SETOR METROFERROVIÁRIO BRASILEIRO
Agenda de Governo 2015-2018

ANP TRILHOS
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS

SETOR METROFERROVIÁRIO BRASILEIRO
Agenda de Governo 2015-2018
Edição Abril de 2015

CONSELHO DIRETOR
Biênio 2014-2016

Presidente do Conselho
Joubert Fortes Flores Filho

Diretor Técnico
João Gouveia Ferrão Neto

Diretor Executivo
Rodrigo Otaviano Vilaça

Diretor Comercial
Vicente Abate

Diretor de Planejamento
Conrado Grava de Souza

Diretor Institucional e de Sustentabilidade
Luis Valença

Superintendente
Roberta Marchesi

Comunicação e Imprensa
Kleane Pessoa

Relações Governamentais e Institucionais
Fernanda Adjuto

ANPTrilhos
Associação Nacional dos Transportadores
de Passageiros sobre Trilhos

Setor de Autarquias Sul – Quadra 1 – Bloco J – Ed. CNT
Torre A – 5º andar – Sala 510 – CEP 70.070-010 – Brasília/DF
Fone: (61) 3322-3158 – contato@anptrilhos.org.br
Site: **www.anptrilhos.org.br**

@ANPTrilhos

www.facebook.com/anp.trilhos

PRODUÇÃO

Conteúdo:
ANPTrilhos
www.anptrilhos.org.br

Projeto Editorial:
Profissionais do Texto
www.ptexto.com.br

Projeto Gráfico:
Grifo Design
www.grifodesign.com.br

SETOR METROFERROVIÁRIO BRASILEIRO
Agenda de Governo 2015-2018

ANP TRILHOS
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS

A ANPTrilhos

A Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos – www.anptrilhos.org.br) foi fundada em 2010 com o objetivo de promover o desenvolvimento e o aprimoramento do transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil, com base em uma visão integrada entre operadores, indústrias e entidades do setor.

Representando 99,7% do setor metroferroviário de passageiros, a ANPTrilhos trabalha de forma articulada, buscando contribuir para o aumento da mobilidade do cidadão e da qualidade de vida nos municípios, por meio de disseminação e implantação do transporte sobre trilhos: um modo de locomoção rápido, seguro e ambientalmente limpo.

A atuação da ANPTrilhos parte das necessidades e anseios dos associados e dos usuários de seus serviços, buscando tornar concretas as ações de interesse do setor, sempre em defesa da opção pela implantação de sistemas sobre trilhos como solução sustentável para a mobilidade das cidades.

Foto: DollarPhotoClub

Sumário

Editorial 6-7

Dados do Setor 8-14

Propostas para a Melhoria da Mobilidade Nacional e o Desenvolvimento do Setor Metroferroviário

Tema I – Ambiente Institucional e Regulatório 16-21

Tema II – Redução do Custo Operacional 22-25

Tema III – Financiamento e Viabilização de Projetos 26-29

Tema IV – Modicidade Tarifária 30-31

Íntegras das Propostas

Tema I – Ambiente Institucional e Regulatório 34-47

Tema II – Redução do Custo Operacional 48-55

Tema III – Financiamento e Viabilização de Projetos 56-63

Foto: ViaQuatro

Editorial

O crescimento do Brasil nos últimos anos o fez alcançar posição de destaque na economia mundial, com mais de 30 milhões de brasileiros ascendendo de classe social. Em decorrência, afloraram novas necessidades seguidas de reivindicações cada vez mais intensas. Diante desse cenário, os governos têm demandado mais recursos para a infraestrutura, com destaque para a mobilidade urbana.

O apelo que veio das ruas é muito claro: é preciso aumentar a oferta e melhorar a qualidade do transporte público urbano. É necessário disponibilizar o transporte à população e também adequá-lo à demanda, prover a sua segurança e integrar os vários modos, com modicidade tarifária.

O transporte sobre trilhos tem papel fundamental na ampliação da capacidade de mobilidade das cidades. Diversos planos e programas, das diversas esferas de governo, passaram a considerar investimentos nessa modalidade de transporte e, apesar de ainda estarem muito aquém das necessidades da população, representam um enorme ganho para o país.

Entretanto, apesar do incremento de novos projetos, o setor metroferroviário ainda carece de uma política pública integrada e efetiva que priorize esse modo de transporte não apenas por seus benefícios econômicos e sociais, mas também por proporcionar às cidades uma alternativa para tratar do problema de congestão. Dado o atual estágio de evolução do Brasil, não se pode mais pensar em transporte urbano de forma isolada. Os grandes centros estão se desenvolvendo muito rápido e a população está cada vez maior. É preciso que os

governantes tomem decisões para evitar o colapso iminente da mobilidade nas metrópoles.

Focados nesse objetivo e crentes da importância que o setor metroferroviário tem para o desenvolvimento social e ambiental das cidades é que a **Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos)** apresenta a seguir um conjunto de propostas de políticas públicas intitulado **Setor Metroferroviário Brasileiro – Agenda de Governo 2015-2018**.

O objetivo desta iniciativa é contribuir para que o Governo Federal e os Governos Estaduais e Municipais venham a promover ações decisivas a favor da mobilidade urbana brasileira, levando à ampliação da sua capacidade e à integração dos seus atores.

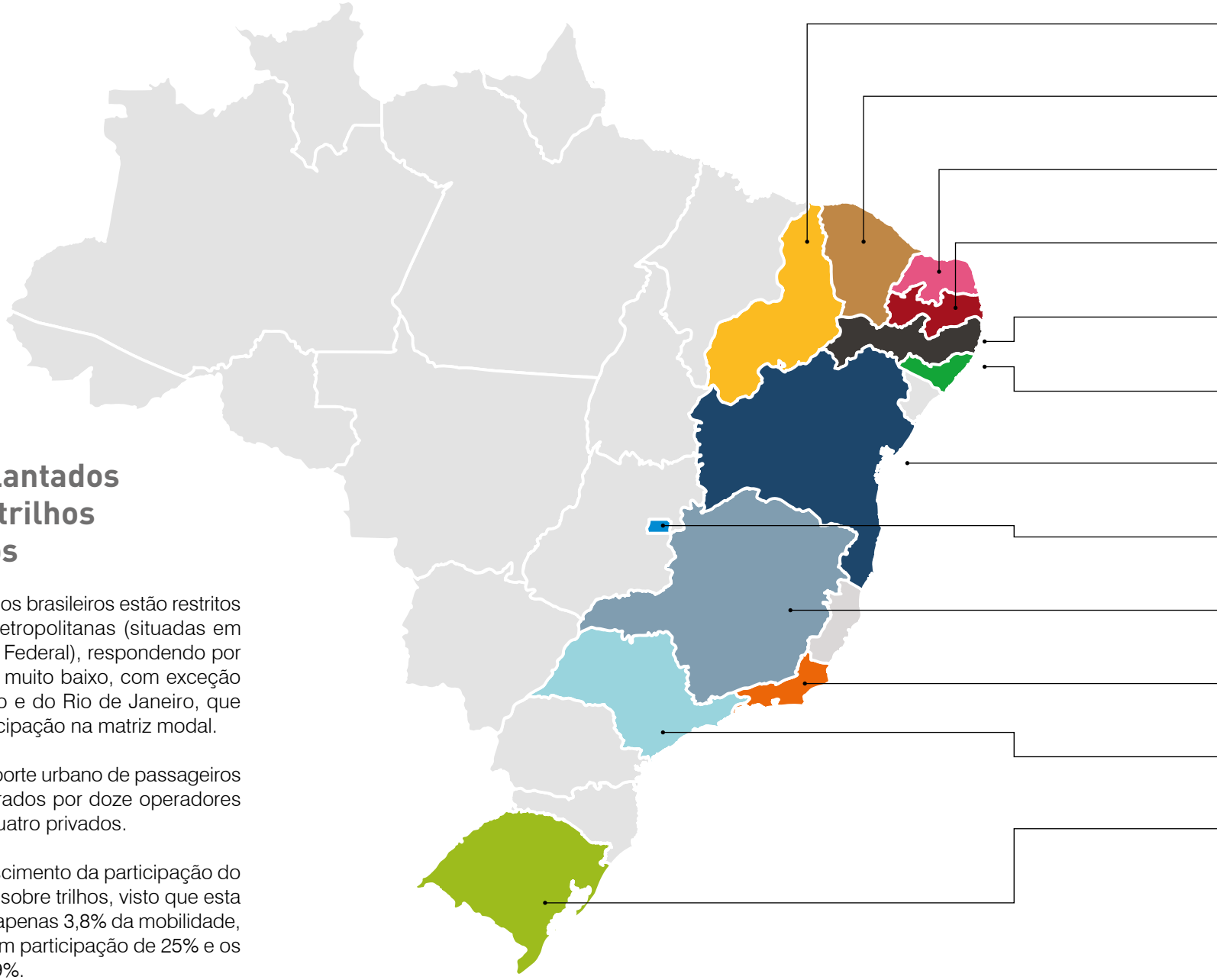
Um país de porte continental como o Brasil, em que 86% da população residem nas grandes cidades, o transporte metroferroviário é fundamental para contribuir para uma melhor qualidade de vida aos brasileiros e também para inserir o Brasil no rol das grandes nações. De fato, nenhum país que veio a ocupar posição de destaque internacional o fez sem adotar como objetivo a redução dos enormes custos logísticos que os meios de locomoção inadequados causam e sem mitigar os dolorosos custos sociais e econômicos que os acidentes, a poluição e os congestionamentos provocam.

Os principais aglomerados urbanos e regiões metropolitanas brasileiros crescem desmesuradamente, agravando as condições de vida dos cidadãos e aumentando as pressões sociais. O aumento dos custos operacionais de todos os meios de transporte – coletivos e públicos – causados pela congestão urbana generalizada impacta, ainda mais, os já crescentes índices de inflação, necessitando de medidas urgentes para reverter a matriz de mobilidade do Brasil, que não tem tido por mérito privilegiar o setor metroferroviário, como as demais nações avançadas.

O espírito que move os operadores metroferroviários brasileiros, reunidos na **ANPTrilhos**, visa a melhoria da qualidade ambiental das cidades e também de vida dos brasileiros; objetiva ainda a redução do custo operacional do transporte e a correspondente ampliação da capacidade de investimento dos operadores na melhoria da qualidade do transporte sobre trilhos e na expansão da oferta de serviços. Como consequências facilmente previsíveis, pode-se listar, entre outras, a redução do consumo de energia das mais diversas fontes – contribuindo para aliviar a forte pressão de demanda existente sobre o petróleo e a eletricidade –, bem como a geração de empregos e a melhoria da qualidade da mão de obra nacional.

À frente do presente trabalho, a **ANPTrilhos**, representante de 99,7% do setor, organizou este conjunto de iniciativas para apresentá-lo aos representantes dos poderes Executivo e Legislativo de todos os entes federados do Brasil. Para tanto, manifesta desde já o decisivo apoio de todos os seus componentes, quais sejam, os operadores nacionais de transporte metroferroviário e os integrantes da cadeia produtiva correspondente, com vistas a levar adiante os pleitos aqui expostos, os quais dizem respeito, indubitavelmente, aos mais elevados interesses nacionais, especialmente aos dos cidadãos brasileiros.

Dados do Setor



Onde estão implantados sistemas sobre trilhos para passageiros

Os sistemas metroferroviários brasileiros estão restritos a apenas doze regiões metropolitanas (situadas em onze Estados e no Distrito Federal), respondendo por um percentual de viagens muito baixo, com exceção dos Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro, que assumem uma maior participação na matriz modal.

Os vinte sistemas de transporte urbano de passageiros sobre trilhos são administrados por doze operadores metroferroviários, sendo quatro privados.

Há muito espaço para crescimento da participação do transporte de passageiros sobre trilhos, visto que esta modalidade responde por apenas 3,8% da mobilidade, enquanto que os ônibus têm participação de 25% e os automóveis expressivos 39%.

TERESINA

FORTALEZA

NATAL

JOÃO PESSOA

RECIFE

MACEIÓ

SALVADOR

BRASÍLIA

BELO HORIZONTE

RIO DE JANEIRO

SÃO PAULO

PORTO ALEGRE

Mais de

9,8 milhões

de pessoas utilizam diariamente o transporte sobre trilhos no Brasil
(2014)

Ao ano, este total é de

2,9 bilhões

de passageiros
(2014)

A contribuição do Setor Metroferroviário para a mobilidade dos brasileiros

O transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil é prestado por empresas que operam metrôs, trens metropolitanos, trens regionais, veículos leves sobre trilhos (VLT), monotrilhos e trens turísticos e culturais. É uma modalidade sustentável, em razão dos baixos impactos que ocasiona, na comparação com outros meios de locomoção, coletiva e individual. Esse sistema proporciona, com rapidez e segurança, a mobilidade de mais de 9,8 milhões de pessoas todos os dias (2,9 bilhões ao ano, dados de 2014), contribuindo com a retirada dos centros urbanos mais de 1,1 milhão de carros e mais de 16.000 ônibus por dia.

Cada vez mais passageiros utilizam o Setor Metroferroviário no Brasil

Apesar do crescimento do volume de investimentos na expansão dos sistemas atuais e na implantação de novos sistemas, a rede metroferroviária tem apresentado pouco crescimento nos últimos anos, enquanto que a demanda de passageiros se eleva aceleradamente, em torno de 10% ao ano até 2014. Por outro lado, a rede registrou um crescimento, em km, de apenas 3% ao ano em 2014, isso já considerando os novos sistemas que estão em operação assistida.

