



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade
Secretaria de Desenvolvimento da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação
Subsecretaria da Indústria
Coordenação-Geral de Implementação e Fiscalização de Regimes Automotivos
Coordenação da Indústria Automotiva

ATA DE REUNIÃO

19ª REUNIÃO DO CONSELHO GESTOR DOS PROGRAMAS PRIORITÁRIOS

15 DE SETEMBRO DE 2021 - 14:30 – 16:30

LOCAL: REUNIÃO VIRTUAL (MICROSOFT TEAMS)

PARTICIPANTES

Presidente do Conselho - Substituto: **Tolio Edeo Ribeiro**

Conselheiros:

Ministério da Economia (ME): **Margarete Maria Gandini**

Ministério da Economia (ME): **Gustavo Duarte Viçter (suplente)**

Secretaria de Empreendedorismo e Inovação do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações: **Marcos Cesar de Oliveira Pinto**

Secretaria de Empreendedorismo e Inovação do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações: **Francisco Silveira dos Santos (suplente)**

Secretaria de Estruturas Financeiras e de Projetos do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações: **Carlos André Marques**

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores: **Antonio Carlos Botelho Megale**

Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores: **Gábor Deák**

Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores: **Mauricio Hiroshi Muramoto (suplente)**

Associação Brasileira de Ciências Mecânicas: **Gherhardt Ribatski**

Associação Nacional de Entidades Promotoras de Empreendimentos Inovadores - **Carlos Frederico Galvão de Arruda**

Outros Participantes:

Ministério da Economia (ME): **Franco Bernardes**

Ministério da Economia (ME): **Amarildo Baesso**

Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE) - **Warley Soares**

PAUTA

I - ASSUNTOS GERAIS

1. Ratificação da aprovação por meio eletrônico da ata da 18ª reunião do Conselho Gestor.

2. Informes.

2.1. Resultado da votação por meio eletrônico das propostas solicitadas pelo Conselho Gestor na 17ª reunião e encaminhadas pela Embrapii sobre aditivo ao Acordo de Cooperação Técnica.

2.2. Respostas encaminhadas pelas instituições coordenadoras de programas prioritários do Programa Rota 2030 sobre como são realizados os cálculos de alavancagens de contrapartidas financeiras.

2.3. Resposta do SENAI sobre questões levantadas pelo Conselho Gestor em sua 17ª reunião a respeito de projetos envolvendo a empresa Ford.

III - ORDEM DO DIA

1. **Análise de proposta de novas linhas para seleção de Programas Prioritários do Programa Rota 2030.**

2. **Avaliação de proposta de cronograma para seleção de novos programas prioritários.**

3. **Avaliação de proposta de edital de chamada pública para seleção de novos programas prioritários no âmbito do Programa Rota 2030.**

1 - ABERTURA DA REUNIÃO

Após certificação do quórum mínimo, a décima oitava reunião do Conselho Gestor dos Programas Prioritários do Programa Rota 2030 foi aberta pelo Presidente-substituto, Tólio Edeo Ribeiro.

1.1. Aprovação da ata da 17ª Reunião do Conselho Gestor

A proposta de ata da 18ª Reunião do Conselho Gestor foi aprovada por unanimidade sem ressalvas.

1.2. Informes:

1.2.1. Resultado da votação por meio eletrônico das propostas solicitadas pelo Conselho Gestor na 17ª reunião e encaminhadas pela Embrapii sobre aditivo ao Acordo de Cooperação Técnica.

O representante da Secretaria Executiva do Conselho Gestor Amarildo Baesso informou que a Embrapii, conforme solicitado na 17ª Reunião do Conselho Gestor, apresentou propostas sobre sua solicitação de termo aditivo ao Acordo de Cooperação Técnica nº 6/2019 firmado com o Ministério da Economia, sobre as seguintes ações de apoio a pequenas empresas e apoio a startups nos seguintes termos:

Solicitação do Conselho Gestor: Por unanimidade, o Conselho aprovou a proposta da Embrapii para alterar a ação de apoio a pequenas empresas, passando o limite máximo de 50% de apoio por projeto para o limite máximo de apoio de 50% para o portfólio como um todo. Decidiu, também, que a Embrapii deve propor um limite máximo de recursos do programa prioritário a ser aportado na ação como um todo, semelhante ao que ocorre na ação de apoio a startups.

Proposta: A resposta ao questionamento do Conselho Gestor tem início no esclarecimento do comentário do Conselheiro Elson Alberti Júnior (2º parágrafo página 06 da ata 17ª Reunião). A dúvida diz respeito ao percentual de apoio aos projetos, tendo em vista que a solicitação da EMBRAPII visa corrigir a redação para que os projetos de pequenas empresas componham um portfólio de projetos que terá apoio de até 50% por parte da EMBRAPII. Por regra estabelecida no Manual de Operação da EMBRAPII e que pauta a atuação das empresas e das Unidades EMBRAPII no Programa, as empresas têm a necessidade de aportar, no mínimo, 10% do valor dos projetos. Dessa forma, não é possível financiar 100% do projeto com o recurso EMBRAPII. Cabe reforçar, por fim, que o portfólio visa apoiar pequenas empresas e startups, um dos principais focos do Rota 2030. Por isso, a Embrapii entende que os projetos contidos nesse portfólio estão inseridos na regra já estabelecida no Termo de Referência da EMBRAPII e no Acordo de Cooperação Técnica. A regra em questão estabelece a alocação de, no mínimo, 50% dos recursos para pequenas e médias empresas (item “vii. Atenção específica para pequenas e médias empresas”, página 34). Novamente, como as pequenas empresas e startups estão contidas nesse grupo de “pequenas e médias empresas”, a EMBRAPII acredita que os recursos dos portfólios “tipo ii” e “tipo iii” devem ser, somados, de no mínimo 50%. Desta forma solicitamos a revisão deste Conselho Gestor de modo a manter o limite já estabelecido acima destacado (tipo “i” igual ou menor ao somatório dos recursos destinados tipo “ii” e tipo “iii”), destaca-se que essa proposta cumpre com a regra já celebrada entre o Conselho e a EMBRAPII.

Solicitação do Conselho Gestor: No caso da ação de apoio a startups, o Conselho, por unanimidade, aprovou a proposta da Embrapii, de apoiar o ciclo completo, retirando-se o limite máximo de 200 mil reais para cada projeto e mantendo-se o percentual de 5% do total de recursos do programa prioritário para essa linha. No entanto, decidiu-se que a Embrapii deve propor um limite percentual máximo para apoio a cada projeto, em relação ao limite de 5% do total de recursos do programa prioritário para a ação. Após a proposta da Embrapii, o Conselho deliberará eletronicamente, com prazo de cinco dias para votação. Foi também, recomendada a atenção por parte da Instituição Coordenadora para a nova lei das startups recentemente publicada.

Proposta: Primeiramente, cabe destacar que a solicitação da EMBRAPII tem como base facilitar o apoio aos projetos nos ciclos 2 e 3, conforme texto apresentado na solicitação. A proposta de retirada do limite por projeto de startup tem como foco permitir maior alcance dos projetos apoiados com os recursos do Programa, de forma que o apoio aos projetos possa ajudar projetos inovadores a chegar efetivamente no mercado. Por exemplo, caso o desenvolvimento tecnológico de uma startup deeptech tenha sido bem-sucedido no Ciclo 1 e exista o interesse em dar continuidade na execução do projeto. Mas, para isso, será necessário aportar R\$250.000 nos ciclos 2 e 3 desse projeto (com a realização das atividades descritas na proposta). Com um limite de aporte mais alto será possível que a EMBRAPII apoie, respeitando o limite de 5% do orçamento do Programa Prioritário Rota 2030. Ao se colocar um novo limite muito restrito ou baixo, poderemos enfrentar situação similar de uma startup requerer recursos para um projeto estratégico que supere o valor máximo estabelecido. É importante ressaltar que esta solicitação de alteração do valor máximo para apoio dos ciclos 2 e 3 (anteriormente estabelecido em R\$200.000,00) é baseada na experiência da Embrapii com projetos de pequenas empresas que foram apoiadas no ciclo 1. Esses projetos apresentam um ticket médio de R\$400.000,00, sendo que a participação média da Embrapii é de aproximadamente R\$200.000,00. Considerando que os investimentos e as despesas para TRLs 7-9 tendem a subir de forma considerável, vislumbra-se a necessidade de ampliar este valor referente exclusivamente aos Ciclos 2 e 3 (respectivamente desenvolvimento de produto e consolidação no mercado), conforme pleito apresentado ao Conselho. Dessa forma, tendo em vista a aprovação do pleito da EMBRAPII e a solicitação do Conselho para propor um limite percentual máximo para apoio dos ciclos 2 e 3, sugere-se que o valor seja alterado de R\$200.000,00 para 25% do total de recursos destinados a esta ação de startups (5% do total de recursos do programa prioritário).

O representante da Secretaria Executiva do Conselho Gestor informou, ainda, que as propostas foram submetidas aos conselheiros para votação por meio eletrônico, obtendo-se o seguinte resultado:

Resultado da votação sobre propostas da EMBRAPII						
	Proposta 1 (Pequenas empresas)			Proposta 2 (startups)		
	Concorda	Discorda	Abstenção	Concorda	Discorda	Abstenção
Maycon Stahelin	X			X		
Gherhardt Ribatski	X			X		
Antonio Megale	X			X		
Margarete Gandini	X			X		
Marcos C. de Oliveira Pinto	X			X		
Gabor Deak/Maurício Muramoto	X			X		
Carlos Marques	X			X		
Luis Paulo Bresciani		X		X		

Por fim, o representante da Secretaria Executiva do Conselho informou que, com base no resultado, encaminhou solicitação à Embrapii para que enviasse nova solicitação de termo aditivo e respectivo termo de referência, contendo as alterações aprovadas pelo Conselho Gestor. O Presidente-substituto do Conselho solicitou que ficasse registrado o voto contrário do Conselheiro Luis Paulo Bresciani em relação à primeira proposta.

1.2.2. Respostas encaminhadas pelas instituições coordenadoras de programas prioritários do Programa Rota 2030 sobre como são realizados os cálculos de alavancagens de contrapartidas financeiras.

O representante da Secretaria Executiva do Conselho Gestor Amarildo Baesso informou que apenas a Embrapii enviou respostas ao questionamento feito pelo Conselho em sua 18ª Reunião sobre como são calculadas as contrapartidas econômicas no âmbito dos programas prioritários. Informou ainda que a resposta foi encaminhada aos conselheiros por meio eletrônico.

O Presidente-substituto do Conselho questionou se havia sido dado um prazo para que as instituições coordenadoras respondessem. O representante da Secretaria Executiva do Conselho respondeu que não havia sido estabelecido um prazo para as respostas. Assim sendo, o Presidente-substituto do Conselho propôs que fosse reiterada a solicitação, dando-se um prazo para as respostas, e que, quando de posse de todas as respostas, a Secretaria Executiva fizesse um quadro para apresentar aos conselheiros, com o que houve concordância por parte dos demais conselheiros.

1.2.3. Resposta do SENAI sobre questões levantadas pelo Conselho Gestor em sua 17ª reunião a respeito de projetos envolvendo a empresa Ford.

O representante da Secretaria Executiva do Conselho Gestor lembrou que o Conselho, em sua 17ª Reunião, solicitou do Senai informações sobre projetos em andamento que envolviam a empresa Ford. Informou, ainda, que o Senai enviou as respostas, que foram repassadas por meio eletrônico aos Conselheiros nos seguintes termos:

Solicitação do Conselho Gestor: Existe a possibilidade de adesão de outras empresas para que os projetos não sejam descontinuados com a saída da Ford?

Resposta do Senai: A empresa Ford está envolvida em 8 (oito) projetos aprovados em duas chamadas (categorias) de Empreendedorismo Industrial por meio de Alianças, sendo que 5 (cinco) destes foram aprovados na primeira chamada lançada em fevereiro de 2020 e 3 (três) foram aprovados na segunda chamada lançada em setembro de 2020. Dos 8 (oito) projetos aprovados, apenas os 5 (cinco) primeiros estão em execução conforme descritivo neste mesmo documento, os outros 3 (três) não tiveram seu contrato assinado.

Considerando-se que:

- A Ford é a empresa proponente dos projetos;
- A Ford solicitou, em 23/04/2021, o cancelamento dos três projetos aprovados e não contratados e solicitou o encerramento dos cinco projetos em execução após a conclusão da primeira entrega de cada um;
- As chamadas seguem os Regulamentos da Plataforma de Inovação, que possuem os mecanismos para tratar de toda a operação do projeto, contemplando o fluxo desde a abertura da categoria (chamada) até o encerramento dos projetos contratados; e que no item “14 – Cancelamento”, tanto no Edital de 2019 quanto nos regramentos da Plataforma referentes aos anos de 2020 e 2021, não é permitido a substituição da Empresa Proponente e da Unidade Operacional Executora nos casos de cancelamento de projeto.

Portanto, visto que a Ford é a proponente dos oito projetos e considerando-se os demais pontos apresentados, conclui-se que não é possível incluir outras empresas para que os projetos não sejam descontinuados. Garantindo a transparência do processo de submissão, seleção e avaliação.

Solicitação do Conselho Gestor: Caso os projetos sejam de fato descontinuados, os produtos gerados nas fases concluídas terão funcionalidade?

Resposta do Senai : Sim, conforme detalhamento das entregas por projeto.

