

O clima mudou, e a política precisa mudar



» HENRIQUE FROTA
Diretor Executivo
do Instituto Pólis

As chuvas intensas que marcam o início do ano têm se tornado uma trágica rotina no Brasil, trazendo à tona a fragilidade das cidades diante dos eventos climáticos extremos. De acordo com a Confederação Nacional de Municípios (CNM), nos últimos 10 anos, 93% dos municípios brasileiros foram atingidos por desastres naturais que levaram à declaração de emergência ou ao estado de calamidade pública, especialmente devido a tempestades, inundações, enxurradas e alagamentos.

Esses eventos não são isolados nem imprevisíveis. A mudança do clima tem intensificado a frequência e a severidade das chuvas, evidenciando a urgência de medidas de adaptação climática que promovam não só mais resiliência, mas enfrentem as desigualdades estruturais da sociedade brasileira.

No Brasil, a vulnerabilidade é agravada por questões históricas que moldaram os territórios, empurrando parcela significativa da população — majoritariamente pobre e negra — para áreas de risco. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mais de 8,2 milhões de pessoas vivem em áreas suscetíveis a desastres naturais no país. Essas regiões, frequentemente habitadas por

populações de baixa renda, carecem de infraestrutura adequada, como sistemas de drenagem eficientes e contenção de encostas. O resultado é devastador: vidas perdidas, famílias desabrigadas e um ciclo de reconstrução que consome recursos públicos e privados.

Os impactos econômicos desses eventos extremos são gigantescos. Estimativas do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea) apontam que os desastres naturais provocaram prejuízos superiores a R\$ 12 bilhões nos últimos anos. Além das perdas materiais, há custos indiretos, como a interrupção de atividades produtivas, danos à agricultura e o aumento de despesas com saúde pública devido à proliferação de doenças relacionadas às enchentes.

No entanto, os prejuízos humanos são ainda mais difíceis de mensurar. Cada número nas estatísticas representa uma história interrompida, um lar destruído, um futuro incerto. Episódios como as enchentes no Rio Grande do Sul, em 2024, evidenciam a urgência de políticas públicas efetivas.

É preciso reconhecer que a crise climática é um desafio global, mas seus efeitos se manifestam de forma local. Enquanto não houver um compromisso sólido com a redução das emissões de gases de efeito estufa e o cumprimento das metas do Acordo de Paris, eventos climáticos extremos continuarão a se intensificar, cobrando um preço alto de comunidades vulneráveis. A responsabilidade, portanto, deve ser compartilhada entre todos os níveis federativos.

A gestão das cidades precisa urgentemente incorporar a adaptação e a resiliência

climáticas como prioridade. Isso envolve investimentos em infraestrutura, aumento de áreas verdes e permeáveis, melhora dos sistemas de prevenção e resposta emergencial, melhor gestão do solo para promoção da função socioambiental da propriedade, dentre outras medidas que demandam profundas mudanças. É essencial prevenir, integrando políticas habitacionais que ofereçam alternativas seguras para as populações em situação de vulnerabilidade.

Outro ponto central é o fortalecimento da cooperação entre os diferentes níveis de governo e a sociedade civil. A gestão de desastres exige coordenação, desde a prevenção até a resposta emergencial. Planos municipais de redução de riscos e da adaptação climática devem ser articulados com políticas estaduais e federais, garantindo recursos e ações integradas. Além disso, a participação da população nas decisões pode gerar soluções mais eficazes e adaptadas às realidades locais. No entanto, o que temos visto ainda é uma abordagem tecnocrática e incapaz de desagradar as velhas forças que concentram o poder sobre a gestão do solo.

Em um país com histórico de secas e sob ameaça de insegurança hídrica, as chuvas deveriam ser motivo de celebração. No entanto, elas se tornaram sinônimo de destruição e sofrimento. Cabe a nós, como sociedade, exigir uma nova abordagem, que valorize a vida humana e reconheça a importância de construir cidades resilientes e inclusivas. Só assim poderemos transformar a recorrente tragédia das chuvas em uma oportunidade de reconfigurar as relações territoriais para promover justiça.



Uma lei para regular fintechs e inibir golpes no Pix



» KIKO CELEGUIM
Deputado Federal e presidente
estadual do PT-SP

Abertura e a movimentação de contas “laranjas” têm sido um grande problema no combate à criminalidade digital. Segundo pesquisa do Fórum Brasileiro de Segurança Pública, a cada 16 segundos, uma pessoa é vítima de golpe financeiro por aplicativo de celular. São R\$ 190 bilhões por ano faturados pelas quadrilhas com os crimes digitais, 40% mais dinheiro que os R\$ 138 bilhões investidos na segurança pública por União, estados e municípios. E o prejuízo das pessoas acima de 60 anos é quatro vezes maior.