O fato de o Brasil estar transportando um volume cada vez maior de passageiros é positivo para indicar que a população tem interesse em recorrer a esse meio de transporte e reconhece suas características como ganhos que impactam em sua qualidade de vida. Porém, esse crescimento de demanda passa a representar uma preocupação, tendo em vista que a evolução da rede metroferroviária não acompanha as necessidades de deslocamento dos cidadãos.

EVOLUÇÃO DOS USUÁRIOS DA REDE METROFERROVIÁRIA BRASILEIRA

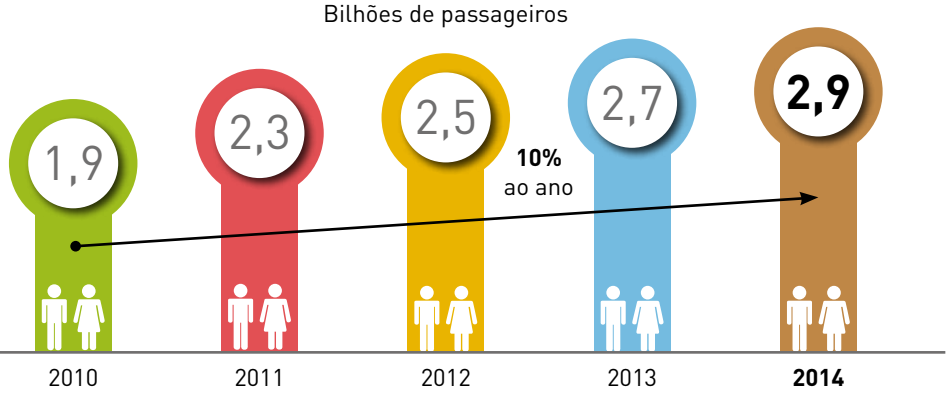


Foto: Metrô DF

REDE METROFERROVIÁRIA BRASILEIRA

Foto: DollarPhotoClub

Os benefícios do setor vão muito além dos tradicionalmente conhecidos

Rapidez, segurança, regularidade, baixa poluição sonora, consumo de fontes limpas e emissão zero nos sistemas eletrificados – estes são alguns dos principais benefícios proporcionados pelo setor metroferroviário aos seus usuários e a toda a sociedade.

A contribuição desse meio de transporte, portanto, extrapola a oferta de mobilidade aos cidadãos, proporcionando vantagens muito importantes, mas pouco comentadas, que envolvem, por exemplo, o menor uso do espaço urbano e a possibilidade de revitalizar áreas degradadas.

Isso é possível tendo em vista que os sistemas sobre trilhos necessitam de 20 vezes menos espaço do que outros meios de mobilidade. Ao se considerar um centro urbano de médio e grande porte, a alternativa do transporte sobre trilhos se torna fundamental para garantir a qualidade de vida nas cidades e regiões metropolitanas brasileiras.

Sistemas sobre **trilhos** necessitam

20 vezes menos espaço físico nas áreas urbanas

do que outras alternativas de mobilidade

Transporte sustentável

A alta capacidade de transporte proporcionada pelos sistemas sobre trilhos permite perceber nitidamente os benefícios dessa modalidade.

Uma única linha implantada de metrô, por exemplo, é capaz de transportar até 60 mil passageiros/hora/sentido. Para efeito de comparação, o automóvel e o ônibus têm capacidade de apenas 1,8 mil e 6,7 mil passageiros/hora/sentido, respectivamente.

Dessa forma, os sistemas metroferroviários contribuem para o aumento da mobilidade nos centros urbanos, para o incremento da qualidade, da segurança e da regularidade do transporte público, reduzindo ainda a poluição sonora e as emissões atmosféricas.

Foto: DollarPhotoClub

QUANTIDADE DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR HORA/SENTIDO

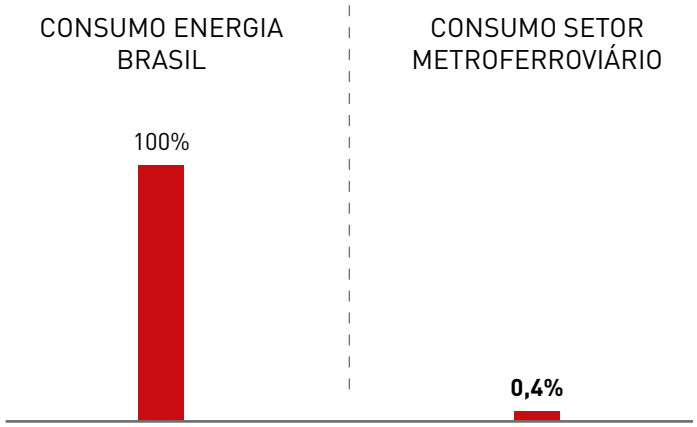
60 mil
passageiros

6,7 mil
passageiros

1,8 mil
passageiros

Baixa emissão de CO_2 e consumo de energia elétrica

Os sistemas sobre trilhos utilizam carros movidos à energia elétrica, basicamente. Consomem pouca energia elétrica (1.800 GWh ou apenas 0,4% do total consumido no País) e apresentam baixíssima emissão de CO_2. É mais sustentável, transporta mais pessoas de uma vez e sua modernização e expansão devem ser prioridades no Brasil.



Setor Metroferroviário consome apenas 0,4% da energia elétrica nacional

COMPARAÇÃO DE EMISSÃO DE CO_2

60% menos

emissão de CO_2 comparado aos carros

40% menos

emissão de CO_2 comparado aos ônibus

As vantagens promovidas pelo sistema sobre trilhos, se monetizados, teriam gerado um ganho da ordem de mais de R$ 20 bilhões à sociedade (dados de 2014)

FORÇA DE TRABALHO NO SETOR METROFERROVIÁRIO

Ganhos para a sociedade

Os benefícios promovidos pelos sistemas sobre trilhos, se monetizados, teriam gerado em 2014 um ganho da ordem de mais de R$ 20 bilhões à sociedade.

O cálculo leva em conta as características desse modelo de transporte, que proporciona redução do tempo de deslocamento da população, economia em consumo de combustíveis e a consequente diminuição da emissão de gases poluentes, bem como a de acidentes no trânsito.

Não fossem esses benefícios, haveria custos associados para a sociedade relacionados à perda de produtividade dos usuários com deslocamentos, às providências decorrentes de um maior número de acidentes e mortes no trânsito e às medidas para minimizar o impacto ambiental.

Setor Metroferroviário pretende aumentar oferta de empregos

O Setor Metroferroviário apresenta um aumento expressivo na oferta de empregos. Em 2014, a geração de empregos subiu mais 8%, o que representa um aumento de 2.780 contratações, totalizando no ano, portanto, 38.870 empregos diretos no setor metroferroviário.

As previsões do setor para os próximos anos são muito positivas, tendo em vista as expansões e os novos sistemas que estão sendo implantados.

Estima-se, por exemplo, que até 2020 o setor contrate mais empregados, chegando a cerca de 60 mil trabalhadores.

Foto: Metrô RJ

Propostas para a Melhoria da Mobilidade Nacional e o Desenvolvimento do Setor Metroferroviário

Tema I
Ambiente Institucional e Regulatório

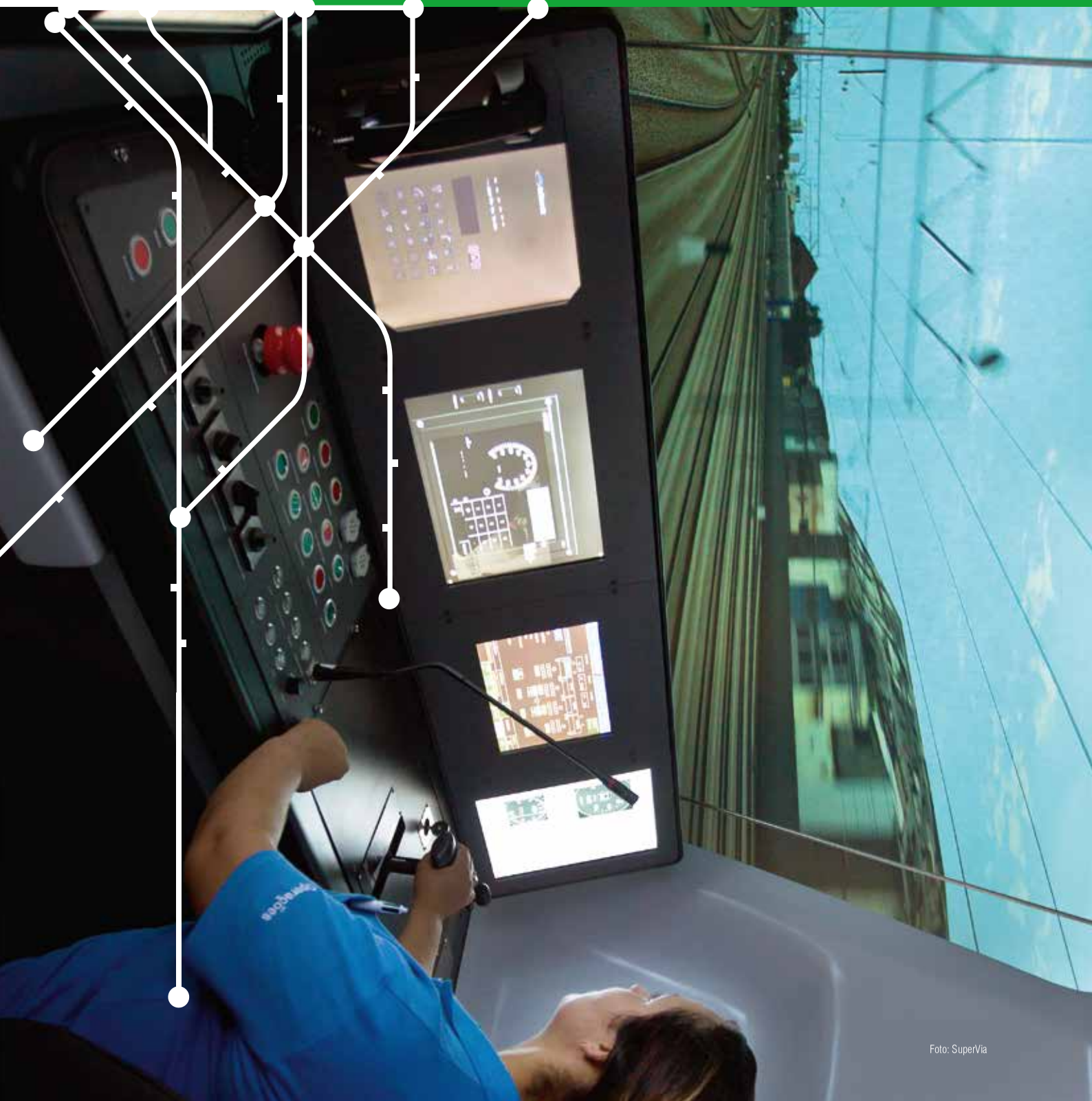


Foto: SuperVia

R E S U M O

O Setor Metroferroviário Brasileiro entende que é fundamental manter um ambiente institucional estável e previsível à atividade investidora e empreendedora para o desenvolvimento da mobilidade urbana brasileira e o avanço dos investimentos no setor metroferroviário. Sob o Tema **"Ambiente Institucional e Regulatório"**, a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) apresenta um conjunto de onze propostas que buscam melhores condições para a tomada de decisões voltadas esses a objetivos, promovendo condições favoráveis ao desempenho e ao aprimoramento desse importante setor.

As **PROPOSTAS PRIORITÁRIAS** desta Agenda de Governo estão marcadas com **este ícone**.

PROPOSTA 1.1

Criar a Autoridade e a Agência Metropolitana de Transporte,

sob o conceito fundamental da cooperação e articulação dos interesses das políticas governamentais, estaduas e municipais, no que se refere ao planejamento e gestão urbana do transporte.

PROPOSTA 1.2

Eliminar a tributação sobre o aporte de recursos ou sobre os recursos repassados pelo Governo Federal e demais entes públicos às PPP,

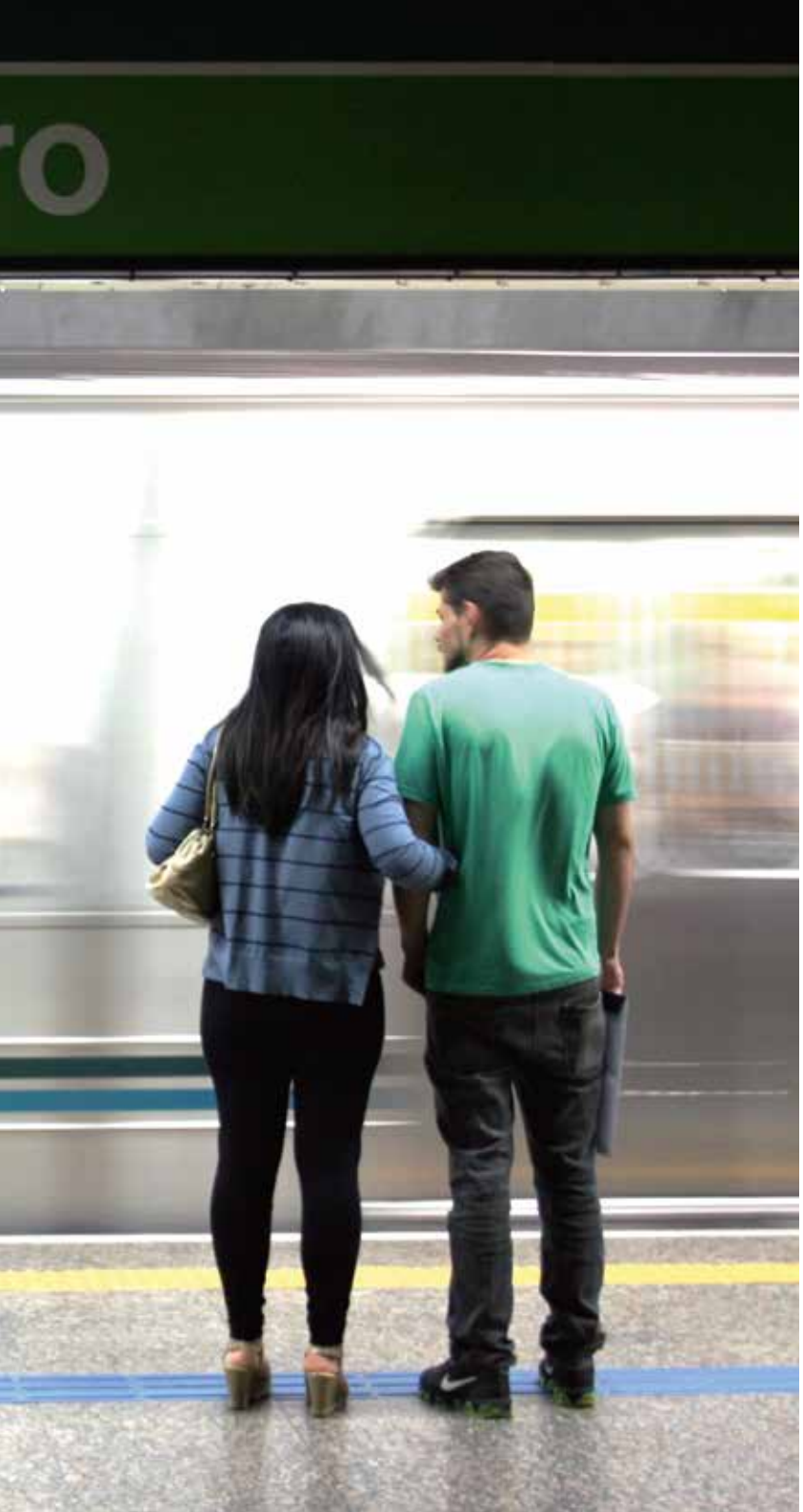
de modo a evitar que essa incidência continue a encarecer os projetos e a gerar um efeito circular no sentido de onerá-los e torná-los mais dependentes dos mesmos recursos.

PROPOSTA 1.3

Destinar faixas de frequências em VHF e UHF ao setor metroferroviário

para assegurar que o sistema sobre trilhos opere com uma rede de telecomunicações que garanta a qualidade e a segurança das informações transmitidas, refletindo na segurança do prório sistema.

Foto: Metrô SP



PROPOSTA 1.4

Preservar as faixas de domínio para apoio e implantação de projetos de transporte sobre trilhos

para destiná-las aos projetos de expansão e a novas lilnhas do sistema de transporte de passageiros sobre trilhos.

PROPOSTA 1.5

Vincular políticas habitacionais com políticas de transporte sobre trilhos,

de modo a diminuir o impacto de externalidades negativas de um setor sobre os demais, considerando-se a capacidade de resposta que o transporte metroferroviário tem para fortes demandas, bem como para promover o reordenamento territorial.

PROPOSTA 1.6

Segregar vias de transporte metroferroviário entre carga e passageiros

com o objetivo de minimizar problemas decorrentes do compartilhamento de malha ferroviária entre carga e passageiros, garantindo a implantação de modernos sistemas metroferroviários para o transporte de pessoas.

PROPOSTA 1.7

Criar instrumentos de apoio e estímulo à capacitação de Estados e municípios para a gestão urbana de transporte

com o objetivo de equilibrar a oferta de profissionais capacitados em gestão urbana de transporte à expectativa de aumento na implantação de projetos nacionais de infraestrutura metroferroviária ao longo das próximas décadas.

PROPOSTA 1.8

Outorgar frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações de 4ª geração, independente da contratação de terceiros

para cobertura contínua tanto ao longo do percurso das linhas como em áreas externas, superando gargalos que afetam as operações de transporte.

Foto: Trensurb

PROPOSTA 1.9

Apoiar o fortalecimento e a competitividade do parque industrial brasileiro metroferroviário

para elevar os níveis de competitividade da indústria metroferroviária, gerando benefícios em toda a cadeia econômica do setor.

PROPOSTA 1.10

Recomendar ao MEC a incorporação do ensino de tecnologias de sistemas sobre trilhos na grade escolar de graduação e pós-graduação,

de modo a oferecer mais opções de formação educacional para profissionais que possam se interessar em desenvolver projetos para a área de transporte sobre trilhos.

PROPOSTA 1.11

Estabelecer contratos de gestão para a operação pública metroferroviária,

visando assegurar aos operadores metroferroviários a remuneração integral pelos serviços de transporte prestados à população.

Tema II
Redução do Custo Operacional

Foto: DollarPhotoClub

ANP TRILHOS
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS

R E S U M O

Tendo em vista que o transporte de passageiros sobre trilhos é um serviço público, de cunho social e essencial à mobilidade urbana, é necessário que as políticas públicas avancem além da implantação de novas redes para alcançar a modernização e a melhoria da operação dos sistemas existentes. Com esse objetivo, os operadores metroferroviários brasileiros reunidos na ANPTrilhos apresentam sete propostas para reduzir o custo da operação metroferroviária, buscando o seu reinvestimento na modernização dos sistemas atuais, garantindo e ampliando a qualidade do serviço prestado ao cidadão, e condições para oferecer uma tarifa módica, que reflita o equilíbrio do sistema.

PROPOSTA 2.1

Reduzir a tarifa de energia elétrica metroferroviária,

com a restituição do desconto de 75% na tarifa de energia cobrada dos operadores, revertendo-se o percentual desonerado, em sua totalidade, em investimentos para a modernização dos sistemas.

PROPOSTA 2.2

Eliminar para os operadores metroferroviários o "sistema de bandeiras", atualmente aplicado na cobrança do consumo de energia elétrica,

de modo a não onerar ainda mais os custos operacionais desse sistema de transporte, que refletem na redução da capacidade de investimento do setor ou no aumento do custo do bilhete de transporte.

PROPOSTA 2.3

Integralizar as cargas elétricas

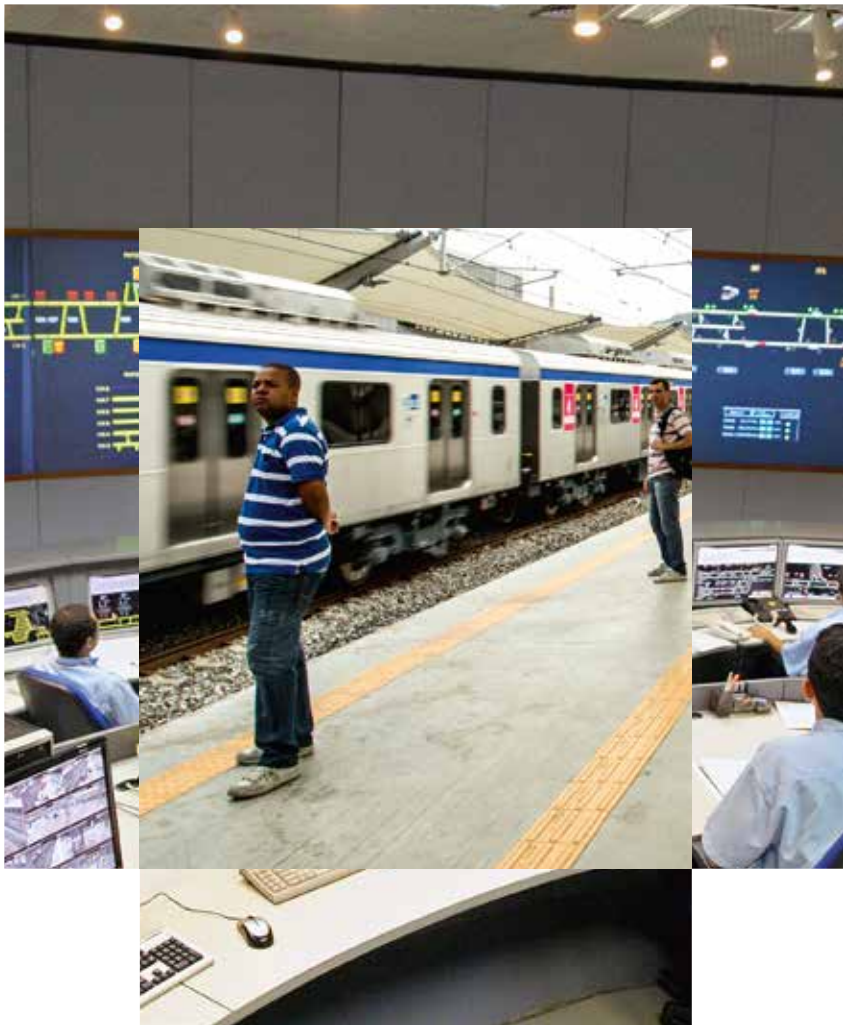
buscando manter as condições de contratação e de faturameno praticadas há mais de 40 anos pelo setor, evitando, assim, como relfexo, onerar os operadores metroferroviários e impactar as tarifas de transporte.

PROPOSTA 2.4

Reduzir a zero o ISS cobrado dos municípios sobre os serviços de transporte

para ampliar a capacidade de investimento na melhoria da qualidade do transporte de passageiros sobre trilhos.

Fotos: SuperVia



PROPOSTA 2.5

Alterar o percentual de contrapartida da atual política de desoneração da folha de pagamento

visando ajustar os efeitos positivos desta política de desoneração à real necessidade do setor metroferroviário.

PROPOSTA 2.6

Reduzir a zero o ICMS cobrado sobre a venda de energia elétrica por parte dos Estados,

de modo a integrá-los no esforço de alívio tributário para estimular localmente a implantação e/ou expansão de sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos.

PROPOSTA 2.7

Isentar o pagamento de IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estações e terminais de passageiros

com o objetivo de regulamentar o direito à imunidade tributária da prestação de serviços pelos operadores metroferroviários por esta não se caracterizar como atividade de exploração econômica no sentido usual.

Tema III
Financiamento e Viabilização de Projetos

Foto: Trensurb

ANP TRILHOS
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS

R E S U M O

Com o acelerado crescimento da população brasileira e uma taxa de urbanização próxima a 86%, concentrada nas grandes e médias cidades, planejar e expandir a malha metroferroviária de passageiros é fundamental para contribuir com a melhoria da qualidade de vida dos brasileiros, ampliar a qualidade ambiental das cidades e para inserir o Brasil no rol das grandes nações. Por essa razão, a ANPTrilhos apresenta oito propostas não apenas para o surgimento de novas linhas, mas para adequar a capacidade do sistema atual à sua demanda e incentivar o investimento público e privado na expansão das redes de atendimento à população.

PROPOSTA 3.1

Instituir fundo de investimento voltado para a estruturação de um banco de projetos metroferroviários urbanos,

de modo a assegurar a elaboração de projetos bem estruturados, que possam vir a receber investimentos, garantindo a imediata implantação de sistemas metroferroviários urbanos.

PROPOSTA 3.2

Instituir fundo de investimento para a estruturação de um banco de projetos voltados para o transporte de passageiros sobre trilhos regional e inter-regional

com o objetivo de implantar mecanismo eficiente de financiamento de projetos de trens regionais que possam interligar de forma rápida, segura e eficiente os principais aglomerados urbanos e cidades brasileiras.

Foto: DollarPhotoClub

Foto: CBTU

PROPOSTA 3.3

Tornar flexível a operacionalização do Pró-Transporte,

de modo a ampliar a oferta de projetos de sistemas de infraestrutura do transporte coletivo urbano elegíveis ao financiamento pelo Pró-Transporte.

PROPOSTA 3.4

Reduzir as taxas de juros aplicadas ao Pró-Transporte

para tornar o fundo mais atraente para candidatos a tomadores de financiamentos na área metroferroviária.

PROPOSTA 3.5

Ampliar o limite de financiamento do Pró-Transporte

para permitir a apresentação de projetos mais arrojados e condizentes com a necessiade de investimentos para a garantia de oferta de serviços de transporte metroferroviário à população.

PROPOSTA 3.6

Tornar obrigatória a destinação de 50% da CIDE para programas de transporte público de passageiros sobre trilhos

com o objetivo de ampliar fonte de receitas permanentes para o crescimento e modernização deste sistema de transporte de passageiros.

PROPOSTA 3.7

Instituir linha de financiamento, a fundo perdido, para o desenvolvimento de projetos voltados para o fortalecimento institucional do setor de transporte sobre trilhos

com o objetivo de estimular a pesquisa relacionada às inovações do sistema de transporte de passageiros sobre trilhos, bem como a formação de gestores especializados nesse segmento.

PROPOSTA 3.8

Tornar obrigatório o investimento público federal em implantação, modernização e expansão de oferta de sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos,

de modo a adequar os recursos financeiros disponíveis às reais necessidades da população quanto ao transporte urbano, levando-se em conta o crescimento contínuo da demanda.

Tema IV
Modicidade Tarifária

Foto: CPTM

ANP TRILHOS
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS

Apoiar ações no sentido de tornar as tarifas públicas módicas para incentivar a implantação e a utilização do transporte público sobre trilhos nas cidades brasileiras

Vários são os predicados econômicos e sociais que levaram a ser adotado pela Constituição Federal (Art. 30, V) o caráter de essencialidade do transporte coletivo e público. Primeiramente, o transporte é um forte indutor de desenvolvimento econômico e social. Além disso, é ele um garantidor do usufruto o mais pleno do direito de ir e vir, estabelecido explicitamente no Art. V da Constituição Federal; é, ademais, um instrumento de intermediação indispensável para a realização das mais diversas funções sociais: sem o transporte urbano, outros serviços urbanos perdem em qualidade, especialmente nas grandes cidades; é também um insumo essencial ao processo produtivo, já que, sem ele, qualquer tipo de produção pode vir a ser prejudicada; é, por fim, um fator integrador do território e estimulador da cidadania, da urbanidade e da civilidade. Todas estas funções são indispensáveis para o bom funcionamento de qualquer sociedade contemporânea.

Diante da exacerbação crescente dos fluxos urbanos, resultante do aumento vertiginoso que as trocas econômicas e sociais vêm tendo, o estímulo ao uso dos meios coletivos e públicos de locomoção visa dar sustentabilidade às cidades, onde, no Brasil, vivem 86% dos brasileiros. De fato, os meios coletivos e públicos demandam menores quantidades relativas de recursos escassos em todo o mundo, como o espaço urbano, o tempo urbano, o ambiente urbano e as energias – todos eles essenciais para que as viagens possam se realizar. Em termos mais concretos, há que se evitar a congestão das vias, o uso de combustíveis fósseis, a poluição ambiental e as demais consequências negativas que o transporte urbano, individual ou coletivo, pode causar, como os acidentes, os males resultantes da contaminação aérea, as perdas de tempo nas viagens, cujos custos para o Brasil são enormes.

Mas o custo do transporte público coletivo não pode ser arcado única e exclusivamente pelo seu usuário direto, já que o fato gerador da maior parte das viagens diz respeito a toda a sociedade e não somente ao cidadão que viaja. De fato, nos países mais desenvolvidos se faz o subsídio governamental direto ou indireto ao transporte público de caráter coletivo, visando suportar parte substancial dos seus custos e, assim, incentivar o seu uso. E também desse esforço participam os atores econômicos privados, de sorte a se fazer distribuir de modo tripartite, os custos do transporte.

Nesse quadro, o estímulo ao uso dos meios de transporte coletivo, eletrificados e sobre trilhos, tem sido a solução mais indicada para superar as vicissitudes urbanas causadas pela insustentabilidade, ao cabo, do transporte individual. Os ganhos econômicos e sociais daí decorrentes beneficiam a produtividade do trabalho, o aproveitamento da educação, a redução de custos dos sistemas de saúde e de previdência, vindo a compensar largamente o subsídio em pauta, segundo o ver dos principais países que praticam políticas de modicidade tarifária.

As políticas de financiamento para realizar tais propósitos costumeiramente reúnem medidas de redução de custos dos insumos necessários à produção do transporte (folha de pagamento, energia, equipamentos, peças e componentes), redução de tributos incidentes sobre o uso e ocupação do solo urbano; redução de tributos incidentes sobre a prestação dos serviços; destinação de 50 % dos recursos auferidos pela Contribuição para a Intervenção no Domínio Econômico – CIDE.

Propõe-se, no caso brasileiro, a adoção de todo o conjunto das medidas indicadas nos itens anteriores, que se refletirão no incremento da qualidade dos serviços, tornando a tarifa de transporte mais justa e módica em relação ao serviço prestado. Ganha a população, ganha o Brasil.

Foto: DollarPhotoClub

Foto: CPTM

Íntegras das Propostas

Tema I
Ambiente Institucional e Regulatório
Pág. 34

Tema II
Redução do Custo Operacional
Pág. 48

Tema III
Financiamento e Viabilização de Projetos
Pág. 56

Tema I
Ambiente Institucional e Regulatório

Foto: SuperVia

PROPOSTA 1.1

Criar a Autoridade e a Agência Metropolitana de Transporte

Nas últimas décadas o Brasil observou grande desenvolvimento de suas cidades principais. À volta delas, enormes conurbações de cidades se formaram, tornando muito complexas as relações entre elas. Essas verdadeiras manchas urbanas vieram a constituir Aglomerados Urbanos ou até mesmo Regiões Metropolitanas, dotadas de uma notável quantidade de fluxos circulatórios que ultrapassam os limites geográficos e políticos de cada município. Além disso, problemas de outras ordens e também de caráter essencial, passaram a depender de ações públicas que escapavam à competência constitucional de cada município, embora fundamentais para a sua sobrevivência. E, por outro lado, interesses extramunicipais, de ordem estadual ou nacional, causados pelo peso político e econômico específico gerado por essas macro aglomerações, vinham deixando de ser satisfeitos, tendo em vista as dificuldades institucionais originadas da insuficiente e desatualizada consideração exarada seja na Constituição da República, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas Municipais.

A Carta Magna de 1988, apesar de ter antecipado alguns dispositivos legais para permitir o trato compartilhado dos interesses comuns dos municípios (estabelecimento de consórcios municipais para o uso da água, o tratamento do lixo, a constituição de serviços de transporte, o regramento do trânsito etc.), carecia de um novo marco legal, de âmbito nacional, atinente à administração dessas complexas relações. O recém-promulgado Estatuto da Metrópole veio cobrir parte das lacunas institucionais até agora existentes, passando a depender, agora, apenas das medidas práticas necessárias para levar adiante o espírito dessa lei. E este pleito da ANPTrilhos refere-se especificamente ao caráter executivo que a desejada legislação de caráter metropolitano veio a possibilitar.

A dinâmica metropolitana, do ponto de vista da gestão dos transportes, ressente-se da ausência de articulação do planejamento, projeto e operação dos modais, suas integrações, racionalização e soluções tarifárias, e em relação os planos de urbanização e de ordenamento do uso do, institucionalmente, segmentado território metropolitano.

Com efeito, os fluxos circulatórios que caracterizam esses enormes aglomerados de pessoas impõem necessidades que somente são passíveis de ser tratadas por iniciativas conjuntas de vários entes federados. Por exemplo, a prestação de serviços públicos de transporte coletivo – que possui caráter essencial, segundo o Art. 30,V da CF – pode vir a ser enormemente facilitada se tratada por iniciativas coletivas de municípios vizinhos, assim como dos demais entes federados envolvidos em cada situação.

Dada a relevante função social que possuem os serviços de transporte, a não resolução do "vácuo institucional" aqui descrito ocasiona grandes prejuízos não só para a economia (o transporte é fator fortemente indutor de desenvolvimento e garantidor da circulação de insumos em geral), como para como para a garantia plena do direito de ir e vir, a integração territorial e a realização do acesso irrestrito a todas as facilidades e oportunidades que as cidades oferecem. Muitas das vezes, os serviços públicos se distribuem por territórios muito amplos, os quais se tornam inacessíveis por conta da inexistência de transporte de qualidade, preço e facilidade compatíveis.

Evidencia-se assim a necessidade de articulação dos interesses locais transcendentes aos respectivos limites territoriais dos municípios, visando promover sintonia com os de caráter metropolitano ou extramunicipais, não obstante sua segmentação institucional.

Foto: Metrô BA

Foto: DollarPhotoClub

Nesse contexto propõe-se instituir, em cada região metropolitana, um organismo público extramunicipal, com personalidade jurídica e administrativa, estruturado em parceria entre os municípios aderentes e o Estado, todos com articulação e relacionamento com seus demais congêneres, conforme atribuições e competências específicas, definidas em legislação compartilhada, aprovada pelas respectivas Câmaras Municipais e Assembleia Legislativa.

Para essas novas instituições aponta-se a denominação de "Agência de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana", visando expressar o sentido de sua atuação, qual seja de atuar como instrumento das ações previstas nos respectivos Planos Metropolitanos de Mobilidade - PMM, cujas diretrizes e programas devem ser por elas construídos, sendo efetivamente praticados pelas partícipes que a constituem.

Cabe ressaltar que a denominação sugerida, especialmente em relação ao sentido do termo "Agência", difere quanto às competências das atuais agências reguladoras, estas voltadas ao regramento e controle de contratos de concessão.

Assim, a "Agência de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana" deve ser entendida como instituição voltada para a execução associada das competências dos governos dos vários entes federados nos territórios metropolitanos, como instrumento do relacionamento institucional e administrativo com as entidades das respectivas estruturas de governo envolvidas.

Sua estrutura deverá ser concebida sob o conceito fundamental da cooperação e articulação dos interesses das políticas governamentais, estaduais e municipais, no que se refere à mobilidade, com intensa participação dos respectivos organismos técnicos, em consonância com as diretrizes gerais de planejamento e gestão do Estatuto da Cidade, da Política Nacional de Mobilidade Urbana e do Estatuto da Metrópole.

PROPOSTA 1.2

Eliminar a tributação sobre o aporte de recursos ou sobre os recursos repassados pelo Governo Federal e demais entes públicos às PPP

Duas são as naturezas dos recursos repassados às Parcerias Público-Privadas (PPP) nos projetos de transporte metroferroviários:

1 aporte de recursos, destinado ao custeio do investimento na construção ou aquisição de bens reversíveis;

2 contraprestação pecuniária, devida pelos serviços prestados e também como remuneração dos investimentos realizados mediante capital do próprio parceiro privado.

A tributação sobre ambos os recursos encarece os projetos e gera um efeito circular no sentido de onerá-los e torná-los mais dependentes dos mesmos recursos. Atualmente, constam os seguintes tributos:

Foto: Thales

Foto: DollarPhotoClub

TRIBUTO	APORTE DE RECURSOS	CONTRAPRESTAÇÃO PECUNIÁRIA
IRPJ&CSLL	Diferido para o regime de caixa	Diferido para o regime de caixa
PIS/COFINS	Alíquota zero	Alíquota zero
CPRB	2% – diferido pelo prazo de concessão	2% – diferido para o regime de caixa
ISSQN	Não aplicável	Nos projetos de transporte municipal, de 2% a 5%
ICMS	Não aplicável	Nos projetos de transporte intermunicipal, geralmente isento pelo Convênio ICMS nº 37/89 ou por Convênios específicos

IRPJ&CSLL
Imposto de Renda Pessoa Jurídica/Contribuição Social sobre o Lucro Líquido

PIS/COFINS
Programa de Integração Social/ Contribuição para Financiamento da Seguridade Social

CPRB
Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta

ISSQN
Imposto Sobre Serviç os de Qualquer Natureza

ICMS
Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços

Foto: Shutterstock

A tributação sobre tais recursos encarece os projetos. Esse custo adicional: (i) reduz a capacidade dos entes públicos desenvolverem projetos de mobilidade, (ii) impõe maior necessidade de garantias públicas, (iii) torna os entes públicos – Estados e Municípios, especialmente – mais dependentes da transferência de recursos do Governo Federal. Além disso, peculiaridades do sistema tributário nacional criam riscos adicionais que devem ser alocados contratualmente, tais como divergências entre Estados e Prefeituras sobre a tributação de ISSQN ou ICMS sobre o transporte de natureza metropolitana.

A evolução das leis tributárias mais recentes pode ser considerada contraditória no sentido da desoneração dos projetos de mobilidade. Por exemplo, se, por um lado, foi instituída a redução à zero do PIS/COFINS sobre a receita tarifária e a contraprestação pecuniária (sendo que, mais recentemente, foi reconhecida que a alíquota zero também se aplica à parcela do aporte de recursos), por outro lado, o Governo Federal insiste na cobrança de 2% a título de CPRB sobre a contraprestação pecuniária e sobre o aporte de recursos.

Neste particular, tem-se que, durante a tramitação das Medidas Provisórias nº 627, 651 e, atualmente, 656, houve pleitos no sentido de que a CPRB não seja cobrada sobre tal parcela, visto que a receita auferida pelo parceiro privado ao receber tal recurso tem a natureza de um reembolso do custo incorrido para a aquisição ou construção de bens reversíveis.

Entende-se como relevante que a legislação avance no sentido de reconhecer a não incidência (ou alíquota zero) da CPRB sobre tais parcelas, especialmente sobre o aporte de recursos, uma vez que onerá-las significa gravar, indiretamente, os próprios entes concedentes.

PROPOSTA 1.3

Destinar faixas de frequências em VHF e UHF ao setor metroferroviário

No atual sistema regulatório da Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL) não existe qualquer dedicação específica de frequências ao setor metroferroviário nacional, que acaba concorrendo com todos os demais usuários de outros setores da economia, mesmo os que não possuem o atributo de essencialidade (estabelecido pela Constituição Federal) pelos canais em VHF/UHF.

Atualmente, os canais utilizados pelo setor metroferroviário de passageiros são licenciados de forma dispersa, o que não contribui para a eficiência do uso do espectro, gerando, inclusive, insegurança com relação à garantia de uso das frequências após o seu vencimento.

Além disso, falta garantia quanto à atribuição das frequências e canais de comunicação utilizados pelo setor metroferroviário, uma vez que estes não são destinados prioritariamente ao setor. Ressente-se o setor, ainda, da potencial instabilidade regulatória, que por vezes resulta em que os seus canais de comunicação têm suas faixas alteradas, gerando transtornos nas operações e altos custos para o sistema.

O transporte metroferroviário de passageiros se caracteriza por ser um serviço público, de cunho social, que contribui com a circulação de pessoas de forma decisiva para os destinos das cidades e do país. Atualmente, mais de dez milhões de passageiros são transportados diariamente nos metrôs e ferrovias e esse montante vem crescendo em torno de 10% ao ano, o que exige uma operação segura, rápida e eficiente. Para tanto, as condições de operação e manutenção vêm se tornando cada vez mais críticas, exigindo dos sistemas de telecomunicação requisitos tecnológicos mais confiáveis, seguros e compatíveis com o que há de mais avançado no estado da arte da tecnologia.

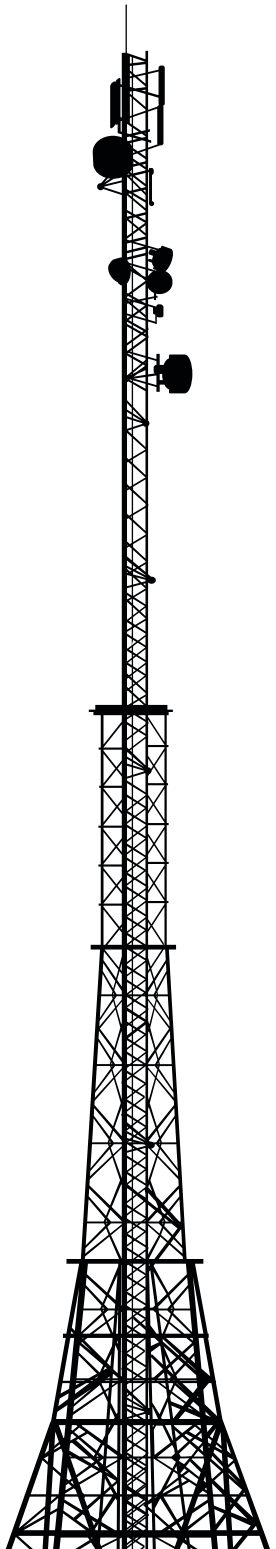
Entretanto, para que o sistema opere dentro dessas condições é fundamental contar com uma rede de telecomunicações que garanta a qualidade e a segurança das informações transmitidas. São essas informações que possibilitam, dentre outros, a perfeita operação condizente dos trens, o funcionamento impecável dos sistemas de controle e sinalização, a comunicação expedita com os passageiros nos trens, nas estações, com as equipes de manutenção e de segurança.

As condições críticas de funcionamento do transporte de milhões de pessoas diariamente exige rede de comunicação compatível e provida de faixas dedicadas ao setor, seja nas faixas de VHF ou nas de UHF.

Destaca-se que desde 1974, por intermédio da Portaria nº 989/74, o setor metroferroviário está inserido dentre aqueles que têm direito a reserva de faixa de frequência para comunicação, tendo em vista a necessidade de garantia de segurança de vidas humanas envolvidas.

Objetivando uniformizar as frequências atualmente utilizadas pelo setor e considerando sua necessidade atual e futura de comunicação, é imprescindível que a ANATEL venha a reservar um mínimo de 60 canais de comunicação licenciados em VHF para o transporte de passageiros sobre trilhos, que devem ser distribuídos da seguinte maneira: 50 canais nacionais e, adicionalmente, mais 10 canais para uso exclusivo das operadoras paulistas, as quais são hoje responsáveis por mais de 80% das viagens realizadas por metrôs e ferrovias no Brasil.

Considerando a eficiência do uso do espectro de radiocomunicação, as diferentes operadoras metroferroviárias de passageiros do país farão o reuso dos canais licenciados, desde que atendam o limite de segurança estabelecido, de forma a não gerar interferência na comunicação das operadoras localizadas numa mesma região.



PROPOSTA 1.4

Preservar as faixas de domínio para apoio e implantação de projetos de transporte sobre trilhos

A ampliação e o desenvolvimento tecnológico do transporte ferroviário dependem de espaço físico para poderem ser levados adiante. Isto implica ações imediatas quanto aos destinos a serem dados a terrenos remanescentes de empresas ferroviárias extintas.

O relativo descaso que houve quanto aos meios sobre trilhos no Brasil, com a desativação de ramais ferroviários dantes muito ativos e que chegaram a ser responsáveis pelo surgimento de cerca de mil cidades brasileiras, está levando a que muitos dos terrenos e instalações anteriormente utilizados passem a ser reivindicados pelas cidades lindeiras, visando finalidades outras que não a sua precípua e historicamente determinada. Independentemente do fato de que algumas dessas reivindicações possam ser (e venham sendo) atendidas, quando justas e consideradas factíveis, há que se ter um cuidado especial com a preservação do patrimônio ferroviário brasileiro. O resgate do transporte sobre trilhos tem como princípio a preservação desses próprios, de sorte não somente a garantir a continuidade ou a retomada da circulação de trens, como também permitir, o mais possível, a atualização tecnológica das ferrovias remanescentes, de sorte a que voltem a ser suficientemente competitivas no mercado de transporte.

Foto: DollarPhotoClub

De fato, a malha ferroviária nacional, em grande parte quase centenária, ainda se apresenta com as características herdadas de equipamentos e instalações cujos padrões, já superados, revelam-se inadequados às necessidades de desempenho dos novos sistemas e tecnologias. Embora, historicamente, as ferrovias de carga e de passageiros tenham compartilhado da mesma infraestrutura de transporte, hoje em dia, com o crescimento das cidades e a alta demanda pelo transporte de passageiros, passou-se a exigir dessas infraestruturas uma dedicação voltada para realizar o transporte de pessoas. Ademais, nas grandes cidades, quanto maiores as exigências de se levar adiante o transporte de massa, menos compatíveis se tornam os usos compartilhados das antigas vias: os trens de carga pesam muito mais do que os de passageiros, seus motores têm potências de tração muito distintas, as velocidades de circulação diferem grandemente, exigindo das vias permanentes esforços muito maiores, além de que os gabaritos dinâmicos das composições e das vias são outros etc.

Aos territórios que constituem o mapa dos sistemas ferroviários, de carga e passageiros, portanto, deve-se prover a redistribuição estratégica de áreas, de imediato, conforme critérios e avaliação da vocação logística dos imóveis não operacionais da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, estampados no Decreto nº 7.929, de 18/02/2013, que regulamenta a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.

Cabe ressaltar a importância de se considerar a prerrogativa constitucional dos municípios quanto à gestão do uso e ocupação do solo de seus territórios, fundada na responsabilidade de elaboração e aplicação dos respectivos Planos Diretores, os quais nem sempre consideram diretrizes de integração com políticas setoriais inter-regionais. A par disso, há que se reconhecer que há direitos – também constitucionais – dos demais entes federativos, a quem compete prover meios circulatórios extramunicipais. Embora os interesses locais devam ser necessariamente levados em conta, há interesses nacionais que não devem ser desconsiderados. Nesse quadro aparentemente díspar, impõe-se – sempre - soluções de compromisso entre os interesses locais, metropolitanos, estaduais e nacionais.

PROPOSTA 1.5

Vincular políticas habitacionais com políticas de transporte sobre trilhos

A formulação de projetos de transporte sobre trilhos necessita ser associada a outros tipos de intervenções públicas, decorrentes de políticas setoriais específicas, como de educação, saúde, lazer, assim como daquelas voltadas para o desenvolvimento tecnológico, agrícola, industrial e urbano, vinculadas ao uso e ocupação do território focalizado.

No caso do transporte de passageiros, a implantação de eixos de mobilidade sobre trilhos deve estar especialmente integrada a projetos habitacionais, de expansão da oferta de emprego, ambientais, considerando-se a capacidade de suporte do território.

O Brasil carece de que as políticas de cada setor sejam conduzidas em comum acordo com as dos demais setores. A existência de planejamento matricial (a formulação simultânea de planos tanto setoriais quanto intersetoriais) diminuiria o impacto de externalidades negativas de um setor sobre os demais.

Essas diretrizes aplicam-se com maior intensidade ao se considerar a capacidade de resposta que o transporte metroferroviário tem para fortes demandas, bem como de promover o reordenamento territorial.

Aos resultados positivos desse impacto, que agregam valor aos investimentos privados, os quais são potencializados com as inversões públicas e com o reordenamento do uso do território, não se corresponde com qualquer contrapartida, apesar da previsão constitucional da incidência passível do tributo de Contribuição de Melhoria.

Foto: DollarPhotoClub

Foto: Metrô DF

De fato, o forte poder indutor de desenvolvimento econômico e social que possui o transporte metroferroviário gera externalidades positivas para todos os demais setores (como a valorização fundiária e econômica dos empreendimentos), sem que isto se reverta para este setor. E, no âmbito metropolitano, considerados os polos urbanos e regionais, onde se propicia maior número de oportunidades de negócios e serviços, a estruturação de eixos de transporte sobre trilhos é essencial para o ordenamento do uso e da ocupação do território.

Nesse contexto destaca-se a importância da gestão integral dos empreendimentos públicos, tendo como referência os instrumentos do planejamento urbano municipal e metropolitano, abrangendo a qualificação dos modos de transporte em sintonia com as demandas atuais e futuras, assim como a consolidação de uma rede de transporte integrada e estruturada, com potencial para atendimento da locomoção das populações que venham a ocupar futuros projetos habitacionais, urbanísticos, socioambientais e de desenvolvimento econômico.

PROPOSTA 1.6

Segregar vias de transporte metroferroviário entre carga e passageiros

Dentre os entraves ao crescimento da participação da ferrovia na matriz nacional de transporte, seja de cargas ou de passageiros, destaca-se o compartilhamento de vias para suprir deficiências de infraestrutura, em especial nos territórios que abrigam polos econômicos, não por acaso também demográficos.

O compartilhamento de vias que, sob o enfoque operacional constitui-se possibilidade para assegurar flexibilidade e melhor aproveitamento da infraestrutura ferroviária, revela-se perverso quando, em razão da deficiência dessa mesma infraestrutura, para prover maior oferta de transporte no atendimento prioritário da demanda de passageiros, implica-se impor ao transporte de carga restrição para sua operacionalização. Essa impedância, além de prejudicar ambos os sistemas, é especialmente grave nas regiões dos polos econômicos que, não por coincidência, também são polos demográficos e principais atores do processo de desenvolvimento nacional.

Assim, a busca do equilíbrio leva à necessidade de empenho firme e continuado na implantação de infraestrutura, concentrando esforços com visão sistêmica e atuando estrategicamente com ações que permitam avançar na produtividade dos setores, valorizando os aspectos de continuidade, confiabilidade, segurança e racionalidade tanto para o transporte de cargas quanto para o de passageiros nessas regiões.

Considerando alternativa de relocação dos eixos de transporte ferroviário de carga (ferroanel, desvios e pátios ferroviários), a priorização de soluções sistêmicas de infraestrutura, compatíveis com as características técnicas e tecnológicas dos sistemas, propicia reduzir impactos físicos, operacionais e ambientais nos centros urbanos e metropolitanos, ao mesmo tempo em que permite o uso do território e instalações remanescentes, para implantação de outros serviços próprios do transporte de passageiros sobre trilhos, nos eixos urbanisticamente adensados.

Foto: DollarPhotoClub

PROPOSTA 1.7

Criar instrumentos de apoio e estímulo à capacitação de Estados e municípios para a gestão urbana de transporte

O Brasil ressente-se da falta de formação de quadros especializados em circulação urbana e regional. As universidades, que poderiam apresentar um acúmulo de experiências exitosas desenvolvidas no passado, infelizmente não foram estimuladas quanto a tal propósito. Os órgãos de fomento e de financiamento têm encontrado dificuldades acerbas quanto a criarem condições favoráveis para que os projetos nacionais de infraestrutura metroferroviária possam ser desenvolvidos a contento. Há dificuldades imensas quanto ao planejamento, ao projeto, à construção, à operação e à manutenção dos empreendimentos pretendidos. E entre as razões básicas para tal situação está a falta de quadros técnicos de alta qualificação, de sorte a dar aos investimentos os resultados mais profícuos que deles se esperam.

O Brasil se ressente da criação imediata de um Programa de Formação de Quadros que se valha dos técnicos ainda ativos, ou daqueles recém-retirados da vida ativa, para levar adiante um esforço nacional de treinamento e acompanhamento de técnicos de todas as empresas de transporte de passageiros sobre trilhos. Para tal, esse programa deveria valer-se dos quadros com maior experiência adquirida e demonstrada em empresas que possam servir de *benchmarking*. As entidades representativas de técnicos e engenheiros de metrôs e ferrovias deveriam ser engajadas nesse intento.

Foto: Metrô RJ

PROPOSTA 1.8

Outorgar frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações de 4ª geração, independente da contratação de terceiros

Os sistemas metroferroviários ao longo de seus túneis, estações, pátios e trens, dentre outros locais, necessitam de alta disponibilidade de comunicação, tanto física quanto móvel. A infraestrutura de comunicação é distribuída no território onde os sistemas operam e é composta por equipamentos de alta complexidade e disponibilidade cabeados e sem fio. Tais localidades são interligadas via *backbones* óticos e são conectadas aos seus Centros de Controle Operacional (CCO).

A essa rede física deve-se interligar uma rede sem fio, *wireless*, de forma a prover as facilidades de comunicação indispensáveis à operação, como aquela denominada terra x trem e a comunicação entre a rede física e os aparelhos portáteis operacionais das equipes de operação e de manutenção (TPD – terminais portáteis de dados e *notebooks*).

É fundamental a obtenção de uma cobertura contínua tanto ao longo do percurso das linhas como em áreas externas, como no entorno das estações e nos pátios, de forma que sempre seja possível atingir os equipamentos móveis dos agentes operacionais e de manutenção. Também é imprescindível se ter comunicação móvel entre trem e estações e CCO durante a movimentação do trem (comunicação terra x trem), de tal forma que a comunicação seja mantida mesmo durante as operações de *handover*.

A *Internacional Union of Railways* (UIC) atualmente recomenda duas tecnologias para a comunicação entre trens e sistemas de terra, assim como a comunicação entre sistemas diversos que compõem um empreendimento metroferroviário. A primeira delas denominada *Global System for Mobile Communications – Railway* (GSM-R) é a mais utilizada nas plantas ferroviárias do mundo. Ela é dedicada à transmissão de voz e de dados de sinalização. A segunda tecnologia é denominada *Long Term Evolution* (LTE), baseada em tecnologia *Wireless* 4G. Atualmente as soluções disponíveis implicam a divisão dos sistemas em duas classes: sistemas operacionais e sistemas de segurança e serviços aos passageiros. Essa é a posição recomendada pela UIC, que reúne ferrovias e metrôs de todo o mundo e trabalha em cooperação com diversos organismos para a unificação e padronização dessas tecnologias a partir de 2028.

Nesse sentido, para que não se limite a evolução tecnológica no campo das comunicações operacionais ligadas ao setor metroferroviário de passageiros, é fundamental buscar a destinação de uma faixa de frequência de comunicação que possibilite a implantação das tecnologias GSM-R e/ou de 4ª geração passíveis de serem aplicadas à comunicação metroferroviária com um nível de banda suficiente para atender às necessidades operacionais de seus sistemas.

Com essa tecnologia implantada e a faixa de frequência apropriada, os operadores metroferroviários brasileiros poderão cobrir as áreas externas, as vias, as estações, os pátios, os CCO e os trens, dentre outras instalações, estejam elas a céu aberto ou em túnel, assim como solucionar o problema de handover na comunicação entre instalações fixas e móveis.

A tecnologia e sua faixa de frequência devem ser adequadas para a transmissão de voz, dados e vídeo, considerando principalmente estes tipos de tráfego entre terra e trem com qualidade de serviço (QoS) provida de baixa latência.

Foto: Alston

PROPOSTA 1.9

Apoiar o fortalecimento e a competitividade do parque industrial brasileiro metroferroviário

A indústria metroferroviária brasileira tem primado por desenvolver, entre outros quesitos, inovação tecnológica em seus equipamentos e componentes, sejam eles veículos, sistemas de via permanente, de eletrificação, de controle e automação e muitos outros produtos que compõem a sua cadeia produtiva. É amplamente conhecido o papel inovador que essa cadeia produtiva teve e ainda vem tendo, não só absorvendo tecnologias de ponta, como as desenvolvendo, bem como à mão de obra altamente especializada que a caracteriza.

Para perenizar este e outros procedimentos, torna-se essencial que a indústria aumente sua competitividade, o que virá a se refletir em participações vitoriosas em licitações no Brasil e no exterior, melhorando o atendimento aos operadores.

Como a indústria de bens de capital é sensível às condições de escala estabelecidas por volumes de fornecimento mínimos e regulares – um dos pilares para o aumento de sua competitividade – é necessário que ela tenha equidade tributária em certames internacionais, o que lhe permitirá concorrer em igualdade de condições com a indústria estrangeira, quando de concorrências internacionais.

Isonomia de competição é um dos pontos essenciais para o contínuo desenvolvimento da indústria nacional, impulsionando investimentos no Brasil e gerando empregos.

PROPOSTA 1.10

Recomendar ao MEC a incorporação do ensino de tecnologias de sistemas sobre trilhos na grade escolar de graduação e pós-graduação

Na perspectiva de prover mobilidade às pessoas e fluidez ao escoamento de bens e produtos nacionais, entende-se como oportuno e essencial fortalecer, na formação de profissionais nas áreas da engenharia, civil, de produção, elétrica, eletrônica e mecânica, entre outras, a presença da disciplina "Transporte" focando os sistemas sobre trilhos, como fonte de conhecimento para capacitar jovens profissionais, de modo que possam vencer os desafios que se colocam à frente do desenvolvimento nacional. Assim, tendo em vista o amplo espectro tecnológico que caracteriza o setor, o profissional técnico ou de engenharia assim formado contribuirá decisivamente não somente para o próprio setor metroferroviário, mas, como habitualmente já hoje se verifica, para toda a vasta gama de necessidades tecnológicas de ponta de que o Brasil anseia.

Nessa perspectiva, a ampliação da pesquisa e do conhecimento estimulará a concepção de novos produtos e serviços, planos e projetos, bem como o desenvolvimento de novas tecnologias, o aperfeiçoamento do debate e da produção de regulamentos e legislação específicos, o intercâmbio com organismos nacionais e internacionais, em benefício do desenvolvimento econômico e social do País.

Foto: DollarPhotoClub

PROPOSTA 1.11

Estabelecer contratos de gestão para a operação pública metroferroviária

Tradicionalmente a tarifa paga pelos usuários dos serviços de transporte público é diretamente identificada como remuneração do custo do serviço prestado pelo transportador, independentemente de essa remuneração corresponder ou não ao montante dispendido pelo operador para realizar o serviço. Esse quadro, evidentemente, gera desestímulo na provisão de maior eficiência, eficácia e efetividade, porquanto os investimentos que podem propiciar a melhoria do padrão de qualidade da oferta de transporte não encontram compatibilidade com a remuneração estabelecida.

Foto: DollarPhotoClub

Foto: Metrô RJ

Para superar os entraves decorrentes dessa postura, a remuneração dos serviços de transporte deveria ser integralmente assegurada ao transportador, desde que respeitados os padrões de atendimento estabelecidos e estar assegurada em montante compatível.

Para tanto, a política tarifária deveria ser responsável pela definição de mecanismos que propiciem a fruição dos benefícios sociais ao passageiro estabelecidos em lei, como, por exemplo, as gratuidades e tarifas diferenciadas.

Esse conceito está presente, por exemplo, nos contratos de concessão por Parceria Público-Privada (PPP), nos quais a remuneração do Concessionário (identificada como tarifa técnica ou de remuneração) está vinculada ao cumprimento de parâmetros de desempenho dos serviços submetidos a critérios de avaliação previamente definidos, sendo dissociada do valor da tarifa pública, que é definida pelo Poder Concedente no contexto das políticas públicas.

Assim, recomenda-se que a gestão pública adote contratos de gestão de serviços com as empresas públicas, definindo valores de remuneração independentemente das tarifas públicas, mas vinculados a indicadores de desempenho predefinidos para os serviços, como confiabilidade, regularidade, continuidade, eficiência, segurança e atualidade.

Tema II
Redução do Custo Operacional

Foto: DollarPhotoClub

ANP TRILHOS
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS

PROPOSTA 2.1

Reduzir a tarifa de energia elétrica metroferroviária

Propõe-se ao Governo Federal que volte a adotar o desconto de 75% na tarifa de energia elétrica, anteriormente aplicada ao transporte sobre trilhos. Em contrapartida, o percentual desonerado será revertido, em sua totalidade, em investimentos para a modernização dos sistemas. Esse desconto encontra respaldo na legislação, uma vez que o transporte sobre trilhos é classificado como serviço de caráter público, essencial e social pela Constituição Federal (Art. 30, V).

Na planilha dos principais custos para a operação metroferroviária – recursos humanos, energia elétrica e manutenção – é na redução do custo da energia elétrica para os operadores metroferroviários que as políticas públicas poderão ter maior efetividade, dado que os custos de mão de obra e de manutenção são pouco flexíveis a medidas de contenção. Isso porque, ao ampliar as operações, os custos com manutenção e recursos humanos não podem ser limitados.

Esta proposta considera o resgate de um desconto anteriormente aplicado ao valor da tarifa de energia elétrica cobrada dos operadores de transporte público eletrificado. Tendo em vista o apelo de essencialidade do serviço, mesmo antes do Processo Constituinte de 1988, qual seja, desde 1968, o transporte público eletrificado de passageiros tinha um desconto na tarifa de energia elétrica. Esse abatimento está previsto no Decreto nº 62.724/1968, vigente até a presente data. Ao longo dos anos, entretanto, o percentual de desconto foi sendo alterado por meio de Portarias do extinto Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica (DNAEE), caindo dos 75% originais para zero nos dias de hoje.

Ao longo do tempo, a redução desse desconto levou ao correspondente crescimento dos custos da operação desses sistemas, reduzindo a capacidade de investimento das operadoras metroferroviárias.

Os benefícios gerados para a sociedade com a medida serão extremamente positivos, tendo em vista o insignificante impacto no setor de energia elétrica. Além do ganho para os próprios sistemas, que seriam modernizados, todo o país se beneficiaria com a própria economia de energia gerada pela modernização do setor.

Só para exemplificar os ganhos, a estimativa é de que os trens, quando devidamente atualizados tecnologicamente, passam a consumir entre 25% e 30% a menos de energia elétrica do que os trens antigos, reduzindo o consumo energético atual. Ganha a população, ganha o Brasil.

É importante lembrar que mais de 70% dos sistemas metroferroviários brasileiros são operados pelo próprio setor público, o que enseja que essa medida seja ainda mais efetiva sobre a capacidade de investimentos das empresas operadoras.

Há que se dizer, ademais, que, dentre os óbices que hoje têm se apresentado ao Governo Federal, assim como para os municípios e estados da Federação interessados em tomar recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), visando fomentar a instalação de meios de transporte coletivo, público e eletrificado, está – entre as dificuldades – a insuficiente capacidade de sustentar o custeio dos metrôs e ferrovias pretendidos. E, em meio aos componentes principais do custo operacional desses sistemas, a energia elétrica ocupa lugar destacado. Quando se considera, valendo-se de um raciocínio de políticas transversais, que o uso de meios de transportes públicos suficientemente atrativos em relação ao uso de meios de transporte individual, implica reduções significativas de externalidades negativas como os acidentes de trânsito, a poluição, os congestionamentos etc., permitindo que o custo público dessas vicissitudes todas venha a ser mitigado das contas da União, dos Estados e dos Municípios, pode-se, por esse raciocínio, entender a abrangência de uma medida de desoneração como a aqui pretendida.

Foto: DollarPhotoClub

PROPOSTA 2.2

Eliminar para os operadores metroferroviários o "sistema de bandeiras", atualmente aplicado na cobrança do consumo de energia elétrica

O serviço de transporte público coletivo por meio de tração elétrica é de extrema importância para a garantia do adequado funcionamento das principais cidades, notadamente nos grandes centros. Ele movimenta mais de 10,1 milhões de passageiros por dia, contribuindo de forma decisiva para o deslocamento de uma massa enorme de cidadãos e para a sua mais plena inclusão social. A contribuição desses meios para estruturar todos os demais sistemas de circulação urbana e, dessa forma, para a produção econômica das grandes cidades, é muito significativa.

As diversas alterações procedidas na legislação aplicada ao setor elétrico brasileiro têm feito com que o segmento de transporte de passageiros sobre trilhos venha sendo impactado de forma especialmente dura e iníqua em relação a outros serviços públicos, gerando graves problemas para a manutenção e o custeio da operação dos sistemas eletrificados brasileiros.

Uma das medidas que vem afetando diretamente o setor é o Sistema de Bandeiras Tarifárias, que a partir de janeiro de 2015 passou a promover um reajuste adicional nos valores da tarifa de energia em função das condições de sua geração.

O impacto inicial da adoção do Sistema de Bandeiras estava estimado em 15%, em média, sobre os custos dos operadores de transporte público eletrificados. Entretanto, com as alterações nas políticas públicas ditadas pelo Governo Federal no início de 2015, que, dentre elas, promoveu o aumento no valor das bandeiras tarifárias a partir de março/2015, o setor passa a ser impactado com a elevação de 25,5% no custo total da energia. Considerando que ainda se somarão a esse montante os custos decorrentes do percentual de reajuste anual aplicado aos diversos distribuidores de energia elétrica e o reajuste extraordinário aprovado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), o aumento de custo a ser percebido pelos operadores de transporte eletrificado, somente no que tange à energia elétrica poderá chegar a mais de 65%. Além disso, deve-se, ainda, considerar os impostos incidentes e o aumento de custo provocado pela alteração da Resolução nº 414 da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), que não mais permite a cobrança da conta de energia de forma integralizada, que ensejarão mais um aumento próximo a 20%, fazendo com que o aumento total médio a ser percebido na conta de energia para os operadores metroferroviários chegue muito próximo de 90%.

Foto: DollarPhotoClub

Cálculos dos operadores metroferroviários apontam que, só a implantação do Sistema de Bandeiras está gerando um custo de mais de R$ 22 milhões anuais aos operadores metroferroviários brasileiros que estão no mercado cativo de energia. Considerando o impacto que o preço desse serviço tem sobre a matriz de custos de toda a economia, e os custos que ainda deverão se somar à questão da energia. é de se prever o quão precário será o quadro financeiro das empresas e instituições responsáveis pela prestação desse tipo de serviço. A ameaça que se impõe culminará por incidir até mesmo sobre a propensão dos detentores de capital privado a virem a investir em serviços públicos que tenham como insumo a eletricidade.

Os operadores metroferroviários são extremamente dependentes da energia elétrica para a tração dos trens, pois ela representa hoje o segundo maior item formador do seu custo operacional. A sua elevação se reflete de forma direta sobre o valor do custo da tarifa que impacta especialmente o orçamento familiar.

