



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão  
Subsecretaria de Logística

## RELATO DE REUNIÃO

### Objetivo da Reunião:

<b>Local:</b> Av. Erasmo Braga, nº 118/SEPLAG/8º andar (Sala de reunião)	<b>DATA:</b> 24/01/2025	<b>Hora de início:</b> 9:50h	<b>Hora de término:</b> 11:20h
--	-------------------------	------------------------------	--------------------------------

Participantes	Órgão
Ana Gabriela Stumpf	SEPLAG - Secretaria de Planejamento e Gestão
Gisele Trindade da Cruz	SEPLAG - Secretaria de Planejamento e Gestão
Jasmyn do Carmo Silva	SEPLAG - Secretaria de Planejamento e Gestão
Jenny Carla Gomes Ramos	SEPLAG - Secretaria de Planejamento e Gestão
Larissa Marchesano Moreira	SEPLAG - Secretaria de Planejamento e Gestão
Leticya Denegle Cruz	SEPLAG - Secretaria de Planejamento e Gestão
Marcelo Simidamore	PRIME
Marta Sampaio de Freitas	SEPLAG - Secretaria de Planejamento e Gestão
Sthefany Victoria Viana Soares da Silva	SEPLAG - Secretaria de Planejamento e Gestão
Zélia Maria Ramalho Lima	SEPLAG - Secretaria de Planejamento e Gestão

Em 24 de Janeiro de 2025, realizou-se a reunião com o representante da PRIME e com os representantes da Coordenadoria de Gestão e Categorias Estratégicas da SEPLAG/RJ, para sanar dúvidas em relação ao funcionamento e soluções possíveis acerca do pretendido processo de fornecimento de combustíveis.

A reunião teve início com a palavra Superintendente Marta Sampaio, que começou a reunião esclarecendo as etapas da contratação de responsabilidade da superintendência e em seguida ressaltou o objetivo do encontro de responder dúvidas relacionadas a alguns critérios.

Logo, a palavra foi passada para a Coordenadora Ana Gabriela, que apresentou as integrantes da equipe que estariam à frente da realização das documentações e dos estudos necessários para a formulação do contrato. A mesma reforçou que pela situação mundial, pelo fato da superintendência já atuar com a gestão de abastecimento há um certo tempo e com o objetivo de modernizar a contratação, estava-se tentando desenvolver uma contratação voltada para critérios mais sustentáveis.

A partir disso, foram levantados alguns questionamentos pela mesma relacionados à questão de emissão de carbono e uso de combustíveis sustentáveis, sobre como a rede credenciada da Prime pode atuar, como eles poderiam trazer tecnologias que façam essas medições de emissão de gases e se isso seria possível dentro da gestão de abastecimento.

A Sra. Zélia, especialista em políticas públicas e assessora da Coordenadoria de Gestão das Categorias Estratégicas, complementou dizendo que houve uma demanda para que houvesse uma maior mobilidade sustentável, e que realizou-se alguns estudos e levantamentos do que se encontra no mercado por parte da Equipe de Planejamento.

Em continuidade, Sra. Zélia trouxe mais alguns questionamentos, como de que forma o sistema de gerenciamento de abastecimento pode ajudar na utilização dos recursos já disponíveis, qual seria a viabilidade do sistema para promover o alcance de metas estipuladas, se o sistema teria como sinalizar no momento de abastecimento qual combustível estaria mais vantajoso e como controlar tais coisas sistemicamente.

Em resposta, Sr. Marcelo, Representante da Empresa PRIME, salientou que tudo é feito respeitando o Protocolo de Kyoto (Tratado Internacional assinado em 1997 para reduzir a emissão de gases de efeito estufa), e que a partir deste é necessário calcular tudo o que fazemos com uma menor emissão de CO<sub>2</sub> (Dióxido de Carbono).

Em seguida, Sr. Marcelo explicou que haveria a necessidade de se pensar num equilíbrio entre economicidade e diminuição da emissão de carbono, pois na maioria das vezes fazendo redução de carbono acaba-se tendo um aumento de custo, tendo em vista que nem sempre o etanol é viável para se ter a efetividade da empresa, não vindo a compensar pelo custo da quilometragem rodada, assim, sendo menos eficiente produtivamente do que a gasolina.

