

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES
DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS

ANP
TRILHOS

Propostas para o Avanço da Mobilidade Urbana Nacional

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.

As cidades estão crescendo e se desenvolvendo rapidamente. Por isso é preciso pensar na sua mobilidade em um cenário de 5 a 10 anos e inserir o transporte sobre trilhos nesse planejamento é uma das premissas para dignificar a qualidade de vida do cidadão.

No Brasil há 63 médias e grandes regiões metropolitanas e só 13 delas possuem algum tipo de sistema de transporte de passageiros sobre trilhos.

Dado o atual estágio de evolução do País, não se pode mais pensar em transporte urbano de forma isolada. É preciso formatar um pensamento integrado entre os representantes do setor e dos governos para se evitar o colapso iminente das cidades e das metrópoles e ainda desenvolver o transporte de passageiros de forma avançada, segura, ordenada, rápida e sustentável para o futuro.

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. É essencial que os governantes incluam em suas agendas, como prioridade, ações efetivas de mobilidade urbana; que assumam uma política pública inovadora para o setor, para que possam deixar um importante legado à sociedade.

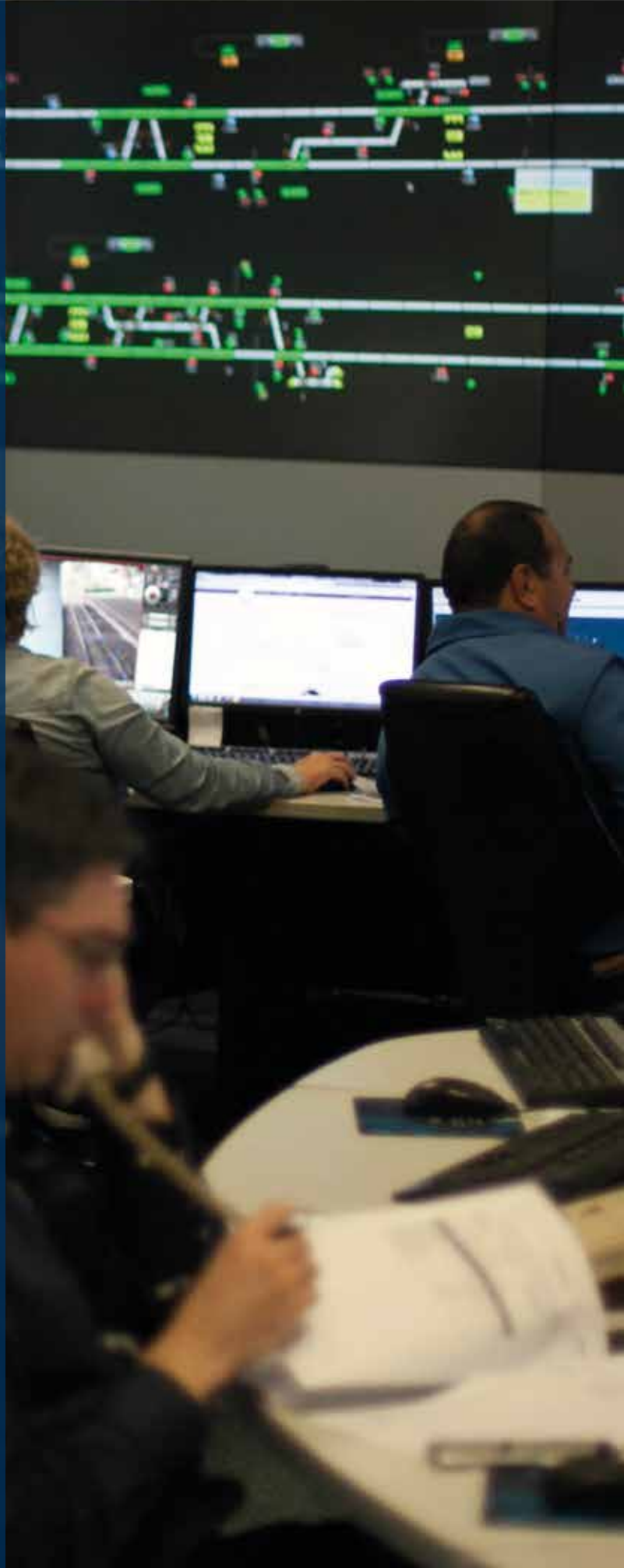




Foto: Trensurb



INTRODUÇÃO

Cerca de 10.000.000 de brasileiros são usuários diários dos sistemas de transportes metroferroviários. Tanto eles quanto milhões de outros cidadãos que habitam as várias regiões metropolitanas pelo Brasil anseiam pela adoção de políticas públicas para, efetivamente, solucionar problemas que afetam sua qualidade de vida.

Um dos principais fatores geradores de insatisfação na população das regiões metropolitanas é a (i)mobilitade urbana. Não há ironia nisso; há o fato de que a situação caótica do trânsito exige medidas concretas para expandir a mobilidade urbana via sistemas estruturantes que privilegiem o transporte com alta capacidade.

AS DEMANDAS DA POPULAÇÃO

As demandas desses milhões de brasileiros por mais qualidade no transporte ficaram mais evidentes a partir das manifestações de rua em 2013. Desde então, os problemas aumentaram, em vez de diminuir. A mobilidade corre o risco de entrar em colapso em várias regiões metropolitanas. Circular no trânsito e se deslocar nas médias e grandes cidades serão, em breve, tarefas muito mais difíceis e caras.

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) conduziu vários estudos e pesquisas sobre o tema mobilidade. Em um deles, com amostra de 2.786 cidadãos, ficou claro quais as preferências dos brasileiros sobre o transporte urbano: rapidez, disponibilidade e menor custo foram características recorrentemente citadas de forma explícita pelos entrevistados.

A mobilidade urbana, quando não se adequa aos interesses da sociedade, se transforma em uma das raízes de vários problemas sociais que afetam diretamente a população e a gestão pública. No Brasil, por exemplo, é visível que o transporte individual motorizado é privilegiado – e até incentivado indiretamente. É o principal fator alimentador dos grandes congestionamentos, do alto índice de acidentes com mortes e graves consequências à saúde das pessoas, da poluição atmosférica e sonora etc.

Tudo isso sobrecarrega os sistemas públicos de saúde, de segurança, prejudica a competitividade dos trabalhadores e das empresas, bem como do próprio País, entre outros efeitos maléficos. O IPEA calculou o custo dos acidentes de trânsito, tendo por base os dados de 2001. Eles geraram custos da ordem de R\$ 3,6 bilhões (a preços de abril de 2003) para as 49 aglomerações. Caso considere-se o total da área urbana, estes custos chegam a R\$ 5,3 bilhões. Os custos dos acidentes de trânsito com vítimas nas aglomerações urbanas representaram 69% dos custos produzidos pelos acidentes.

Onde há transporte metroferroviário no Brasil, a satisfação entre os usuários se situa, geralmente, acima da casa dos 90% de aceitação.

TRANSPORTE É UM DIREITO QUE PERMITE AO CIDADÃO ACESSAR SEUS DEMAIS DIREITOS

Sempre é bom ressaltar que o direito ao transporte de qualidade é um direito do cidadão e é por meio dele que todos podem acessar os demais direitos, como estudar, cuidar da saúde, se divertir, trabalhar etc. “Transporte de qualidade” é aquele realizado no menor tempo de percurso, com conforto, previsibilidade, segurança, pontualidade e com vários modais integrados física e tarifariamente.