1. (329782) DESENVOLVIMENTO DE ROTA TECNOLÓGICA PARA ESTAMPAGEM A FRIO DO AÇO AHSS DP1000* PARA APLICAÇÕES DE REFORÇO ESTRUTURAL VEICULAR

1.1 Ferramenta Experimental de Folga de Corte (projeto) – Projeto de ferramenta experimental voltada para estudo do corte por punção:

1.1.1 Possibilidade de avaliação do processo de corte por punção, desgaste de ferramental e das falhas relevantes em processos de grandes tiragens como a trinca de borda (em ensaios de expansão de furo). A partir do projeto, a Aliança pode avançar com a fabricação e utilização dessa ferramenta para a validação da aplicação de novos aços.

1.2 Compilação de conhecimento da fronteira tecnológica sobre o aço, e as rotas de fabricação e seus aspectos mais críticos:

1.2.1 Mapeamento do Estado da Arte referente aos aços avançados e o TRIP, aos ferramentais e suas falhas, com foco no corte, a simulação numérica e caracterização laboratorial;

1.2.2 Mapeamento de Patentes relacionadas às tecnologias abordadas, com foco nas rotas e ferramentais para estampagem.

1.3 Caracterização mecânica e tribológica avançada e modernização de critério de previsão de falhas no corte e trincas de borda para simulação do TRIP1000 e metodologia aplicável a outros materiais:

1.3.1 Avaliação mecânicas avançadas e tribológicas do material, complementar aos estudos realizados pela fabricante do TRIP1000;

1.3.2 Parametrização avançada do comportamento mecânico do material no software de simulação numérica Autoform;

1.3.3 Aplicação e demonstração da capacidade superior de previsão de falhas e trincas de borda a partir de simulação numérica e ensaios tecnológicos de corte e expansão de furo.

2. (329783) RESISTÊNCIA À CORROSÃO DO AHSS DP1000* EM COMPONENTES ESTRUTURAIS AUTOMOTIVOS

2.1 Estudo (parcial em relação ao planejado) com resultados não existentes em literatura e novo patamar de entendimento do comportamento do material:

2.1.1 Avaliação metalúrgica e mecânicas do material complementar aos estudos realizados pela fabricante do aço;

2.1.2 Avaliação eletroquímica do comportamento do material sob condições de processamento utilizadas na fabricação de componentes automotivos;

2.1.3 Proposição de metodologia de aplicação de parâmetros de desempenho contra a corrosão no fluxo de desenvolvimento de componentes automotivos (CLC da corrosão para simulação numérica).

2.2 Compilação de conhecimento da fronteira tecnológica sobre o material, suas aplicações e análises sob a ótica do desempenho contra a corrosão:

2.2.1 Mapeamento do Estado da Arte referente aos aços de terceira geração, com foco nos aços TRIP e o efeitos dos processos de fabricação na metalurgia, e especialmente o processo de corrosão, os ensaios para avaliação de desempenho e as estratégias de proteção anticorrosão adotadas no

setor automotivo;

2.2.2 Mapeamento de Patentes relacionadas às tecnologias abordadas, com foco na melhoria de desempenho contra a corrosão e/ou nas técnicas para avaliação de desempenho contra a corrosão.

3. (329784) EFEITOS DO RETORNO ELÁSTICO EM COMPONENTE ESTRUTURAIIS DE AÇO AVANÇADO 3ª GERAÇÃO DP1000*

3.1 Ferramenta Experimental de Ponto de Ruptura (entrega física) – Construção de ferramenta multipropósito para uso laboratorial com utilização para esse aço e outros novos materiais da indústria automotiva (aplicação atual e futura):

3.1.1 Ativo/ferramenta multipropósito para testagem dos principais parâmetros na estampagem, combinando aspecto laboratorial com características de produção. Ferramenta versátil, contempla as principais espessuras aplicadas na indústria (0,5 a 2 mm) e pode ser utilizada para a aplicação destes ou de outros aços de alto desempenho em plataformas veiculares

3.2 Ferramenta Experimental de Retorno Elástico (projeto) – Projeto de ferramenta experimental estritamente dedicada ao efeito de retorno elástico:

3.2.1 Possibilidade de avaliação em profundidade de aspecto crítico na conformabilidade de aços de ultra alta resistência através de estudos do efeito do retorno elástico. De posse desse projeto e baseado em investigações e no estado da arte, a Aliança pode avançar com a fabricação e utilização dessa ferramenta para a validação da aplicação de novos aços

3.3 Compilação de conhecimento da fronteira tecnológica sobre o comportamento mecânico do material, e seus limites para a conformação de peças:

3.3.1 Mapeamento do Estado da Arte referente: (a) aos aços de terceira geração, com foco nos aços TRIP; (b) aos principais tipos de defeitos na sua estampagem (retorno elástico e falha no embutimento); (c) à simulação numérica do processo e previsão de falhas; e (d) aos ensaios avançados de caracterização mecânicas e tribológica do material;

3.3.2 Mapeamento de Patentes relacionadas às tecnologias abordadas, com foco de busca na melhoria de desempenho mecânico e dispositivos para mensuração deste comportamento e previsão de falhas no material.

3.4 Caracterização mecânica e tribológica avançada e modernização de critério de previsão de falhas e retorno elástico para simulação do TRIP1000 e metodologia aplicável a outros materiais:

3.4.1 Avaliação mecânicas avançadas e tribológicas do material, complementar aos estudos realizados pela fabricante do TRIP1000;

3.4.2 Parametrização avançada do comportamento mecânico do material no software de simulação numérica Autoform;

3.4.3 Aplicação e demonstração da capacidade superior de previsão de falhas e retorno elástico a partir de simulação numérica e ensaios tecnológicos de embutimento e dobramento.

4. (329785) EFEITO DA CORROSÃO NAS PROPRIEDADES DE COMPONENTES ESTRUTURAIIS DE AÇO PHS/BTR 2000 SEM REVESTIMENTO ESTAMPADOS A QUENTE

4.1 Compilação de conhecimento da fronteira tecnológica sobre o material, suas aplicações e análises sob a ótica do desempenho contra a corrosão e fragilização por hidrogênio. Além do planejamento e resultados iniciais dos testes de homologação realizados pelos membros da aliança:

4.1.1 Mapeamento do Estado da Arte referente aos aços de terceira geração, com foco nos aços PHS e os efeitos dos processos de fabricação na metalurgia, e especialmente na resistência à corrosão, além dos ensaios para avaliação de desempenho e as estratégias de proteção anticorrosão adotadas no setor automotivo. Adicionalmente foi levantado o Estado da Arte da falha por fragilização por hidrogênio nos aços PHS e como avaliar esse comportamento através de testes experimentais.

