

O protagonismo do setor privado na mobilidade e no crédito

Por Luis Fabiano Alves Penteado, Diretor de Pessoas, Jurídico e Relações Governamentais da Volkswagen Financial Services

A mobilidade urbana e a oferta de crédito foram áreas tradicionalmente marcadas pela presença marcante do Estado. Seja na formulação de políticas públicas, seja na execução direta de serviços, coube historicamente ao poder público garantir o acesso e a universalização da mobilidade que é elemento à cidadania. No entanto, nos últimos anos, assistimos a uma transformação silenciosa, e profunda, na forma como essas funções são desempenhadas.

O que antes era majoritariamente público, passa agora a ser compartilhado - ou até mesmo liderado - por agentes privados. Essa reconfiguração institucional reflete, de um lado, as limitações fiscais enfrentadas por governos em todas as esferas e, de outro, o avanço de tecnologias, a sofisticação do setor financeiro e o surgimento de novos modelos de negócio voltados à eficiência, à sustentabilidade e à inclusão. Essa transição não é apenas econômica – é institucional e social.

Nesse novo cenário, empresas privadas vêm assumindo papéis centrais no financiamento, no planejamento e na operação de serviços fundamentais. São elas que viabilizam grandes projetos de infraestrutura por meio de Parcerias Público-Privadas (PPPs), desenvolvem plataformas tecnológicas para integração de modais e mobilidade sob demanda, e ofertam crédito com modelos mais flexíveis, muitas vezes apoiados em garantias alternativas ou canais digitais.

Um exemplo está na ampliação do crédito consignado para trabalhadores da iniciativa privada, viabilizada por mudanças normativas e pela inovação regulatória. A emergência de plataformas digitais e o uso de garantias como o FGTS, por exemplo, têm contribuído para expandir o acesso ao financiamento, ao mesmo tempo em que desafiam o arcabouço legal tradicional, exigindo novas salvaguardas, inclusive sob a ótica da responsabilidade objetiva dos prestadores de serviços financeiros e do cumprimento do dever de informação, previsto no Código de Defesa do Consumidor.

Esse movimento tem grande potencial para a democratização do crédito e da mobilidade, sobretudo ao alcançar segmentos historicamente excluídos. Mas também impõe uma série de desafios do ponto de vista jurídico, institucional e regulatório. Afinal, o crédito e a mobilidade não são mercadorias comuns, são bens estruturantes para o exercício pleno da cidadania e o desenvolvimento social.

A primeira preocupação que emerge é a da governança. Como assegurar que soluções criadas sob lógica de mercado respeitem princípios como a equidade, a modicidade tarifária e a proteção ao consumidor? Como evitar que a concentração de capital e tecnologia nas mãos de poucos agentes crie barreiras de entrada,

aumente a desigualdade de acesso e comprometa o pluralismo no desenho de políticas públicas?

Essas questões são ainda mais relevantes quando se observa a crescente delegação de competências por parte do Estado. A lógica da regulação responsiva, em que o papel do poder público é mais normativo e fiscalizador do que executor, exige, por um lado, capacidade institucional de supervisionar modelos complexos e dinâmicos. Por outro, requer a construção de marcos jurídicos que sejam suficientemente robustos para proteger o interesse público, sem inibir a inovação.

O aumento da participação do setor privado em áreas tradicionalmente públicas traz ganhos importantes de inovação, eficiência e capilaridade. No entanto, é fundamental garantir que esse avanço ocorra dentro de um ambiente concorrencial saudável e equilibrado. Quando grupos econômicos passam a atuar simultaneamente em infraestrutura, crédito e soluções de mobilidade, surgem desafios relevantes para o desenho institucional e para a regulação econômica. Para evitar distorções, a atuação coordenada entre órgãos como o CADE, o Banco Central e as agências setoriais é essencial, especialmente no sentido de assegurar isonomia regulatória, mitigar riscos de práticas anticoncorrenciais e preservar o interesse público.

A regulação precisa se reinventar. O Estado sai do papel de executor e assume o de árbitro. Isso exige marcos legais sólidos, fiscalização inteligente e governança capaz de equilibrar eficiência com equidade. Contudo, não basta inovar, é preciso incluir.

Outro ponto é o da interoperabilidade e da padronização. Em um ecossistema descentralizado, com múltiplos operadores e arranjos, a ausência de critérios técnicos comuns compromete tanto a eficiência dos serviços quanto a experiência do usuário. O desenho de um ambiente regulatório que estimule a cooperação e a compatibilidade entre plataformas, especialmente nas fronteiras entre público e privado, será decisivo para o sucesso desse novo modelo.

Vale destacar ainda o papel estruturante do crédito nesse contexto. A expansão do financiamento não é apenas uma resposta ao consumo, é uma alavanca de acesso, inclusão e mobilidade social. No entanto, para cumprir esse papel, o crédito precisa ser seguro, transparente e responsável. Isso implica desenvolver produtos adequados à realidade dos consumidores, adotar práticas consistentes de educação financeira e garantir que as inovações regulatórias não sejam utilizadas para precarizar direitos.

A mobilidade urbana, por sua vez, demanda um olhar transversal. Ela não se restringe ao transporte, envolve habitação, emprego, meio ambiente, inclusão digital e qualidade de vida. O protagonismo privado nesse campo só será legítimo

se estiver ancorado em compromissos claros com esses valores, e se estiver submetido a mecanismos eficazes de fiscalização, responsabilização e controle democrático.

Estamos, portanto, diante de uma inflexão institucional. O avanço do setor privado sobre áreas tradicionalmente públicas pode ser uma oportunidade, mas apenas se for acompanhado de um redesenho consciente das funções do Estado, do fortalecimento das capacidades regulatórias e de um pacto social que coloque o interesse coletivo acima da lógica estrita do mercado. A inovação é bem-vinda. A eficiência é necessária. Mas nenhuma dessas virtudes deve se sobrepor ao princípio que deve orientar a mobilidade e o crédito no Brasil: o de que ambos são direitos, e não privilégios.

Essa transição exige coragem institucional, diálogo permanente e clareza de propósitos. É tempo de construir novas pontes entre os setores público e privado, com base na confiança, na responsabilidade compartilhada e na busca comum por soluções que façam sentido para toda a sociedade.

Mobilidade e crédito não são privilégios. São alavancas de liberdade. E essa liberdade só faz sentido quando está ao alcance de todos.