (Conselheiro em Tecnologia e Transição Energética da SAE Brasil e Superintendente de Estratégia e Transição Energética na Be8);
2. Divulgação Institucional do Projeto EV Carga da Prefeitura de São Paulo/ **Apresentador:** Antônio Tadeu P de Oliveira – CET;

Participantes:

1. Renato Nalini - Secretário - SECLIMA;
2. Luciana Feldman - SECLIMA
3. André Previato - Coordenador - SECLIMA;
4. Izabel Klug - Engenheira Florestal - SECLIMA;
5. Camilo Adas - SAE Brasil/ Be8;
6. Antônio Tadeu P de Oliveira - CET;
7. Ana Maria Faria - SVMA;
8. Renato Francisco Caetano Chaves - SVMA;
9. Patrícia Noemi Okajima Nishida - STM;
10. Alexandra RR Domingues - STM;
11. Vanessa Gac Leal - SMT/SETRAM;
12. Bernardo Augusto Santos de Faria - SMRI;
13. Pedro Rama - SPTRANS;

14. Carlos Ibsen Vianna Lacava - CETESB;
15. Olímpio Álvares - ANTP;
16. Vinícius Artioli Batista - LOGA;
17. Jorcival Fernandes – ECOURBIS;
18. Gustavo Bonini - ANFAVEA;
19. Livia Gontijo Escobar - SMDet;
20. Reinaldo Sarquez - ABIMAQ;
21. Willamys da Silva Bezerra - Subsistema local de Transportes Urbano/SP;
22. Marcos Correia Lopes - EMTU/SP;
23. Alysson Talaisys Bernabel - EMTU/SP;
24. Marcelo Pereira Bales - CETESB;
25. Elza de Campos Alves - CET;
26. Antônio Cezar Leal - UNESP;
27. Renato Simenauer - FIESP;
28. Wagner Palma - SPURBANUSS;
29. Gley Rosa - SEEP;
30. Ronaldo Figueira - CREA-SP;
31. Ana Wernke - ICLEI;
32. Gabor Deak - Sindipeças

Reunião:

1. Luciana (SECLIMA) abre a reunião e solicita o preenchimento do formulário de presença encontrado no chat da reunião via Teams.
2. Renato Nalini (SECLIMA) agradece a presença de todos e cita que a descarbonização tem que ser multiportas, onde no Brasil há muita energia limpa disponível sendo uma posição privilegiada em relação aos outros países. Cita que existe uma tendência universal para uma eletrificação mas podíamos pensar em um mix com o aproveitamento de cada modalidade. Informa que é suficientemente comprovado pela ciência que são as emissões que causam o aquecimento global e as emergências climáticas. Após isso passa para a primeira pauta sendo “Combustível Bevant: Biocombustível de alto nível que contribui com a descarbonização/ Apresentador: Camilo Adas”.
3. Camilo Adas (SAE Brasil/ Be8) inicia a apresentação pontuando:
 - a) Propósito da empresa: Liderar a renovação energética para criar um futuro sustentável, preservando as nossas origens e a Terra;
 - b) Valores: Sustentabilidade, Integridade, Inovação, Comprometimento, Geração de Valor;
 - c) História: a empresa nasceu como BSBIOS e em 2023 (18 anos), passou a ser a Be8, que é uma empresa de energias renováveis em todo o seu portfólio e através de um ecossistema circular de inovação;
 - d) **Reprodução de vídeo** introdutório sobre o trabalho e história da empresa;
 - e) Be8 significado: "B" da marca foi ressignificado para o verbo "to be", que significa "ser/estar" em inglês. O número 8 simboliza o infinito, inspirado no ecossistema circular de inovação da empresa;
 - f) Unidades: Matriz/ Unidade Industrial/ Unidade de Negócio/ Projeto Industrial - Passo Fundo (Principal);



- Unidades expandidas: Marialva/SP (Industrial), São Paulo (Unidade de Negócios), La Paloma del Espíritu Santo - PY (Fábrica de Produção Industrial), Genebra - SUI (Unidade de Comércio - Importação e Exportação), Domdidier - SUI (Fábrica de Produção Industrial), Dubai - EAU (Unidade de Comércio - Importação e Exportação);

g) Especificação de unidades:

- Marialva/SP (Industrial): Inaugurada em 2010; Capacidade produtiva: produção de 540 milhões de litros de biodiesel por ano; Principais produtos: biodiesel, glicerina, borra; Número de colaboradores: ~ 141;
- Passo Fundo (Principal): Fundada em 2005, com início da produção em 2007; Capacidade produtiva: processamento de 3.400 toneladas de soja por dia e produção de 540 milhões de litros de biodiesel por ano; Principais produtos: biodiesel, farelo de soja, glicerina, borra, casca de soja, resíduo de soja e óleo de soja degomado; Número de colaboradores: ~470;
- La Paloma del Espíritu Santo - PY (Fábrica de Produção Industrial): Adquirida em 2023; Capacidade produtiva: processamento de 50 mil toneladas de soja por ano e produção de 7 milhões de litros de biodiesel por ano; Principais produtos: biodiesel, farelo de soja, glicerina, casca de soja e óleo de soja degomado; Número de colaboradores: ~77;
- Domdidier - SUI (Fábrica de Produção Industrial): Adquirida em 2022; Capacidade produtiva: produção de 5,6 milhões de litros de biodiesel por ano; Matéria-prima: UCO óleo de canola e girassol; Fábrica totalmente automatizada;

h) Produtos:

- Biodiesel; farelo de soja; casca de soja, óleo de soja degomado; glicerina; borra; ácido graxo; oleína;

i) Impacto Econômico:

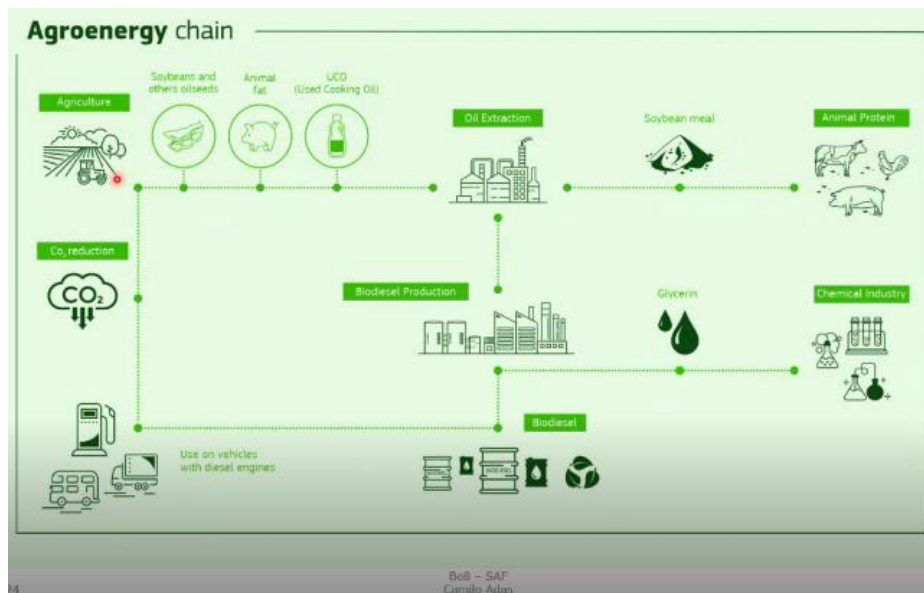
➤ Passo Fundo:

- ❖ Em 2021, foram responsáveis por 22,50% do PIB de Passo Fundo com um total de R\$19,9 bilhões no acumulado entre 2010 e 2021, a preços de 2021;
- ❖ Em relação a empregos, contribuíram direta e indiretamente, com um total de 11.000 empregos adicionais em Passo Fundo, no ano de 2021;

➤ Marialva:

- ❖ Em 2021, foram responsáveis por 53,59% do PIB de Marialva;
- ❖ Contribuíram de forma direta e indireta para o PIB de Marialva, com um total de R\$ 7,2 bilhões no acumulado entre 2010 e 2021, a preços de 2021;
- ❖ Em relação a empregos, contribuíram direta e indiretamente, com um total de 2.000 empregos adicionais em Marialva, no ano de 2021;

j) Economia Circular -



- Produção da soja: produzida por famílias no campo consolidada por cooperativas, ela é comprada pela Be8 e as matérias-primas são a soja, a gordura animal e o óleo de cozinha reutilizado, ela é extraída na esmagadora. Isso gera o farelo de soja, que vai na proporção de 4/5 para proteína animal. E 1/5 é o óleo vegetal que é misturado com a gordura animal para fazer o biodiesel. Diz que para fazer o biocombustível existem os

subprodutos como, farelo de soja, etc., que fazem alimentação animal e que voltam como proteína animal para alimentação;

k) Ponto de vista social:

- **(E) COMPROMISSO COM A SUSTENTABILIDADE:** Programa de descarbonização, que contribui para a meta de se tornar carbono neutro até 2030; Manifesto de Sustentabilidade;
- **(S) AÇÕES SOCIAIS COM A CADEIA DE VALOR:** Programa Ser Sustentável; Sementinhas do Futuro; Programa 2SC; Programa Liderança Feminina;
- **(G) ESTRUTURA DE GOVERNANÇA - PRÁTICAS E RECONHECIMENTOS SUSTENTABILIDADE:** Programa Integridade; Gestão de Riscos Corporativos; Be8 Privacidade (LGPD); Código de Conduta; Canal de Denúncias;

l) Certificações: A empresa tem praticamente todas as certificações de sustentabilidade exigidas para esse tipo de trabalho, então ela tem um GHGO programa brasileiro GHG protocol. Ela está no renova bio, mas também ela é certificada pelo órgão europeu e tem scs+, que é uma certificação bastante rigorosa, muitas vezes penaliza a realidade brasileira por causa dos critérios. Revela que a Califórnia tem um dos processos mais rigorosos de certificação e, na verdade, leva mais de 3 anos de auditoria para poder provar a estabilidade do processo;

m) Certificações:



n) Relatório de Sustentabilidade: acesso pelo qr code;



o) Nova planta que irá movimentar a economia e gerar empregos e riqueza para a região: diz que a empresa trabalha com energias renováveis, então agora que nós já estamos quase no final da terraplanagem de uma nova planta de etanol de trigo, triticales, cereais de inverno, que está sendo construída em Passo Fundo.

- Sendo, área total de 80 hectares e área construída de 40 hectares;
- Início das obras de construção em julho de 2024;
- Produção de glúten vital (26.900 t/ano)
- Etanol (anidro ou hidratado) de trigo 210 milhões litro/ano, proporcionará O Sul de o Brasil ter etanol a preço e disponibilidade.
- Farelo DDGS de cereais: 153.200 toneladas/ano
- 525.000 toneladas/ano

p) Produção de Biocombustíveis:

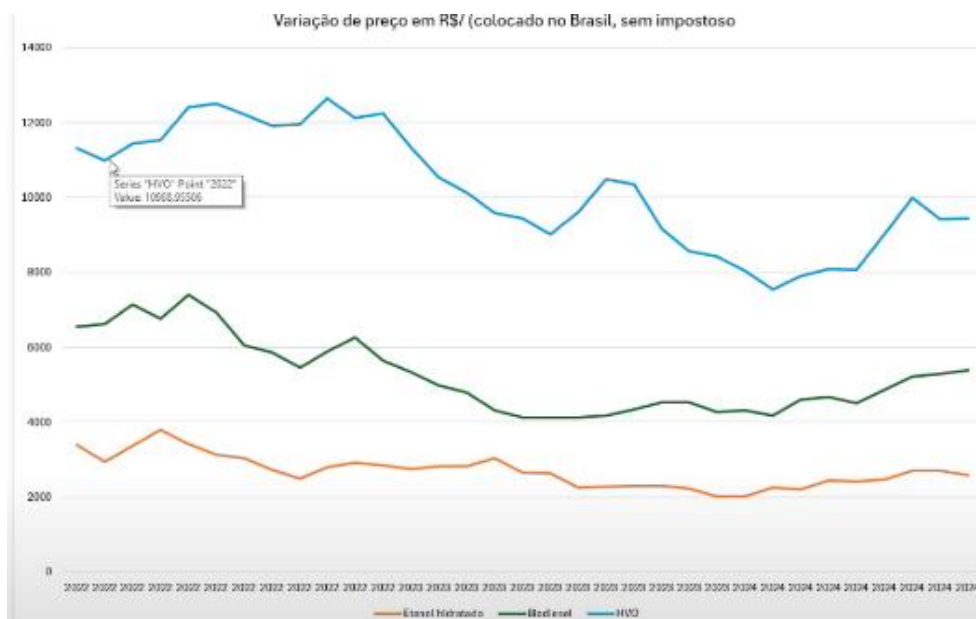
- **ômega green:** Be8 Paraguay é responsável por desenvolver o projeto Ômega Green, um complexo industrial de produção de biocombustíveis avançados (HVO, SPK e Naphtha), produzido a partir de óleos e gorduras vegetais e animais, localizado em Villeta, no Paraguai;
- Sua localização privilegiada facilita o transporte de mercadorias por vias navegáveis e estradas, conectando o complexo aos principais portos da região;
- A matriz energética do Paraguai é 99,9% composta por fontes renováveis, reduzindo a intensidade de carbono dos combustíveis Omega Green;

|SECLIMA

- Espera-se que o Ômega Green HVO / SPK gere altos créditos de carbono sendo alimentado exclusivamente por energia renovável;
- Projeto de um e meio bilhões de dólares e o tipo de maquinário pode produzir tanto o combustível que se chama SPK, quanto HVO e SPK são a matéria-prima do SAF;
- SAF é a mistura mais ou menos na proporção de 50% de SPK e de querosene de aviação e há uma forte tendência e pressão do mercado do ponto de vista Internacional, inclusive para que seja disponibilizado SAF no Brasil, pois as empresas que voam de outros países até o Brasil, quando voltam irão precisar abastecer com SAF;
- Realiza uma observação pessoal: no mercado não vai haver disponibilidade de HVO no Brasil ou na América do sul tão fácil;



q) Mercado de preços de HVO:



- Explicação: linha azul é o preço do HVO no mercado, linha verde seria do biodiesel, e a linha amarela do etanol (reais por metro cúbico). Comenta que o preço do HVO seria quase inatingível e varia entre o dobro do preço do biodiesel e 1,7 a 70%, 60% a mais, dependendo do período do ano. Diz que imaginar uma descarbonização brasileira através de HVO, seria quase inatingível pela variação de preço ser maior. Então cita que, além de tudo, o HVO ficaria muito caro para o mercado de ônibus urbano brasileiro e não vai haver, mesmo que os principais projetos aconteçam;
- r) Lei Municipal: possui a determinação da lei municipal 16802, ela perde a redução mínima de 50% das emissões do seu 2 de origem fóssil em 10 anos e 100% em 20 anos. E ela pede a redução mínima de 90% de material particulado, 80% de NAX em 10 anos e 95% em 20 anos;
- s) Regulamentação do biodiesel no Brasil:
 - O biodiesel existe no Brasil desde 2005;
 - Em 2019, o Ministério de Minas e Energia e o MP publicarão um relatório consolidando o que seria de teste necessário para utilização de b 5 em motores amp, veiculares de ciclo diesel;
 - O relatório falava das necessidades de maiores testes nesse momento considerando o que o relatório mostrava como necessidade de melhoria do biodiesel;
 - As irregularidades da cadeia de valor do biodiesel que esse relatório aprovava e ao longo desse período de 2019 a 2021 2022, e foi desenvolvido com uma abordagem de engenharia química muito forte e de inovação;
 - Foi levada a engenharia química, desafiando a equipe, porque não criar um biodiesel melhorado, um biodiesel Premium que fosse cada vez menos suscetível;

A regulação do biodiesel no Brasil vem evoluindo

O Be8 BeVant vem como uma solução efetiva para entregar um produto de qualidade aliado aos objetivos de descarbonização

Resolução ANP nº 3
20 de março de 2023



Relatório de consolidação dos testes e ensaios para validação da utilização do Biodiesel B15 em motores a explosão

Resolução ANP nº 920
04 de abril de 2023



Resolução ANP nº 920 de 04 de abril de 2023, que dispõe sobre a evolução da adição obrigatória do biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional, e dá outras providências;

O Programa BeVant:

- Respeita a Resolução ANP nº 3, de 20 de março de 2023, que dispõe sobre a evolução da adição obrigatória do biodiesel ao óleo diesel vendido ao consumidor final, em qualquer parte do território nacional, e dá outras providências;
- Respeita a Resolução ANP nº 920, de 4 de abril de 2023, que estabelece a especificação do biodiesel e as obrigações quanto ao controle da qualidade a serem atendidas pelos agentes econômicos que comercializem o produto em território nacional;
- Respeita a Resolução ANP nº 910, de 18 de novembro de 2022, que dispõe sobre a prévia anuência da ANP para o uso experimental ou específico de biodiesel ou de sua mistura com óleo diesel A (óleo diesel BX), em quantidade superior ao percentual de adição de biodiesel obrigatória;
- Convida os representantes técnicos da ANP a participarem do Programa, interagindo com as análises e resultados.

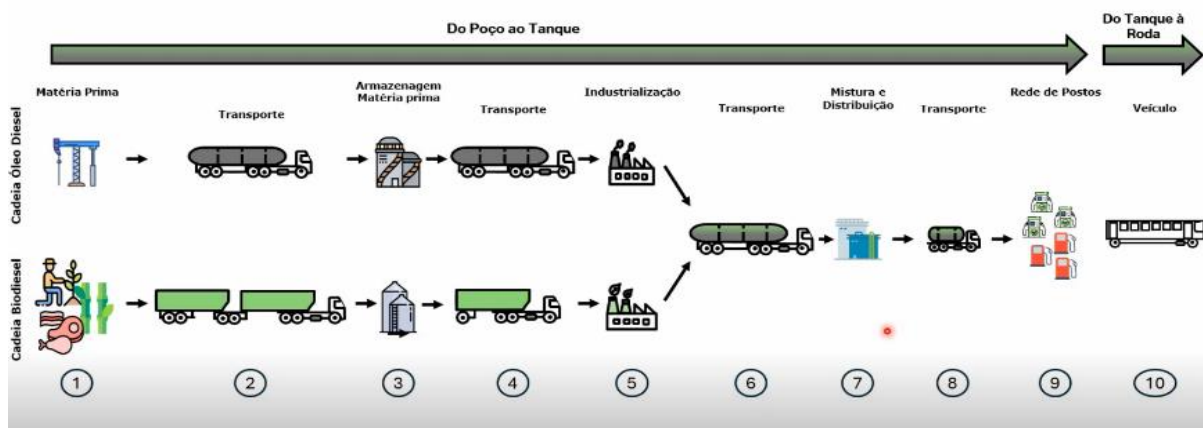
Resolução ANP nº 90
18 de novembro de 2022