O Sr. Marcelo trouxe ao debate outra alternativa de combustível, qual seja, a Gasolina Premium, e que hoje existe a política da compensação de carbono, explicando que a cada certa quantidade de litros produzidos é feita uma reserva de plantação de árvores, considerando que cada árvore consome uma quantidade de CO<sub>2</sub>, equivalente e a quantidade de litros vendidos.

Porém, o Sr. Marcelo salienta que esses dados ficam sob o controle de um terceiro, que tem uma informação que a sua empresa Prime não consegue fazer a validação. Explicou ainda que o descarte de óleo, a depender do modo como é feito, também pode se ter uma redução de carbono, mas como a maior parte dos veículos são locados, os indicadores ficariam sob responsabilidade da locadora.

Em continuidade, ressaltou que existem muitas coisas que precisam de um indicador e que a

primeira medida a ser tomada seria a criação de uma política, para a partir disso pensar-se qual a política que será seguida, como será tratado e quais os objetivos dessa política. Sr. Marcelo apontou que são diversos cálculos a serem feitos para preparar o sistema e através de relatórios esses dados são inseridos no sistema.

Além disso, a comprovação é feita através das métricas da política e do que foi parametrizado no sistema, cujas informações são todas colocadas em um relatório, e que para ter acesso a este, pode ser feita uma integração com o BI ou através de uma apresentação auditável que comprove a eficiência obtida na redução ou não da emissão de carbono.

Ainda, destacou que esse processo de diminuição da emissão de carbono envolve diversas camadas e reforçou que deve-se haver um equilíbrio entre o custo e a redução da emissão de carbono. Informou que este procedimento é possível de ser feito pois seu sistema está preparado para tal desafio, apontando que já existem relatórios que mostram o que foi consumido e emitido de CO2 (Relatório Emissão de CO2, disponível no sistema da Prime), mas há necessidade de pensar em todos os lados.

Por fim, ressaltou que dependendo da política, são feitos os parâmetros e com base nisso é exposta a eficiência através do relatório.

Em continuidade, a Sra. Marta questionou se nesses dados apontados pelo Sr. Marcelo foi-se levado em consideração o ano de fabricação dos veículos, pois a depender disto as especificidades de cada um serão diferentes.

Em resposta, o Sr. Marcelo afirmou que sim e acrescentou que há um grande problema existente em relação a isso, uma vez que são caminhões com ano de fabricação abaixo do ano 2002, uma vez que estes não possuem o ARLA 32 (Agente Redutor de Líquido Automotivo), logo a emissão de CO2 é muito maior, porque não utilizam o combustível S10, mas sim o S500, ressaltando que estes veículos consomem e poluem muito mais.

O Sr. Marcelo questionou se o Estado possui veículos próprios. A Sra. Marta juntamente com a Sra. Ana Gabriela responderam que na frota do Estado existem poucos veículos antigos, utilizando-se uma frota mais recente, sendo a quantidade de veículos próprios do Estado bem pequena e que a PM (Polícia Militar), Polícia Civil e BM (Bombeiro Militar), não são contratantes da nossa ata, possuindo frota própria, com serviço de abastecimento em postos internos ou externos, por isso estão fazendo um processo separado, mas que estamos tentando apresentar uma melhor apresentação, inclusive, para atraí-los.

Na sequência, a Sra. Marta perguntou de que maneira poderia se inserir o ARLA 32 dentro do gerenciamento de combustível. O Sr. Marcelo informou que no momento em que se abastece existe uma regra para cada modelo de carro, que deve-se consumir uma quantidade de litros de ARLA para uma certa

quantidade de litros consumidos de etanol e frisou que o sistema possui essa informação parametrizada.

Dando andamento à reunião, a Sra. Zélia indagou se seria possível direcionar o atendimento dessa meta dentro do sistema e se com a meta estabelecida por veículos, por exemplo, o sistema conseguiria travar um abastecimento de gasolina se ele não tivesse consumido o etanol disponível. O Sr. Marcelo esclareceu que se o veículo tentar ultrapassar a meta determinada ele não irá conseguir.

Salientou ainda que a Prime tem um sistema chamado pré-venda, que não é parametrizado no atual contrato, já que não se utiliza o controle de carbono, e explanou que nesse caso, toda vez que se for abastecer, primeiro faz-se uma transação de validação da transação e nessa validação é descrito tudo que se pode ou não fazer na transação, para respeitar as regras definidas no sistema.