Para que este enunciado avance para além da teoria, os aglomerados urbanos não podem mais ficar vinculados aos sistemas tradicionais de transporte coletivo que evidenciam o modal rodoviário e, também, sujeitos aos congestionamentos causados pelo excesso de veículos individuais, caso dos automóveis.

SOLUÇÃO VIÁVEL NA INTEGRAÇÃO DE MODAIS

A presente situação da mobilidade em muitas partes do País abre espaço para o desenvolvimento de soluções de Estado, que passam pela maior atenção aos investimentos em implantação, manutenção e expansão da malha metroferroviária de passageiros e sua interligação com os demais modais. Onde há transporte metroferroviário no Brasil, a satisfação entre os usuários se situa, geralmente, acima da casa dos 90% de aceitação, segundo pesquisas de opinião em mãos dos operadores desse sistema – embora haja reivindicações por melhorias constantes.



PROPOSTAS PARA AGILIZAR A MOBILIDADE URBANA NACIONAL

Este documento foi entregue às equipes da Presidência da República e dos Governos Estaduais. Ele reúne um conjunto de propostas com o objetivo de colaborar para a formulação das próximas políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana. Privilegiar o transporte em massa, sobreposto, portanto, aos meios individuais motorizados, é um componente previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que todos os gestores públicos devem cumprir nas três esferas de governo. É imprescindível que a Presidência da República e os Governos Estaduais atentem a isso.

Entre as propostas aqui presentes e plenamente aderentes à PNMU está a criação de autoridades metropolitanas de transporte; o incentivo aos modais ambientalmente sustentáveis e de alta capacidade; as modalidades de financiamento para expandir tais sistemas, tendo como fonte parcial de receita a transferência de recursos do transporte individual motorizado para o coletivo público, entre outras. Praticamente todas estão em uso em cidades e regiões metropolitanas nos países considerados mais avançados em mobilidade urbana. Situação que o Brasil pode e tem condições de vivenciar.

A integração tarifária e física dos vários meios de transporte utilizados pela população é, também, um dos pontos cruciais deste conjunto de propostas: nos principais corredores de fluxo de pessoas deve prevalecer a implantação de sistemas estruturantes de alta capacidade de passageiros (transporte metroferroviário); estes devem receber usuários dos demais modais; os usuários de trens, metrô, ônibus, VLT etc. devem pagar apenas tarifas que incentivem o uso do transporte público, a integração entre modais e a eficiência; não pode haver mais concorrência por passageiros em um mesmo trecho pelos diferentes meios de transporte, que é uma das grandes geradoras de ineficiência atualmente no transporte urbano brasileiro.

A OPORTUNIDADE PARA GESTORES PÚBLICOS FAZEREM A DIFERENÇA

Os problemas são sérios e crescentes. As soluções exigem planejamento, dedicação, inteligência e investimento por parte do poder público, em parceria com a iniciativa privada; os resultados esperados serão benéficos para todo o conjunto da sociedade.

Os que agora governam têm a oportunidade de promoverem mudanças necessárias no cenário de mobilidade urbana, em consonância com o bem público e, portanto, conectados com o que irá gerar satisfação na sociedade. Isso significará a construção de um legado que irá, definitivamente, fazer a diferença na vida dos cidadãos e nas futuras gerações.

Foto: Lucas Quadros



Os que agora governam têm a oportunidade de promoverem mudanças necessárias no cenário de mobilidade urbana, em consonância com o bem público e, portanto, conectados com o que irá gerar satisfação na sociedade.

LINHA

DESTINO

TEMPO DE ESPERA



CEILÂNDIA

1min



SAMAMBAIA

6min



CEILÂNDIA

12min



SAMAMBAIA

20min

PAINEL EM FASE EXPERIMENTAL

11:1





PROPOSTAS PARA O AVANÇO DA MOBILIDADE URBANA NACIONAL

- 1. AUMENTAR A EFICIÊNCIA DA REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO E REDUZIR O CUSTEIO GOVERNAMENTAL**

Página 6

- 2. PROMOVER O FINANCIAMENTO SUSTENTÁVEL DO TRANSPORTE PÚBLICO**

Página 10

- 3. PRIORIZAR INVESTIMENTOS PÚBLICOS EM SISTEMAS ESTRUTURANTES DE TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDADE**

Página 13

- 4. INCENTIVAR O TRANSPORTE SUSTENTÁVEL E LIMPO PARA A MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA NAS CIDADES**

Página 16

1. AUMENTAR A EFICIÊNCIA DA REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO E REDUZIR O CUSTEIO GOVERNAMENTAL

INTRODUÇÃO

Combater de forma inexorável as ineficiências da rede de transporte público exige vontade política e inteligência de gestão. Os resultados diretos são: aumentar a eficiência do transporte e garantir o maior retorno de produtividade e bem-estar social pelos investimentos e custeio dos entes públicos. Estes são alguns dos principais desafios enfrentados pelos gestores públicos.

Boa parte dessas questões se deve ao fato de que até hoje as três esferas de governo (salvo algumas exceções) não priorizam investimentos para implantar sistemas de corredores estruturantes de transporte de alta capacidade, imprescindíveis para o atendimento da demanda. Neste modelo, o transporte metroferroviário é a espinha dorsal, integrado tarifária e fisicamente aos outros modais.

Se assim fosse, a contrapartida gerada para a qualidade de vida, para a saúde financeira do poder público e a produtividade dos cidadãos e dos setores econômicos teria sido imensa, inclusive se monetizada em R\$. O bom é que ainda há tempo para gerar tais benefícios.



Foto: CPTM



Foto: Depositphotos



Foto: Depositphotos



Foto: Rogério Machado/Gazeta do Povo

O VALOR DO TEMPO DAS PESSOAS

Uma conta a ser feita é quanto vale o tempo das pessoas em R\$. Em grandes cidades e regiões metropolitanas brasileiras é comum um cidadão desperdiçar 2 ou 3 ou mais horas em deslocamentos diários. São horas que poderiam estar sendo utilizadas para outras tarefas, como lazer, consumir e movimentar o PIB, aumentar a carga horária e sua competitividade, e, inclusive, descansar (estas são contas positivas a serem feitas).

Contribuem para tal desperdício de tempo fatores como:

- a falta de integração entre os meios de transporte público;
- a concorrência predatória entre esses meios em um mesmo trajeto; (sobreposição de redes, como as de ônibus e VLT, de metrô e BRT etc.);
- horários por vezes inadequados à demanda dos usuários;
- insegurança em pontos de embarque e desembarque;
- inexistência de transporte entre a moradia e o corredor de deslocamento.

OS IMPACTOS, EM R\$, DA POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA E DA SAÚDE PÚBLICA

Outra monetização necessária é calcular o valor em R\$ do impacto do transporte coletivo e do individual motorizado que recorrem a combustíveis fósseis na qualidade do ar que respiramos e no custeio. Enquanto isso, enfatizar os modais sobre trilhos, que utilizam energia elétrica, geraria uma outra conta, desta vez positiva para o meio ambiente, a qualidade de vida dos cidadãos e para os serviços de saúde financiados pelo Estado.