Resolução ANP nº 90 de 18 de novembro de 2022, que dispõe sobre a prévia anuência da ANP para o uso experimental ou específico de biodiesel ou de sua mistura com óleo diesel A (óleo diesel BX), em quantidade superior ao percentual de adição de biodiesel obrigatória;

A Be8 vem desenvolvendo o BeVant desde 2019, dando continuidade às melhorias sugeridas pelo Relatório emitido pela ANP em 2019

t) Cadeia para uso do combustível (do poço à roda):



- Explicação: Há diferentes etapas da matéria prima, juntamente com um transporte intermediário e a industrialização em fábricas no caso do biodiesel e a mistura que é feita pelos distribuidores, e após isso o combustível chega até as redes de postos para abastecimento de veículos (cadeia com muitos elos e necessita ser melhorado) (referente à mistura: Tadano de b 10 e b 15);

u) Para motores de ciclo diesel, foi lançado o Be8 BeVant um biodiesel Premium de alta qualidade

- Desenvolvido pela Be8, Passo Fundo-2 patentes INPI (processo e produto);
- Uso do biocombustível puro (100%);
- Permite às empresas realizarem seus compromissos de redução de emissões no curto prazo;
- Redução de 100% das emissões de GEE, para o Ciclo Tanque à Roda Reduz as emissões de gases de efeito estufa entre 50% e 87%, se considerado o Ciclo do Poço à Roda;
- Se destaca pela competitividade de suas soluções de entrega, tanto técnica quanto econômicas;
- Uso nos transportes coletivos e de cargas nos modais rodoviário, hidroviário, marítimo e ferroviário;
- Equipamentos para a produção de minérios;

v) Características do Be8:

- **INOVAÇÃO É UM VALOR:** Experiência e know-how de engenharia em parceria com a Europa, EUA e no estudo de projetos de biocombustíveis avançados;
- **SOLUÇÃO DE CURTO PRAZO:** Produção e disponibilidade em grandes escalas;
- **MENOR CUSTO QUE O HVO:** Maior viabilidade, sendo uma solução para o transporte público de grandes centros urbanos;
- **MAIOR PERFORMANCE:** Maior teor de éster, com no mínimo 99%. Redução de até 50% das emissões de CO (monóxido de carbono), redução de até 85% na emissão de materiais particulados e em até 90% de redução de fumaça preta;
- **QUALIDADE COMPROVADA COM TODAS AS MATÉRIAS-PRIMAS:** Maior lubricidade, considerado ULSD (Ultra Low Sulfur Diesel), máximo de 2 ppm;
- **PRONTO PARA O CONSUMO:** Pode ser usado puro (100%) ou misturado ao óleo diesel;
- **MAIOR PUREZA:** Teor de monoglicerídeo abaixo de 0,25%, contaminação total residual abaixo de 2 ppm e até 35% menos teor de água;
- **CUSTOMIZÁVEL:** O produto pode ser ajustado para as necessidades específicas do cliente tanto no quesito de composição quanto de descarbonização;

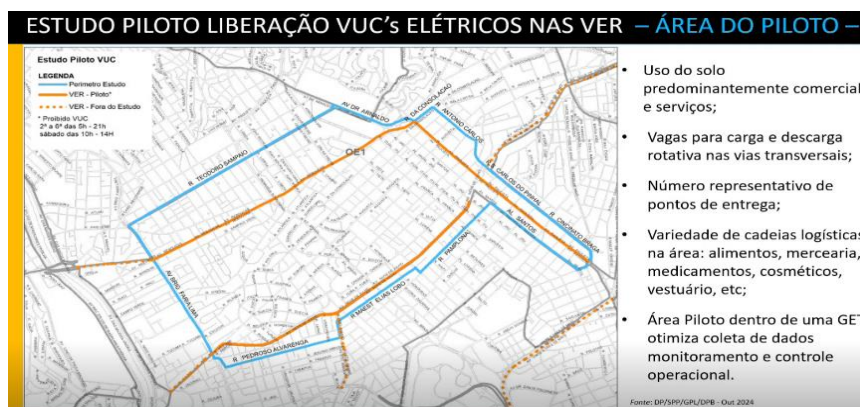
w) Programa Be8 Bevant:

- Metodologia de análise de emissões e cálculos;
- Testes em banco de provas;
- Testes veiculares;
- Be8 Bevant Brasil;

