ANP TRILHOS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS

Agosto/2014

Setor Metroferroviário

Agenda Política 2015 - 2018

ANPTRILHOS

Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos

www.anptrilhos.org.br

A Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) 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% do setor metroferroviário de passageiros, a ANPTrilhos trabalha de forma conjunta. Busca contribuir para o aumento da mobilidade do cidadão e da qualidade de vida nas cidades, por meio de disseminação e implantação do transporte sobre trilhos: um modo 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.

Para alcançar seus objetivos institucionais, a ANPTrilhos busca manter a colaboração com os poderes públicos, promovendo troca de informações e estudos destinados ao aperfeiçoamento do sistema nacional de transporte sobre trilhos, bem como da legislação pertinente. Além disso, incentiva o intercâmbio de informações técnicas e científicas com entidades afins, visando a solução de problemas comuns e a melhoria dos métodos junto às diversas esferas governamentais e órgãos públicos em geral.

A ANPTrilhos conta, ainda, com o apoio da Confederação Nacional do Transporte (CNT), que coordena e defende nacionalmente o setor em todos os fóruns de discussão, tanto na esfera pública quanto no âmbito privado.

EXPEDIENTE

Conselho Diretor ANPTrilhos
Biênio 2013/2015

Presidente do Conselho
Joubert Fortes Flores Filho

Diretor Técnico
João Gouveia Ferrão Neto

Diretor Institucional e de Sustentabilidade
Luis Valença

Diretor Executivo
Rodrigo Otaviano Vilaça

Diretor Comercial
Vicente Abate

Diretor de Planejamento
Conrado Grava de Souza

Equipe

Superintendente
Roberta Marchesi

Comunicação e Imprensa
Kleane Pessoa

Relações Governamentais e Institucionais
Fernanda Adjuto

Assessor Técnico
Bruno Lot

Produção
Profissionais do Texto - www.ptexto.com.br
Projeto Gráfico e Diagramação: Pablo Frioli

SUMÁRIO

Agosto/2014

Foto: Metrô SP

Foto: Alston

Foto: Bombardier

Foto: Metrô Bahia

Foto: CBPU

- A oportunidade para novas políticas públicas voltadas ao transporte sobre trilhos • **4**
- Políticas públicas para a modernização e a melhoria da operação dos sistemas metroferroviários • **6**
- Agenda aos presidenciáveis • **8**
- Geração de empregos • **9**
- Novo governo, novas definições: propostas e soluções para o setor • **10**
- Crescimento do transporte de passageiros • **14**
- Sustentabilidade sobre trilhos • **15**
- Alta capacidade de transporte • **16**
- Racionalização na ocupação da área urbana • **17**
- Associados ANPTrilhos • **18**

A OPORTUNIDADE PARA NOVAS POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS AO TRANSPORTE SOBRE TRILHOS

Joubert Fortes Flores Filho,
presidente do Conselho da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos)

Foto: Metrô Rio

O transporte metroferroviário é essencial para a mobilidade dos brasileiros. É um serviço público, de cunho social e ambiental. Ao mesmo tempo em que deslocam grande número de pessoas – atualmente, mais de 9,3 milhões utilizam diariamente os transportes sobre trilhos no Brasil – e estruturam o transporte urbano, os sistemas sobre trilhos promovem a redução das emissões atmosféricas e da poluição sonora, trabalhando a partir de fontes energéticas renováveis. Com a proximidade das Eleições 2014, se faz contundente a necessidade de a ANPTrilhos manter-se vigilante para que este modal não fique esquecido na reformulação das políticas públicas federativas.

Apesar das várias obras de expansão anunciadas pelo governo federal, com algumas em execução – muitas impulsionadas pela realização da Copa do Mundo 2014 ou ainda pelos apelos populares das manifestações, a malha ferroviária cresce a passos lentos a cada ano. Em 2013, por exemplo, cresceu apenas 0,5% em relação a 2012, enquanto que o número de passageiros transportados a cada ano apresenta crescimento superior a 10% ao ano. Isso explica, em grande parte, os níveis de sobrecarga dos principais sistemas sobre trilhos, o que implica na necessidade de maior investimento em obras de expansão e não apenas na malha existente.

Atualmente, os sistemas metroferroviários brasileiros estão restritos a apenas 12 regiões metropolitanas, 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. A malha metroferroviária das cinco principais operadoras do País, se somadas, não atinge 750 km, sendo que 330 km estão instaladas no estado de São Paulo. Outro dado a se destacar é que, infelizmente, nos últimos quatro anos, poucos sistemas de transporte sobre trilhos foram implantados comercialmente no Brasil. A linha Sul do Metrô de Fortaleza, por exemplo, 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. É preciso formatar um pensamento integrado entre os representantes do setor e dos governos para se evitar o colapso

iminente da mobilidade nas metrópoles e ainda desenvolver o transporte de passageiros de forma moderna, segura, ordenada, rápida e sustentável para os próximos anos.