A CONTA DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS E DA SEGURANÇA PÚBLICA

Outro cálculo que o gestor público deve fazer é o dos acidentes rodoviários fatais e os que causam danos físicos, sem esquecer os custos da consequente sobrecarga desses aos serviços públicos de saúde, segurança pública e outros. Nesta equação teriam que ser consideradas variáveis, como o custo dos dias parados pelas pessoas, os valores de seguros desembolsados, as custas judiciais e mais um emaranhado de itens. Já no transporte sobre trilhos, os acidentes são desprezíveis.

SOLUÇÕES

Ao conseguir transformar as perdas e ganhos aqui relatados em R\$, o gestor público passa a ter condições de fazer outros cálculos imprescindíveis para inovar no planejamento de mobilidade urbana, de modo a promover o desenvolvimento de regiões, inclusive as eventualmente degradadas.

TRILHOS SÃO ESSENCIAIS PARA USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

O ideal é compatibilizar os corredores estruturantes com a política de uso e ocupação do solo. Os itinerários sobre trilhos não são mutáveis como os de outros modos de transporte, o que facilita o planejamento urbano e as intervenções do setor público e privado nas localidades. O gestor público pode implanta-los em direção às localidades onde poderão ser instalados polos de interesse de viagem, como shopping centers, conjuntos habitacionais, indústrias, parques, hospitais etc. Este é um fator racional de equilíbrio do fluxo de passageiros hora/sentido. Quando isso não ocorre adequadamente, os trechos mais utilizados apresentam índice de ocupação acima da capacidade em certos horários e os menos utilizados podem vir a ser 'custeados' em parte por subsídios dos cofres públicos.

DISTRIBUIR INTERESSES DE VIAGEM

Ao distribuir os interesses de viagem, muitas dessas novas linhas estimulam as economias das regiões. Mais gente passa a utilizar o transporte público. O governo vislumbra mais arrecadação, como o IPTU de áreas valorizadas pelo transporte, como ocorre em Hong Kong (Ásia). Lá, o valor arrecadado é usado para potencializar investimentos em transporte para renovar, manter, expandir as linhas.

As soluções no Brasil devem apontar para o desenho de redes de transporte integradas. Onde há demanda e projeção de multiplicação desta demanda, o ideal é os governos investirem no modal com maior capacidade de transporte – trilhos – que exigem menos investimentos ao longo dos anos.

Do contrário, a opção por modelos de menor capacidade, como os corredores de transporte sobre pneus, implicarão em mais custos pela futura substituição por outro de maior potencial. O TransMilenio, sistema de transporte público metropolitano de veículo leve sobre pneus (VLP) de Bogotá (Colômbia), por exemplo, vai abrir espaço para uma linha de metrô para ampliar a capacidade de transporte.

A fase de planejamento, portanto, é crucial e deve abarcar as demandas por transporte de passageiros de grupos de municípios, em casos em que houver projeções de integração dos modais entre eles. O gestor público deve considerar aspectos como a capacidade de transporte e o custo de construção e operação (quantitativos) e maior rapidez, conforto e confiabilidade dos serviços programados (qualitativos).

O ideal é compatibilizar os corredores estruturantes com a política de uso e ocupação do solo. Os itinerários sobre trilhos não são mutáveis como os de outros modos de transporte, o que facilita o planejamento urbano e as intervenções do setor público e privado nas localidades.



Foto: Depositphotos

NOVAS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA RACIONALIZAR O TRANSPORTE E OS IMPACTOS

A implantação de políticas públicas voltadas a tornar a mobilidade urbana mais sustentável é outra solução. Só assim é possível mensurar se os sistemas de transporte planejados e implantados efetivamente economizam custos, reduzem emissão de gases poluentes, diminuem o tempo de deslocamento e melhoram a qualidade de vida das pessoas.

PROPOSTAS

Para tornar realidade a adoção de soluções como as apontadas anteriormente, torna-se indispensável organizar, em cada região, uma entidade organizadora de transporte, a exemplo do que ocorre em países considerados mais avançados em mobilidade urbana.

Esta entidade, que muitas vezes se constitui em uma autoridade metropolitana, pode ser um órgão estatal ou um consórcio de municípios e pode contar com a participação da iniciativa privada. Esta autoridade é o agente capacitado a planejar, conduzir expansões, estabelecer linhas, otimizar o transporte público, inclusive as integrações e interações entre os modais com o transporte individual, corrigir eventuais ineficiências etc.

PNMU PREVÊ A FIGURA DA AUTORIDADE METROPOLITANA

Muitos municípios, regiões metropolitanas e estados carecem de um ente que reúna profissionais capacitados e dedicados a pensar as formas de aprimorar a eficiência do transporte coletivo. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU - Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012) é o marco regulatório que orienta os tomadores de decisão a uma visão mais integrada da mobilidade urbana: prioridade dos serviços de transporte público coletivo sobre o individual motorizado; a integração entre os modais e serviços de transporte urbano; e a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

A LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012, E A AUTORIDADE METROPOLITANA

Parágrafo 2º do Artigo 16 diz:

A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Parágrafo único do Artigo 17 diz:

Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

A regulação dos serviços de transporte público coletivo, segundo a PNMU, deve ser orientada pela articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos. Cada governo estadual tem que ser o indutor e o articulador de uma autoridade metropolitana regional. A Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB) e a ANPTrilhos desenvolveram uma proposta de modelo básico para estruturar uma autoridade metropolitana e o colocam à disposição dos governos.

As experiências bem-sucedidas na Alemanha, Inglaterra e França, entre outras, demonstram o acerto da designação de uma autoridade metropolitana de transporte para assumir essas tarefas de Estado. Os especialistas são contundentes ao afirmar que os municípios e regiões metropolitanas brasileiros não conseguirão muitos avanços no transporte coletivo se não seguirem o mesmo caminho. Gestores públicos de transporte das áreas metropolitanas das nações anteriormente citadas concordam ao afirmar que o aumento da adesão e da eficiência do transporte público somente foram alcançados após a implantação destas autoridades.

O Brasil, como os países mencionados, precisa agir para equilibrar a oferta e a demanda de transporte de alta capacidade, uma vez que a demanda está em expansão. Um estudo da Confederação Nacional do Transporte (CNT) mostra que a demanda para o transporte metroferroviário cresceu 37,4% em 5 anos. Em 2017, a movimentação no transporte metroviário foi de 2,93 bilhões de passageiros, aumento de 0,7% em relação a 2016. A carência para investimentos é muito grande, sendo que o motivo não é apenas a falta de dinheiro, mas de bons projetos técnicos, algo para o qual uma autoridade metropolitana poderia oferecer boas respostas. Do total de recursos autorizados em 2015 apenas 26,2% foram investidos de fato, aponta a CNT.

Isso significa cerca de R\$ 800 milhões de um montante autorizado de R\$ 3,04 bilhões. O dado analisado no estudo da CNT indica falha entre o planejamento dos investimentos em infraestrutura de transporte e a execução governamental. É um problema que se repete nos diferentes modais e que precisa de solução.