4. Renato Nalini (SECLIMA) agradece e diz que foi uma ótima apresentação e abre para debate ao comitê;
5. Renato Nalini (SECLIMA) pergunta como eles recolhem o óleo usado?
6. Camilo Adas (SAE Brasil/ Be8) responde que a coleta que a gente faz é na Suíça, feita com mais facilidade, porque a Suíça tem uma organização melhor, mas no Brasil é através das cooperativas e diz que os volumes são baixos por causa do risco de rastreabilidade, apesar de haver uma série de iniciativas com grandes redes de alimentação;
7. Olímpio (ANTP) pergunta se passou por um processo de certificação da especificação do combustível? logo após solicita o custo, e relaciona no caso da comercialização, a diferença de preço entre o biodiesel convencional e o Be8, e finaliza perguntando se existe algum processo patenteado, ressaltando se eles ficam impedidos de produzir o Be8, ou se vai haver concorrência de empresas produzindo um combustível com a mesma característica físico-química;

8. Camilo Adas (SAE Brasil/ Be8) responde que participou de algumas reuniões e que a conclusão da ANP é que ele é classificado como um éster metil, ou seja, ele está na mesma classificação do biodiesel. Cita que na especificação química do biodiesel a ANP não vê qualquer necessidade química técnica, bom mesmo comercial, de fazer uma classificação específica para o Bevant, porém está bem acima das características do biodiesel. Expõe que acha inapropriado criar uma especificação exclusiva para esse tipo de produto. Em relação ao preço, responde que o Bevant está superior ao biodiesel na ordem de 10 a 15% a mais, que é o processo da bi destilação. Esse valor é um valor de referência, é que deve ser um valor máximo. E diz que hoje vão licenciar, mas não dá para dizer atualmente no Brasil que uma outra empresa possa produzir o Bevant, porque é um segredo industrial protegido por patente;
9. Marcelo Bales (CETESB) pergunta se esse produto é Drop-in como o HVO, e cita gostaria de saber quais foram os testes que fizeram para provar;
10. Camilo Adas (SAE Brasil/ Be8) responde que em conceito o HVO é considerado um drop-in do ponto de vista químico ou científico, porque na prática a cadeia de hidrocarbonetos do HVO ela é idêntica ao do óleo diesel, e que para se tiver 2 frascos, um de óleo diesel e de um de HVO em cima da sua mesa e não saber qual dos 2 é qual de onde cada um veio, só vai conseguir identificar através de coisas complexas, como, por exemplo, datação de carbono 14 para saber a idade daquele carbono, se ele é de origem fóssil ou de origem vegetal e do ponto de vista químico, técnico científico, mereceram o título de drop-in. Em relação a testes, diz que houve uma série de testes laboratoriais que garantem aqueles níveis químicos que garantem os índices da ANP com muita vantagem muito melhores do que os índices da ANP, testes em dinamômetro em banco de prova no Congresso da essa e uma boa parte destes testes já foram mostrados e cita que e os testes estão se mostrando bastante adequados dentro daqueles índices apresentado na apresentação. Ainda ressalta que os testes veiculares foram feitos ainda de maneira tímida, porque as amostras iniciais foram feitas na nossa fábrica, na Suíça, que é uma produção menor e foi mais fácil de fazer pequenas quantidades. Expõe a planta de Passo Fundo já está pronta, lá vai poder fornecer 75 m³ dia, ou seja, 75000 l dia, e diz ela ainda não está com a produção permitida, porque a necessidade de uma auditoria por parte da ANP, o fiscal da ANP, visita, planta, avalia todo o processo industrial, todas as características legais e lauda. Fala que isso vai permitir um aumento de escala de volume para poder fazer testes veiculares com aquela amostra que da Suíça citado anteriormente;
11. André (SECLIMA) pergunta em relação a emissões que foi citado que é do tanque, sendo a roda reduzida cem por cento de emissões, de acordo com a lei e se possui requisitos de materiais particulados, sendo, qual seria a emissão desses materiais particulados;
12. Camilo Adas (SAE Brasil/ Be8) responde que pelo slide apresentado 85% de redução de material particulado, 90% de emissão de fumaça preta. Diz que assim, publicamente, não pode dar todos os detalhes, até porque tem um fabricante de motor envolvido e que o COMFROTA é uma audiência pública,

- então havendo necessidade, possibilidade em reuniões específicas, e não pode abrir mais dados;
13. Camilo Adas (SAE Brasil/ Be8) A nossa proposta é, em frotas controladas a partir de todo um suporte técnico e ambiental da própria Be8 para garantir a todos aqui a possibilidade dos empresários, das empresas de poder avaliar o BeVant para poder comprovar o que foi dito aqui na apresentação;
 14. Renato Nalini (SECLIMA) encerra o debate da primeira pauta e passa para apresentação da segunda pauta, sendo “Divulgação Institucional do Projeto EV Carga da Prefeitura de São Paulo/ Apresentador: Antônio Tadeu P de Oliveira – CET”
 15. Antônio Tadeu (CET) inicia agradecendo a oportunidade e apresentando seu colega de trabalho Valadão - diretor de planejamento, ele vai iniciar a apresentação de como que ficou esse projeto piloto;
 16. Valadão (CET) diz que teve uma aula muito produtiva e que aprendeu sobre alguns itens que realmente são importantes para a qualidade de vida de todos nós e ressalta que através de uma demanda chegou à CET para liberação dos caminhões VUC e que estavam com restrição de circulação. Fala sobre o ponto de vista da circulação de impacto no trânsito, e sobre a operação da de um veículo em vias que hoje se considera bastante saturado. Foi escolhida uma área da cidade onde estão implantando o projeto piloto. Por fim passa a palavra para Antônio Tadeu (CET);
 17. Antônio Tadeu (CET) diz que Buelloni (CET) irá apresentar o projeto que é interessante até a definição da área aí para as pessoas participantes saberem aonde vai ser aplicado esse projeto;
 18. Buelloni (CET) começa pontuando e expôs rapidamente apenas um slide para o material de apoio a fala sobre o estudo do piloto da liberação dos lucros elétricos nas vias de estruturais restritas:



- a) A delimitação de um perímetro de interesse comercial e das empresas (área azul), dentro desse perímetro tem vias restritas à circulação do VUC, e que hoje as entregas são feitas através de vans. O VUC tem potencial de carregamento de carga maior, diminuindo o impacto no trânsito das vans;
- b) Irão fazer avaliação dos pontos de carga e descarga;

- c) Pela utilização do VUC, ele tem uma capacidade de carga maior e isso implicaria numa diminuição dos veículos; que implicaria numa redução da emissão de gás carbônico e também outros impactos de uma redução de ruído e outros índices;
 - d) CET ficaria responsável por essa avaliação do impacto do trânsito, com apoio das empresas participantes na avaliação de fornecimento de demais dados e dentro deste perímetro, as áreas que estarão em estudos que são as vias restritas;
 - e) As avenidas de cor laranja utilizam para fazer a entrega com van a esse piloto e terá uma duração de 6 meses, iniciando agora no mês de novembro de 2024, com uma previsão de término para abril de 2025. E cita que a liberação inicial para estudos será de segunda a sexta, das 9 às 14 (que é o horário de restrição) e só irá poder estar circulando mediante cadastro da companhia acompanhando pela CET.
 - f) A escolha da área foi devida ter um uso predominantemente comercial e de serviço e há uma grande oferta para a operação de carga.
 - g) Descarga nas transversais será um grande número de representativo de pontos de entrega e variedade da cadeia logística e de mercearia, medicamentos, comércio se veste, e vestuários.
 - h) Nesse projeto piloto, então se trabalha com uma gerência operacional, e são divididos em gerência daqui à cidade, e fica mais fácil a coleta de dados.
 - i) A divulgação pela imprensa foi praticamente na segunda-feira, então está bem no início do projeto.
19. Valadão (CET) diz que acha que importante o Antônio Tadeu (CET) poderia fazer algum esclarecimento que é atributo, e também muito importante que os métodos para que as empresas que fazem os seus cadastros, porque o interesse também é que não haja nenhuma penalização.
20. Antônio Tadeu (CET) responde que esse projeto incentiva o uso de veículos elétricos na cidade, e que nessa cadeia é de abastecimento da cidade, então é, nós vamos acompanhar isso de perto através dos radares também. Cita que estão utilizando os equipamentos, os radares para essas empresas que pediram o cadastramento e que pedem para que elas mandassem enviassem as placas e alguns dados dos veículos para que pudesse é parametrizar os equipamentos e irão acompanhar. E que a ideia é que realmente as empresas que hoje possuem que levantam, e estão em torno de 300 veículos hoje, que já circulam na cidade de São Paulo;
21. Renato Nalini (SECLIMA) agrade e diz que foi uma ótima apresentação e abre para debate ao comitê e pergunta qual que é o prazo que isso vai ser implementado;
22. Antônio Tadeu (CET) responde que esse piloto estabelecemos até com a Secretaria da casa civil com SECLIMA e possui o prazo de 6 meses para as avaliações, até porque poderá ter diferentes situações. Expõe que o abastecimento da cidade para o Natal, que entra após no período de janeiro onde com menos volume de veículos em função das férias escolares, e isso