4.1.2 Mapeamento de Patentes relacionadas às tecnologias abordadas, com foco na melhoria de desempenho contra a corrosão e/ou nas técnicas para avaliação de desempenho contra a corrosão.

4.1.3 Planejamento e resultados iniciais dos testes de homologação do PHS 2000 para aplicações automotivas.

4.2 Estudo (parcial em relação ao planejado) com resultados não existentes em literatura e novo patamar de entendimento do comportamento do material;

4.2.1 Avaliação do efeito do processo de estampagem a quente no comportamento de corrosão de uma peça automotiva através de engenharia reversa utilizando simulação numérica e análises experimentais;

4.2.2 Comparação do comportamento em corrosão de soldas do material PHS 1500 com o PHS 2000 da USIMINAS.

5. (329786) SOLDABILIDADE DO AÇO PSH/BTR 2000 SEM REVESTIMENTO APLICADOS EM COMPONENTES ESTRUTURAIIS AUTOMOTIVOS

5.1 Compilação de conhecimento da fronteira tecnológica sobre o comportamento em soldagem do material e detalhamento dos ensaios para avaliar a soldabilidade no contexto automotivo. Além do levantamento de possíveis cenários de implementação de células de soldagem avançadas:

5.1.1 Mapeamento do Estado da Arte referente a metalurgia dos aços de terceira geração, com foco nos aços PHS e os efeitos do processo de soldagem em suas características, além dos ensaios para avaliação do desempenho em soldagem e o levantamento do Estado da Arte de células de soldagem para aplicações no setor automotivo;

5.1.2 Mapeamento de Patentes relacionadas às tecnologias abordadas, com foco na melhoria de desempenho em soldagem dos aços PHS.

5.2 Estudo (parcial em relação ao planejado) com resultados não existentes em literatura e novo patamar de entendimento do comportamento de soldagem do material:

5.2.1 Avaliação do efeito do processo de soldagem em diferentes regiões de uma peça automotiva através de engenharia reversa;

Comparação do comportamento em soldagem do material PHS 1500 com o PHS 2000 da USIMINAS para aplicações na união de duas peças automotivas (coluna B com a coluna A da carroceria).

Solicitação do Conselho Gestor: No caso dos projetos descontinuados, como fica a situação de possíveis patentes geradas?

Resposta do Senai: Com a descontinuidade dos projetos, ainda na fase conceitual, não haverá a possibilidade de geração de patentes no tema central da pesquisa que era a validação e estudos da melhor janela de parâmetros de fabricação para a aplicação dos aços de 3ª geração no setor

automotivo. No entanto, os aços de 3ª geração ainda estão em desenvolvimento pela indústria siderúrgica e esses estudos possibilitariam melhor controle de parâmetros e propriedades dos produtos finais, favorecendo a Aliança e a indústria nacional frente ao mercado internacional. Portanto, ressalta-se que os projetos descontinuados possuem a base necessária que poderá ser utilizada em outros projetos de outras empresas possibilitando o avanço destes e conseqüentemente a geração de patentes futuras.

As entregas realizadas até o momento possibilitarão um possível depósito relacionado a ferramenta de ponto de ruptura. O projeto detalhado e a fabricação desse ferramental foram baseados nas tendências de monitoramento de ensaios da indústria 4.0. Nesse sentido, o Instituto SENAI de Inovação em Conformação e União já está mapeando oportunidades para um possível depósito após a conclusão dos testes finais. Contudo, vale ressaltar que testes adicionais possam ser necessários para confirmar a confiabilidade do sistema e as características dos aços de 3ª geração estudados. Por fim, ressalta-se que o conhecimento e o ferramental produzidos possibilitarão o aperfeiçoamento dos projetos seguintes contribuindo para que outros projetos de outras empresas tenham potencial para a geração de patentes.

Questionado pelo Presidente-substituto se haveria mais alguma ação a ser feita a respeito do tema, o representante da Secretaria Executiva do Conselho afirmou não vislumbrar nenhuma outra ação no momento, com o que concordaram todos os conselheiros.

1.2.4. Reformulação da Portaria nº 86/2019.

O representante da Secretaria Executiva do Conselho Gestor Amarildo Baesso pediu a palavra para informar que havia um ponto não contemplado na pauta, mas que seria importante ser informado, em relação ao que contou com a anuência do Presidente-substituto do Conselho. Assim sendo, informou que, devido a uma série de orientações da Procuradoria Geral da Fazenda Nacional (PGFN), em resposta a questionamentos feitos à Coordenação da Indústria Automotiva, e a demandas da Controladoria Geral da União, há a necessidade de revisar a Portaria nº 86/2019, do Ministro da Economia, que regulamenta o funcionamento do Conselho Gestor e a operacionalização dos programas prioritários. Explicou que, nesse sentido, foi elaborada uma primeira proposta, mas sugeriu a criação de um grupo de trabalho, formado pela Secretaria Executiva, por conselheiros e por representantes das instituições coordenadoras de programas prioritários. Esclareceu, por fim, que a PGFN, em pelo menos dois pontos, orienta a consulta ao Conselho Gestor. Os pontos a serem alterado ou acrescidos dizem respeito às empresas habilitadas no regime de autopeças não produzidas e à operacionalização dos programas prioritários.

O Presidente-substituto do Conselho ponderou que seria importante estudar mais detalhadamente a participação de representantes das instituições coordenadoras, uma vez que poderia haver assuntos sensíveis, e propôs como alternativa que a minuta fosse aprimorada e, na sequência, encaminhada a todos os conselheiros para que fizessem suas considerações, para a avaliação do Conselho em uma próxima reunião, com o que concordaram os demais conselheiros.

2. ORDEM DO DIA

2.1 Análise de proposta de novas linhas para seleção de Programas Prioritários do Programa Rota 2030.

Por solicitação do Presidente-substituto do Conselho, o representante da Secretaria Executiva do Colegiado Amarildo Baesso explicou que, conforme decisão da 18ª reunião, será aberto um processo para seleção de novos programas prioritários. O Conselho decidiu, também em sua 18ª reunião, que esses novos programas deveriam ser em novas linhas programáticas e que os representantes da Anfavea e do Sindipeças elaborariam uma primeira proposta, a ser entregue até o dia 31 de agosto de 2021. Explicou, ainda, que, após a entrega pelos autores, a proposta foi encaminhada aos demais conselheiros e deveria ser analisada nesta 19ª reunião. Esclareceu, também, que as novas linhas devem ser formalizadas na forma de resolução, conforme previsão da Resolução nº 3 do Conselho. Por fim, sugeriu que os autores da proposta a apresentassem aos demais conselheiros.

O Presidente-substituto do Conselho questionou se o estudo da Anfavea sobre cenários e desafios no caminho da descarbonização havia sido encaminhado a todos os conselheiros. O representante da Secretaria Executiva do Conselho respondeu que havia sido encaminhado no mesmo dia, logo após o encerramento da 18ª reunião.

Na sequência, o representante titular do Sindipeças, Gabor Deak, explicou que a proposta é muito simples e que foi resultado de um trabalho conjunto entre Sindipeças e Anfavea. Esclareceu, ainda, que a proposta tem como objeto principal a conectividade como uma nova linha programática, com foco em: 1) veículos conectados e autônomos, conectividade veículo a veículo e veículo a infraestrutura; 2) gerenciamento de tráfego urbano, infraestrutura de conectividade para grandes centros urbanos e gerenciamento de tráfego urbano, o que poderia melhorar a qualidade de vida, o consumo de combustível e o meio ambiente; 3) mobilidade, com soluções de mobilidade integrada; e 4) segurança.

O representante do Sindipeças defendeu, ainda, que poderia haver um reforço nas linhas já existentes, em especial em duas delas: a primeira voltada para o baixo carbono, combustíveis renováveis, o chamado combustível do futuro, células de combustível e geração de hidrogênio, e veículos pesados alternativos como o biogás e hidrogênio; a segunda seria a de transformação digital das empresas de autopeças, ampliando-se a verba e descobrindo se há mais empresas interessadas.

Na sequência, o representante da Anfavea, Antônio Megale, afirmou que o documento apresentado reflete bastante as demandas do setor automotivo. Explicou que o foco na questão de conectividade ocorre porque esse é o nosso grande desafio para os próximos tempos, pois os veículos autônomos chegarão, mas o nível de autonomia dos veículos já está crescendo e, para isso, a questão da conectividade é fundamental. Afirmou, ainda, concordar com a ideia de reforço às linhas atuais, principalmente na linha V, de novas propulsões e do baixo carbono.

O Presidente-substituto do Conselho solicitou, então, um posicionamento da representante do Ministério da Economia Margarete Gandini. A representante do Ministério da Economia afirmou, então, que concordava que o tema conectividade significa olhar para o futuro, assim como a questão do baixo carbono, em especial as células de hidrogênio, e a linha da transformação digital na indústria de autopeças. Defendeu, por fim, que é importante reforçar a atuação na cadeia de fornecedores, na linha do que objetiva o programa prioritário do Senai. Explicou que é importante ter estratégias para aplicar os recursos e evitar devolução ao erário por inexecução.

Em seguida, o representante da Associação Brasileira de Engenharia e Ciências Mecânicas (ABCM) Gherhardt Ribatski, afirmou estar de acordo com o tema da conectividade, mas que, quanto ao baixo carbono está faltando um projeto um pouco maior e mais bem montado. Esclareceu que tem a impressão de que estamos pulverizando o recurso em projetos pequenos e que isso poderá implicar em resultados menos promissores. Em relação à geração de hidrogênio *onboard*, explicou que é difícil que dois processos termodinâmicos sejam mais eficientes que apenas um. Disse concordar com a geração do hidrogênio *onboard*, mas que continua sendo defensor da queima direta do etanol em caso de automóveis de passeio. Explicou que um carro movido somente a etanol vai ser mais eficiente do que produzir hidrogênio e utilizar esse hidrogênio no mesmo carro. Por fim, defendeu que a linha de baixo carbono tem que ter uma concentração de recursos em um projeto mais amplo.

O representante do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação Francisco Silveira afirmou entender que as linhas programáticas propostas são aderentes ao que havia sido discutido na última reunião do Conselho, mas que o item da transformação digital das empresas de autopeças está muito abrangente, o que demandaria um maior detalhamento.

Na sequência, o representante da Anfavea, Antônio Megale, explicou que a questão da célula de combustível veicular é uma coisa de longo prazo, mas que tem muita gente estudando o tema e não podemos ficar de fora. Esclareceu, ainda, que é possível que, ao final, cheguemos à conclusão de que não é eficiente o suficiente, mas, de qualquer forma, do ponto de vista de emissão, é muito aderente e todas as empresas estão trabalhando em emissão zero de carbono. Então, explicou, é uma linha na qual vale a pena ter algum recurso para ser explorado. Defendeu, também, a importância de se avançar mais em novos projetos na linha programática de conectividade, pois ela abre um campo extraordinário porque abrange todos os setores de uma forma horizontal. Por fim, sugeriu que o Ministério da Economia promovesse a apresentação do status dos programas prioritários para as empresas montadoras e afirmou que talvez fosse interessante fazer a mesma coisa para as empresas associadas ao Sindipeças. Disse entender que está faltando um pouco de divulgação, de comunicação, e que uma apresentação como a proposta mostraria para as empresas a importância dos programas e poderia promover um maior engajamento delas para proporem novos projetos ou trabalhem de forma mais próxima das entidades coordenadoras. Reconheceu que os relatórios de execução têm sido levados para dentro das entidades, das associações, mas que seria interessante que se fizesse uma apresentação para as empresas associadas à Anfavea.

O representante titular do Sindipeças, Gabor Deak, defendeu a proposta do representante da Anfavea de que seja feita uma apresentação de divulgação dos resultados dos programas prioritários, em uma espécie de workshop, o que pode, segundo ele, servir de motivação às empresas e de prestação de contas.

O Presidente-substituto do Conselho informou que a equipe do Ministério da Economia irá estudar internamente a proposta e que não via nenhum problema em preparar a apresentação proposta pelo representante da Anfavea.

Em seguida, o representante do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação Marcos Pinto informou que seu Ministério recebeu, há duas semanas, representantes da Associação Brasileira das Instituições de Pesquisa Tecnológica e Inovação (ABIPTI) e que eles afirmaram que essas instituições gostariam de contribuir nessa temática de veículos conectados e autônomos. Explicou, ainda, que têm várias instituições especializadas em desenvolvimento de software e que trabalham com a lei de informática e que, portanto, já estariam estudando esse tema e enxergando um potencial nele. Esclareceu, também, que os representantes da ABIPTI questionaram se não poderia ser criada uma linha dessas no Programa Rota 2030. Externou, ainda, a preocupação sobre se vai haver o interesse, motivo pelo qual entende que o foco deveria ser em projetos voltados para o desenvolvimento de soluções de software para conectividade e autonomia que vão ser absorvidas pelas montadoras nacionais. Por fim, defendeu que o item da transformação digital recebesse um maior detalhamento.

O representante da ABCM, Gherhardt Ribatski, defendeu que é preciso cuidado para evitar a pulverização de projetos e explicou que, embora nossa academia no Brasil seja grande, os centros de excelência, onde está concentrada a capacidade para desenvolver projetos de ponta, não são muitos. Afirmou, ainda, que as coordenadoras de programas prioritários têm expressado que, em relação à primeira chamada, a qualidade dos projetos caiu. Dessa forma, disse acreditar que tem que tomar cuidado porque pode ser que a academia brasileira não tenha fôlego para dar suporte a todas as pesquisas, motivo pelo qual, deve-se priorizar projetos maiores. Em relação ao hidrogênio, afirmou ser um defensor, mas que quis levantar importância da combustão do etanol.

Em resposta à preocupação externada pelo conselheiro Marcos Pinto, o representante suplente do Sindipeças, Maurício Muramoto, explicou que a conectividade embarcada nos veículos não é o objetivo porque isso já está desenvolvido. O que se pretende é ter um direcionamento de como seria então o impacto da conectividade embarcada que a gente vai ter nos veículos, como isso impacta em termos da infraestrutura local, o que pode ter as suas peculiaridades. Afirmou, ainda, em relação à transformação digital, que concorda com a necessidade de um maior detalhamento, o que deverá ser feito na redação final da proposta de resolução.

Em seguida, o representante da Anfavea, Antônio Megale, explicou que, muitas vezes, as filiais brasileiras se mostram melhores do que as matrizes. Um exemplo foi na área de digitalização, em que a filial brasileira da empresa em que trabalha conseguiu muitos avanços, especialmente no desenvolvimento de um sistema de *infotainment*, que hoje será exportado para 70 países, porque é melhor do que o que estava sendo feito lá fora. Explicou que, embora a conectividade tenha a parte da infraestrutura, que é absolutamente fundamental, tem também a parte do desenvolvimento de *softwares*, que é também muito importante e um campo muito bom para a gente para se aportar recursos em termos de retorno. Afirmou, também, que a parte de conectividade ligada à área do agronegócio está avançando com uma velocidade impressionante, assim como na área de logística. Por fim, explicou que as empresas podem não ter condições de desenvolver esses projetos apenas internamente, o que demonstra a importância de alocar recursos nessas parcerias com *startups* e universidades, por exemplo.

A representante do Ministério da Economia Margarete Gandini afirmou que temos obtido êxito na indústria automobilística brasileira com a questão de *infotainment* e de *software*, sendo que há montadoras exportando *software* para fábricas de outros países. Na sequência, solicitou que o representante do Sindipeças explicasse melhor como seriam apoiados projetos de infraestrutura urbana.

O representante suplente do Sindipeças, Maurício Muramoto, explicou que o veículo vai ser um grande gerador de dados, o que está ligado à conectividade, e o aproveitamento desses dados vai gerar novos negócios. Como exemplo, explicou que é muito fácil hoje fazer a conexão do veículo do proprietário com a concessionária, o que vai aumentar mais ainda a capacidade de gerar novos negócios, novas ideias. Esclareceu, ainda, que isso pode extrapolar, por exemplo, para a área de seguros, que, hoje, faz uma avaliação do usuário de uma forma bastante precária. Afirmou que, na hora que tivermos os dados distribuídos e analisados, transformando o dado em informação, geraremos uma série de conhecimentos e abriremos uma infinidade de outras possibilidades, como, por exemplo, para uma melhor condução autônoma e para a melhoria do trânsito nas grandes cidades.

Na sequência, a representante do Ministério da Economia Margarete Gandini argumentou que houve conversas, no passado, sobre a importância de se ter um centro nacional de segurança para a realização de testes que têm que ser realizados no exterior. Assim sendo, propôs que fosse avaliada a possibilidade de usar uma parte dos recursos do programa para a criação desse centro.

O representante da Associação Nacional Entidades Promotoras de Empreendimentos Inovadores (Anprotec), Carlos Frederico Galvão de Arruda, concordou com a necessidade de detalhamento da linha de transformação digital, que tem muito a ver com a mudança de comportamento do consumidor, com a mudança de modelo de negócios, com adoção de tecnologia, com mudanças de processo e concorrência. Assim sendo, seria importante que fossem definidas as principais linhas de ação. Concordou com o representante suplente do Sindipeças em que ações nesse sentido poderiam contribuir com a melhoria na tomada de decisão, baixar algum custo para o consumidor com o uso adequado de dados, em função de perfil de pilotagem, de acesso a locais mais ou menos seguros etc.

Em seguida, o representante da ABCM, Gherhardt Ribatski, concordou com a relevância de se construir um centro de segurança, uma vez que isso representa custo elevado se desenvolvido por empresas, que não usariam o equipamento o tempo todo. No entanto, alertou para a importância de se fazer uma análise sobre a adequação do uso de recursos no programa para esse fim.

A representante do Ministério da Economia Margarete Gandini explicou que não seriam apenas recursos do programa e que poderia ser feita uma grande frente com montadoras e sistemistas para compra antecipada até de horas de serviço para conseguir viabilizar esse grande centro.

O representante da Anfavea, Antonio Megale, afirmou que um centro nesses moldes seria muito importante, pois, muitas vezes, é preciso recorrer à matriz fora do país. Porém, alertou, para a necessidade de uma avaliação sobre a adequação ao regime de autopeças não produzidas. Explicou, também, que, em conversas anteriores, levantou-se um custo de mais de quinhentos milhões de reais para essa construção, o que parece elevado para o programa.

Com base nessas argumentações, o Presidente-substituto do Conselho solicitou que a representante do Ministério da Economia articulasse com os demais conselheiros para desenvolver uma proposta sobre o tema, analisando-se, inclusive, a adequação ao escopo do regime de autopeças não produzidas, para uma discussão futura.

O convidado Warley Soares, representando o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), sugeriu que fossem incluídos projetos para qualificação profissional ligada aos processos de transição da cadeia automotiva.

A respeito, o representante da Anfavea, Antônio Megale, explicou que os programas em execução, em especial o do Senai, já contemplam essas atividades, podendo-se reforçar essas ações para atender também as novas linhas que serão incluídas, com o que concordou o representante suplente do Sindipeças, Maurício Muramoto.

Conforme solicitação do Presidente-substituto do Conselho, para tratar do cronograma, o representante da Secretaria Executiva do Colegiado Amarildo Baesso explicou que, antes de tratar do cronograma, seria importante dar um encaminhamento em relação às propostas das novas linhas. Sugeriu, em seguida, que, após a decisão sobre as linhas, a Secretaria Executiva, em conjunto com os proponentes fariam uma proposta de resolução e submeteria à aprovação dos conselheiros por meio eletrônico. Sugeriu, ainda, que a nova resolução reproduzisse as linhas atuais e incluísse as novas linhas aprovadas pelo Conselho.

Colocado em votação, houve aprovação por unanimidade do encaminhamento proposto.

