

ASSESSING LOW CARBON TRANSITION

# TESTE PILOTO ACT DO SETOR DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS NO MÉXICO

Autores: Rocio Caicedo Torrado, Romain Poivet  
2022

## ACT

Assessing Low-Carbon Transition is a joint voluntary initiative of the UNFCCC secretariat Global Climate Agenda co-founded by ADEME, the French Agency for Ecological Transition, and CDP, the global environmental disclosure system. ACT provides guidance and assessment methodologies as an accountability framework to support and assess companies' strategies and actions which contribute to the Paris mitigation goals.

## ACTDDP

The ACT-DDP research project is an international pilot project, which aims at accelerating the implementation of national and sectoral deep decarbonisation through a better dialogue between private companies and governments and for a mutual enrichment of their low-carbon strategies. Through the synergy between two pioneer initiatives, the Assessing low Carbon Transition (ACT) initiative and the Deep Decarbonization Pathways initiative (DDP), the project partners built and tested methodologies and tools for developing national and sectoral deep decarbonisation pathways compatible with the Paris Agreement and assessing company strategies with them. This project is supported by the Fonds Français pour l'Environnement Mondial (FFEM) and by in-country French representatives such as the local French Development Agencies (AFD) and French embassies.

O projeto ACT-DDP no México e no Brasil avaliou as estratégias de baixo carbono de três empresas mexicanas, incluindo uma empresa de transporte ferroviário interurbano de passageiros e duas empresas de transporte terrestre urbano de passageiros.

Todas as empresas deste setor compartilharam os dados necessários para a avaliação e participaram ativamente no processo, o que resultou, consequentemente, numa melhor qualidade dos dados e numa elevada confiança nos resultados. No entanto, subsistem algumas questões de transparência, tais como as políticas de confidencialidade ou a ausência de acesso devido a informações sensíveis. Neste ponto, as empresas terão de trabalhar para alcançar uma norma de transparência mais elevada, em conformidade com os requisitos estritos da metodologia ACT e as futuras normas internacionais [1]. Um teste ACT gera três pontuações: uma pontuação de desempenho, uma pontuação narrativa e uma pontuação de tendência.

## Pontuação média ACT



### 6 Pontuação média de desempenho é (6)

As empresas avaliadas obtiveram uma ampla variedade de pontuações (entre 3 e 9), com pontuação média de desempenho de 6/20, abaixo da pontuação mediana de 10/20. Isto indica que o painel é bastante heterogêneo em termos do seu nível de maturidade, mas ainda não está no bom caminho para uma transição hipocarbônica, nem está alinhado com os percursos urbanos de transporte de passageiros de baixo carbono a nível nacional.

### C Pontuação narrativa média é (C)

A pontuação narrativa é bastante heterogênea, variando de D a A, com a maioria das empresas pontuando um D. A maioria das empresas não tem consistência e credibilidade por não ter tomado medidas para evitar ou

minimizar o impacto dos riscos climáticos, por não ter realizado testes de cenários climáticos e análises de risco e por não ter metas em vigor para reduzir suas emissões de GEE. Além disso, algumas empresas já começam a sofrer as consequências das alterações climáticas nas suas operações, sob a forma de perturbações devidas a inundações e temperaturas elevadas. Não está claro se as empresas identificaram potenciais pontos críticos de risco climático e desenvolveram planos de adaptação ou mitigação para contrariar potenciais efeitos adversos relacionados ao clima nas suas operações. É importante notar que a maioria das empresas de transporte avaliadas são de alta importância estratégica – elas são as

principais prestadoras públicas de serviços de transporte na área metropolitana da Cidade do México.

### **Pontuação de tendência média é "-"**

Já que todas as empresas que fizeram o painel receberam uma pontuação de tendência negativa. Embora as empresas já tenham embarcado em sua jornada climática, nenhuma delas está investindo diretamente em P&D para mitigar as mudanças climáticas. Isso, juntamente com a falta de objetivos prospectivos, indica que as ações atuais podem ser insuficientes para alcançar a tão necessária transição para uma economia baixa em carbono.