O PASSAGEIRO DEVE SER A FIGURA CENTRAL DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

Um dos maiores desafios à frente é a efetiva integração entre os modais. Por ser o poder público o administrador do transporte coletivo sobre trilhos e pneus, cabe aos gestores de todas as esferas de governo agirem em conjunto para promover a efetiva integração dos modos de transporte. A autoridade metropolitana pode assumir o papel preponderante de desenvolver e garantir a continuidade de projetos sadios, sob aspectos técnicos de transporte, sociais e de urbanismo, buscando alinhá-los aos interesses políticos das esferas de governo em prol da mobilidade mais inteligente. É a forma de o passageiro vir a ser, efetivamente, a figura central de qualquer sistema de transporte coletivo no Brasil.

A ANPTrilhos entende que os gestores municipais precisam receber apoio técnico para se capacitarem a planejar a mobilidade urbana e a constituir a autoridade metropolitana de transporte. A Entidade já conduziu treinamento sobre mobilidade e produziu materiais informativos em apoio ao antigo Ministério das Cidades e pretende fazer o mesmo em relação às prefeituras de médias e grandes cidades.

No estudo “Transportes e metrópoles: aspectos da integração em regiões metropolitanas”, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) sugere três apontamentos necessários para reduzir problemas de mobilidade nas regiões metropolitanas (RMs):

- 1) O planejamento integrado dos transportes não deve estar condicionado às políticas de governo, que são de curto prazo. O ponto principal é que estas devem se subordinar a políticas de Estado. Logo, os sistemas de transporte devem ser fundamentados em políticas de Estado, de forma a se assegurarem seu correto planejamento, sua execução e sua operação segundo objetivos de longo prazo que promovam desenvolvimento social e obedeçam aos princípios norteadores dos serviços públicos;
- 2) A integração de sistemas de transportes no âmbito físico possui soluções tecnológicas disponíveis e a custos acessíveis no Brasil. É preciso compartilhar os processos lógicos de planejamento e operação nas diferentes organizações envolvidas na gestão de transportes em uma RM;
- 3) Casos de sucesso quanto à integração física apontam para o papel fundamental da governança, evitando-se a prevalência de políticas de governo prejudiciais aos sistemas de transporte. Há necessidade, inclusive, de associar aos sistemas de transporte público as atividades econômicas necessárias ao fomento da demanda. Exemplo é o compartilhamento de comércio e serviços nas infraestruturas de transporte público.

2. PROMOVER O FINANCIAMENTO SUSTENTÁVEL DO TRANSPORTE PÚBLICO

INTRODUÇÃO

Entre os maiores desafios dos gestores públicos está o de elaborar a equação que permita assegurar a sustentação de projetos essenciais para atender aos anseios da população por mais qualidade de vida. O entendimento de que recursos financeiros para a Saúde, a Segurança, a Educação e o Transporte públicos são escassos se devem, em boa parte, às ineficiências. Estas sugam recursos materiais, humanos e financeiros do Estado como um todo.

A lacuna de investimentos metroferroviários no Brasil ao longo das décadas, por exemplo, acabou por provocar gastos excedentes e crescentes do Estado para fazer frente à elevação constante da demanda por transporte coletivo por meio de modais de capacidade limitada – na comparação com os operados sobre trilhos. Além disso, as políticas públicas não inibiram a expansão do uso do transporte individual motorizado; algumas até estimulam a preferência dos cidadãos pelo automóvel, por exemplo.

Diante deste cenário, muitos governos passaram a prorrogar o problema de desequilíbrio na oferta de transporte. Ou seja, os que não dedicaram e ainda não dedicam a devida atenção aos trilhos estimulam uma drenagem de recursos financeiros que implica em escassez para a aplicação em ações primordiais de implantação, manutenção e expansão dos sistemas estruturantes de alta capacidade de transporte de pessoas.

Foto: GPTM



Falta nas médias e grandes cidades um planejamento mais condizente com o desenvolvimento dos aglomerados urbanos e o crescimento populacional.

ÊNFASE AO PLANEJAMENTO E À INTEGRAÇÃO

É hora de repensar toda a política de transporte coletivo público, coibir suas ineficiências e de se encarar a realidade: falta nas médias e grandes cidades um planejamento mais condizente com o desenvolvimento dos aglomerados urbanos e o crescimento populacional.

Estabelecer um modelo de financiamento sustentável – que assegure fluxo contínuo de recursos – do transporte público passa, primeiro, pela compreensão, por parte dos gestores públicos, da necessidade de haver planejamento técnico de qualidade que resulte em projetos de mobilidade devidamente estruturados, de acordo com a demanda presente de usuários e a projetada décadas à frente.

Em complemento, tal planejamento deve priorizar o transporte de alta capacidade nos corredores de maior fluxo de usuários das cidades e das regiões metropolitanas. Modelos nacionais e estrangeiros que apresentam resultados eficientes e eficazes de mobilidade sustentável são traduzidos pelos sistemas metroferroviários integrados e em consonância – e não concorrência – com os demais modais, tais como ônibus, VLT, monotrilho, entre outros. Ficam para segundo plano, portanto, os modais individuais motorizados, como o automóvel – como preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que deve ser seguida pelos gestores públicos.

A boa notícia é que há como estabelecer no Brasil políticas que melhorem as condições de transporte para o presente e o futuro em plena aderência ao que deseja a sociedade. E combater as ineficiências de cada modal de transporte de passageiros, integrá-los tarifária e fisicamente são condicionantes dos projetos a serem financiados a partir de agora.

SOLUÇÕES



Foto: Depositphotos

Os projetos de mobilidade urbana coletiva e pública devem ser tecnicamente saudios; a população tem que ser atendida em termos de comodidade, segurança, conforto, custo e tempo de deslocamento; todos os operadores do transporte coletivo devem observar retorno financeiro adequado aos investimentos.

Tais projetos devem seguir o que se constitui tendência, em especial, nas cidades e regiões metropolitanas do planeta que podem ser consideradas exemplos de reversão e superação do quadro negativo de engessamento da mobilidade urbana, como Berlim, na Alemanha, Nova Iorque, nos EUA, e Madri, na Espanha.

Uma característica, entre outras, une as melhores soluções nessas localidades: todas passam pelos investimentos prioritários em sistemas sobre trilhos, implantados em corredores estruturantes onde se concentram os maiores fluxos de pessoas das cidades e áreas metropolitanas. A integração física e tarifária dos sistemas metroferroviários com outros modais que conduzem os usuários de vários pontos até eles, tais como VLT, monotrilho, aeromóvel entre outros, é mais um ponto de convergência nesses projetos.

Sendo assim, cabe aos governantes estabelecer mecanismos que direcionem recursos financeiros dos modais individuais motorizados para financiar o sistema coletivo integrado em benefício de toda a sociedade. Isso significa inverter o quadro atual, que faz com que os que usam o transporte individual motorizado causem muitos dos principais problemas que afligem a mobilidade da sociedade como um todo.

Este modelo terá o efeito positivo de atrair cada vez mais pessoas para o transporte público, o que irá contribuir, também, para aumentar o giro de recursos financeiros para a mobilidade coletiva. O objetivo é que tais recursos sejam exclusivamente direcionados para financiar, ainda que em parte, a construção, a manutenção e a expansão de sistemas estruturantes de alta capacidade de transporte ao longo dos anos.