PROPOSTA 2.3

Integralizar as cargas elétricas

Ao alterar sua Resolução de nº 414/2010, a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) alterou as regras de contratação de energia, ao obrigar que ela passe a ser feita por ponto de suprimento e não mais da forma passível de integralização, até recentemente adotada. Esse regime de medição integralizada veio a ser adotado por algumas empresas de transporte para aumentar a confiabilidade do seu suprimento elétrico, que tem caráter essencial. Para tanto, essas empresas valem-se de alimentação distribuída por fontes independentes umas das outras e dotadas da possibilidade de transferência mútua de carga. Tendo em vista que essa alteração veio a onerar ainda mais a estrutura de custo dos operadores públicos do transporte sobre trilhos, sugere-se a revisão da alteração desse dispositivo legal de sorte a poder o setor metroferroviário, cujas instalações se estendem por vastas regiões, voltar a ser tarifado de modo integralizado. Devido à necessidade de alta confiabilidade operacional e a manutenção do nível de tensão de alimentação dos motores e equipamentos dentro de valores tecnicamente aceitáveis, o sistema metroferroviário, embora represente uma única carga dinâmica, possui múltiplas fontes de alimentação elétrica. Estas são geograficamente distribuídas e preferencialmente alimentadas por sistemas elétricos distintos, ao longo de toda a sua extensão. Esse processo visa garantir que, em caso de falha de suprimento em uma das fontes elétricas, a carga da rede possa ser mantida por meio do suprimento de uma das outras fontes alimentadoras, evitando a paralisação da operação dos trens. O eventual desligamento de uma subestação transfere a sua demanda individual para as demais, sendo que a carga total do sistema, originada essencialmente pelo movimento dos trens permanece a mesma.

Por ser o sistema metroferroviário de passageiros voltado ao transporte público, que, ademais desse atributo, tem também caráter constitucionalmente essencial de cunho social, não deveria o órgão regulador desconsiderar essas qualificações e tratar esse setor da mesma forma que os demais grupos de consumidores.

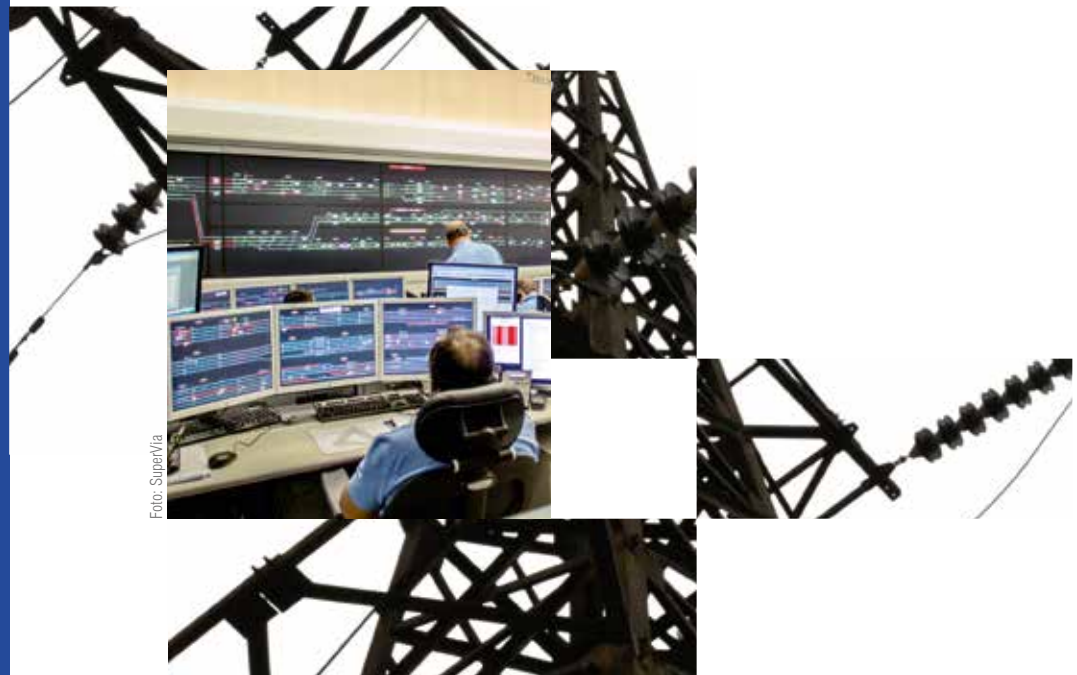


Foto: SuperVia

PROPOSTA 2.4

Reduzir a zero o ISS cobrado dos municípios sobre os serviços de transporte

Para tornar os municípios parte integrante de uma política conjunta em prol da melhoria da qualidade do transporte público coletivo, propõe-se a redução a zero do ISS cobrado sobre os serviços de transporte prestados pelos operadores dos sistemas públicos de transporte metroferroviário.

Foto: DollarPhotoClub

PROPOSTA 2.5

Alterar o percentual de contrapartida da atual política de desoneração da folha de pagamento

A folha de pagamento é o item de custo mais oneroso para os transportadores de passageiros sobre trilhos, representando, em média, 48% do custo total da operação. O setor metroferroviário foi incluído na política de desoneração tributária da folha de pagamento, por meio da Medida Provisória nº 612/2013 e, posteriormente, na MP 610/2013, esta última já aprovada pelo Congresso Nacional.

A referida política desonerou as empresas do pagamento dos 20% de recolhimento sobre a folha de pagamento, criando uma contrapartida, no caso do setor metroferroviário, de 2% sobre o valor da receita bruta do operador.

Devido às diferenças nas estruturas de custos das diversas empresas que operam o transporte metroferroviário de passageiros no Brasil, as regras estabelecida pela política de desoneração da folha de pagamento faz com que algumas dessas empresas sejam oneradas de forma iníqua.

Como se não bastasse, as alterações na condução política e econômica do país no início de 2015 acabaram por impactar na referida política de desoneração, tornando a situação ainda mais problemática para o setor.

O Governo Federal encaminhou o Projeto de Lei nº 863/2015 ao Congresso alterando as alíquotas de contrapartida já previstas na Política de Desoneração da Folha de Pagamento. Caso aprovado pelo Legislativo, o projeto fará com que o setor metroferroviário passasse a ser enquadrado em um percentual de 4,5%, em vez dos 2% atualmente praticados. Caso se confirme essa alteração, projetando os valores que passarão a ser praticados entre agosto e dezembro/2015, haverá uma perda consolidada, só para os três principais operadores brasileiros, da ordem de R$ 73 milhões.

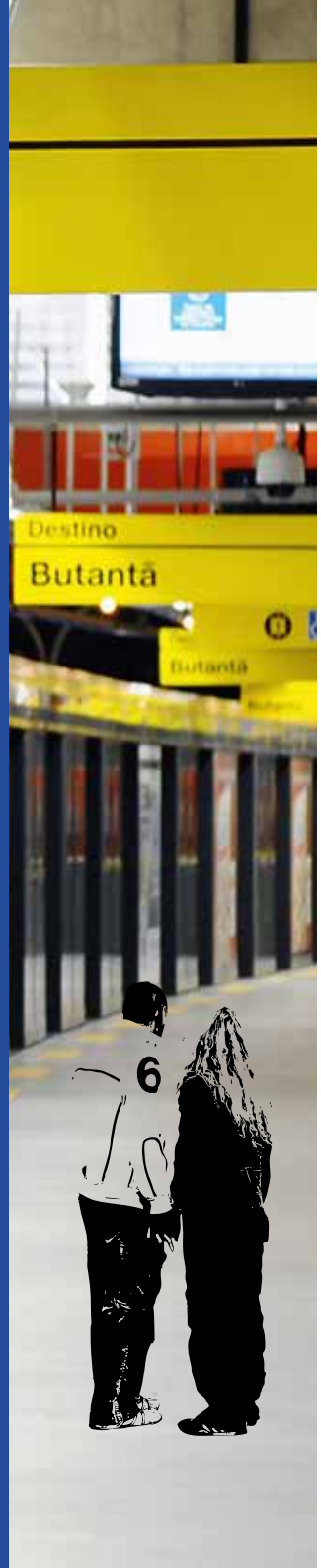
Esse impacto será sentido pelo setor metroferroviário afetando não só a sua atual força de trabalho, bem como a estimativa de aumento das contratações, a abertura de novos postos e o planejamento do seu programa de capacitações.

Sendo a política de desoneração da folha de pagamentos essencial ao desenvolvimento do transporte sobre trilhos, é fundamental alterar o enquadramento do setor metroferroviário de passageiros, passando a considera-lo na alíquota de 1% sobre a receita bruta, assim como já o é para outros segmentos de transporte, de modo a garantir que a política continue gerando os efeitos benéficos esperados para o setor.

PROPOSTA 2.6

Reduzir a zero o ICMS cobrado sobre a venda de energia elétrica por parte dos estados

Para tornar os Estados como parte integrante do esforço em prol da valorização e da melhoria da mobilidade urbana em nossas cidades, propõe-se a redução a zero do ICMS cobrado sobre a venda de energia elétrica voltada para a tração dos sistemas públicos de transporte sobre trilhos.



PROPOSTA 2.7

Isentar o pagamento de IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estações e terminais de passageiros

O transporte público de passageiros sobre trilhos, ao ser de titularidade exclusiva do Estado, mesmo que exercido por sociedade de economia mista, não se caracteriza como atividade de exploração econômica no sentido usual, preponderando em seus objetivos primordiais a prestação de serviço público de caráter essencial para prover mobilidade da população e acessibilidade integral ao território e às oportunidades nele instaladas, para atender ao desenvolvimento social e econômico da sociedade, em especial nos centros urbanos.

Sendo de natureza Estatal, a prestação desse serviço fica sujeita ao regime jurídico do direito público, do que se entende conferir à entidade delegada condição para reconhecimento do direito à imunidade tributária recíproca (artigo 150. inciso VI, "a" da Constituição Federal), aplicada à propriedade, bens e serviços voltados ao atendimento dos objetivos constitucionais determinados ao Estado e por este realizado, seja diretamente ou indiretamente, por delegação (artigo 158, parágrafo único da Constituição do Estado de São Paulo).

O reconhecimento desse perfil no âmbito tributário implica atribuir-lhe a aplicabilidade do que expressa o artigo 150, inciso VI, "a", que inibe o surgimento dos respectivos fatos geradores a essas empresas operadoras. Por decorrência, considera-se inaplicável a cobrança de impostos das esferas de governo municipal (IPTU e ISS), estadual (ICMS), bem como federal (IPI). Ressalte-se que os montantes correspondentes às desonerações integram potencial de recursos para aplicação obrigatória nos próprios sistemas.

Assim, valoriza-se a oportunidade de efetiva participação conjunta dos governos na ação política de redução dos custos de transporte e em prol da melhoria da mobilidade, em face da essencialidade de sua provisão para a sustentabilidade das demais atividades econômicas e sociais que impulsionam o desenvolvimento e a dinâmica econômica do País.

Assim, quando aplicáveis às atividades operacionais desses sistemas, propõe-se: a) reduzir a zero a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (federal) nos casos de aquisição de equipamentos; b) reduzir a zero a alíquota de Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (estadual) referente à venda de energia elétrica destinada à tração dos sistemas públicos de transporte de passageiros sobre trilhos; c) isenção do pagamento de Imposto Predial e Territorial Urbano (municipal), sobre a servidão das vias férreas urbanas, pátios de manobras e manutenção do sistema, estações e terminais de passageiros, bem como da alíquota de Imposto Sobre Serviços (municipal), em casos específicos.

No caso do IPTU vale ressaltar que esse imposto onera os serviços prestados pelos operadores do transporte de passageiros sobre trilhos, impondo situação de desigualdade em relação aos operadores de outras modalidades de transporte, especialmente o rodoviário, porquanto, nesses casos, não há incidência sobre o terreno onde se localiza a via utilizada para passagem dos veículos.

Foto: Trensurb

Tema III
Financiamento e Viabilização de Projetos

Foto: Trensurb

ANP TRILHOS
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS

PROPOSTA 3.1

Instituir fundo de investimento voltado para a estruturação de um banco de projetos metroferroviários urbanos

A primeira medida para o desenvolvimento de qualquer facilidade de transporte é a realização de projetos bem estruturados, que não só identifiquem a viabilidade da infraestrutura proposta, bem como, definam todos os detalhes necessários para a correta adequação do projeto à demanda esperada.

Apesar das várias obras de expansão, a malha metroferroviária cresce a passos lentos a cada ano. Em 2013, cresceu apenas 0,5% em relação a 2012, enquanto que o número de passageiros transportados tem apresentado crescimento superior a 10% ao ano. Isso explica, em grande parte, os níveis de sobrecarga dos principais sistemas sobre trilhos, o que implica a necessidade de maior investimento em obras de expansão e não apenas na malha existente.

Atualmente, os sistemas metroferroviários estão restritos a apenas 12 regiões metropolitanas, respondendo por uma participação relativa à matriz de viagens muito baixa, com exceção de São Paulo e Rio de Janeiro, que assumem uma maior participação nesta matriz. A malha metroferroviária conjunta das cinco principais operadoras do País não atinge 750 km, sendo que 330 km estão instalados em São Paulo.

Destaca-se que, infelizmente, nos últimos quatro anos, poucos sistemas de transporte sobre trilhos foram implantados comercialmente no Brasil. A linha Sul do Metrô de Fortaleza foi inaugurada em junho de 2012 e continua em operação não comercial.

