

INCENTIVOS NA REGULAMENTAÇÃO PODEM SER CHAVE PARA ELETRIFICAÇÃO

A regulamentação do sistema de transporte público por ônibus gera obstáculos para adoção da eletromobilidade. **Vamos mudar isso?**

Os contratos devem:

- garantir a competitividade;
- reduzir a emissão de poluentes;
- incorporar novas tecnologias;
- aprimorar a qualidade do serviço.



Confira como esses elementos são considerados nos contratos de 13 capitais brasileiras para incentivar a **eletrificação da frota**  ou continuar estimulando a utilização de **frotas movidas a diesel** .

PERÍODO DOS CONTRATOS



77% das cidades têm contratos com duração superior a 15 anos. O número sobe para 92% considerando também o tempo possível de prorrogação.



Curitiba, Fortaleza, Recife e Teresina têm contratos com duração máxima de 15 anos; O edital de licitação do contrato de Belém tem prorrogação máxima por mais 6 anos.

INCENTIVOS AMBIENTAIS



38% dos contratos não especificam o tipo de tecnologia veicular a ser utilizada, por exemplo Euro III, Euro V, híbridos, elétricos, entre outros;

61% não estabelecem a necessidade de monitoramento ou inspeção das emissões veiculares;

77% não especificam os poluentes que precisam ser monitorados.



Goiânia estabelece um Programa de Responsabilidade Ambiental para monitorar a meta de redução de 20% dos gases de efeito estufa emitidos em até 5 anos;

São Paulo define um Comitê Gestor para o Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, exige um relatório de emissão anual e estabelece metas de redução de poluentes locais e globais em até 20 anos.

CONTRATOS VIGENTES EM 13 CAPITAIS

Belém	em licitação*
Belo Horizonte	2008
Brasília	2012
Curitiba	2010
Fortaleza	2012
Goiânia	2008
Manaus	2011
Porto Alegre	2015
Recife	2013
Rio de Janeiro	2010
Salvador	2014
São Paulo	2019
Teresina	2014

*Dentre as cidades analisadas, Belém é a única cujo contrato não se encontra ainda vigente, tendo sido analisado o seu edital de licitação.



INCENTIVOS FINANCEIROS



62% dos contratos não apresentam sanções ou multas relacionadas ao atendimento de normas ambientais ou níveis de emissão de poluentes;

69% não estabelecem multas relacionadas à garantia de desempenho operacional que melhore a qualidade do serviço ao usuário;

61% não apresentam critérios de remuneração que gerem incentivos para aprimorar a qualidade ao sistema.



São Paulo estabelece multas e inclui critérios de remuneração relacionados ao atendimento das metas ambientais;

Fortaleza define multas caso a prestação do serviço não estabeleça inovações tecnológicas que agreguem qualidade ao sistema;

Belém, Curitiba, Porto Alegre e Recife estabelecem critérios na fórmula da remuneração relacionados ao aprimoramento da qualidade do serviço ao usuário.



VISITE ITDPBRASIL.ORG PARA MAIS INFORMAÇÕES SOBRE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL E DE BAIXO CARBONO.

INCENTIVOS TÉCNICOS



30% dos contratos não fazem menção à obrigatoriedade de atualizações de parâmetros dos veículos como troca de peças, equipamentos ou a tecnologia veicular utilizada;

77% não apontam a regularidade para renovação da frota;

15% não mencionam quais parâmetros devem ser considerados na renovação da frota;

23% dos contratos não estabelecem idade máxima ou média permitida para os veículos durante o período da concessão.



Goiânia e São Paulo estabelecem que a renovação da frota deve ser feita de forma regular e com o objetivo de reduzir impactos ambientais;

Brasília, Porto Alegre, Salvador e São Paulo mencionam a mudança para ônibus elétricos como parâmetro para renovação;

Recife menciona que a prioridade de renovação deve ser dos veículos mais velhos, e que os veículos novos devem possuir selo verde.



ASPECTOS OPERACIONAIS

Para acomodar e carregar os ônibus elétricos de forma segura e eficiente, as garagens devem possuir tamanho adequado e serem cobertas e arejadas para evitar a exposição dos veículos e da bateria às variações climáticas.



54% dos contratos não mencionam a cobertura como requisito para as garagens;

46% não definem área mínima para abastecimento no pátio e no estacionamento, deixando-a atrelada apenas à quantidade e tipologia de veículos da frota.



Brasília e Goiânia apontam a importância de local coberto e arejado para o abastecimento dos veículos.

Os veículos elétricos precisam ser operados de forma diferente dos veículos convencionais. O treinamento de funcionários e condutores deve considerar os requisitos específicos para capacitação neste tipo de tecnologia.



53% dos contratos não fazem menção à capacitação obrigatória dos funcionários. Esse valor sobe para 77% ao considerar especificamente treinamentos relacionados à utilização de novas tecnologias, à qualidade do serviço prestado ou à redução de emissões;



São Paulo é o único que conta com um programa de treinamento específico para tecnologias ou ações que levem à redução da emissão de poluentes;

Fortaleza e Belém mencionam a necessidade de capacitações para aprimorar a qualidade do serviço prestado.



Realização:



Apoio:

