



MAIS CRÉDITO PARA A MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Governo lança plano de transformação ecológica e viabiliza novos aportes para a transição energética do setor



O meio mais eficiente de transportar as pessoas nas cidades é o transporte público coletivo. Essa afirmação é chancelada por especialistas em mobilidade urbana e pelo poder público há décadas. Agora, com a intensificação das mudanças climáticas no Brasil e no mundo, as discussões estão em torno de como diminuir as emissões de gases poluentes na atmosfera — e uma das respostas é o investimento em transporte público.

“A nossa sorte é que a solução para a transição energética e para diminuir as emissões está no transporte público. O transporte é também uma solução e uma necessidade para as cidades, para melhorar a qualidade de vida das pessoas, diminuir as desigualdades, garantir os direitos que as pessoas têm. Então, precisa juntar esses dois esforços e avançar nessa pauta do investimento em transporte público”, destaca o pesquisador do Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA), Felipe Barcellos e Silva.

O país ainda está no início de um longo caminho que já começou a ser percorrido, com discussões e propostas de financiamentos em pesquisas, novos tipos de energia mais limpa e renovável, e investimentos em mobilidade urbana coletiva. Durante a 28ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP), realizada em dezembro em Dubai, nos Emirados Árabes, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, divulgou o Plano de Transformação Ecológica do governo, com quase uma centena de iniciativas que serão apresentadas até a COP 30, em Belém (PA).

Em seu discurso, o ministro disse que os primeiros estudos da iniciativa privada indicam que a transformação ecológica poderia gerar de 7,5 a 10 milhões de empregos em todos os setores — com enfoque no segmento de bioeconomia, agricultura e infraestrutura — e oportunidades de geração de renda.

No entanto, para concretizar esse cenário, os mesmos estudos estimam que o Brasil precisa de investimentos adicionais da ordem de US\$ 130 a US\$ 160 bilhões por ano ao longo da próxima década. Os aportes precisam ocorrer principalmente em infraestrutura para promover adaptações, produzir energia, aprimorar a industrialização e a mobilidade.

O plano possui seis eixos centrais: finanças sustentáveis; adensamento tecnológico do setor produtivo; bioeconomia; transição energética; economia circular; e infraestrutura e adaptação à mudança do clima.

O eixo sobre transição energética tem como alvo o setor de transporte público, escolar e viário. Entre as medidas listadas estão:

- eletrificação da frota de ônibus para transporte público e escolar;
- descarbonização dos sistemas isolados, a partir de integração com sistema nacional e uso de renováveis;
- mandato para diesel verde vinculado a aumento da competitividade;

- estímulo às diferentes rotas para SAF (combustível de aviação);
- Rota 2030 com novas metas para veículos leves, incluindo biocombustível e eletrificação.

Segundo o Ministério da Fazenda, a ideia é utilizar recursos federais para apoiar municípios na substituição das frotas de ônibus por veículos elétricos, que são mais econômicos no longo prazo, mas exigem maior investimento inicial. “Além de potencialmente reduzir as passagens, também reduz emissões de CO2 e de outros poluentes locais. Ainda não existem projetos prontos. A captação está sendo feita principalmente a partir da emissão de fundos soberanos sustentáveis (*green bonds* do Tesouro Nacional)”, afirmou a pasta, em nota.

Mover, o novo ROTA 2030

A proposta de ampliação do Rota 2030 resultou no lançamento, no final do ano passado, do programa nacional de Mobilidade Verde e Inovação – Mover. Criado pela Medida Provisória nº 1205/2023, o programa tem por meta reduzir em 50% as emissões de carbono dos novos veículos nacionais até 2030, por meio da ampliação das exigências de sustentabilidade da frota automotiva, aumento dos investimentos em eficiência energética e estímulo às novas tecnologias nas áreas de mobilidade e logística.

O programa estabelece ainda o chamado “IPI Verde”, que reduz a carga tributária dos fabricantes que produzirem veículos menos poluentes (e aumenta de quem polui mais). Para atingir seus objetivos, o Mover contará com incentivos fiscais que somam R\$ 19 bilhões até 2028. ●





Aportes para a transição energética

Nesta direção de financiamentos públicos para o desenvolvimento da mobilidade urbana verde, o governo federal tem anunciado alguns pacotes de investimentos com foco na agenda ambiental que também beneficiam o transporte público.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) assinou, no começo de dezembro, dois contratos de captação com o New Development Bank (NDB), conhecido como Banco do BRICS. Os recursos somam US\$ 1,7 bilhão (cerca de R\$ 8,5 bilhões), dos quais US\$ 500 milhões são para projetos de combate às mudanças climáticas e US\$ 1,2 bilhão voltados a investimentos em infraestrutura sustentável, segundo informações do BNDES.

Já aprovadas pelo Senado Federal, as captações com o NDB têm garantia soberana da União. Os recursos poderão ser usados pelo BNDES para financiar investimentos dos setores público e privado, em todo o território nacional. A captação para investimentos em infraestrutura sustentável poderá contemplar projetos de energia renovável, transporte e logística, saneamento, mobilidade urbana, tecnologias da informação e comunicação (TIC) e infraestrutura social, com foco em educação e saúde. Com prazo de 24 anos, a operação prevê que até 30% dos recursos sejam utilizados pelo BNDES para financiamento de debêntures nos setores definidos.

Já os projetos referentes à agenda de redução de emissões de gases do efeito estufa e adaptação às mudanças climáticas serão voltados a áreas como mobilidade urbana sustentável, resíduos sólidos, energias renováveis, equipamentos eficientes, cidades sustentáveis e florestas nativas. Nessa operação, o prazo para utilização dos recursos é de 11 anos e seis meses.

Nas duas captações, os projetos apoiados deverão seguir as políticas operacionais do BNDES e serão avaliados com base em indicadores como redução de emissões de CO2 equivalente e quantidade de pessoas beneficiadas com acesso a saneamento, mobilidade urbana e infraestrutura social.

Segundo o especialista em Mobilidade Urbana e Meio Ambiente e um dos autores do estudo "Perspectivas para uma transição energética justa no transporte público coletivo no Brasil", Renato Boareto, existem alguns princípios na mobilidade urbana que precisam ser trabalhados quando se trata de políticas públicas no setor. O primeiro é a mudança modal do transporte individual para o transporte público. "Todo o investimento que o governo puder fazer no transporte público numa mudança modal já é um primeiro aspecto para ter redução de emissões, melhor qualidade do ar e redução do efeito estufa", explica Boareto.

O segundo aspecto fundamental é a promoção da eficiência energética, que é feita com a integração e promoção dos sistemas de transporte público, como BRTs, trens e ônibus, e a adoção de faixas e corredores exclusivos. Ainda nessa linha, o terceiro aspecto é a substituição de fontes fósseis de energia por energia renovável, como a substituição de veículos movidos a diesel por ônibus elétricos.

Há um outro princípio que é o da transição energética justa. "A base desse aspecto é que o usuário do transporte público não pague a conta dessa transição energética. Tem que ter investimentos públicos que subsidiem e viabilizem essa transição energética. Então esses pacotes de investimentos do BNDES são muito bem-vindos nesse sentido", explica o especialista.

“A NOSSA SORTE É QUE A SOLUÇÃO PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E PARA DIMINUIR AS EMISSÕES ESTÁ NO TRANSPORTE PÚBLICO. O TRANSPORTE É TAMBÉM UMA SOLUÇÃO E UMA NECESSIDADE PARA AS CIDADES, PARA MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA DAS PESSOAS, DIMINUIR AS DESIGUALDADES, GARANTIR OS DIREITOS QUE AS PESSOAS TÊM.”

Felipe Barcellos e Silva

pesquisador do Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA)

BNDES Finem – Mobilidade Urbana

Outra possibilidade de crédito para o setor de transportes disponível no Banco de Desenvolvimento é o BNDES Finem – Mobilidade Urbana, destinado ao financiamento para projetos de investimentos de interesse público voltados à mobilidade urbana. Os interessados devem ter empresas sediadas no País; serem empresários individuais (pessoa física ou jurídica), associações ou fundações, para a realização de investimentos em regime de concessão, permissão ou autorização administrativa ou mediante delegação legal; ou serem entidades ou órgãos públicos. O valor do financiamento é de no mínimo R\$ 40 milhões, com prazo de 34 anos para a quitação da dívida.

As condições financeiras dessa linha/programa podem variar conforme a receita operacional bruta anual ou renda anual do tomador do crédito, seguindo a classificação feita pelo banco.

O financiamento abrange investimentos que tenham como objetivo:

- racionalização econômica, com redução dos custos totais do sistema de transportes;
- priorização das modalidades de maior capacidade e menor custo operacional;
- privilégio do transporte coletivo sobre o individual;
- integração tarifária e física, com redução do ônus e do tempo de deslocamento para o usuário;
- utilização de tecnologias mais adequadas, buscando melhores condições de conforto e segurança;
- redução dos níveis de poluição sonora e do ar, do consumo energético e dos congestionamentos; entre outros.

Para solicitar o financiamento pelo Finem, antes do envio da solicitação de apoio direto, é necessário que o cliente possua habilitação perante o BNDES. Para isso, é necessário acessar o Portal do Cliente e preencher as informações solicitadas. Cabe destacar que o sistema realiza diversas análises automáticas. O cliente pode optar por entrar em contato com uma instituição financeira credenciada (agente financeiro) de sua preferência e enviar a sua solicitação na modalidade indireta.