Desse modo, a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos - ANPTrilhos, representante de 99,7% do setor, propõe aos governantes e aos presidenciáveis sete ações para que haja um efetivo desenvolvimento desse sistema: redução da tarifa de energia elétrica metroferroviária, integralização das cargas elétricas, desoneração da folha de pagamento, investimento público federal obrigatório nos sistemas sobre trilhos, redução à zero do ICMS cobrado sobre a venda de energia elétrica por parte dos Estados, redução à zero do ISS cobrado pelos municípios sobre os serviços de transporte e isenção do pagamento do IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estação de passageiros.

Caso os pleitos dos operadores metroferroviários apresentados aqui sejam incluídos na agenda governamental de 2015 - 2018 em prol de uma política pública efetiva pela mobilidade urbana, baseada na modernização e expansão do sistema metroferroviário nacional, a população terá diversos benefícios garantidos. Alguns exemplos são: a melhoria da qualidade do serviço de transporte prestado, contribuindo também com a qualidade ambiental das nossas cidades e com a qualidade de vida do cidadão; redução do custo operacional do sistema público de transporte; ampliação da capacidade de investimento dos operadores; modernização dos sistemas; redução perene do consumo energético dos sistemas e liberação da matriz energética nacional; geração de emprego e renda; capacitação/especialização de mão de obra.

A ANPTrilhos está fazendo a sua parte para tornar as cidades mais sustentáveis, melhorar a qualidade de vida das pessoas, defender a excelência na prestação de serviços do transporte público de passageiros e a modicidade tarifária, por meio da expansão dos sistemas sobre trilhos no Brasil. Nosso trabalho 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. É preciso agora que o governo federal e também os novos governantes que se anunciam incluam em suas agendas uma política pública efetiva, voltada para a mobilidade urbana, e com foco no transporte metroferroviário. É preciso ter um olhar inovador sobre a mobilidade urbana e, desse modo, perceber que os investimentos nos sistemas sobre trilhos são revertidos em benefício da população, deixando um importante legado para os municípios e regiões metropolitanas.

A ANPTrilhos estará sempre presente na defesa desta causa, pois estamos cada vez mais seguros da importância da nossa luta em prol da população brasileira e do transporte sobre trilhos no País!

Foto: Siemens

Foto: Metrô SP

POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A MODERNIZAÇÃO E A MELHORIA DA OPERAÇÃO DOS SISTEMAS METROFERROVIÁRIOS

O crescimento do Brasil nos últimos anos o fez alcançar a posição de sétima maior economia mundial e líder em ações sociais e sustentáveis. O País cresceu e mais de 30 milhões de brasileiros ascenderam de classe social, acarretando no aumento de suas necessidades e também de reivindicações. Diante desse cenário, os governos têm demandado mais recursos para desenvolver diversos aspectos funcionais à população, dentre eles a mobilidade urbana, o que inclui o sistema metroferroviário.

A retomada dos investimentos em projetos de mobilidade urbana nas principais cidades brasileiras comprova 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 no Brasil, eles ainda não correspondem às necessidades da população, nem acompanham o crescimento da demanda nas diversas metrópoles.

Por essa razão, as empresas metroferroviárias nacionais, representadas pela ANPTrilhos, defendem a aplicação efetiva de recursos públicos voltados não só para investimentos em manutenção, crescimento e modernização, mas também para o custeio da operação metroferroviária. Isso é fundamental para que as empresas operadoras possam cumprir sua função econômica e social.

População reivindica transporte público de qualidade

Fruto de uma série de manifestações que tiveram como pivô as deficiências do transporte público no Brasil, o Pacto Federativo em Prol da Mobilidade Urbana foi lançado pelo governo federal. Com a promessa de mais R$ 50 bilhões em recursos para a área de transportes, o Pacto Federativo busca suprir uma lacuna de investimentos deixada por mais de duas décadas no País.

O apelo que veio das ruas é muito claro: precisamos dar qualidade ao transporte público urbano brasileiro. Quando clama por qualidade o cidadão

pede: disponibilidade do modo de transporte no território, adequação da capacidade do sistema à demanda, segurança, integração e preço justo.

Os programas de governo, liderados pelo PAC2 e PAC da Mobilidade Urbana Grandes e Médias Cidades, visam, em sua maioria, a aplicação de recursos em novos projetos ou ampliação de sistemas existentes. Tendo em vista que o transporte urbano é um serviço público essencial, se faz necessário que as políticas públicas também alcancem a modernização e a melhoria da operação dos sistemas existentes, visando garantir a qualidade do serviço que é prestado ao cidadão. E essa é justamente a preocupação dos operadores representados pela ANPTrilhos, que a compartilham com a sociedade em geral: manter os investimentos em modernização para que o sistema sobre trilhos no Brasil se atualize, tornando-se mais eficiente e atendendo de forma adequada aos anseios da população.

Parceria para beneficiar a sociedade

É pensando nessa linha (investimentos em modernização) que os operadores metroferroviários brasileiros, representados pela ANPTrilhos, defendem uma proposta concreta para incrementar o transporte urbano no Brasil. Consideram unir os governos federal, estaduais e municipais, tornando-os parte integrante de um pacto efetivamente federativo em prol do estímulo ao investimento e à melhoria do transporte de passageiros sobre trilhos e da mobilidade urbana brasileira.

