



WRI BRASIL

APRESENTAM

# PRINCIPAIS CONTRIBUIÇÕES PARA UM TRANSPORTE ZERO EMISSÃO NO PLANO SETORIAL DE CIDADES DO PLANO CLIMA MITIGAÇÃO

As organizações [ApplyBrasil](#), [C40 Cities](#), [CALSTART](#), [Climate Group](#), [ICCT Brasil](#), [ITDP Brasil](#), e [WRI Brasil](#) parabenizam o Ministério do Meio Ambiente e o Ministério das Cidades pelo relevante trabalho relacionado ao Plano Setorial Cidades, no âmbito do Plano Clima Mitigação. Reconhecemos o empenho em consolidar informações estratégicas, definir prioridades e estabelecer diretrizes que fortalecem a agenda climática no país. Esse esforço representa um passo essencial para a implementação de políticas públicas mais consistentes e alinhadas às metas da Contribuição Nacionalmente Determinada do Brasil.

As organizações signatárias reúnem diferentes abordagens que, em conjunto, oferecem uma visão abrangente sobre a transição para um transporte zero emissão como parte essencial de cidades equitativas e resilientes, integrando produção de conhecimento, inovação e articulação entre sociedade civil, governo e setor privado. Unindo esforços nesta carta, buscamos reforçar de forma conjunta alguns dos principais pontos apresentados individualmente na consulta pública do Plano Setorial Cidades, relativos exclusivamente ao transporte zero emissão<sup>1</sup>.

Inicialmente, destacamos a importância de **diferenciar claramente as tecnologias de baixa emissão das de zero emissão**<sup>2</sup>, visto que apenas esta última garante os ganhos efetivos de qualidade de vida nas áreas urbanas, como melhoria da qualidade do ar, a diminuição do ruído urbano e avanços significativos na saúde física e mental da população além dos benefícios socioeconômicos de uma nova indústria nacional de veículos elétricos.

1. As ações impactantes relacionadas a este documento referem-se, em especial, às CID.I.04, CID.I.05 e CID.I.06, sem se limitar a elas.
2. Conforme o Caderno elaborado pelo Ministério do Desenvolvimento Regional e o Banco Interamericano de Desenvolvimento, mobilidade urbana de baixa emissão refere-se ao deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades com o menor nível possível de emissões. A mobilidade urbana zero emissão, por sua vez, consiste em deslocamentos de pessoas e cargas sem a emissão de GEE ou de poluentes atmosféricos no uso final ([BID e MDR, 2021, p. 21 e 22](#)).

Em seguida, com o objetivo de oferecer maior clareza ao direcionamento das políticas públicas, recomenda-se o **estabelecimento de metas de médio e longo prazo adaptadas à realidade de cada categoria de veículo urbano**, conforme detalhado a seguir.

Para os veículos leves, sugerimos a **definição de metas e indicadores mais específicos quanto ao uso dos diferentes tipos de combustível** (gasolina, elétrico, flex e biocombustíveis) nas frotas de automóveis e motocicletas. Essa diferenciação deve desestimular tecnologias de baixa eficácia na mitigação de emissões, como os híbridos suaves flex. Por isso, reforçamos a **importância de adotar uma meta própria de introdução de veículos zero emissão**, desvinculada das metas gerais de redução de emissões.

Da mesma forma, a definição de metas claras e medidas específicas que priorizem a transição para veículos zero emissão é essencial também para os veículos pesados, em especial ônibus urbanos e caminhões de logística urbana. Nesse caso, recomenda-se a inclusão de **metas intermediárias até 2030**, que podem contemplar, por exemplo, percentuais mínimos de renovação da frota com veículos de emissão zero em determinados marcos temporais. Por exemplo, incluindo uma meta de 30% até 2030 além da apresentada de 35% até 2035.

No caso dos ônibus urbanos, é importante destacar que a **eletrificação da frota não deve ser vista como sinônimo de risco de aumento tarifário**. Experiências internacionais e nacionais demonstram que a redução dos custos operacionais, combinada à melhoria na qualidade do serviço e à consequente atração de novos usuários, pode compensar os altos custos iniciais de aquisição ao mesmo tempo que garante benefícios sociais e ambientais relevantes. Medidas como a padronização de especificações técnicas para facilitar a aquisição conjunta de frotas de ônibus urbanos também pode ser um exemplo.

Assim como é essencial definir metas e medidas claras para os veículos, o planejamento da infraestrutura de recarga é fundamental para viabilizar a transição para um transporte zero emissão. Nesse contexto, é importante **diferenciar claramente a infraestrutura de recarga elétrica da de abastecimento de combustíveis alternativos**, reconhecendo os benefícios da infraestrutura elétrica, como a maior resiliência da rede e a capacidade de atuar como estoque estratégico adicional de energia, e orientando-a de acordo com diretrizes de uso e ocupação do solo, interoperabilidade e segurança. No caso dos veículos leves, também é crucial avaliar **os desafios do abastecimento energético residencial em áreas periféricas**, considerando seus impactos sobre a equidade de acesso e a qualidade de vida da população.

Compartilhamos da perspectiva de que, para que a descarbonização dos transportes urbanos avance de forma consistente com os compromissos de redução de emissões do país, é fundamental que haja um esforço conjunto de múltiplos atores e diferentes ministérios. Nesse contexto, apesar de ir além do escopo de abrangência do Plano Setorial de Cidades, reforçamos a **relevância do Ministério das Cidades como articulador central** para a implementação de políticas regulatórias do lado da oferta

como, por exemplo, padrões de conformidade ambientais mais exigentes, mandatos nacionais de produção e venda de veículos elétricos e a eliminação progressiva dos veículos a combustão direcionando a transição da indústria automotiva nacional.

Com o objetivo de contribuir para o relevante esforço do Ministério das Cidades com base em evidências técnicas, as propostas de ajustes e complementações apresentadas ao longo desta carta visam fortalecer a agenda de transporte de zero emissões no Plano Setorial de Cidades. Por fim, reconhecendo que essa agenda requer um esforço conjunto interministerial, sugerimos que seja criada em diferentes planos setoriais uma ação estruturante de elaboração de um Plano Nacional de Eletromobilidade de forma coordenada, destacando os pontos estratégicos e o papel dos diversos atores envolvidos.

**Caio Coimbra** - Diretor Executivo / Apply Brasil; **Gabriel Tenenbaum de Oliveira** - Diretor de Implementação, América Latina / C40 Cities; **Stephanie Kodish** - Senior Global Director | Drive to Zero / CALSTART; **Dominic Phinn** - Head of Transport / Climate Group; **Marcel Martin** - Diretor Geral / ICCT Brasil; **Clarisse Cunha Linke** - Diretora Executiva / ITDP Brasil; **Luis Antonio Lindau** - Diretor do Programa de Cidades / WRI Brasil