Quando o gestor público consegue a migração de usuários para o transporte coletivo há outros efeitos convenientes, tais como:

- ganho de escala nos sistemas de transporte;
- são mais pessoas se beneficiando dos deslocamentos;
- há justificativas econômico-financeiras para se manter e expandir as linhas de trem e metrô;
- as necessidades de eficiência por parte do sistema ficam mais evidentes;
- a gestão de trânsito permite mais fluidez para o transporte público do que para automóveis;
- com a frequência de mais cidadãos, há expectativa de maior poder de reivindicação da sociedade por melhorias da qualidade dos serviços de transporte público, algo importante para 'quebrar' o sentimento de que transporte público é alternativa de segunda categoria.

1,8 mil
PASSAGEIROS/HORA



6,7 mil
PASSAGEIROS/HORA



60 mil
PASSAGEIROS/HORA





Foto: CPTM

PROPOSTAS

A seguir, a ANPTrilhos apresenta propostas que podem ser avaliadas e adaptadas à realidade do País e de sua população. Demandam ações contínuas para se constituírem em um projeto de Estado e não meramente de um mandato. Trata-se de uma decisão política importante e de alto impacto positivo na vida dos cidadãos e das futuras gerações.

Há várias formas de direcionar recursos do transporte individual motorizado para o coletivo e financiar os meios de transporte estruturantes, tais como:

- a cobrança de pedágios urbanos – caso de Londres (Inglaterra), Estocolmo e diversas cidades da Europa – para trafegar em determinadas áreas da cidade, com variações no valor de acordo com a taxa de emissão de gases poluentes;
- cobrança pelo estacionamento de veículos automotores em todas as áreas públicas;
- o cerceamento de acesso de carros a localidades específicas, mas com maior oferta de mobilidade coletiva ou individual não poluente (ciclovias, por exemplo);
- a implantação de tarifas de estacionamento inibidoras do uso de automóveis em excesso;
- o fim da desoneração do combustível fóssil (diesel), que seria um estímulo à adoção de motores mais adequados ambientalmente;
- criação de taxas sobre o preço de combustíveis fósseis e desoneração do preço de energia elétrica utilizada pelo transporte sobre trilhos;
- criação de taxa sobre o preço de venda do automóvel (China) e comprovação de número mínimo de vagas de garagem para liberação da venda de carros (Japão);
- exploração de pontos comerciais (varejo e prestação de serviços) e publicidade nas estações metroferroviárias.

TRILHOS: FATOR GERADOR DE RECURSOS FINANCEIROS DIRETOS E INDIRETOS

A própria implantação e/ou expansão de sistemas de transporte sobre trilhos é um fator motivador para a geração de recursos. Eles tendem a impulsionar a atividade econômica local e no entorno, valorizar imóveis, gerar mais arrecadação e outros benefícios.

O impacto é sempre muito positivo nas finanças públicas quando é possível ‘carimbar’ tais valores gerados para serem investidos exclusivamente nos sistemas de transporte estruturantes, em vez de dispô-los em caixa único para fazer frente a compromissos diversos do governo. Esta é uma das ferramentas de gestão financeira a ser utilizada pelas autoridades metropolitanas para fazer frente aos investimentos e eventuais déficits do sistema de transporte público.

A OPÇÃO DAS PPPS

A busca por recursos para financiar a operação de transporte coletivo fez surgir parcerias entre Estado e iniciativa privada. Em São Paulo, no Rio de Janeiro e em Salvador, por exemplo, há modelos de Parceria Público-Privada (PPP) no metrô, em que Estado e operadores particulares dividem obrigações. Linhas privadas e as controladas apenas pelo Estado operam em consonância e resultam em um transporte coletivo de qualidade.

O investimento estatal é necessário sob a ótica de que ele é o estruturador da economia. E a partir desse investimento, surgem as externalidades, como ganhos de produtividade, de eficiência, a redução da poluição, o aumento da qualidade de vida dos usuários.

3. PRIORIZAR INVESTIMENTOS PÚBLICOS EM SISTEMAS ESTRUTURANTES DE TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDADE

INTRODUÇÃO

A parcela urbana da população brasileira cresceu de 58% para 80% no período 1970-2000 e, em 2010, o Censo mostrava que 84% ou 160.879.708 de brasileiros viviam em áreas urbanas.

Este movimento de crescimento populacional vem ocorrendo até os dias de hoje e poderia gerar menos impactos na qualidade de vida das cidades se a mobilidade urbana pudesse contar com uma participação mais expressiva dos sistemas sobre trilhos, devidamente integrados aos demais meios de transporte, recebendo usuários de ônibus, bicicletas, VLT, motos, carros, táxis, veículos de transporte via aplicativos etc.

O modelo de transporte integrado, tanto física quanto tarifariamente, é adotado em diversos países. Ele garante fluidez ao imprimir velocidade; assegura pontualidade, regularidade e qualidade ao serviço nas cidades e regiões metropolitanas; contribui para a diminuição dos congestionamentos, dos acidentes, das mortes no trânsito e também para a redução das emissões de Gases de Efeito Estufa. Além disso, requer menos espaços públicos para atuar, em relação aos modais movidos a combustível fósseis. É, portanto, ambientalmente sustentável.

60% MENOS CO2 NO AMBIENTE

Sob este ponto de vista, os sistemas sobre trilhos utilizam carros (ou vagões) 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 CO2: emitem 60% menos CO2 do que os carros e 40% menos do que os ônibus.

Mesmo a mobilidade sobre trilhos tendo maior capacidade de transporte e ser ambientalmente sustentável, no Brasil esses sistemas estão presentes em apenas 11 Estados e no Distrito Federal. Transportam cerca de 10 milhões de passageiros diariamente. A demanda pela mobilidade sobre trilhos apresenta elevação em torno de 10% ao ano. No entanto, a rede instalada registrou um crescimento de apenas 3% em quilômetros nos últimos anos.

Segundo a Confederação Nacional de Transportes (CNT), a malha do sistema metroferroviário no País teve expansão de apenas 6,7%. Já a frota dedicada ao transporte individual subiu 24,5% entre 2010 e 2015. As consequências são várias e graves: congestionamentos, acidentes, mortes, sobrecarga aos serviços públicos de saúde e segurança e, também a poluição gerada pelos veículos que consomem combustíveis fósseis, caso do diesel e da gasolina.

Com menos estruturas de transporte de alta capacidade e a falta de integração entre os modais, distorções fazem aflorar ineficiências em todo o transporte coletivo. Uma delas é que os meios de mobilidade passam a atuar como concorrentes, disputam passageiros nos mesmos trajetos. Tais ineficiências de planejamento e gestão geram custos ao setor público e encarecem o transporte urbano para os cidadãos impactando o custo de vida como um todo, entre outras consequências

SISTEMAS EM OPERAÇÃO



AL	CBTU Maceió
BA	CCR Metrô Bahia / CTB
CE	Metrofor / VLT Cariri VLT Sobral
DF	Metrô-DF
MG	CBTU Belo Horizonte
PB	CBTU João Pessoa
PE	CBTU Recife
PI	CMTP
RJ	MetrôRio / SuperVia / VLT Carioca
RN	CBTU Natal
RS	Trensurb / Aeromóvel
SP	Metrô SP / CPTM / Monotrilho VLT Baixada Santista

A CNT revela que o desenvolvimento do transporte urbano nas grandes e médias cidades necessita de mais 850 km de malha de metrô e trens de passageiros.

danosas. E também se tornam um convite para que mais pessoas utilizem meios de transporte motorizados individuais.

O fato é que o setor metroferroviário ainda carece de uma política pública integrada e efetiva que priorize esse modo de transporte não apenas por seus benefícios econômicos, ambientais e sociais, mas também por proporcionar às cidades uma alternativa para tratar do problema de congestionamentos. Os governos federal, estaduais e municipais têm, portanto, o desafio de equacionar as políticas que proporcionem estender este tipo de transporte moderno e de grande aceitação pelos usuários a um número bem maior de cidadãos brasileiros. As soluções existem e precisam ser implantadas.

SOLUÇÕES

Para ampliar a participação dos trilhos na matriz de transporte brasileira é preciso aumentar a oferta, implantar a integração física e tarifária com outros modais e adotar políticas públicas voltadas a melhorar a qualidade do transporte público urbano, inclusive com novas fontes de financiamento. As três esferas de governo precisam, portanto, mudar o enfoque – ainda muito concentrado no modal rodoviário – na hora de planejar as ações político-governamentais relacionadas à mobilidade urbana.

A CNT revela que o desenvolvimento do transporte urbano nas grandes e médias cidades necessita de mais 850 km de malha de metrô e trens de passageiros. Este total representa 80% a mais do que a atual malha brasileira, que é de 1062 km de extensão.

POLÍTICA DE MOBILIDADE PRECONIZA SINERGIA ENTRE AS TRÊS ESFERAS DE GOVERNO

Os governos devem agir em sintonia para projetos de Estado (e não de governo) para que tanto os municípios de grande porte quanto os que têm perspectivas de expansão urbana e populacional nas próximas décadas tenham condições técnicas, financeiras, administrativas e políticas para desenhar e implantarem verdadeiras soluções de mobilidade urbana – ambientalmente sustentáveis e amplamente eficientes em transportar o maior número de pessoas com velocidade, qualidade e pontualidade –, em um horizonte de décadas à frente. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) traça o papel de cada esfera governamental:

Esfera Federal: segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), a União deve fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de alta capacidade e apoiar políticas integradas de mobilidade urbana entre estados e municípios e regiões metropolitanas. Além disso, a União deve prestar assistência técnica e financeira às outras esferas de governo.

Esfera Estadual: os estados devem prestar serviços de transporte coletivo intermunicipais, promover a integração dos serviços e estimular a constituição de autoridades metropolitanas de transporte ou consórcios de municípios. Além disso, a esfera estadual é, também, importante fonte de financiamento dos sistemas de transporte coletivo público, caso dos sistemas metroferroviários.

Esfera Municipal: cabem aos municípios, de acordo com a PNMU planejar, executar, avaliar a política de mobilidade urbana, bem como cuidar da regulamentação e da prestação dos serviços essenciais de transporte público coletivo e promover as integrações necessárias para assegurar eficiência ao sistema de mobilidade.



Foto: Paulo Barros/Metro DF



Foto: METROFOR



Foto: SUPERVIA

PROPOSTAS

As propostas de políticas públicas para incrementar os investimentos na implantação, manutenção e expansão da malha metroferroviária no País devem levar em conta as principais características desses sistemas: é um serviço de utilidade pública, de cunho social e essencial à mobilidade urbana. Sendo assim, quaisquer propostas a serem avaliadas pelos gestores públicos devem prever:

- a redução de custo de suas operações;
- o incentivo ao reinvestimento na modernização dos sistemas atuais;
- a garantia da melhoria da qualidade do serviço prestado aos cidadãos;
- as condições para a adoção de uma tarifa módica, que reflita o equilíbrio do sistema.

Tendo por base as orientações da PNMU, uma das propostas que podem ser adotadas é a destinação prioritária de recursos oriundos do Orçamento Geral da União para sistemas estruturantes de alta capacidade de transporte de passageiros.

Em paralelo, os gestores públicos podem analisar a adoção de medidas de incentivo à qualificação do transporte coletivo urbano. Uma alternativa é a desoneração de tributos e encargos que facilitem a aquisição de equipamentos para o setor metroferroviário.

PROPOSTA É INSPIRADA NO REGIME TRIBUTÁRIO DOS PORTOS

Esta proposta tem origem no regime tributário diferenciado autorizado para o setor de portos, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto. Ele é o resultado de uma política de incentivo fiscal para o setor portuário brasileiro e possibilita a aquisição, no mercado interno ou externo, por meio de importações, de bens específicos do setor, com suspensão do pagamento de tributos. Foi instituído pela Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004 e regulamentado pela Instrução Normativa nº 1.370, da Receita Federal, em 28 de junho de 2013.

Nesse sentido, o setor metroferroviário, tendo à frente a ANPTrilhos, defende a adoção, por meio de lei, do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos – REMOBI. A proposta tem como princípio reduzir tributos incidentes sobre os serviços de transporte de passageiros sobre trilhos e os insumos neles empregados, para promover a redução das tarifas cobradas aos usuários, objetivando preço justo e qualidade na mobilidade.

Em geral, ele prevê a suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados, da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social e, quando for o caso, do Imposto de Importação. As vendas e as importações de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, no mercado interno, quando adquiridos ou importados diretamente pelos beneficiários do REMOBI e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva na execução de serviços relacionados à toda a operação de transporte de passageiros sobre trilhos.

A ANPTrilhos está convicta – e quer que as equipes de governo da Presidência da República e dos Governos Estaduais compartilhem desta convicção – de que o novo enfoque de investimento governamental nos sistemas sobre trilhos, como espinha dorsal de uma ampla rede integrada com outros modais, será capaz de ampliar em pouco os horizontes da mobilidade nas médias e grandes cidades e nas regiões metropolitanas brasileiras. Ao mesmo tempo, abrirá caminho para que as pequenas cidades efetivamente possam planejar suas redes de transporte com esse enfoque de eficiência e compromisso com a sustentabilidade ambiental.

Foto: Via Quatro



Os gestores públicos podem analisar a adoção de medidas de incentivo à qualificação do transporte coletivo urbano. Uma alternativa é a desoneração de tributos e encargos que facilitem a aquisição de equipamentos para o setor metroferroviário.

4. INCENTIVAR O TRANSPORTE SUSTENTÁVEL E LIMPO PARA A MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA NAS CIDADES

INTRODUÇÃO

Os que habitam e/ou desenvolvem atividades nas médias e grandes cidades enfrentam dramas comuns diariamente, entre os quais, os congestionamentos das vias públicas, os riscos de acidentes, inclusive fatais, do trânsito (somente em São Paulo são cerca de 40 mil óbitos anuais registrados), a poluição sonora e atmosférica, e também o desperdício de tempo em deslocamentos no transporte coletivo. Estes fatores afetam a qualidade de vida de milhões de brasileiros.

Os governantes têm o desafio de fazer avançar as soluções que minimizam e, se possível, resolvam os reflexos negativos dessas questões na vida dos cidadãos. O planejamento e a gestão da mobilidade urbana são alguns dos principais instrumentos para isso.