2.2 Avaliação de proposta de cronograma para seleção de novos programas prioritários.

Em relação ao cronograma, o representante da Secretaria Executiva do Conselho Amarildo Baesso explicou que a proposta é aprovar as linhas programáticas na 19ª reunião, aprovar a redação da resolução por meio eletrônico e tentar publicá-la até o dia 15 de outubro de 2021. A ideia é que a proposta de edital de chamamento público, a ser publicado no site do Ministério da Fazenda, próximo assunto da pauta, seja também publicado no mesmo dia 15 de outubro de 2021, dando um prazo para a apresentação das propostas até o dia, 29 de outubro de 2021. Acrescentou que a Portaria nº 86/2019 e a Resolução nº 3 do Conselho preveem também que, para cada linha na qual irá ser selecionado programa prioritário, deve ser constituído um grupo de trabalho para fazer as análises técnicas e sugerir ao Conselho aprovação, aprovação com ressalvas ou reprovação. No caso de aprovação com ressalvas, a instituição proponente terá 15 dias para refazer a proposta e submeter ao Conselho. No caso de reprovação, a instituição proponente terá 15 dias para apresentar recurso, caso tenha interesse. Assim sendo, foram previstas as seguintes datas: formação dos grupos de trabalho até 29 de outubro de 2021; análise das propostas pelos grupos de trabalho até 10 de novembro de 2021; reunião do Conselho para analisar e aprovar os pareceres dos grupos de trabalho no dia 24 de novembro de 2021; publicação do resultado parcial no dia 29 de novembro de 2021; apresentação de recursos, no caso das propostas reprovadas, ou das propostas reformuladas, no caso de aprovação com ressalvas, até o dia 15 de dezembro de 2021; análise dos recursos e das propostas reformuladas pelos grupos de trabalho até o dia 20 de dezembro de 2021; reunião do Conselho para aprovação final das propostas no dia 15 de janeiro de 2022; publicação do resultado final no dia 17 de janeiro de 2022; credenciamento dos novos programas até o dia 30 de janeiro de 2022; e formalização dos acordos de cooperação técnica até o dia 28 de fevereiro de 2022.

Atividades													
Aprovação das linhas e do edital de chamamento público ^A	15/09/21												
Publicação da resolução com novas linhas ^B		15/10/21											
Lançamento do chamamento público ^C		15/10/21											
Criação de grupos de trabalho (talvez já prever, na 19ª reunião, votação eletrônica). ^D			29/10/21										
Apresentação de propostas			29/10/21										
Análise das propostas pelos grupos de trabalho ^E				10/11/21									
Aprovação das proposições dos grupos de trabalho pelo Conselho Gestor ^E					24/11/21								
Divulgação do resultado						29/11/21							
Apresentação de recursos e correções das propostas aprovadas com ressalvas. ^F							15/12/21						
Avaliação das correções das propostas aprovadas com ressalvas e análise dos recursos pelos grupos de trabalho. ^F								20/12/21					
Aprovação final do Conselho Gestor									15/01/22				
Divulgação do resultado final										17/01/22			
Credenciamento dos novos programas												30/01/22	

O representante da Secretaria Executiva do Conselho explicou, ainda, que a parágrafo único do artigo 9º do Decreto 9.557/2019 estabelece que o Programa Rota 2030 tem vigência até novembro de 2023, o que levaria, caso a interpretação proceda, a que os novos programas teriam apenas em torno de 18 meses para a captação de recursos. E esclareceu, por fim, que os grupos de trabalho são formados com pessoas das instituições com representação no Conselho Gestor e por indicação dos representantes no Colegiado. Assim sendo, seria importante que os conselheiros começassem a preparar as indicações.

O Presidente-substituto do Conselho propôs que os membros da Secretaria Executiva do Conselho levantassem informações sobre como foram constituídos os grupos de trabalho no processo de seleção anterior, para subsidiar o Conselho. Em seguida, abriu a palavra para os conselheiros se posicionarem sobre a proposta de cronograma.

O representante titular do Sindipeças, Gabor Deak, comentou que, na verdade, o prazo de novembro de 2023 não procede, pois essa seria apenas a primeira fase do programa, havendo ainda a segunda e a terceira, em um total de 15 anos de vigência. Explicou que a legislação estabeleceu os programas e projetos prioritários com 5 anos de duração, mas que entende que ele deverá ser prorrogado e, portanto, não precisa ficar imputado ao prazo curto de execução de qualquer projeto. Por fim, defendeu que haja uma discussão sobre as próximas fases.

O representante da Anfavea, Antônio Megale, argumentou que não se conseguiu que o programa fosse aprovado para 15 anos, conforme era o plano original, e lembrou que não está claro se o regime de autopeças não produzidas faz parte do Programa Rota 2030, uma vez que a Lei nº 13.755/2018 trata de três assuntos: regulamentações para comercializar veículos; Programa Rota 2030; e regime de autopeças não produzidas, relacionado ao ex-tarifário e à isenção do imposto de importação.

A representante do Ministério da Economia Margarete Gandini observou que o ideal seria rever o Decreto nº 9.557/2019, mas que poderia ser feita consulta à Procuradoria Geral da Fazenda Nacional sobre a validade da vigência até novembro de 2023 também para o regime de autopeças não produzidas.

Quanto à proposta de calendário propriamente dita, o representante da Anfavea, Antônio Megale, observou que há dois problemas mais evidentes: um prazo muito curto para a apresentação das propostas, o que pode implicar em não haver interesse; e as atividades no início do mês de janeiro, que é um período de férias coletivas nas empresas do setor. No entanto, afirmou entender que poderia deixar da forma como proposta como tentativa e alterar caso não seja possível cumpri-lo à risca.

O Presidente-substituto do Conselho questionou se, no caso de atraso, isso implicaria em devolução de recursos, referindo-se às cobranças por parte da Controladoria Geral da União. O representante da Secretaria Executiva do Conselho Amarildo Baesso respondeu que não há esse risco e que, na verdade, o que a Controladoria Geral da União está cobrando é apenas que se regulemente o tema.

Colocada em votação, a proposta de cronograma foi aprovada por unanimidade, com a ressalva de que poderá ser alterada dependendo do andamento do processo.

2.3 Avaliação de proposta de edital de chamada pública para seleção de novos programas prioritários no âmbito do Programa Rota 2030.

Instado pelo Presidente-substituto do Conselho, o representante da Secretaria Executiva do Conselho Amarildo Baesso explicou que a normatização do programa prevê que a seleção de programas prioritários seja feita por meio de chamamento público publicado no site do Ministério da Economia. Observou, ainda, que, como a ideia é publicá-la assim que for publicada a resolução sobre as novas linhas programáticas, é fundamental que se avance na aprovação dos termos do edital. Esclareceu, também, que a minuta apresentada era ainda incipiente e que seu aprimoramento demandaria definições do Conselho sobre alguns pontos, em especial sobre quantos programas seriam selecionados, em quais linhas programáticas, com qual tempo de vigência e quais os valores para captação. Por fim, informou que a proposta foi encaminhada aos conselheiros para sugestões e que apenas o conselheiro Gustavo Victor, do Ministério da Economia, havia enviado comentários. Assim sendo, sugeriu que, após as definições do Conselho sobre os pontos mencionados, fosse feita uma nova redação, a ser encaminhada aos conselheiros para aprovação por meio eletrônico.