- será válido para avaliar, sendo a ideia é fazer justamente nessa pequena área dentro do centro expandido e que se isso com a mais finalidade de expandir e explica que com isso partir desses resultados, e se positivos, ampliar para toda a área do centro expandido, incentivando a busca por veículos elétricos;
23. Olímpio (ANTP) pergunta sobre entrar nessa questão da substituição da frota convencional por frotas elétricas e faz a questão se existe alguma vantagem. Ao lado da parte financeira para o as empresas que operam hoje com veículos a diesel nessas regiões;
24. Valadão (CET) responde que esse estudo foi importante porque um dos dados foi à redução da frota. Cita que isso traria benefícios além do que o Antônio Tadeu (CET) comentou anteriormente também à questão da rapidez da entrega do produto ao solicitante, ou seja, comércio. Também acrescenta a questão de funcionário, a questão de menos via para a cidade, e o número enorme de veículos circulando não é visto na cidade;
25. Olímpio (ANTP) pergunta se eles já possuem algum número de modelos disponíveis no mercado de Vucs elétricos
26. Antônio Tadeu (CET) responde que são 2 montadoras e são os 2 modelos que nós temos como vuc elétrico. Cita que na FENATRAN, estão sendo apresentados vários veículos, de várias montadoras e já têm novas tecnologias de até de carreta que possui placas solares para fazer o reabastecimento;
27. Renato Nalini (SECLIMA) esclarece um ponto da área restrita que esses veículos normais que não são elétricos, podem circular no centro expandido, mas eles não podem circular em determinadas vias;
28. Antonio Tadeu (CET) responde que sim para agilizar as entregas e incentivando veículos elétricos;
29. Renato Nalini (SECLIMA) pergunta se o monitoramento terá condições de avaliar o quanto deixou de ser expelido em gás causador do efeito estufa para que isso fosse um incentivo a eletrificação;
30. Antônio Tadeu (CET) responde que não possui condições de acordo com o que se tem um cálculo é referente aos dados que as empresas repassadas;
31. Renato Nalini (SECLIMA) pergunta se não poderia ter um estudo, com participação da USP que ajudasse cientificamente;
32. Antônio Tadeu (CET) responde que no caso não daria, mas se tivesse a academia junto, teriam resultados mais exatos, com certeza;
33. Renato Nalini (SECLIMA) responde que irá tentar então conversar com a USP, e com a FAPESP e ver se interessam para acompanhar isso;
34. Olímpio (ANTP) diz que a sugestão seria fundamental, e que se ele tem o banco de dados de cada empresa sobre as substituições que foram feitas e os quilômetros rodados que foram evitados com os veículos diesel é muito simples o cálculo, eles mesmos podem fazer na CT, sendo só coletar os fatores de emissão e multiplicar pelos quilômetros rodados, mas para isso eles têm que possuir um banco de dados das empresas.
35. Renato Nalini (SECLIMA) diz que pelo projeto e sabe das atribuições de cada setor da prefeitura, sendo difícil trazer tarefa nova, mais fácil conseguir junto a academia;

36. Valadão (CET) responde que correto e que até na última reunião realizada essa intenção da possibilidade de ter algum dado para que pudesse medir e depois inclusive divulgar junto com os benefícios do piloto e eles ficaram verificar alguma alternativa, mas a dificuldade deles terem o controle de fornecer não era tão simples;
37. Gabor (Sindipeças) pergunta se uma verificação não poderia ser feita pela CETESB;
38. Renato Nalini (SECLIMA) diz que deve haver muito estudo, porque de vez em quando aparece na mídia espontânea essas notícias de o que significa poluição ou aumento de mortes, e cita que alguém deveria estar pesquisando isso, então pode ver se a Cetesb tem essa incumbência;
39. Carlos Lacava (CETESB) comenta que o Marcelo Bales (CETESB) inclusive é que o gerente responsável pela elaboração de inventários, ou seja, os cálculos de emissão de gases sejam eles gases, poluentes tóxicos e que talvez possa atender essa demanda do Nalini, mas que nunca foi muito simples de fazer, pois são dados de poluentes vão variar muito em função dos fatores de emissão dos veículos. E que as quilometragens rodadas irão alterar, por exemplo, de um veículo para 2 veículos, entraria no cálculo. Ressalta que se tiver falando de muitos veículos, com muitas empresas, e de gases de efeito estufa já é mais simples de fazer, porque seria basicamente redução do consumo de combustível que as empresas teriam. Expõe que como toda empresa pública, a CETESB tem bastante dificuldade de alocar para fazer um trabalho específico para esse projeto, mas que podem sim apoiar do ponto de vista metodológico;
40. Antônio Tadeu (CET) comenta que a prefeitura de São Paulo, alguns anos atrás, abriu a possibilidade de entrega noturna, que é um projeto super legal também, e só não foi mais para frente por causa das empresas, mas é um programa que também a prefeitura poderia entrar para incentivar que é a possibilidade de fazer o abastecimento das cidades durante a noite;
41. Luciana (SECLIMA) responde que sugestão como essa deverá passar para Izabel e Ana para que processar e desenvolver e passar para o secretário;
42. Luciana (SECLIMA) encerra a reunião e agradece a todos e as apresentações da pauta de hoje;