O que se espera é que os gestores públicos tomem atitudes proativas para evidenciar, nas políticas públicas, a implantação de sistemas de transporte de alta capacidade, ou seja, sobre trilhos, nos principais corredores de fluxo de pessoas dos municípios e regiões metropolitanas. Que a estes se integrem os demais modais, coletivos e públicos, para que a sociedade possa, efetivamente, vislumbrar uma redução significativa dos efeitos danosos dos problemas que a afligem.



Foto: Wellington Marques/Trensurb



Foto: Trensurb

TRANSPORTE METROFERROVIÁRIO: MAIS BENEFÍCIOS X MENOR PRESENÇA ENTRE OS MODAIS

Apesar de diversos estudos e pesquisas comprovarem as vantagens do transporte metroferroviário sobre os rodoviários, individual e coletivo, para os corredores de grande fluxo de pessoas, o sistema sobre trilhos ainda tem a menor parcela de importância nos deslocamentos das principais cidades e regiões metropolitanas do País. Os modais que geram alto índice de poluição ainda têm a preferência na mobilidade urbana, em especial, os individuais motorizados, como os automóveis.

Estes, por exemplo, são responsáveis por 72,6% das emissões de gases efeito estufa (GEE) e respondem por 88% dos quilômetros rodados por veículos motorizados, embora conduzam poucas pessoas de uma vez (fonte Instituto de Energia e Meio Ambiente – São Paulo). Eles emitem quatro vezes mais quantidades de material particulado, causadores de doenças cardiorrespiratórias, do que os ônibus; até as emissões das motos superam as dos ônibus movidos a diesel em três vezes; já os ônibus respondem por 25% das emissões de poluentes.

Os dados servem de alerta para aquelas cidades e regiões metropolitanas que ainda estão evoluindo e, em algumas décadas, apresentarão, talvez, os mesmos indicadores, se nada for feito em oposição à crescente emissão nociva e expressiva de GEE.

É neste ponto que o transporte de passageiros sobre trilhos faz toda a diferença nas políticas públicas de mobilidade urbana.

SOLUÇÕES

Os transportes ambientalmente sustentáveis e de alta qualidade e capacidade de passageiros, bem como o uso de tecnologias limpas são as soluções para equalizar um planejamento e respectivas ações que gerem como dividendos a satisfação da população e o reconhecimento desta sobre o desempenho da gestão pública.

Tais ações buscam a baixa emissão ou emissão zero de GEE; a poluição sonora mínima; a menor ocupação do solo urbano; a maior capacidade de transporte de passageiro por hora/sentido; o desincentivo ao uso do transporte individual motorizado.

Planejar e implantar projetos de mobilidade urbana tendo por base grandes corredores de transporte coletivo servidos por sistemas sobre trilhos (metrô, trem, VLT, monotrilho etc.), integrados física e tarifariamente com outros modais (preferencialmente movidos a energia limpa), ciclovias, aplicativos de transporte individual etc., pode significar uma das mais importantes políticas públicas de promoção da qualidade de vida da população. É uma bandeira política que um gestor público deve empunhar e contará com apoio de grande parte da sociedade.

A EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA SOBRE TRILHOS

No Distrito Federal, o metrô local desenvolveu o projeto de geração de energia elétrica a partir da captação da luz solar por células fotovoltaicas. Ações semelhantes para metrôs existem apenas em Nova Iorque (EUA), Milão (Itália) e Nova Délhi (Índia). A geração de energia na estação do DF excede o consumo e a sobra é utilizada como crédito para compensar investimentos de todo o sistema junto à estatal que gerencia o fornecimento de energia na capital do Brasil. O próximo passo é desenvolver tecnologia que permita fornecer esta mesma energia solar para movimentar os trens.

Uma medida que vem sendo adotada em cidades do Brasil é a implantação de linhas de VLT que, na prática, é um metrô de superfície, de velocidade moderada por interagir com a população. Não agride o ambiente, apresenta instalações confortáveis aos usuários, viabiliza atividade econômica em regiões, mesmo que em estágio de degradação urbana e contribui para mitigar efeitos nocivos dos congestionamentos.

POLÍTICAS PARA GERAR SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS E DA GESTÃO PÚBLICA

O fato é que políticas públicas que privilegiem o transporte público coletivo de alta capacidade e qualidade – como é o caso do metroferroviário – associadas a outras ações, como a integração com outros modais, geram o melhor dividendo político que os gestores podem alcançar: o pleno atendimento aos anseios da população e o bom desempenho da administração.

A rede de transporte público coletivo, com base espinhal no sistema sobre trilhos, contribui decisivamente para a gestão pública mitigar problemas gigantescos que afetam as estruturas de governo e gerar indicadores positivos, de fácil reconhecimento popular: menos poluição e menos horas desperdiçadas pelas pessoas em deslocamentos, menos congestionamentos, valorização imobiliária de áreas que passam a ser servidas por transporte coletivo de qualidade, maior arrecadação de tributos, menos vítimas de acidentes atendidas pelos serviços públicos, mais competitividade para empresas e para o próprio município na hora de atrair mais companhias para seu território.

Não é à toa que os especialistas em mobilidade urbana afirmam que sai mais caro para qualquer administração pública deixar de investir, do que investir, em um sistema estruturante de transporte de alta capacidade com base nos modais metroferroviários, integrados aos demais.

Foto: Metrô DF



PROPOSTAS

Os gestores públicos, em especial das esferas estadual e municipal, têm um Norte a seguir quando seu trabalho se depara com a elaboração de propostas para investir racionalmente na mobilidade urbana. Mais do que uma plataforma de governo ou uma promessa de campanha eleitoral, este é um compromisso instituído pela legislação brasileira e a falta pode implicar até em responsabilização judicial por improbidade.

A Lei 12.587/12 institui as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Ela estabelece princípios, diretrizes e instrumentos para orientar os municípios a planejar o sistema de transporte e de infraestrutura viária para circulação de pessoas e cargas, capaz de atender à população e contribuir para o desenvolvimento urbano sustentável. Nesse sentido, prevê mecanismos para garantir preços acessíveis no transporte público coletivo, inclusive os de alta capacidade de passageiros.

PROPOSTAS ALINHADAS À POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Há propostas, como as seguir relatadas, que podem ser avaliadas pelas três esferas de governo, aderentes ao que preconiza a PNMU, de modo que o setor público – inclusive em parceria com a iniciativa privada – possa agilizar as medidas para investir com solidez na mobilidade urbana para agora e para o futuro, enfatizando o compromisso de incentivar a implantação de sistemas de transporte ambientalmente sustentáveis e que, efetivamente, contribuem para melhorar a qualidade de vida dos cidadãos.

Linhas de financiamento: O governo federal, por meio de agentes como o Banco Central e a CAIXA, pode criar linhas de financiamento específicas para implantar sistemas de transporte sustentáveis, com condições diferenciadas para estimular este tipo de contratação por estados e municípios.

Equipar benefícios de outros setores ao segmento metroferroviário: Outra medida seria conceder ao segmento metroferroviário benefícios equiparáveis de políticas públicas voltadas a setores econômicos, como o transporte rodoviário e a indústria automotiva. Os veículos motorizados individuais, como pontuado neste documento, não figuram entre as prioridades da PNMU, enquanto que essa mesma política determina o incentivo ao transporte público coletivo, em especial, o de alta capacidade, que é o caso dos trilhos.