Em réplica, Sra. Zélia questionou em que momento isso acontece e o Sr. Marcelo reforçou que antes de abastecer, o condutor utiliza o cartão e que no nosso caso isso teria que ser invertido. A Sra. Zélia prosseguiu perguntando sobre como seria a questão de substituição do cartão pela TAG e o Sr. Marcelo explicou que esse meio eletrônico é uma questão de segurança, havendo uma pré-validação e confirmação de que o veículo realmente abasteceu.

O Sr. Marcelo continuou a explicar que estas etapas são regras para autenticar numa auditoria, isto é, as informações que foram processadas e listadas em relatório são um refinamento do processo em que a TAG é muito importante. Destacou que esse dispositivo vem junto ao carro e é auto destrutivo, logo caso tentem tirar a TAG, esta virá a quebrar. Ainda, informa que é vinculada ao veículo e não ao condutor, sendo uma comprovação de segurança que o carro esteve no posto, e nesse caso o cartão seria uma redundância da TAG.

Em prosseguimento, a Sra. Ana Gabriela informou que houve uma reclamação referente a não se ter internet em alguns postos e não ser possível o uso do cartão, questionando se a TAG depende disso também. Em resposta o Sr. Marcelo comunicou que este equipamento eletrônico é por POS (point of sale), sendo assim não é utilizado TEF e sim o equipamento próprio da empresa.

O Sr. Marcelo ressaltou que todos os postos credenciados utilizam 5G, de maneira que depende totalmente da internet. Contudo é um chip multioperadora, logo em caso de uma estar sem sinal, utiliza-se outra. Acrescentou ainda que quando se implementa o equipamento eletrônico, realiza-se um teste de viabilidade da internet, onde é verificado se existem uma ou mais operadoras e que se não houver, é utilizada uma rede cabeada, sendo uma alternativa para lugares mais remotos e com muita instabilidade de sinal.

Em sequência, a Sra. Ana Gabriela questionou qual seria o custo de inversão de tecnologia caso houvesse o interesse em realizar essa troca entre cartão e tag, em resposta o Sr. Marcelo disse que essa

pergunta teria que ser feita para o setor comercial e que ele não poderia responder com exatidão por ser técnico e trabalhar com a parte de desenvolvimento, porém ele conseguiria dar a resposta posteriormente após entrar em contato com a equipe comercial.

Reatando a questão da TAG, o Sr. Marcelo acrescentou que esta funciona como um passe-livre que substitui totalmente o cartão e que não é necessário fazer a validação anteriormente. A partir do questionamento da Sra. Zélia sobre como o sistema pode controlar a quantidade de quilômetros rodados ou de litros consumidos, o Sr. Marcelo reforçou que o sistema tem flexibilidade e pode controlar por meio de diversos parâmetros como por exemplo, tempo ou frequência, e isso vai ser controlado pelos parâmetros que se considerar mais eficiente ou adequado para a operação em questão.

Prosseguindo, a Sra. Zélia questionou como poderíamos controlar o custo do ARLA, em retorno o Sr. Marcelo informou que o sistema fornece o preço médio do ARLA nos postos e que pode-se parametrizar o valor, e caso este for excedido não irá passar. Outrossim, em resposta à Sra. Zélia, Sr. Marcelo afirmou que é possível controlar o nível do reservatório e que a partir do marco temporal que for estabelecido o sistema passará a controlar.

Em discussão, foi levantado o questionamento sobre não conseguir-se fazer essa parametrização com o ARLA por ele não ser vendido como a gasolina e sim em galões, além disso foi pontuado de que maneira poderia se controlar esse abastecimento, pois ou o veículo seria abastecido com o tanque de ARLA totalmente vazio ou completaria o faltante e teria que ficar o restante no galão. Assim, o Sr. Marcelo informou que poderia ser feito por quilometragem, contudo, apenas se o veículo tivesse rodado uma certa quantidade de quilômetros poderia comprar o ARLA, caso contrário, não poderia.

Em sequência, foi questionado pela Sra. Zélia se conseguiríamos priorizar uma ou outra bandeira a partir do que elas investem para haver uma descarbonização. Em réplica, Sr. Marcelo disse que poderíamos centralizar e abastecer apenas em postos selecionados e salientou que tudo é pensado a partir do consumo, isto é, como que ele é consumido, aquilo que consumiu e tudo aquilo que ele degradou no seu consumo, buscando melhorar a eficiência do consumo, sendo assim efetivo pelo consumo e não pela cadeia.