O coordenador do Núcleo de Transporte da NTU, Matheus Freitas, explica que a busca pelo financiamento pelas operadoras de ônibus ainda enfrenta burocracias para chegar às mãos dos empresários, que utilizam o dinheiro principalmente para a aquisição de novos ônibus para renovação da frota.

“Há dificuldades enfrentadas pelas operadoras no acesso ao crédito, sobretudo na modalidade de apoio direto, realizada entre o BNDES e a empresa, ou seja, sem a participação de outra instituição financeira credenciada. O principal obstáculo consiste na análise do crédito realizada pelo BNDES. Essa análise não é adequada às características do setor econômico de atuação das operadoras”, explica Matheus.

Além do uso de uma métrica de avaliação de crédito apropriada para as operadoras, o coordenador avalia a necessidade de o programa apresentar juros e prazos de financiamento e períodos de carência mais atrativos para o setor.



Transição energética no transporte público

A responsabilidade de planejar, implementar e gerir os sistemas organizados de transporte público no Brasil é distribuída entre os três entes federativos, que também discutem de forma independente medidas para o avanço da pauta ambiental.

O estudo “Perspectivas para uma Transição Energética Justa no Transporte Público Coletivo no Brasil”, elaborado pelo IEMA, aborda a transição energética na mobilidade urbana sob a ótica da política pública — e não de tecnologia de veículos —, com análise das condições reais para sua implementação no Brasil, considerando a crise no transporte público e a necessidade da troca de geração de energia por fontes menos poluentes.

A pesquisa aponta iniciativas da União, estados e municípios em ações voltadas para a implementação da transição energética justa no transporte público. Entre elas estão:

1. ABC Paulista - Implantação do BRT do ABC, com frota elétrica;
2. Campinas (SP) - Eletrificação da frota e implantação de rede de BRTs;
3. Curitiba (PR) - Infraestrutura e eletrificação da frota;
4. Goiânia (GO) - Subsídio à operação e eletrificação de ônibus;
5. Ribeirão Preto (SP) - Implantação de infraestrutura, entre outras ações.


O Congresso Nacional também é parte fundamental na transição energética no transporte público, com a discussão e aprovação de novas leis ambientais, de tecnologia e de mobilidade. Segundo o estudo do IEMA, estão em tramitação nas duas Casas legislativas várias iniciativas que podem contribuir para essa agenda, como estímulo ao uso de biocombustíveis nos veículos e ao uso de veículos elétricos e híbridos; estabelecimento de política de preços de combustíveis; e também pautas na área de economia verde.



EVITAR, MUDAR E MELHORAR

O transporte público muitas vezes é visto erroneamente pelo senso comum como uma fonte de poluição, por ser realizado por um veículo de grande porte que usa diesel, explica Felipe Barcellos e Silva, pesquisador do IEMA. “Porém, na verdade, o transporte público é parte da solução da transição energética, porque o transporte por ônibus ou metrô consome muito menos energia por passageiro transportado do que o carro. O carro tem uma massa gigantesca para transportar uma ou duas pessoas e isso energeticamente é ineficiente”, explica.

A partir do entendimento mútuo do relevante papel do setor na pauta ambiental, o grande desafio agora é implementar soluções para uma transição energética eficiente. O pesquisador do IEMA aponta que o transporte deve estar imerso em três grandes soluções: evitar, mudar e melhorar.

A primeira solução que as cidades precisam adotar está relacionada ao planejamento urbano: aproximar as oportunidades que a cidade tem dos cidadãos e, assim, evitar longos deslocamentos por carro. A segunda solução vem da mudança de hábitos. “Se as pessoas não podem morar perto da escola ou do trabalho, elas vão precisar de transporte motorizado. Então, que esse transporte seja mudado do carro para o transporte público, que é muito mais eficiente”. O último aspecto é a melhoria do próprio transporte coletivo, com a adoção das novas tecnologias em biocombustíveis e veículos elétricos atualmente disponíveis. 

+20 bilhões de viagens realizadas.

+1.5 bilhão de transações /ano.

+7 milhões de cartões em uso.

+5 milhões de viagens /dia.

+1.3 milhão de cartões gratuidade em uso.

+2 milhões de downloads no app.

+70 cidades integradas pelo nosso sistema.

1 cartão para todos os meios de transporte.

+20 ANOS AVANÇANDO SEMPRE

riocard⁺
mais

RIOCARD MAIS.
A MAIOR EMPRESA
DE BILHETAGEM
ELETRÔNICA
E DIGITAL DO PAÍS.