Além da união dos entes federativos, o inovador na proposta defendida pela ANPTrilhos é que a Associação considera que os valores advindos com a implantação das medidas pactuadas entre as diversas esferas governamentais sejam revertidos, na sua totalidade, em investimentos para a modernização dos sistemas.

Modernizar com qualidade

A inovação e modernização do transporte metroferroviário visa, dentre outros objetivos, garantir a regularidade do transporte, o aumento da oferta de serviço, o conforto e a segurança dos passageiros.

A modernização busca:

- garantir ao passageiro mais conforto e comodidade;
- promover a adequação da infraestrutura às exigências de mobilidade, considerando, dentre outros: disponibilidade de assentos mais largos, de acesso para cadeirantes e embarque de bicicletas;
- alterar padrões tecnológicos, garantindo excelência em questão de segurança, velocidade das composições, aumento de produtividade e ampliação da capacidade instalada.

Foto: Viaquatro

AGENDA AOS PRESIDENCIÁVEIS

As cidades estão crescendo e se desenvolvendo rapidamente. Por isso é preciso pensar na sua mobilidade em um cenário de 5 a 10 anos. Inserir o transporte metroferroviário nesse planejamento é uma das premissas para dignificar o transporte da população.

No momento são contabilizadas no Brasil 63 médias e grandes regiões metropolitanas e só 12 possuem algum tipo de sistema de transporte de passageiros sobre trilhos. Dada a atual taxa média de crescimento da população brasileira, até 2016, por exemplo, mais oito regiões se integrarão a esse rol.

Para dar continuidade a uma evolução metroferroviária e oferecer um sistema sobre trilhos de qualidade e cada vez mais efetivo é essencial investimentos em manutenção, modernização e novos projetos de expansão. Entretanto, é necessário ainda que as políticas públicas alcancem também a operacionalização desse sistema.

O setor de transporte de passageiros tem forte impacto inflacionário, especialmente porque pesa diretamente no bolso do cidadão brasileiro de média e de baixa renda. Por essa razão, a ANPTrilhos também defende junto aos presidenciáveis a inclusão do setor, de forma prioritária, nas políticas públicas de desoneração contínua, visando ampliar a condição de investimentos, que se reflete, diretamente, na qualidade dos serviços prestados, na qualidade ambiental das cidades e na qualidade de vida do cidadão.

Com a proximidade do período eleitoral é essencial que os presidenciáveis e candidatos a sucessões governamentais incluam em suas agendas, como prioridade, ações efetivas de mobilidade urbana. É preciso que eles assumam uma política pública inovadora para o setor, para que deixem, posterior a seus mandatos, um legado de projetos e obras de transporte sobre trilhos no Brasil.

Com a inclusão e efetivação reais dessas políticas, os três pilares da operação metroferroviária – energia, mão de obra e manutenção – contariam com um forte aliado ao desenvolvimento do setor. A energia é o insumo básico para a operação dos sistemas metroferroviários, representando cerca de 15% dos gastos das operadoras. Já a folha de pagamento é o item de custo mais oneroso aos transportadores de passageiros, representando, em média, 48% do custo total da operação. O sistema de manutenção dos trens também colabora para fechar os principais itens que pesam no custeio dos serviços. Esses aspectos são importantes, principalmente, para não onerar o preço da passagem ao cidadão. Um benefício para a população e para o meio ambiente.

GERAÇÃO DE EMPREGOS

O setor metroferroviário apresenta um aumento gradativo na oferta de empregos. Em 2011 eram 28 mil empregados no sistema metroferroviário; em 2012, 32,3 mil. E, em 2013, o número saltou 11,5%, ou seja, para 36 mil funcionários.

Vale ressaltar que esse foi um ano em que a geração de empregos no Brasil esteve abaixo das expectativas. Segundo dados divulgados em 2014 pelo Ministério do Trabalho, a criação de empregos com carteira assinada em 2013 teve o pior resultado em dez anos. O Brasil somou, no ano de 2013, 1,11 milhão de vagas formais criadas. Na comparação com 2012, quando foram gerados 1,3 milhão de postos de trabalho, houve uma queda de 14,1%, segundo dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged).

Apesar disso, o setor metroferroviário continua expandindo e ampliando sua força de trabalho. As previsões do setor para os próximos 5 anos são muito positivas, tendo em vista as expansões e os novos sistemas que estão sendo implantados. Estima-se que, até o final de 2018, o setor contrate 66% a mais de seu quadro atual, chegando a 60 mil empregados. Se considerarmos os reflexos dessa expansão sobre os empregos gerados pela indústria e construção civil, os benefícios do setor se ampliam ainda mais.