Dado o atual estágio de evolução do País, não se pode mais pensar em transporte urbano de forma isolada. Os grandes centros estão se desenvolvendo muito rápido e a população está cada vez maior e o transporte sobre trilhos é fundamental nesse contexto para dar maior fluidez à mobilidade, transportando os passageiros de forma moderna, segura, ordenada, rápida e sustentável nas cidades.

Desse modo, propõe-se que haja um efetivo desenvolvimento de projetos de mobilidade urbana que considerem o modal metroferroviário, tornando-os uma referência e um estímulo à implantação de novos empreendimentos de transporte sobre trilhos.

Nesse sentido, propõe-se que o Ministério das Cidades crie e faça a gestão de um Fundo de Investimentos para financiar a realização de projetos metroferroviários voltados para a mobilidade urbana em cidades de médio e grande porte.

Com a adoção dessa medida, em poucos anos o Brasil certamente terá desenvolvido uma carteira de projetos que facilitarão o direcionamento dos investimentos públicos e privados, com a garantia e a segurança de qualidade e dos benefícios que eles levarão para a mobilidade nos centros urbanos onde serão implantados.

PROPOSTA 3.2

Instituir fundo de investimento para a estruturação de um banco de projetos voltados para o transporte de passageiros sobre trilhos regional e inter-regional

O Brasil se ressente da ausência de trens regionais que possam interligar de forma rápida, segura e eficiente os principais aglomerados urbanos e cidades brasileiras.

Hoje, existem apenas dois trens regionais instalados, operados nas malhas trens de carga Vitória - Minas e Carajás, sob a responsabilidade da Companhia Vale do Rio Doce – VALE. Apesar do excelente trabalho realizado pela empresa e da forma primordial com que se conduzem as operações de passageiros, os trens trafegam nas mesmas linhas dos trens de carga, com velocidade comercial na faixa dos 60 km/h, o que não torna o transporte suficientemente atrativo frente às outras modalidades como carro e ônibus. Apesar disso, a VALE transporta mais de 1,5 milhão de passageiros por ano em suas linhas. Um número que mostra o potencial desse tipo de transporte.

O Governo Federal e o BNDES há muito tempo têm mapeado diversas ligações que poderiam ter viabilidade para a implantação de projetos dessa natureza, mas os estudos necessários para torná-los realidade são lentos e os recursos financeiros escassos.

Fotos: DollarPhotoClub

Nesse sentido, propõe-se que o Ministério dos Transportes crie e faça a gestão de um Fundo de Investimentos para financiar a realização de projetos ferroviários de passageiros voltados para a mobilidade regional. São projetos de trens modernos, que trafegam entre 120-150 km/h e altamente competitivos com os demais meios de transporte.

Com a adoção dessa medida, em poucos anos o Brasil certamente terá desenvolvida uma carteira de projetos de trens regionais que facilitará o direcionamento dos investimentos públicos e privados.

PROPOSTA 3.3

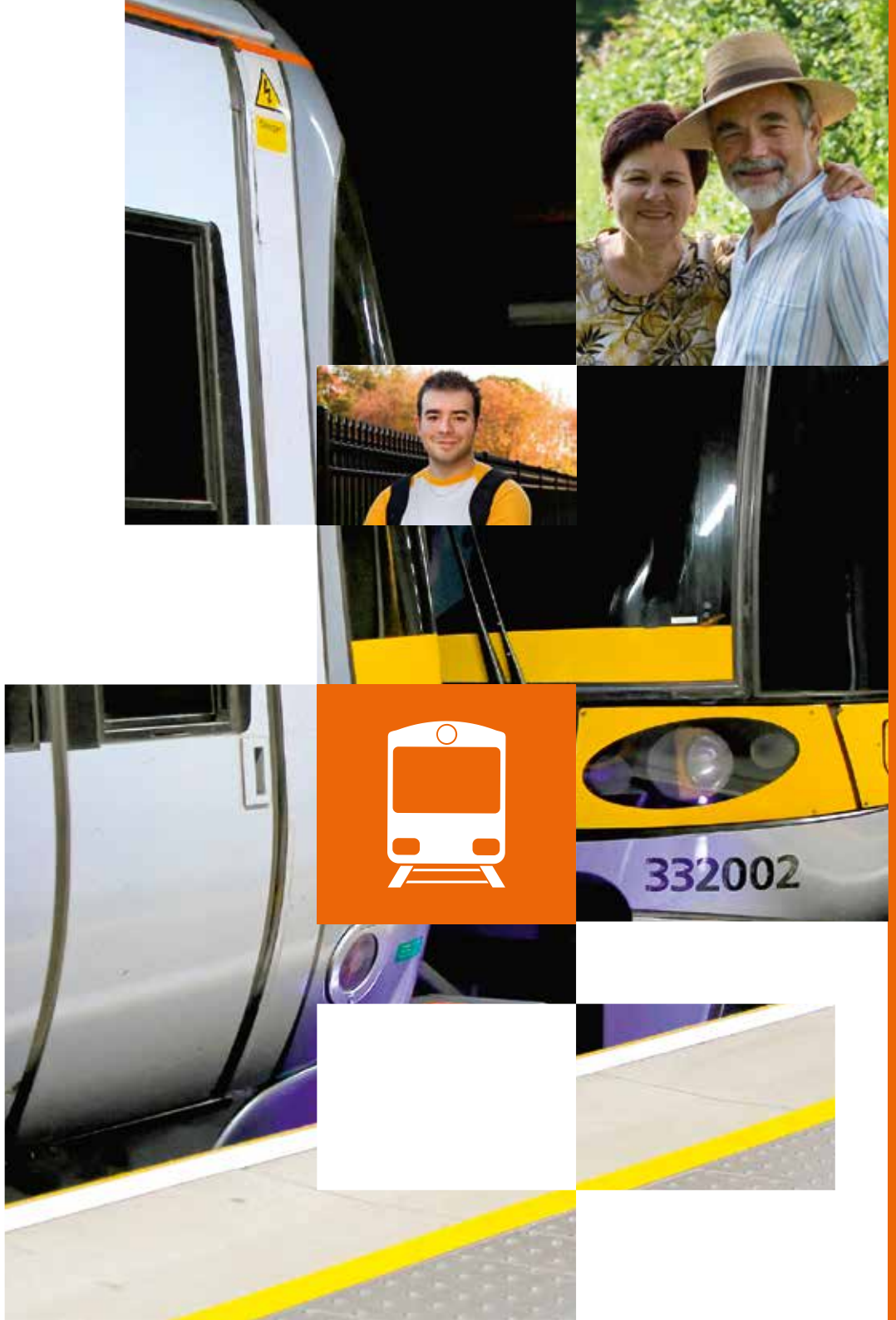
Tornar flexível a operacionalização do Pró-Transporte

O Ministério das Cidades possui um Programa de Financiamento, aplicado aos setores público e privado, para a implantação de sistemas de infraestrutura do transporte coletivo urbano e à mobilidade urbana. O Programa, denominado Pró-Transporte, é gerido pela Caixa Econômica Federal (CEF) e tem linhas específicas voltadas para o Setor Público (Estados, Distrito Federal, Municípios e órgãos públicos gestores) e para o Setor Privado (Concessionária de transporte público, Permissionário de transporte coletivo urbano e as SPE).

Cabe que, de acordo com as regras atuais, os proponentes a esta linha de financiamento possuem apenas um período determinado do ano para a apresentação de propostas elegíveis ao Programa. Essa sistemática limita a atuação do Ministério das Cidades e a apresentação de projetos ao longo de todo o ano.

Dessa forma, propõe-se que o Ministério das Cidades altere a sistemática de operacionalização do Pró-Transporte, buscando a sua abertura permanente para o recebimento dos pedidos, tal como já acontece com o setor de saneamento.

Essa medida atenderá à demanda do setor, que poderá apresentar seus projetos a qualquer tempo, buscando ampliar o rol dos financiamentos promovidos pelo Programa na área de transporte e mobilidade urbana.



PROPOSTA 3.4

Reduzir as taxas de juros aplicadas ao Pró-Transporte

O Pró-Transporte, programa de Financiamento para a implantação de sistemas de infraestrutura do transporte coletivo e de mobilidade urbana do Ministério das Cidades, gerido pela Caixa Econômica Federal (CEF), é um importante instrumento para o financiamento voltado para equipamentos ligados à mobilidade urbana.

Entretanto, as atuais condições do Pró-Transporte não são competitivas o bastante para tornar o fundo atraente. A taxa de juros deveria ser reduzida, buscando-se ao menos igualar as condições já praticadas pelo Finame/BNDES.

Nesse sentido, propõe-se que o Conselho Curador do FGTS, que faz a gestão das taxas de juros desse fundo, aprove a sua redução para, no mínimo, os seguintes percentuais:

- Redução da taxa nominal anual para financiamento do sistema sobre trilhos dos atuais 5,5% para 4,5%;
- Redução da taxa nominal anual para financiamento dos demais sistemas de transporte dos atuais 6% para 5%.

Foto: Metrô SP

Foto: CBTU

PROPOSTA 3.5

Ampliar o limite de financiamento do Pró-Transporte

O Pró-Transporte, é um importante instrumento para o financiamento voltado para equipamentos ligados ao transporte e à mobilidade urbana.

Entretanto, esse tem limite de financiamento de R$ 1 bilhão.

Considerando os novos investimentos em sistemas de transporte urbano, em especial os novos projetos que estão sendo realizados em sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos, e os vultosos montantes de investimentos ligados a esses projetos, é imperioso ampliar o montante de financiamento desse Programa.

PROPOSTA 3.6

Tornar obrigatória a destinação de 50% da CIDE para programas de transporte público de passageiros sobre trilhos

A imensa frota de veículos automotores em circulação acaba produzindo engarrafamentos e acidentes de trânsito, além de poluição ambiental. A inserção na malha viária do País de milhares de veículos novos por ano, que passam a disputar espaço nas vias com os veículos velhos, adensa e agrava cada vez mais o tráfego. É mais do que necessário modernizar os sistemas públicos de transporte urbano, para que alcancem maior eficácia na prestação dos serviços, contribuindo com o conforto do passageiro e a redução da utilização do transporte individual.

Nesse sentido, o repasse obrigatório de 50% da Contribuição para a Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) para o financiamento da modernização da frota de transporte público de massa, como o metroferroviário, é uma forma justa de fomentar a qualidade do transporte público no Brasil.

Foto: SuperVia

PROPOSTA 3.7

Instituir linha de financiamento, a fundo perdido, para o desenvolvimento de projetos voltados para o fortalecimento institucional do setor de transporte sobre trilhos

Durante décadas, o Brasil priorizou o transporte individual em detrimento do coletivo, o que levou diversas cidades e regiões metropolitanas a apresentarem problemas de mobilidade, com impactos negativos na vida das pessoas e nos custos econômicos e ambientais para toda a sociedade. Os exemplos estão à vista, como o aumento dos congestionamentos, o aumento da poluição sonora e atmosférica, o maior consumo de combustíveis de fontes não renováveis, o elevado tempo de deslocamento e a insegurança no trânsito.

A implantação de sistemas metroferroviários, como metrôs, trens metropolitanos, VLT e monotrilhos tem se tornado uma ótima alternativa para amenizar os efeitos citados, contribuindo para a qualidade de vida da população e o ambiente nas cidades. Esses sistemas são responsáveis diretamente pela retirada equivalente de 16 mil ônibus e 1,1 milhão de carros das ruas todos os dias.

Com o objetivo de valorizar essa modalidade de transporte e reduzir o lapso cultural sobre a importância do desenvolvimento e da utilização do transporte de passageiros sobre trilhos como uma alternativa importante no planejamento urbano das cidades brasileiras a proposta é criar um Fundo de Investimento para pesquisas no setor. Os projetos beneficiados por este fundo teriam como objetivo o fortalecimento institucional do setor metroferroviário, bem como o estímulo à formação dos gestores urbanos com relação a este setor.

Com a adoção dessa medida, em poucos anos o Brasil certamente terá desenvolvido uma série de estudos e projetos que auxiliarão na formação e qualificação do gestor urbano voltado ao transporte metroferroviário e passageiros.

Foto: Metrô DF

PROPOSTA 3.8

Tornar obrigatório o investimento público federal em implantação, modernização e expansão de oferta de sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

No Brasil, nos últimos anos, mais de 30 milhões de pessoas ascenderam de classe social, acarretando a necessidade de provisão de maior mobilidade, mormente aquela fornecida pelo sistema metroferroviário, o que gera maior pressão por recursos para este setor.

A retomada dos investimentos em projetos de mobilidade urbana nas principais cidades brasileiras indica a tendência de expansão dos sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos para a próxima década. Contudo, apesar do aumento do volume de recursos previstos para o transporte de passageiros sobre trilhos, eles ainda não correspondem às necessidades da população e tampouco acompanham o crescimento da demanda nas diversas metrópoles.

Por essa razão, as empresas metroferroviárias defendem a aplicação efetiva de recursos públicos federais, a fundo perdido, voltados para a ampliação das redes de transporte urbano metroferroviário nas cidades brasileiras.

Associados ANPTrilhos

Apoio:

Trilhando o desenvolvimento

ANPTrilhos – Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos

Setor de Autarquias Sul – Quadra 1 – Bloco J – Ed. CNT Torre A – 5º andar – Sala 510 – CEP 70.070-010 – Brasília/DF
Fone: (61) 3322-3158 • contato@anptrilhos.org.br • **www.anptrilhos.org.br**

@ANPTrilhos www.facebook.com/anp.trilhos