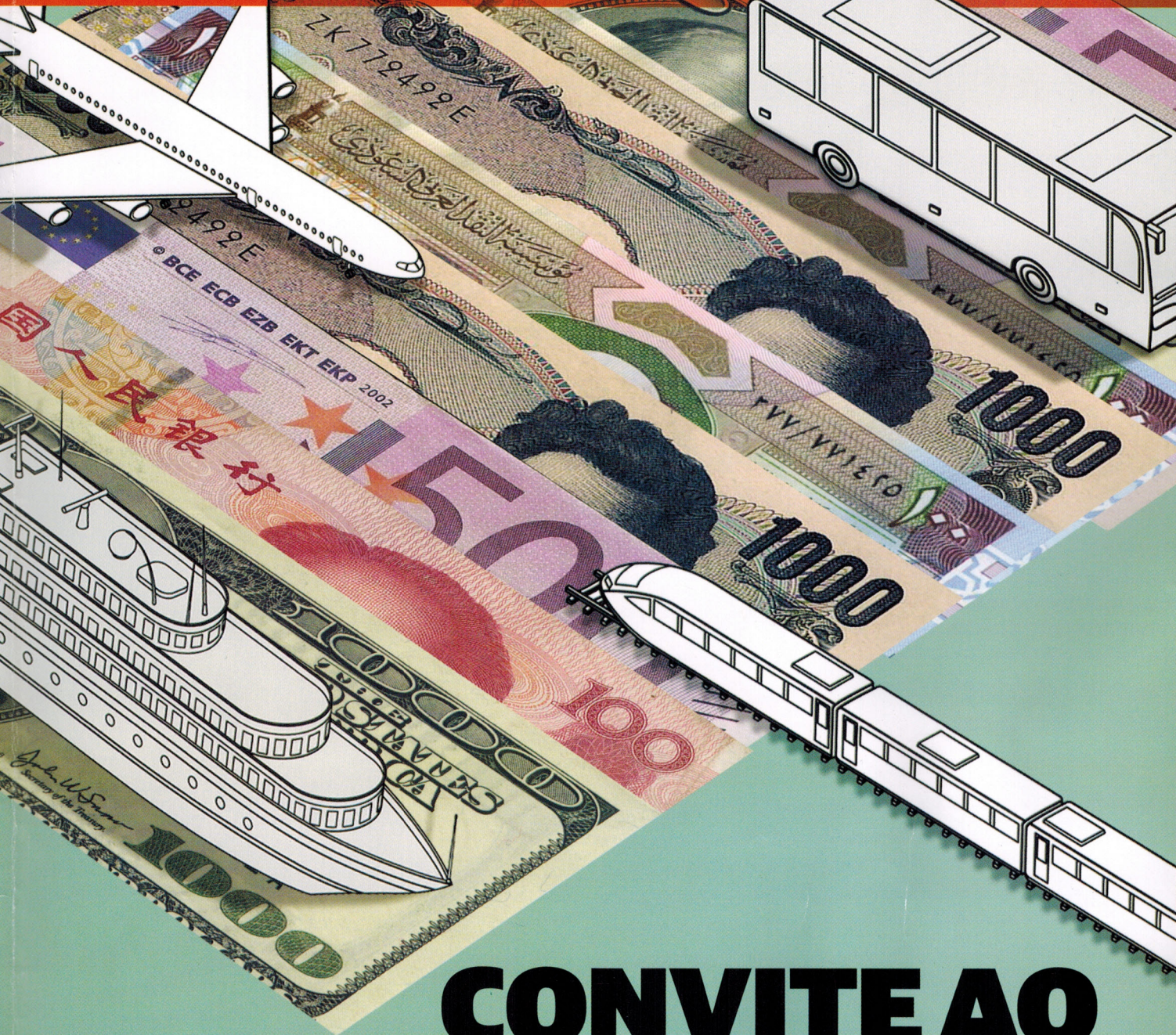


INFRAESTRUTURA



CONVITE AO CAPITAL PRIVADO

**ATUAÇÃO DAS ESTATAIS SERÁ REDUZIDA VIA PRIVATIZAÇÃO,
CONCESSÃO OU PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA**