Em prosseguimento, o Sr. Marcelo indagou se haveria ações pró carbono, como por exemplo plantar árvores em uma certa região. Em resposta, a Coordenadora Ana Gabriela frisou que não, pois estaria vinculado à atividade fim de outra secretaria e seria necessário uma parceria para realizar esse tipo de ação.

Retornando à pauta da TAG, a Sra. Zélia questionou quais seriam as vantagens de se ter a TAG juntamente com o cartão e como a frota é alugada, também perguntou como ficaria a questão de custo para

a locadora e se ela poderia se opor. Em resolução o Sr. Marcelo explicou que a locadora não poderia se opor, pois não haveria nenhuma mudança definitiva no carro, é apenas um pequeno “adesivo” que posteriormente será retirado sem causar nenhum dano ao veículo e em relação ao uso da TAG e do cartão em conjunto, Sr. Marcelo afirmou que o cartão seria um facilitador e, portanto, a TAG é uma extensão do facilitador, sendo a garantia de que aquele veículo realmente esteve no posto e foi abastecido.

Em seguida, a Sra. Ana Gabriela levantou o ponto de que alguns órgãos que têm a necessidade de abastecer seus geradores e pelo fato de combustíveis serem uma categoria estratégica via de regra seria de responsabilidade dar essa condição, com isso haveria alguma maneira da gerenciadora fazer esse abastecimento de geradores. O Sr. Marcelo afirmou que haveria possibilidade e seria um cartão por gerador.

Prosseguindo, a Sra. Gisele questionou o que a PRIME hoje possui de diferente de produtos e inovação, se há algum cliente que usa algo que poucas pessoas utilizam como inovação e o que seria.

Por sua vez, Sr. Marcelo informou que a principal inovação é a unificação de dados, uma das inovações deles com um novo cliente, foi justamente a unificação de diversos indicadores de todos os prestadores envolvidos em frota em um único dashboard ou BI, então são selecionadas todas as informações possíveis no sistema e as integra em tempo real, é uma quantidade enorme de dados que se bem tratados garantem uma melhor eficiência da frota, um exemplo dessa inovação é que é possível identificar qual é o melhor tipo de veículo para a operação desejada, com isso ele consegue descartar os veículos que são menos eficientes para a operação dele. Em síntese, acrescentou que este controle é feito por TAG.

Ainda sobre a TAG, a Sra. Zélia questionou se caso houvesse a contratação da TAG, qual seria a vantagem de também ter o cartão, o Sr. Marcelo que em caso de falha no funcionamento da TAG, o cartão seria uma contingência, o cartão estaria sempre bloqueado, mas nesses casos haveria possibilidade de liberar o cartão, mas que também existe outro tipo de contingência para o cartão que seria o 0800 ou call center, que seria uma terceira contingência, reforçou ainda que no caso de abastecimento de geradores seria necessário ter o cartão pois a TAG não faz esse serviço.

Após o combinado do envio de alguns documentos relacionados ao tema da reunião, a obtenção de novas informações e o esclarecimento das dúvidas, a reunião foi encerrada.

Rio de Janeiro, 04 fevereiro de 2025



Documento assinado eletronicamente por **Ana Gabriela Martins Stumpf, Coordenadora**, em 11/02/2025, às 11:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do [Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022](#).



Documento assinado eletronicamente por **Leticya Denegle Cruz, Assessora**, em 11/02/2025, às 11:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do [Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jasmyn do Carmo Silva, Assistente**, em 11/02/2025, às 11:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do [Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marta Sampaio de Freitas, Superintendente**, em 11/02/2025, às 11:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do [Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022](#).



Documento assinado eletronicamente por **Larissa de Lemos Marchesano Moreira, Assistente**, em 11/02/2025, às 11:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do [Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022](#).



Documento assinado eletronicamente por **Gisele Trindade da Cruz, Assistente**, em 11/02/2025, às 11:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do [Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022](#).



Documento assinado eletronicamente por **Zelia Maria Ramalho Lima, Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental**, em 11/02/2025, às 11:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do [Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.rj.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=6](http://sei.rj.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=6), informando o código verificador **92586737** e o código CRC **AE0014C1**.