A trilha dos golpes passa sempre pelo mesmo ponto: as contas em nome de “laranjas” para receber os recursos desviados. Isso mostra que falta ao país uma legislação para combater esse elo fraco, um verdadeiro convite às quadrilhas digitais.

É importante ressaltar que o desenvolvimento de novas tecnologias tem sido crucial para melhorar o ambiente econômico, desburocratizar processos e serviços, agilizar a solução de problemas e facilitar a vida das pessoas. A adesão ao Pix no Brasil comprova que temos um povo propenso a incorporar e impulsionar inovações tecnológicas, afinal, desde que foi criada, a modalidade só cresce. Hoje, são 156 milhões usando o Pix, e a Febraban estima expansão de 58,8% em relação a 2023, movimentando R\$ 27,3 trilhões.

Mas à medida que vira a principal ferramenta de transferências de dinheiro e pagamentos,

o Pix se transforma também num mecanismo de facilitação a fraudes e golpes. O relatório Scamscope, parceria da ACI Worldwide com a GlobalData, revela que as perdas com golpes via Pix devem superar R\$ 3,8 bilhões até 2027. Os crimes cometidos via “bets” contam com “laranjas” para a distribuição do dinheiro sujo.

Golpe das tarefas, do falso presente, da falsa central de atendimento, são muitas as modalidades de fraudes por Pix. Para se ter uma ideia, há fraudes que envolvem até a burla aos mecanismos de controle via biometria facial, a partir da captura indesejada de rostos para posterior uso criminoso.

O ponto de convergência é sempre uma conta “laranja”. Se o advento das fintechs proporciona facilidade, agilidade, maior competição e menor custo nas operações, também tem aberto as portas às quadrilhas digitais. As instituições financeiras estão submetidas à Lei Bancária (Lei nº 4.595), que fixa regras e prevê fiscalização do Banco Central. Mas fintechs que atuam como meio de pagamento, por exemplo, dizem não se enquadrar nesse regimento. É o ambiente ideal para o cometimento e acobertamento dos golpes. O objetivo é desburocratizar o processo, mas o saldo fica negativo, com aumento da exposição ao risco de usuários — e do sistema.

É como comprar um carro sem itens essenciais como para-choque, airbag e cinto de segurança. O valor é mais baixo, mas na primeira colisão, crescem assustadoramente as chances de vitimar o condutor e outras pessoas.

A solução está nas mãos do Congresso Nacional. O Projeto de Lei 3.545/2024, de minha autoria com o deputado Guilherme Boulos (PSOL-SP), aguarda a escolha de um relator. Entre outros avanços, o texto altera a Lei Bancária para ampliar a proteção ao consumidor e inibir fraudes, ao incluir no rol de instituições

financeiras atores do novo ecossistema que se formou com as fintechs.

O projeto aprimora a fiscalização do BC, com as políticas de “know your customer” (do inglês “conheça seu cliente”). A prática é cediça nos EUA, país que tem vasta rede de instituições financeiras, com mais de 4.000 delas. O “know your customer” surgiu após o atentado do 11 de setembro, quando o país identificou as facilidades de abertura de contas e movimentação de recursos operados por terroristas.

As exigências do projeto buscam a segurança de clientes e do sistema, com práticas básicas de identificação do titular. Hoje, a abertura de contas em fintechs pode ocorrer sem documentação comprovada e sem checagem mínima das informações. É um prato cheio para abrir contas “laranjas”.

Assim, perde-se a capacidade de rastreamento do dinheiro quando ele chega a essas contas, prejudicando, inclusive, o trabalho investigativo e a adoção de medidas para sufocar financeiramente esquemas criminosos. Hoje, a responsabilização das fintechs só tem ocorrido pela via judicial, quando boa parte do estrago já foi feito. Um processo caro e moroso, que aumenta a sobrecarga dos juízes. É preciso atuar preventivamente.

Não se pode alegar que é aceitável ampliar os riscos e prejuízos em nome de menos burocracia ou custo. As regras da política “know your customer”, já adotadas por grandes bancos, trazem maior confiabilidade ao ecossistema das fintechs e ao setor financeiro todo. Serve inclusive de proteção às soluções e inovações tecnológicas. Temos amplas condições de melhorar esse ambiente sem que isso signifique obstáculos ao estímulo e desenvolvimento das atividades financeiras. Aprovar o projeto é mais que uma necessidade, é um dever.

Falta de concorrência é ameaça ao transporte rodoviário de passageiros



» ANDRÉ PORTO
Diretor-executivo da Associação
Brasileira de Mobilidade e Tecnologia
(Amobitec)

Países de dimensões continentais e uma das maiores economias do mundo, que possui empresas competitivas globalmente oferecendo produtos e serviços de ponta, o Brasil, paradoxalmente, ainda mantém importantes setores da economia funcionando como se estivéssemos no século passado. É o caso do transporte rodoviário interestadual de passageiros.