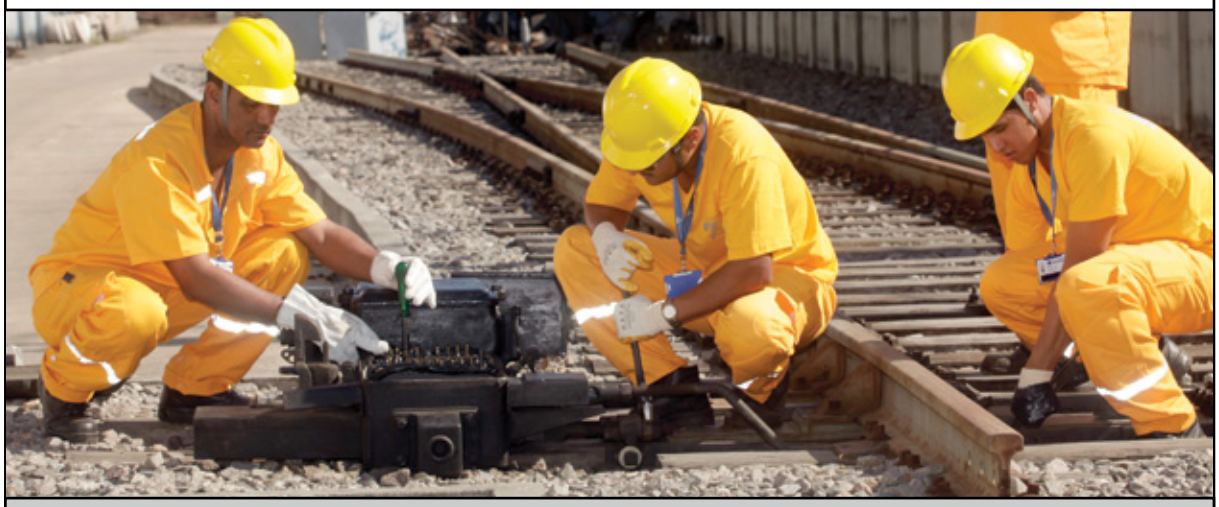


Foto: Supervia

CENÁRIO ATÉ 2020

Com projetos adiantados, grande parte já em licitação/execução, o Brasil pode vir a dobrar sua malha metroferroviária de passageiros até 2020. Embora não se acredite que todos os projetos estarão finalizados em um horizonte de 6 anos, ainda é possível que sejam concluídos em prazo muito próximo a esse.

Considerando os projetos de Parcerias Público Privadas (PPPs) contratados e os projetos em execução, o País terá, até 2020, 7 novos sistemas urbanos e 25 projetos finalizados na área de transporte de passageiros sobre trilhos. São 331 km em execução, que incluem metrôs, trens urbanos, VLTs, monotrilhos e trens regionais.

NOVO GOVERNO, NOVAS DEFINIÇÕES: PROPOSTAS E SOLUÇÕES PARA O SETOR

Para que haja um efetivo desenvolvimento do setor nos próximos 4 a 5 anos, os operadores metroferroviários brasileiros, representados pela ANPTrilhos, apresentam ao governo federal e aos presidenciáveis sete propostas que poderão estimular o investimento e a melhoria do transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil:

1. REDUÇÃO DA TARIFA DE ENERGIA ELÉTRICA METROFERROVIÁRIA

A ANPTrilhos propõe ao governo federal que volte a adotar o desconto de 75% na tarifa de energia elétrica aplicada ao transporte sobre trilhos. Desse modo, o percentual desonerado será revertido, na 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 essencial, por seu caráter público e social.

Dentro do pilar dos principais custos para a operação metroferroviária – recursos humanos, energia elétrica e manutenção – é no custo da energia elétrica para os operadores metroferroviários que as políticas públicas terão maior efetividade. Isso porque, ao ampliar as operações, os custos com manutenção e recursos humanos não podem ser limitados.

A proposta defendida pela ANPTrilhos 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, desde 1968 o transporte metroferroviário 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.

Ao longo do tempo, a redução do desconto sobre a tarifa de energia elétrica cobrada dos operadores brasileiros levou ao crescimento dos custos da operação metroferroviária, reduzindo a capacidade dessas operadoras em investir no sistema. Essa é justamente a preocupação dos operadores representados pela ANPTrilhos, que compartilham da preocupação da sociedade em geral: manter os investimentos em modernização para que o sistema sobre trilhos no Brasil se atualize, tornando-se mais eficiente e atendendo de forma adequada à população.

Os benefícios que serão gerados para a sociedade com a medida são 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 modernizados consumam, no mínimo, 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 a medida proposta pela ANPTrilhos seja ainda mais efetiva sobre a capacidade de investimentos das empresas operadoras.

2. INTEGRALIZAÇÃO DAS CARGAS ELÉTRICAS

Ao alterar sua Resolução de nº 414/2010, a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) modificou as regras de contratação de fornecimento de energia, ao obrigar a contratação por ponto e não mais integralizada. Tendo em vista que essa alteração tem onerado a estrutura de custo dos operadores públicos do transporte sobre trilhos, a ANPTrilhos sugere a revisão da alteração dessa legislação para prever, ao setor metroferroviário, a possibilidade de contratação considerando o fornecimento global de energia por várias fontes de alimentação.

É importante ressaltar que as implicações financeiras decorrentes desta nova modalidade de contratação acarretam inequívocos e injustificados prejuízos em desfavor das operadoras metroferroviárias e dos cidadãos brasileiros, que são onerados quando há necessidade de transferência de cargas entre as subestações.