PRIORIDADE PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

Necessidade de investimentos para atender à demanda atual chega a R\$ 240 bilhões até 2020, na implantação de 1.633 quilômetros de sistemas de média e alta capacidade de transporte Por Gleise de Castro

O governo federal prevê investir R\$ 33 bilhões, até 2020, em programas e projetos de mobilidade urbana, tanto públicos como privados, valor proveniente do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). Desse total, R\$ 10 bilhões devem ser alocados em 2017 e R\$ 8 bilhões em 2018. Para 2017, há também a dotação de R\$ 700 milhões do Orçamento Geral da União para apoio a ações de mobilidade urbana dos municípios, conforme informações do Ministério das Cidades. Entre maio de 2016 e maio de 2017, foram investidos R\$ 3,3 bilhões em financiamentos do FGTS e R\$ 1,19 bilhão do orçamento da União.

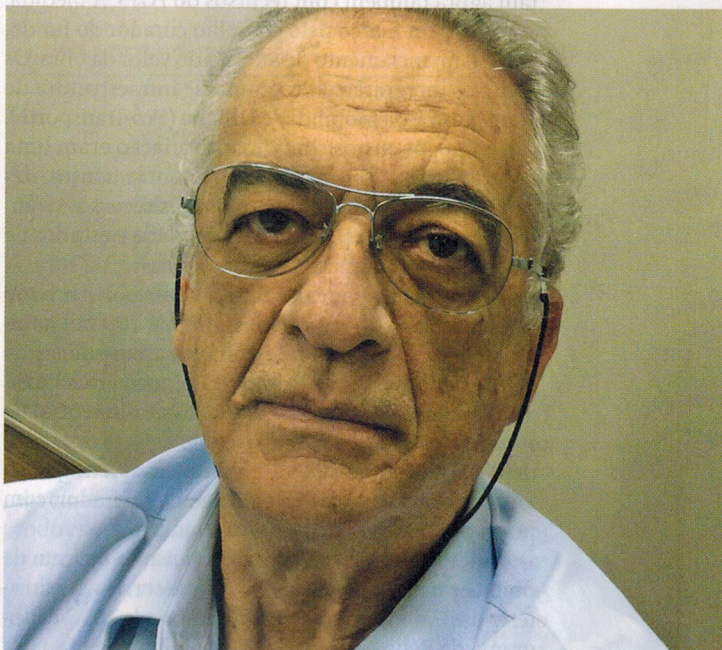
A carteira atual de investimentos do Ministério das Cidades em mobilidade urbana, que considera obras já iniciadas e outras ainda em fase de elaboração de projeto, soma 200 empreendimentos, com demanda prevista de R\$ 64,87 bilhões, dos quais R\$ 46,91 bilhões do FGTS e R\$ 17,96 bilhões do orçamento da União. A maior parte se refere a sistemas de transporte sobre pneus, isto é, BRTs, corredores de ônibus e faixas dedicadas. São 119 projetos, com investimentos previstos de cerca de R\$ 20 bilhões. Os sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos – metrô, VLTs e trens urbanos –, por demandarem mais recursos, devem ficar com a maior parte dos recursos, um total de R\$ 40 bilhões até o término dos empreendimentos.

Contudo, mesmo que todos os empreendimentos previstos saiam do papel, ainda faltará muito para atender à demanda atual das cidades brasileiras. O próprio Ministério das Cidades cita como referência as estimativas de demanda projetadas por estudo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de 2015, que apontou a necessidade de investimentos da ordem de R\$ 240 bilhões, até 2020, na implantação de 1.633 quilômetros de sistemas de média e alta capacidade de transporte.