De tempos em tempos, surgem vozes no debate público tecendo elogios à atividade e como está estruturada hoje. Recentemente, neste jornal, um representante das empresas que dominam o transporte rodoviário de passageiros há décadas “alertou” sobre os “perigos” que uma maior concorrência no setor poderia causar. Nada mais falso que essa argumentação.

O transporte rodoviário regular de passageiros (Trip) no Brasil está longe de ser as mil maravilhas que as empresas que controlam esse mercado apregoam. Em 2023, 43 milhões de brasileiros utilizaram o ônibus regular para viagens entre estados. Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) mostram que o sistema regular não atende nem metade do total de cidades: cobre diretamente, apenas, 37% dos 5.570 municípios. Ou seja, há um déficit na oferta do serviço, o que encarece e compromete a qualidade para os usuários.

E, infelizmente, iniciamos mais um ano longe da perspectiva de tornar esse modal de transporte realmente eficiente e acessível a todos os brasileiros. As empresas incumbentes do setor, na prática, mantêm um oligopólio da atividade e contam com uma regulamentação que cria empecilhos reais a um aumento de concorrência.

Novas tecnologias estão mudando a maneira como as pessoas se locomovem em todo o mundo, inclusive no Brasil. Empresas e plataformas digitais criaram modelos e sistemas tecnológicos capazes de incrementar o serviço com qualidade, ofertas de trechos, segurança, opções de horários e viagens mais acessíveis. E o melhor disso tudo é que os novos formatos não excluem o tradicional: é possível que haja a convivência harmoniosa entre os serviços, tal como aconteceu a acontecer em nosso país, pois há espaço para todos — os resultados financeiros das empresas tradicionais têm demonstrado isso.

Para mudar a realidade do transporte rodoviário de passageiros no Brasil, é fundamental que novas empresas tenham oportunidade de ingressar no setor para que ocorra a inovação. E que fique claro: há companhias qualificadas tecnicamente para contribuir no desenvolvimento do transporte rodoviário de passageiros.

Foi o que aconteceu na Europa. Ao contrário do que os defensores da atual reserva de mercado alegam, a abertura do setor beneficiou e continua beneficiando os usuários. Alemanha, França e Itália introduziram, entre 2013 e 2015, uma série de medidas regulatórias, removendo limitações ao desenvolvimento da malha rodoviária. Por meio de regimes de autorizações, novos operadores não foram mais obrigados a ter frotas próprias ou contratar diretamente motoristas, mas deveriam garantir que os ônibus cumprissem todos os requisitos obrigatórios de segurança e que os condutores possuíssem as devidas habilitações e treinamento.

A flexibilização permitiu a entrada de mais empresas no setor, baixou preços e aumentou a qualidade do serviço prestado. As passagens de ônibus nesses países são até 68% mais baratas quando comparadas com outros modos de transporte. A cobertura de destinos cresceu 237% no número de municípios atendidos, beneficiando principalmente cidades com menos de 100 mil habitantes.

O impacto social também é claro, com o maior acesso das populações mais vulneráveis. Na Alemanha, 60% dos viajantes de ônibus ganham até um salário mínimo, e mais de 40% têm entre 16 e 35 anos. E, ainda, 13% dos passageiros afirmam que não viajariam sem a redução de preços promovida pela abertura do mercado.

Na contramão da abertura de mercado, há o exemplo da Espanha, o último país a preservar o mercado fechado no continente, indo contra a diretriz da União Europeia e contra seus próprios órgãos técnicos. A Espanha tem o preço por km mais alto da Europa. Comparados à Alemanha e à França, os espanhóis pagam passagens que são até 37,9% mais caras: arcam com preços em média de 0,079 euros por km, contra 0,049 euros nas rotas francesas e 0,061 euros nas rotas alemãs — e o cenário, assim como aqui, é de disputas intermináveis entre reguladores e o mercado que só prejudicam o cidadão.

No Brasil, entrou em vigor, em fevereiro do ano passado, depois de quase uma década de debate, um novo Marco Regulatório do Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros. Poderia ter sido um momento de modernização do setor. A resolução, no entanto, até hoje não produziu efeitos. Além de contrariar decisão do STF, porque não atende o que está previsto no regime de autorização, trouxe severas restrições ao ingresso de novas empresas, a ponto de ser questionada judicialmente nos últimos meses.

Que não fiquem dúvidas: o setor atua sob um modelo ultrapassado, dominado por poucas empresas que mantêm seus privilégios. As passagens são caras, a frota precisa ser modernizada e as linhas são insuficientes para atender os mais de 5 mil municípios brasileiros.