Foto: Metrô DF

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 em paralelo. 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. Dessa forma, o eventual desligamento de uma subestação de tração, transfere a sua demanda individual para as demais, principalmente as adjacentes, uma vez que a carga do sistema, originada pelo movimento dos trens permanece a mesma.

Por ser o sistema metroferroviário de passageiros um transporte público, de cunho social, não pode o órgão regulador o tratar de forma igualitária aos demais grupos de consumidores. É preciso considerar, ainda, que a modalidade de contratação de fornecimento de energia, por meio de um único contrato, tem sido vitoriosa na sua adequação ao setor metroferroviário e praticada há décadas, desde a implantação dos primeiros sistemas de trens de passageiros no Brasil.

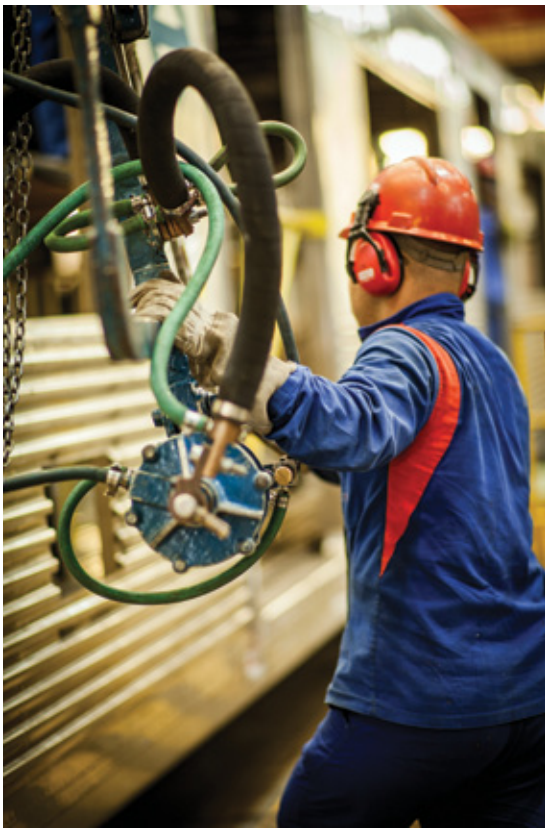


Foto: Alstom

3. DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO

Devido à diferença nas estruturas de custos das diversas empresas, da forma como atualmente está estruturada a política de desoneração da folha de pagamento, algumas das empresas operadoras metroferroviárias brasileiras estão sendo oneradas pela política estabelecida. Sendo uma política essencial ao setor, é fundamental alterar o seu percentual de contrapartida para 1% sobre a Receita Bruta, assim como já o é para outros segmentos de transporte, de modo que se possa garantir que a política gere os efeitos benéficos esperados.

Com essa readequação, as empresas que operam o transporte de passageiros sobre trilhos ficarão mais sadias do ponto de vista econômico-financeiro. Poderão, assim, ampliar sua capacidade de investimento, refletindo-se numa maior capacitação da mão de obra, na ampliação do sistema e de sua capacidade de transporte e na geração de emprego e renda.

O setor metroferroviário foi contemplado na política de desoneração tributária da folha de pagamento, por meio da Medida Provisória nº 612/2013 e posteriormente através da sua inclusão na MP 610/2013, esta última já aprovada pelo Congresso Nacional. Hoje, a folha de pagamento é o item de custo mais oneroso aos transportadores de passageiros, representando, em média, cerca de 48% do custo total da operação.

O peso desse item também é reflexo da formalidade do setor, que trabalha com a totalidade dos empregados dentro do regime de CLT.

Como cerca de 90% da operação metroferroviária é feita pelo próprio setor público, grande parte dos empregados são contratados por concurso público, sendo efetivados para trabalhar no regime de CLT. Entretanto, apesar de todos operarem o mesmo tipo de transporte de passageiros, as características dos sistemas, a densidade das diversas malhas e a distribuição dos passageiros ao longo dos sistemas os tornam muito diferentes quando se considera a sua estrutura econômico-financeira. Essa diferenciação se evidencia na análise da medida que desonera a folha de pagamento.

4. INVESTIMENTO PÚBLICO FEDERAL OBRIGATÓRIO NOS SISTEMAS SOBRE TRILHOS

A ANPTrilhos recomenda a realização de investimentos públicos federais na área de transporte sobre trilhos, a fundo perdido, buscando valorizar e promover a melhoria da mobilidade urbana nas cidades e impulsionar a sua produção econômica.

Para se ter um transporte de qualidade, em qualquer parte do mundo, há a necessidade de investimentos públicos. Como a tarifa do operador não cobre todos os custos, não fosse o subsídio estatal, isso acarretaria em tarifas mais caras. Desse modo, se o usuário fosse pagar o custo real do transporte, a tarifa seria muito elevada em relação a outros meios de transporte.

As vantagens que o sistema metroferroviário proporciona a toda a sociedade, como agilidade no deslocamento, redução da emissão de gases e de acidentes de trânsito, são benefícios que não são contabilizados nas tarifas.