Otávio Cunha, presidente-executivo da Associação Nacional dos Transportes Urbanos (NTU), diz que é preciso construir pelo menos 2 mil quilômetros de corredores de BRTs no país, a um custo de R\$ 60 bilhões nos próximos dez anos. “Existem hoje 284 quilômetros de corredores de BRT executados e em operação e mais 263 quilômetros em obras. Somando-se ambos, ainda se fica muito aquém da necessidade de infraestrutura adequada para melhorar a qualidade do transporte oferecido”, afirma Cunha.

Para José Roberto Generoso, titular da Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana (Semob), do Minis-

Pires, da ANTP: contratar empresas especializadas



DIVULGAÇÃO



**Avenida JK,
na cidade de
São Paulo:
sempre
congestionada**

tério das Cidades, o principal gargalo aos investimentos é a falta de projetos estruturados a cargo das prefeituras municipais. “A União dispõe de recursos para apoiar cinco ou seis vezes o que temos apoiado. Mais recursos não são liberados devido às deficiências dos projetos”, afirma o secretário.

A elaboração de projetos e a desapropriação de áreas para obras de infraestrutura de transporte urbano contam agora também com recursos do FGTS. A medida, aprovada em março pelo conselho curador do fundo, prevê o financiamento de até 15% do valor da obra. Os recursos integrarão o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte). Até então, os custos com desapropriação eram uma contrapartida do tomador dos financiamentos, desembolsados no início do projeto. Os recursos visam financiar também planos de mobilidade e estudos de viabilidade econômica.

Destinado a financiar obras de transporte urbano público e privado em cidades com até 700 mil habitantes, o Pró-Transporte contará com aporte inicial de R\$ 3,7 bilhões em recursos do FGTS, com juros de 6% ao ano mais TR, acrescidos de até 2% de diferencial de juros e até 1,8% de taxa de risco do agente operador do FGTS. O programa oferece ainda carência de quatro anos, prorrogável a critério do agente operador, com prazo de amortização de até 20 anos.

Para reduzir a defasagem na renovação da frota de ônibus e melhorar a qualidade desse serviço, o Ministério das Cidades lançou, em dezembro de 2016, o Programa de Renovação de Frota da Ônibus (Refrota17),

destinado a financiar as operadoras privadas de sistemas de ônibus. O objetivo é modernizar, até o final de 2017, cerca de 10% da frota nacional, estimada em 107 mil unidades. Já o programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana, voltado ao setor público em municípios de médio e pequeno porte, começará a receber propostas para seleção a partir de julho.

Para Ailton Brasiliense Pires, presidente da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), se faltam projetos de mobilidade urbana é porque falta interesse dos prefeitos. “Nos últimos 50 anos, eles não se preocuparam com o transporte público, que deveria ter prioridade sobre os automóveis. A solução para os problemas não é complicada, é conhecida e praticada em muitos lugares do mundo”, afirma. Cidades como Londres e Paris já adotam há muito tempo políticas de restrição à circulação de automóveis. “É uma cultura que tem de ser desenvolvida no país”, diz Pires, que aponta o grande número de acidentes de trânsito como resultado da política de dar preferência ao automóvel.

A prioridade aos carros desfigurou as cidades, é responsável por congestionamentos que retardam e encarecem o custo das viagens de ônibus e por acidentes, que deixaram 43.780 mortos e 176.072 feridos somente em 2014, resultando em gastos de R\$ 241,904 milhões do Sistema Único de Saúde (SUS) com internações de feridos no trânsito e R\$ 3,47 bilhões do seguro obrigatório (DPVAT) em indenizações por morte e invalidez.

“O que vemos é a ocupação da via pública pelo modal automóvel”, diz Nazareno Stanislaw Affonso, diretor do Movimento Nacional pelo Direito do Transporte Públi-

co de Qualidade para Todos (MDT) e ex-secretário de transportes de Brasília, Porto Alegre e Santo André (SP). Segundo seus cálculos, somando-se todos os trechos em operação e os previstos em obras e projetos de BRTs, corredores e faixas de ônibus, daria um total de 4.406 quilômetros de vias ocupadas com transporte público sobre pneus nas cidades brasileiras, ampliando de 0,12% para 1,28% o espaço ocupado por esse modal, contra 30% dos automóveis.

