

ATA DA 6ª REUNIÃO DA COMISSÃO TÉCNICA DE TENDÊNCIAS TECNOLÓGICAS EM 2019

DATA: 11 de Julho de 2019 (Quinta-Feira)
HORÁRIO: 14h00
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

PRÓXIMA REUNIÃO: 08 de Agosto de 2019 – às 14h00 – Sede da AEA

Coordenador: **Everton Lopes (MAHLE)**
Vice-Coordenador: **Caio Bordon Amaral (SEG Automotive)**

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Caio Bordon Amaral (Skype)	SEG Automotive
Everton Lopes da Silva	MAHLE
Anderson Souza (Skype)	MWM International
Gabriel Amabile (Skype)	AUDI
Marcos Y. Tabuti	MAN Volkswagen
Paulo Demarchi	PRF
Marcos Scomparin	CATA

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

Wagner Fonseca	NETZ Automotive
----------------	-----------------

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1) Expediente:

Lida e aprovada a ata da reunião de Junho 2019.

2.2) Resposta ao Questionário BNDES

Esta comissão recebeu das diretorias de combustíveis e emissões e consumo em pesados da AEA, respostas ao questionário BNDES, no total 5 empresas associadas responderam o questionário.

As respostas recebidas foram lidas e sumarizadas em uma única resposta, que será encaminhada pela diretoria da AEA ao BNDES, como segue:

1) A empresa já possui histórico de produtos movidos a gás natural no Brasil ou no mundo?

Sim, há experiência com gás natural / biogás no Brasil em algumas empresas associadas. Houve no passado desenvolvimento de componentes e sistemas dedicados para motores GNV e biogás, bem como sistemas Dual-Fuel, especialmente para funcionamento na opção Diesel-Gás. Há aplicações em funcionamento em outros países, sendo amplamente utilizada na Europa e América Latina para ônibus, caminhões e grupo geradores de energia.

2) Há tecnologia já disponível para que as montadoras ofertem veículos a GNV? Como ordem de grandeza, qual o valor dos ônibus e caminhões a gás no Brasil (o quão superior é em relação aos tradicionais)? E os kits gás?

Sim, há tecnologia conhecida e dominada para aplicação. Houve no passado o desenvolvimento de veículos comerciais movidos a gás e, mais recentemente, aplicação Dual Fuel, onde é possível utilizar o veículo com Diesel-Gás. Como exemplo, no último IAA (feira de Hannover), praticamente todas as montadoras fizeram exposição de seus modelos a gás. Quanto ao valor há uma grande variação em função da tecnologia embarcada. Em relação aos caminhões com o kit gás, com foco no mercado de veículos usados (chamado de retrofit), este deve ser concebido com projeto específico para cada aplicação, passando por todos os passos de certificação, homologação, emissões e segurança.

3) Qual o maior obstáculo para a disseminação de veículos GNV no país? Infraestrutura?

Falta de infraestrutura de distribuição e abastecimento de gás fora dos grandes centros associado. Ainda a falta de política energética que incentive a utilização deste combustível para aplicações veiculares, tais como linhas de crédito específicas associadas a este tipo de veículo. Adicionalmente, uma política que considere as emissões de CO₂ do poço à roda também poderá incentivar o uso deste combustível.

4) Por que não são fabricados ônibus, caminhões e automóveis a gás natural no Brasil?

Atualmente são fabricados automóveis comerciais para exportação. Já, para o mercado local, falta definição de políticas que encaminhem as questões de infraestrutura, preço do combustível e incentivo ao desenvolvimento e produção e tecnologia de abastecimento.

5) Qual a estimativa de demanda da empresa para os veículos GNV no país?

Não há uma estimativa de mercado consolidada entre os associados que responderam o questionário, mas há viabilidade de utilização desta tecnologia para aplicação como exemplo para: Taxis, veículos de aplicativos, ônibus urbano, coleta de lixo e frotas cativas.