5. REDUÇÃO A ZERO DO ICMS COBRADO SOBRE A VENDA DE ENERGIA ELÉTRICA POR PARTE DOS ESTADOS

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

6. REDUÇÃO A ZERO DO ISS COBRADO DOS MUNICÍPIOS SOBRE OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

Para também tornar os municípios parte integrante de uma política conjunta em prol da melhoria da qualidade da mobilidade urbana brasileira, a ANPTrilhos propõe a redução a zero do ISS cobrado sobre os serviços de transporte prestados pelos operadores dos sistemas públicos de transporte urbano metroferroviário.

7. ISENÇÃO DO PAGAMENTO DE IPTU SOBRE A SERVIDÃO DAS VIAS FÉRREAS URBANAS E ESTAÇÕES DE PASSAGEIROS

Sendo o transporte metroferroviário de passageiros um serviço público, de cunho social, a ANPTrilhos propõe a isenção do valor do IPTU sobre os terrenos onde estão instalados as linhas férreas, as estações de passageiros e os pátios de manobra e manutenção desses sistemas de transporte.

Esse imposto onera os serviços prestados pelos operadores metroferroviários e coloca o serviço de transporte em desigualdade de condições com os operadores de outros serviços de transporte urbano. Podemos citar, como exemplo, o sistema de transporte público rodoviário, que não é onerado com a cobrança de IPTU sobre o terreno onde está localizada a rodovia utilizada para a passagem dos veículos.

A intenção é que os valores obtidos com esse benefício também integrem o rol daqueles que terão aplicação obrigatória em modernização e manutenção para ampliação da qualidade dos serviços atualmente prestados.

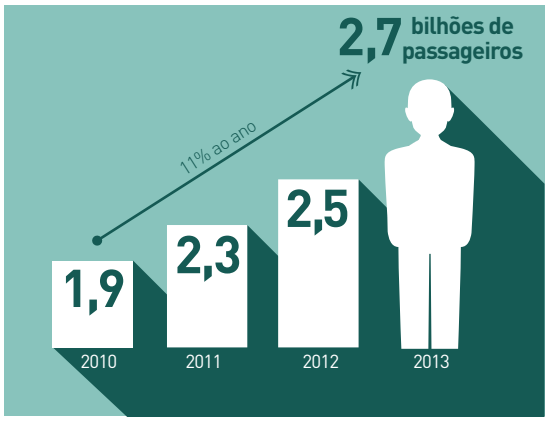
Foto: ViaQuatro

CRESCIMENTO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

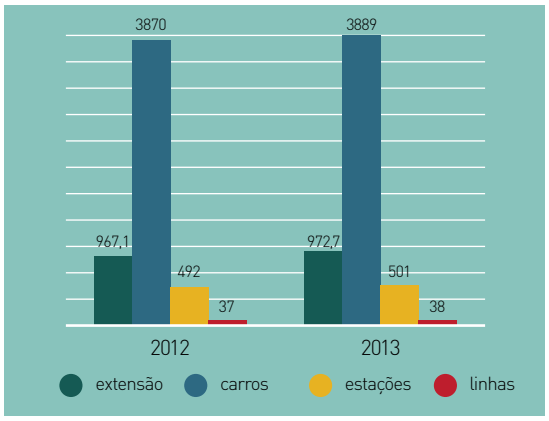
Durante décadas, o Brasil priorizou o transporte individual em detrimento do coletivo, o que levou diversas cidades e regiões metropolitanas a apresentarem problemas de mobilidade, com impactos negativos na vida das pessoas e nos custos econômicos e ambientais para toda a sociedade. Os exemplos estão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

A implantação de sistemas metroferroviários, como metrôs, trens metropolitanos, veículos leves sobre trilhos (VLT) e monotrilhos tem se tornado uma ótima alternativa para amenizar os

Evolução dos usuários da rede



Evolução da rede metroferroviária brasileira



efeitos citados, contribuindo para a qualidade de vida da população e o meio ambiente nas cidades. Esses sistemas são responsáveis diretamente pela retirada de uma média de 16 mil ônibus e 1,1 milhão de carros das ruas todos os dias.

Porém, o Brasil chegou em 2013 à marca de 2,7 bilhões de passageiros transportados no ano por meio de transportes sobre trilhos, um crescimento de 8% em relação ao ano de 2012, em contraponto ao crescimento de apenas 0,5% da malha ferroviária no mesmo período. E a previsão para 2014 é de que o número de passageiros alcance os 3 bilhões, aumentando ainda mais a necessidade de uma reformulação nas políticas públicas voltadas ao transporte sobre trilhos.

Sistemas sobrecarregados

Uma vez que o Brasil transporta 8% a mais de passageiros em relação a 2012, com um aumento inexpressivo da rede, está demonstrado claramente que o setor transporta sobre trilhos uma quantidade de usuários no limite de sua capacidade, o que explica os níveis de lotação dos principais sistemas.