Foto: Supervia





Foto: Via Quatro



Sendo assim, a redução no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para equipamentos metroferroviários e mecanismos que minimizem o custo de energia elétrica utilizada para mover os meios de transporte sobre trilhos poderiam ser alguns dos caminhos adequados para atender a PNMU.

Além disso, o setor público premia com subsídios o diesel, mas nada estabelece para reduzir o peso do custo da energia elétrica consumida pelos sistemas metroferroviários.

Ainda há descontos no IPI, periódicos ou não, para determinados setores econômicos que integram estratégias de política industrial do governo, mas, novamente, nada relacionado ao setor metroferroviário nesse mesmo sentido.

Sistema de bandeiras na energia elétrica: Mais uma iniciativa que pode contar com avaliação dos gestores públicos é 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.

Cargas elétricas: Outra questão a ser analisada é a de integralizar as cargas elétricas buscando manter as condições de contratação e de faturamento praticadas há mais de 40 anos pelo setor, evitando, assim, como reflexo, onerar os operadores metroferroviários e impactar as tarifas de transporte.

Eliminar o ISS e o ICMS: Outra sugestão está na desoneração fiscal desses dois impostos. A redução a zero do 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; a redução a zero do 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.

Estas são algumas das principais propostas que ANPTrilhos defende como integrantes de um compromisso da Entidade em contribuir para um Brasil melhor aos brasileiros, por meio do aperfeiçoamento da mobilidade urbana de hoje e do futuro.

ASSOCIADOS ANPTrilhos



www.cbtu.gov.br



www.cptm.sp.gov.br



www.ctb.ba.gov.br



www.ccrmetrobahia.com.br



www.metro.df.gov.br



www.metrofor.ce.gov.br



www.metrorio.com.br



www.metro.sp.gov.br



www.supervia.com.br



www.trensurb.gov.br



www.viamobilidade.com.br



www.viaquatro.com.br



www.vltrio.com.br



www.aeromovel.com.br



www.alstom.com/brazil



www.cafbrasil.com.br



www.grupompe.com.br



www.iatltda.com.br



www.thalesgroup.com



www.ttrans.com.br

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS (ANPTrilhos)

CONSELHO ADMINISTRATIVO

Joubert Fortes Flores Filho
Presidente do Conselho

João Gouveia Ferrão Neto
Vice-Presidente Executivo

José Eduardo Ribeiro Copello
Vice-Presidente de Desenvolvimento

Carlos Eduardo Gomes da Silva
Vice-Presidente de Planejamento

José Claudio da Silva Sicco
Vice-Presidente de Tecnologia

Luis Augusto Valença de Oliveira
Vice-Presidente Institucional

EQUIPE INTERNA

Roberta Marchesi
Diretora Executiva

Antonio Apolinário Júnior
Assessor Técnico

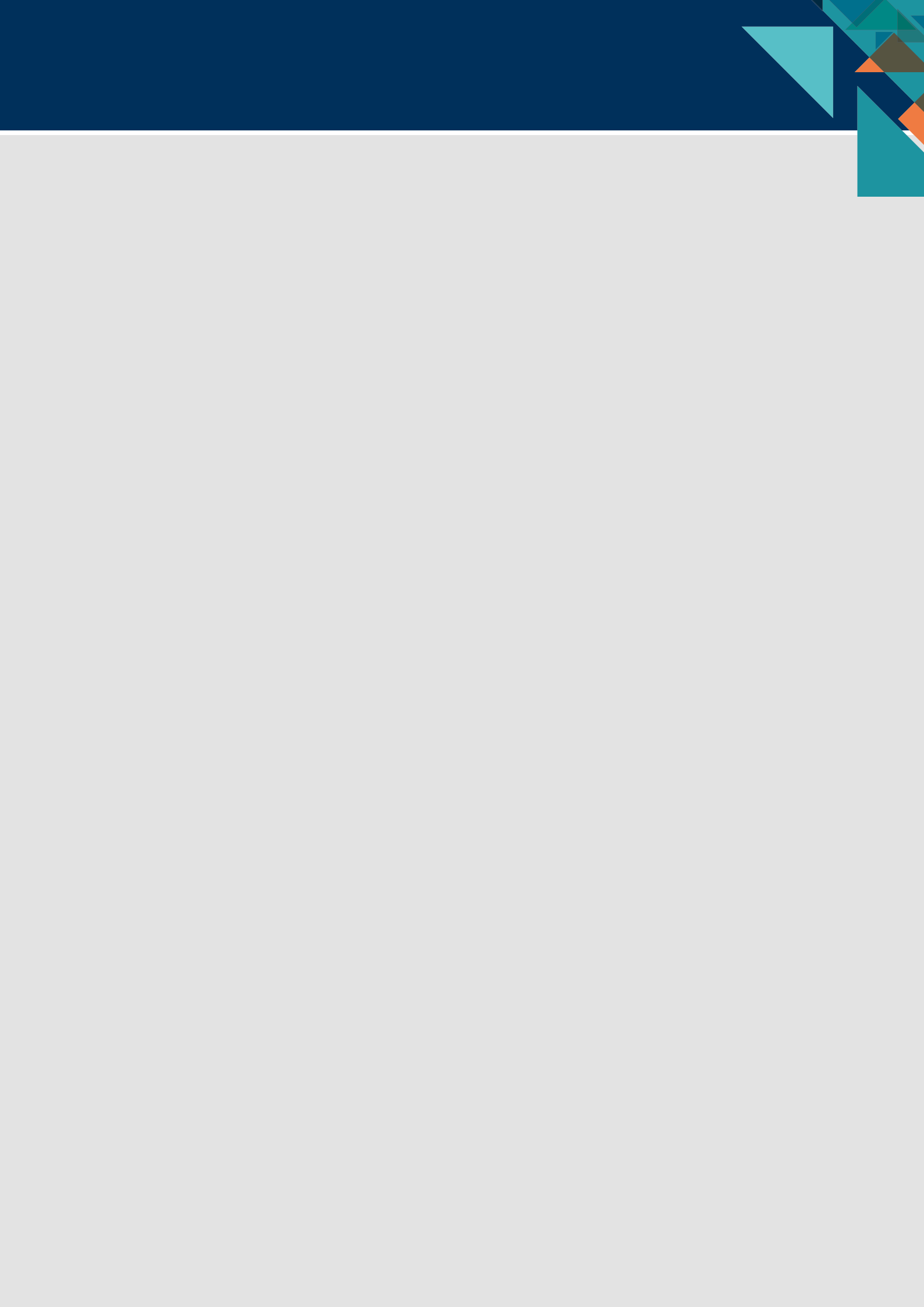
Fernanda Adjuto
Gerente de Relações Governamentais

Mariana Neves
Assessora de Comunicação e Imprensa

Michelle Escudeiro
Coordenadora Administrativo-Financeira

Profissionais do Texto
Coordenação Editorial e Produção de Conteúdo
www.profissionaisdotexto.com.br

Bulan Design
Projeto Gráfico e Editoração
www.bulandesign.com.br



 ANPTrilhos

 @ANPTrilhos

 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



ANP
TRILHOS