O Presidente-substituto do Conselho solicitou que os representantes do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação fossem consultados em relação à redação do edital, uma vez que estão mais habituados a trabalhar com esse tipo de chamada pública e questionou se seria necessário aprovar as demais questões ainda na 19ª reunião do Conselho.

Em resposta, o representante da Secretaria Executiva do Conselho Amarildo Baesso ponderou que seria importante que o Conselho tomasse essas decisões ainda na 19ª reunião, uma vez que são temas mais complexos e difíceis de serem decididos por meio eletrônico, embora a redação final poderia ser aprovada por meio eletrônico. Acrescentou que a ideia era que se mantivesse o valor de captação anual em quarenta milhões de reais e um prazo de 18 meses de captação, o que daria uma vigência até novembro de 2023, sendo que, no total, os novos programas poderiam captar até sessenta milhões de reais.

O Conselheiro titular do Sindipeças, Gabor Deak, esclareceu que a proposta era de selecionar apenas um programa prioritário na nova linha programática de conectividade. Explicou também que a estimativa de valor para os programas prioritários foi definida na primeira reunião do Conselho, conduzida por Caio Megale, e ficou em quarenta milhões de reais anuais para cada programa, somando duzentos milhões de reais para cada um em cinco anos de vigência. Esclareceu, por fim, que a proposta seria selecionar apenas um programa chamado conectividade, que poderá abranger diversos projetos para veículos, para tráfego, para a mobilidade, para infraestrutura etc. Explicou, também que, até o momento, são 32 meses de captação e um valor total captado de aproximadamente quinhentos e cinquenta milhões de reais, o que significa de fato em torno de duzentos milhões por ano.

O conselheiro Gherhardt Ribatski, da ABCM, ponderou que dezoito meses é um prazo muito curto para a execução de um programa mais robusto, como se pretende. A respeito, o conselheiro suplente do Sindipeças, Maurício Muramoto, afirmou que entende ser possível desenvolver projetos nesse prazo, mas que é importante discutir a prorrogação da vigência do Programa. Já o conselheiro Antônio Megale, da Anfavea, ponderou que, se o prazo for mesmo novembro de 2023, corre-se o risco de que muitos projetos fiquem inconclusos.

O representante da Secretaria Executiva Amarildo Baesso esclareceu que, em seu entendimento, o prazo de novembro de 2023 é válido para a captação, mas que a execução dos projetos pode continuar após essa data.

O representante titular do Sindipeças, Gabor Deak, observou que a captação no âmbito do regime de autopeças não produzidas começou em janeiro de 2019, sendo que os recursos somente foram repassados às instituições coordenadoras de programas prioritários em outubro de 2019. Assim sendo, em 5 anos ou 60 meses, após outubro de 2019, vai dar 2024. Então, segundo ele, temos 28 meses pela frente, sem contar as fases 2 e 3 do Programa a serem aprovadas.

Em seguida, o representante da Secretaria Executiva do Conselho Amarildo Baesso explicou que se referia ao parágrafo único do artigo nono do Decreto nº 9.557/2019, que define a vigência do Programa Rota 2030 até novembro de 2023.

A respeito, o representante da Anfavea, insistiu na necessidade de se verificar se o regime de autopeças não produzidas é considerado parte do Programa Rota 2030 ou não.

O Presidente-substituto do Conselho solicitou, então, que a equipe da CODIA fizesse uma análise desse ponto. Explicou, ainda, que, na Administração Pública, muitas vezes, um órgão não tem autonomia para tomar sozinho as decisões, dependendo, para isso, de outras áreas do governo. Reforçou, por fim, a solicitação para que os representantes do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação auxiliem na elaboração da proposta de edital de chamada pública para seleção dos novos programas prioritários.

De posse da palavra, o representante da Secretaria Executiva Amarildo Baesso reforçou a importância que de aprovar, além da nova linha programática, a quantidade de programas a serem selecionados e os valores anuais de captação.

A respeito, o representante titular do Sindipeças, Gabor Deak, explicou que a proposta era selecionar apenas um programa na linha programática de conectividade. Quanto ao valor para captação, defendeu manter o limite de quarenta milhões por ano, como foi decidido no início do funcionamento do Conselho.

Na sequência, o Presidente-substituto do Conselho perguntou aos demais conselheiros se estavam confortáveis para deliberar, sendo que todos concordaram em concluir a votação na reunião em andamento.

Assim sendo, o Presidente-substituto colocou em votação a seguinte proposta:

- Instituir a linha programática conectividade, conforme a proposta apresentada pelo Sindipeças e pela Anfavea;
- Selecionar apenas um novo programa na nova linha conectividade;
- Definir quarenta milhões de reais como limite anual para captação para o novo programa; e
- Estabelecer que a votação sobre o texto final do edital se dará por meio eletrônico a partir de proposta elaborada pela Secretaria Executiva do Conselho em parceria com os representantes do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação no Conselho.

O Conselho decidiu favoravelmente aos quatro itens por unanimidade.

ENCAMINHAMENTOS

1. Elaborar proposta de apresentação da situação dos programas prioritários para as empresas associadas à Anfavea e ao Sindipeças - Secretaria Executiva do Conselho;
2. Preparar apresentação de proposta de construção do centro de testes para segurança automotiva, verificando-se inclusive a adequação ao programa de autopeças não produzidas - Conselheira Margarete Gandini e Conselheiro Gherhardt Ribatski;
3. Realizar levantamento sobre a constituição dos grupos de trabalho no primeiro processo de seleção de programas prioritários - Secretaria Executiva do Conselho;
4. Preparação de proposta de Resolução para formalização da nova linha programáticas a ser submetida a votação eletrônica - Secretaria Executiva do Conselho e representantes do Sindipeças e da Anfavea no Conselho; e
5. Preparação de proposta de edital de chamamento público para deliberação dos conselheiros por meio eletrônico - Secretaria Executiva do Conselho e representantes do MCTI no Conselho.

PRÓXIMA REUNIÃO

A próxima reunião não ficou agendada.



Documento assinado eletronicamente por **Gherhardt Ribatski, Usuário Externo**, em 11/11/2021, às 09:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Duarte Victor, Coordenador(a)**, em 11/11/2021, às 09:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcos Cesar de Oliveira Pinto, Usuário Externo**, em 11/11/2021, às 10:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mauricio Hiroshi Muramoto, Usuário Externo**, em 11/11/2021, às 11:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **HENRY JOSEPH JUNIOR, Usuário Externo**, em 12/11/2021, às 15:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Francisco Silveira dos Santos, Usuário Externo**, em 27/12/2021, às 13:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