Desde 2010, o Brasil estava sem investimentos em novos sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos. Em 2013, porém, foi inaugurado o Aeromóvel de Porto Alegre (RS), que liga o aeroporto Salgado Filho à estação Aeroporto da Trensurb, com cerca de 1 km de extensão. Assim, o País passa a contar com 16 sistemas urbanos de transporte de passageiros sobre trilhos, implantados em 11 estados e no Distrito Federal. Atualmente, esses sistemas cobrem menos de 48% dos estados brasileiros.

O sistema de transporte de passageiros sobre trilhos fecha o ano de 2013 com 972,5 km de extensão operacional, divididos em 38 linhas, 51 estações e uma frota de 3900 carros de passageiros.

SUSTENTABILIDADE SOBRE TRILHOS

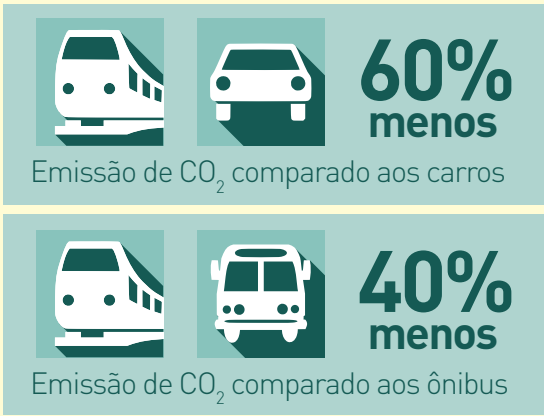
O sistema sobre trilhos usa carros movidos a energia elétrica, basicamente. Consome pouca energia (1.700 GwH ou apenas 0,4% do total consumido em energia no País) e é de baixíssima emissão de CO2. É mais sustentável, transporta mais pessoas de uma vez e sua modernização e expansão devem ser prioridades no Brasil. Isso porque os trens novos, que contam com motores de corrente alternada, consomem, em média, 30% menos de energia.

Comparando-se os diferentes modos de transporte, aqueles sobre trilhos emitem cerca de 60% menos gases de efeito estufa (GEE) que os automóveis e 40% menos que os ônibus.

É possível verificar, assim, que o transporte de passageiros sobre trilhos se apresenta como uma alternativa concreta para incrementar a circulação, bem como para tornar mais limpas e sustentáveis as médias e grandes cidades.

A ANPTrilhos acredita que incentivar o uso de veículos baseados em tecnologias não poluentes para o transporte de pessoas e mercadorias é o primeiro passo para prevenir a crescente deterioração da qualidade ambiental e das condições de circulação, ambas seriamente ameaçadas nos grandes centros urbanos brasileiros.

Comparação de emissão de CO_2



ALTA CAPACIDADE DE TRANSPORTE

Os benefícios provenientes do setor metroferroviário vão muito além dos tradicionalmente conhecidos, tais como rapidez, segurança, regularidade, baixa poluição sonora, consumo de fontes limpas e emissão zero nos sistemas eletrificados. Sua alta capacidade de transporte favorece a população em diversos aspectos sustentáveis, fatores muito importantes, mas pouco comentados que envolvem o menor uso do espaço urbano e a possibilidade de revitalizar áreas degradadas.

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

As vantagens promovidas pelo sistema sobre trilhos, se monetizados, teriam gerado em 2013 um ganho da ordem de R$ 20 bilhões à sociedade.

Quantidade de passageiros transportados por hora

Isso apenas em relação à redução do tempo de deslocamento da população, do consumo de combustíveis e a consequente diminuição da emissão de gases poluentes, bem como à de acidentes no trânsito.

Portanto, o sistema sobre trilhos devolve esse montante à sociedade ao colaborar para uma menor perda de produtividade dos usuários com deslocamentos, para a redução da quantidade de acidentes e mortes no trânsito, com todos os seus custos associados e para minimizar o impacto ambiental.

Foto: Metrô Rio

Foto: Trensurb

RACIONALIZAÇÃO NA OCUPAÇÃO DA ÁREA URBANA

Ainda nessa análise sustentável, outro ponto que conta a favor dos trilhos é a possibilidade de uma melhor ocupação do território urbano. Com cidades altamente adensadas e centros urbanos com espaços limitados, os sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos ao serem implantados, exigem menor ocupação do solo por pessoa transportada, sendo que deslocam um maior número de pessoas, com rapidez e segurança. Em relação à ocupação do solo urbano, os sistemas sobre trilhos necessitam 20 vezes menos espaço do que outros meios de mobilidade.

Com sua alta capacidade de transporte, o sistema sobre trilhos é capaz de movimentar dezenas de milhares de pessoas. Dessa forma, a implantação e utilização desses sistemas liberam o espaço urbano para que possa ser revitalizado e urbanizado de forma a melhorar a qualidade de vida e ambiental em nossas cidades.

Sistemas sobre trilhos necessitam 20 vezes menos espaço do que outras alternativas de mobilidade

ASSOCIADOS ANPTRILHOS

CBTU

- www.cbtu.gov.br

CPTM

- www.cptm.sp.gov.br

CCR Metrô Bahia

- www.ccrmetrobahia.com.br

METRO DF

- www.metro.df.gov.br

METRÔ RIO

- www.metrorio.com.br

METRÔ

- www.metro.sp.gov.br

superVIA Trens Urbanos

- www.supervia.com.br

TRENSURB
Cidades mais próximas, pessoas mais unidas.