6) O que é necessário para fabricar ônibus, caminhões e automóveis a gás natural? Infraestrutura? Demanda/escala? Financiamento? Legislação? Tributo?

Estabelecer legislação que equalize os requerimentos de homologação/certificação visando à segurança e emissões gasosas, incluindo a flexibilização de aceitação de ensaios de homologação internacionais, além de política para viabilizar infraestrutura em regiões fora dos grandes centros, linhas de financiamento específicas para este tipo de veículo e incentivos na tributação do combustível para estímulo ao consumo e provocando a demanda.

7) Por que as empresas de ônibus de passageiros / caminhões de carga não demandam uma maior parte da sua frota a gás natural, uma vez que o gás natural é mais barato que o diesel?

Devido às questões de infraestrutura já citadas anteriormente, associadas ao tempo de abastecimento do veículo em relação ao Diesel e a depreciação no valor de revenda motivada pela falta de infraestrutura em regiões fora dos grandes centros.

8) Por que nas grandes metrópoles não é utilizado o gás natural nos ônibus municipais, uma vez que o gás natural é mais barato?

Esta demanda está surgindo no Brasil, no entanto, a falta de previsibilidade do preço do gás, infraestrutura de abastecimento nos locais onde estes ônibus são revendidos, inviabilizam a introdução dessa tecnologia.

9) O que seria necessário para que essas empresas mudem o perfil de suas frotas? Financiamento?

Financiamento pode viabilizar, mas, além disso, a introdução de uma política previsível e perene de incentivo à infraestrutura e disponibilidade do GNV, podendo ser associada à política ambiental que leve em consideração a emissão de CO₂ do poço à roda e a redução do preço do m³, viabilizando o TCO do veículo.

10) Qual a rota tecnológica mais promissora para a empresa? GNV, biogás, etanol, biodiesel, elétrico/híbrido, hidrogênio etc.?

Cada tecnologia tem sua vocação. O Brasil tem grande potencial de utilização de Biocombustíveis, incluindo o Biogás, Biodiesel e HVO, que apoiam desenvolvimento de motores com bom rendimento e baixa pegada de carbono, podendo ser associados inclusive aos híbridos. Os elétricos podem ser aplicados em mercados específicos, especialmente aplicação urbana com alta taxa de utilização. Enfim será muito dependente da disponibilidade da matriz e política energética brasileira podendo variar de acordo com a região.

2.3) Roadmap Tecnológico

Em função do tempo dedicado ao debate do questionário acima, não foi possível realizar a discussão sobre o Roadmap Tecnológico. Na próxima reunião em 08 de Agosto será discutido este tema.

2.4) Tema para o próximo artigo

O tema para o próximo artigo da comissão, será “O que o ROTA2030 pode trazer em oportunidades de desenvolvimento de tecnologias com os PPP?”, Everton vai fazer uma proposta inicial de texto ao grupo para que seja construído o texto final até meados de Agosto.

2.5) Agenda das próximas reuniões de 2019.

08/08

- Apresentação Wagner - Netz. Tema: Segurança veicular e viária, principais demandas Brasil
- Discussão sobre Roadmap tecnológico
- Discussão sobre publicações.

12/09

- Apresentação Gustaf - Harman. Tema: ADAS
- Discussão sobre Roadmap tecnológico (Análise da resposta das outras comissões)
- Discussão sobre publicações.

17/10

- Apresentação Caio - SEG. Tema: MH48V
- Discussão sobre Roadmap tecnológico (Análise da resposta das outras comissões)
- Discussão sobre publicações.

14/11

- Apresentação Gustaf - Harman. Tema: Platooning
- Discussão sobre Roadmap tecnológico.
- Discussão sobre publicações.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 08 de Agosto de 2019

HORÁRIO: 14h00

LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correa, 80 – Aclimação – SP.

Dados coligidos por **Everton Lopes (MAHLE)** e **Caio Amaral (SEG Automotive)**.