Na visão de Affonso, o despreparo das administrações municipais para elaborar projetos de mobilidade é consequência da decisão de municipalizar a administração dos serviços, porém, sem previsão de repasse de recursos para isso para os municípios. “Hoje eles estão sem condições de planejar, gerir e fiscalizar as obras”, afirma o especialista.

A opção de contratar empresas especializadas em projetos de engenharia, sugerida por Pires, da ANTP, também esbarra nas dificuldades dos municípios para criar planos de mobilidade, segundo João Alberto Viol, vice-presidente nacional do Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva (Sinaenco). “A contratação de projetos pela área pública sempre esbarra em alguns problemas”, afirma. A começar pela predominância do preço sobre a técnica nos critérios das licitações. As prefeituras também não têm condições de criar e manter equipes capazes de gerir ou mesmo elaborar propostas para contratar empresas especializadas em projetos. Para Viol, a ampliação do financiamento com recursos do FGTS para a execução de projetos de mobilidade urbana é uma abertura interessante. Os municípios menores podem compensar as dificuldades enfrentadas, decorrentes de estruturas limitadas, associando-se a outras cidades da mesma região para contratar o financiamento.

Outra saída para contornar as restrições orçamentárias dos municípios são as Parcerias Público-Privadas (PPPs). O secretário Generoso cita como exemplo dois empreendimentos, apoiados financeiramente pela União, que estão sendo viabilizados por meio de PPPs – o metrô de Salvador (BA) e o VLT do Rio de Janeiro (RJ). “Nossa equipe técnica tem estudado soluções com o objetivo de tornar viável economicamente não só a implantação, mas também a operação de outros sistemas de média e alta capacidade”, afirma.

Cerca de metade dos projetos de transporte sobre trilhos previstos para conclusão até 2022, que deverão ampliar em quase 40 quilômetros a atual rede de 1.034 quilômetros de metrô, trens e VLTs, com investimentos de R\$ 45 bilhões, conta com participação do setor privado, seja via PPPs, seja concessões. “É uma forma de garantir investimentos”, diz Joubert Flores, presidente da Associação Nacional dos Transportes de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos).

De acordo com estudo da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), a rede atual sobre trilhos precisaria aumentar 85%, com 850 quilômetros a mais, os quais

Transporte por ônibus

Brasil - dezembro 2016

107.000 frotas de ônibus

1.800 empresas operadoras

535.000 empregos diretos

34,4 milhões de passageiros transportados por dia

86,3% de participação dos ônibus no transporte público coletivo

237,1 milhões de quilômetros percorridos por mês nas capitais brasileiras

4 anos e **7** meses é a idade média da frota nas capitais brasileiras

3.313 cidades brasileiras atendidas por sistema organizado de ônibus

85,2% das cidades com mais de 100 mil habitantes com bilhetagem eletrônica

Fonte: NTU

Transporte por trilhos

Brasil - dezembro 2016

1.034 km de rede

21 sistemas

9,85 milhões de passageiros por dia

44 linhas

557 estações

4.500 carros de passageiros

Fonte: ANPTrilhos

demandariam investimentos de R\$ 167 bilhões. Para Flores, a ampliação da rede precisa de investimentos constantes por pelo menos 20 anos, e isso só é viável com a participação de empresas privadas. “É evidente que o governo não pode fazer tudo”, reconhece. Mas precisa fazer a sua parte, criando condições para atrair o capital privado, entre as quais regras estáveis e regulação confiável e profissional das concessões.

Um dos grandes empecilhos aos investimentos no transporte sobre trilhos, aponta Flores, tem sido o custo das obras, historicamente muito superior ao praticado em outros países. “Tenho expectativa de que, com todo esse rearranjo que está acontecendo no país, com a necessidade de sistemas de compliance mais fortes entre empresas e governo, o custo do investimento possa voltar a um patamar mais próximo ao existente no mundo”, diz Flores.