- www.trensurb.gov.br

ViaQuatro

- www.viaquatro.com.br

ALSTOM

- www.alstom.com/brazil/pt

BOMBARDIER
a evolução da mobilidade

- www.bombardier.com

CAF

- www.cafbrasil.com.br/

GE Transportation

- www.ge.com/br/solucoes/transportation

IAT PANDROL BRASIL

- www.iat-pandrolbrasil.com.br

SIEMENS

- www.siemens.com.br

TTrans
Sinal verde para as ferrovias

- www.ttrans.com.br

ABIFER
Associação Brasileira da Indústria Ferroviária

- www.abifer.org.br

ABOTTC
Associação Brasileira dos Operadores de Trens Turísticos Culturais

- www.abottc.com.br

ANTF
Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários
www.antf.org.br

- www.antf.org.br

apoio

CNT | Confederação Nacional do Transporte

DEPOIMENTO DOS PATROCINADORES

" O modal ferroviário vive um bom momento. O governo está empenhado em viabilizar a expansão da malha e está abrindo oportunidades para a iniciativa privada investir nesses projetos. "

Diretor-presidente da IAT Padrol Brasil, Alexander Ellwanger

" É preciso qualificar os trabalhadores que atuam nas ferrovias para garantir a empregabilidade e atrair mais pessoas para o setor. "

Diretor executivo do Sest Senat, Wesley Passaglia

" As operadoras ferroviárias têm sinalizado novas encomendas e esperamos que os leilões das novas concessões ajudem a melhorar o mercado. "

Presidente da AmstedMaxion, Ricardo Chuahy

" Investir em melhorias de infraestrutura metroferroviária contribui para maior produtividade da economia brasileira e para a qualidade de vida das pessoas. "

Diretor da Odebrecht TransPort, Rodrigo Carnaúba

" O Custo Brasil necessita ser reduzido urgentemente para tornar o nosso País competitivo. Pelas nossas condições geográficas, o modal ferroviário é essencial neste processo. "

Diretor da Conprem Concreto Premoldado, Wilson Rodrigues Jr.

" O incentivo ao desenvolvimento do transporte ferroviário deve também direcionar esforços para a cadeia industrial de abastecimento do setor. "

Diretor corporativo das Empresas Randon, Norberto José Fabris

" As ferrovias são fundamentais para aliviar os gargalos logísticos. Os congestionamentos mostram a necessidade de uma matriz de transporte mais eficiente. "

Presidente da Hidremec Indústria de Materiais Ferroviários, Carlos Alberto Andrade Pinto

" Sonhamos em ver sair do papel todos os projetos ferroviários que o Brasil necessita e contar com corredores eficientes para exportação. "

Diretor comercial da Matisa do Brasil, Bruno Bonella

" Os centros urbanos estão se desenvolvendo muito rápido e a população está cada vez maior. Inserir o transporte metroferroviário nesse planejamento é uma das premissas para dignificar o transporte da população. "

Diretor de engenharia do Metrô Rio, Joubert Flores

" O Brasil dispõe de infraestrutura suficiente para fornecer equipamentos e serviços para a implantação imediata de ferrovias. É só começar. "

Diretor geral da Progress Rail Services, Carlos Alberto Alves Roso

" O futuro das ferrovias no Brasil é um movimento sem volta, que deve estar baseado nos investimentos públicos, em PPPs e nas concessões, buscando a modernização e a expansão da malha ferroviária como pilar do crescimento. "

Diretor de desenvolvimento de negócios da Thales no Brasil, Thomaz Aquino

" Precisamos de uma definição mais clara da política para o transporte ferroviário e de como se dará a ampliação do setor. As ferrovias precisam de uma participação mais expressiva no País, principalmente no segmento de carga geral. "

Presidente da Tora Logística, Valter Souza

Foto: Vagner Barro

REALIZAÇÃO

ANP TRILHOS
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS

Site: http://www.anptrilhos.org.br/
Facebook: https://www.facebook.com/anp.trilhos
Twitter: @ANPTrilhos
E-mail: contato@anptrilhos.org.br
Endereço: Setor de Autarquias Sul - Quadra 1 - Bloco J
Ed. CNT - Torre A - 5º andar - Sala 510.
CEP: 70.070-010 - Brasília/DF.
Telefone/Fax: (61) 3322-3158

PATROCINADORES DO EVENTO VI BRASIL NOS TRILHOS

IAT PANDROL BRASIL
SEST SENAT Serviço Social do Transporte Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
CBTU
AnsaldoMaxion
ODEBRECHT TransPort
ANEOR Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias
Bateria MOURA
conprem CONCRETO PREMOLDADO LTDA
Hidremec® Indústria de Materiais Ferroviários
MATISA
TORA
METRÔ RIO
THALES
vossloh
RANDON®
PROGRESS RAIL SERVICES A Caterpillar Company
Pi PEROTTI INTERNACIONAL TECNOLOGIAS FERROVIÁRIAS LTDA
GE Transportation