## **PONTUAÇÃO MÉDIA POR MÓDULO DE DESEMPENHO**

Nenhuma das empresas avaliadas estabeleceu objetivos de redução das emissões de gases de efeito estufa a médio ou longo prazo, e a maioria das empresas não pôde oferecer dados históricos para a análise da intensidade das suas emissões de passageiros nos últimos anos, tornando impossível determinar o seu alinhamento com a trajetória de descarbonização do setor.

Embora as empresas públicas demonstrem uma elevada capacidade para acompanhar as questões relacionadas com as alterações climáticas, estas entidades são apenas responsáveis por tarefas operacionais. A tomada de decisões sobre metas de redução de emissões e estratégia climática não acontece no âmbito das empresas, mas faz parte de um processo político mais amplo que envolve vários departamentos governamentais. Isso dificultou a coleta de dados

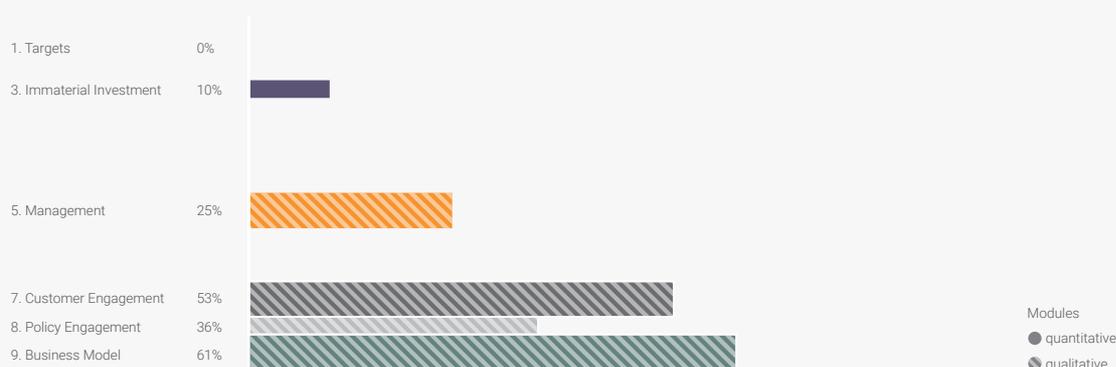
e prejudicou a capacidade da empresa de integrar o feedback resultante de sua estratégia.

No que diz respeito à participação dos fornecedores, apenas uma empresa pública demonstrou que tinha colaborado com os operadores de infraestruturas para se comprometerem a desenvolver serviços que permitam a exploração de veículos e de energias de baixo carbono. Nenhuma delas compartilha informações que possam ser utilizadas para avaliar se estão ou não influenciando as escolhas e o comportamento dos fabricantes de veículos para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa dos seus produtos.

Por outro lado, embora as empresas públicas estejam significativamente envolvidas com as autoridades públicas, este diálogo deve ser melhorado em relação às estratégias, objetivos e metas climáticas, a fim de

**Figura 1. México, pontuação média de desempenho (%)**

Amostra de tres empresas mexicanas



Nota: as alturas das barras representam o peso dos módulos de desempenho

obter uma perspectiva mais ampla sobre as operações e estratégias globais dessas empresas.

Além disso, verificou-se que todas as empresas têm atividades e infraestruturas que promovem a intermodalidade com outros sistemas de transporte baixo em carbono, influenciando o comportamento dos clientes para reduzir as suas emissões de gases de efeito de estufa, e algumas estão também investindo em veículos de baixo carbono para reduzir o seu impacto,

bem como em infraestruturas para eletrificar as suas frotas. No entanto, as empresas do setor devem ainda estabelecer as suas próprias metas de redução de GEE, bem como em suas estratégias de descarbonização e planos de transição com horizontes temporais, além de desenvolver análises a longo prazo para determinar os impactos dos riscos relacionados ao clima. (Figura 1).

## METODOLOGIA ACT PARA TRANSPORTE

As metodologias setoriais ACT foram desenvolvidas e adaptadas para levar em conta as características específicas e as alavancas de descarbonização implementadas pelos setores estudados. Assim, a ponderação de cada módulo varia para cada setor.

Foram utilizadas as seguintes ponderações para avaliar a pontuação de desempenho das empresas no setor de transporte de passageiros (Tabla 1). A metodologia ACT para o setor dos Transportes está disponível em <https://actinitiative.org/act-methodologies/>.

MÓDULOS	TRANSPORTE URBANO
1. Alvos	15%
2. Investimento material	30 % o 0 % (subcontratación)
3. Investimento Imaterial (P&D)	5%
4. Desempenho do produto vendido	0 % o 30 % (subcontratación)
5. Gerenciamento	10%
6. Compromisso do fornecedor	15%
7. Compromisso do cliente	10%
8. Compromisso de política	5%
9. Modelo de negócios	10%

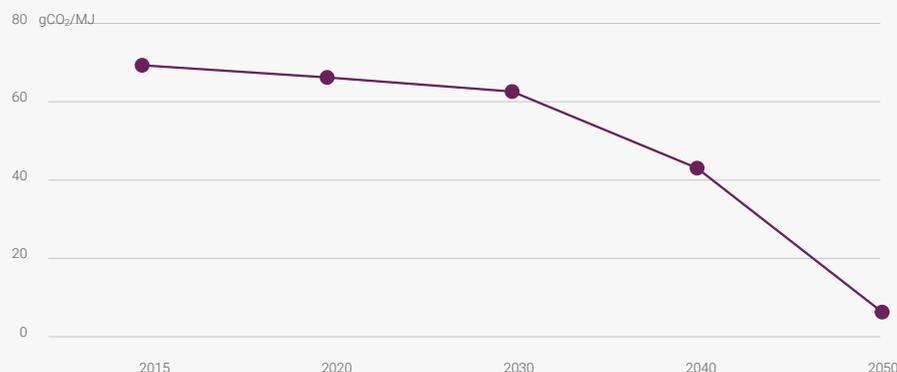
## TRAJETÓRIA DE INTENSIDADE DE EMISSÕES DE GEEs

Para a experiência ACT-DDP no Brasil e no México, a Iniciativa DDP desenvolveu cenários e trajetórias de descarbonização setoriais que foram usados para definir o orçamento teórico de carbono e as trajetórias de redução de emissões relacionadas. Estes serviram como principais parâmetros de referência para a avaliação de indicadores

quantitativos, tais como o alinhamento dos objetivos, a tendência passada e futura para a intensidade das emissões e as emissões confinadas, entre outros.

Foram utilizadas as seguintes trajetórias para avaliar as empresas (Figura 2).

Figura 2. México, intensidade de carbono do transporte terrestre de passageiros



As trajetórias de DDP podem ser encontradas em : [actddp.org](http://actddp.org).

## ALINHAMENTO DAS EMPRESAS A UMA ECONOMIA BAIXO CARBONO

Para apoiar a transição das empresas no setor dos transportes, o ACT apresenta as respostas de uma empresa alinhada à baixas emissões de carbono que opera no setor das cinco questões do quadro do ACT: O que a empresa planeja fazer? [Compromisso], Como a empresa

está planejando chegar lá? [Plano de transição], O que a empresa está fazendo atualmente? [Presente], O que a empresa fez no passado recente? [Legado], e como todos esses planos e ações se encaixam? [Consistência]



1

A empresa tem metas científicas para cada atividade de transporte, que têm um horizonte temporal que abrange o tempo de vida dos veículos.

2

O planejamento estratégico da empresa detalha os investimentos em veículos de baixo carbono, transferência modal ou seleção de subcontratados alinhados com uma transição de baixo carbono. Não estão excluídas ações sobre a procura de transportes para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa.

3

A atual estratégia de investimento em investimento intangível (P&D, formação) coloca claramente foco na transição para baixo carbono. A otimização operacional da atividade de transporte é uma prática comum na empresa.

4

É evidente uma tendência para reduzir as emissões. A intensidade da frota ou dos subcontratantes nos últimos cinco anos está em consonância com as reduções de emissões exigidas a curto prazo através de decisões de desenvolvimento deliberadas.

5

As metas da empresa, o plano de transição, as ações presentes e o legado passado mostram uma vontade consistente de alcançar os objetivos da transição de baixo carbono, especialmente através do desenvolvimento de novos modelos de negócios de transporte.

[1] As normas e regulamentos internacionais (IFRS ISSB, EU CSRD, EFRAG ESRS E1, UK TPT...) e as recomendações (TCFD, UNFCCC's Race to Zero) sobre os planos de transição climática das empresas devem aumentar a disponibilidade de dados climáticos das empresas nos próximos anos.