



ANP
TRILHOS

O FUTURO DA **MOBILIDADE**



A contribuição do
transporte público
sobre trilhos para uma
nova mobilidade urbana

Apoio
institucional

FNP FRENTE
NACIONAL
DE PREFEITOS

 Fórum Nacional de
Secretários e Dirigentes de
Mobilidade Urbana

CONSETRANS
Conselho Nacional de Secretários de Transportes





ANP
TRILHOS

O FUTURO DA
MOBILIDADE



A contribuição do
transporte público
sobre trilhos para uma
nova mobilidade urbana



“Após a pandemia, o modelo de trabalho não deverá ser mais o mesmo, pois a experiência do trabalho remoto está mostrando-se vantajosa para as empresas, com a diminuição dos seus custos fixos, e para as pessoas, com o aumento da qualidade de vida. Diante deste cenário, o setor de transporte foi fortemente impactado e não recebeu auxílio governamental, diferente de outros setores que receberam apoio para manter suas atividades. Então, é necessário que os governantes se atentem à importância do planejamento adequado e integrado de transporte para otimizar a rede de atendimento, extinguir as sobreposições de linhas e garantir o financiamento do transporte público, que precisa continuar operando, mesmo sem os mesmos índices de demanda de antes da pandemia”

JOUBERT FLORES

Presidente do Conselho da ANPT trilhos



“A FNP aposta que sustentabilidade deve ser o caminho a ser percorrido pela mobilidade urbana no Brasil, principalmente no cenário de pós-pandemia, em que a relação entre oferta e demanda não será mais a mesma. Apoiamos essa publicação por apostar que o futuro do setor de transportes deve ser pensado a partir de políticas públicas que levem em consideração a urbanização das cidades e necessidade por soluções inteligentes para as demandas do usuário: eficiência, que se converte em tempo; qualidade, em segurança; e aperfeiçoamento no financiamento, em tarifas com preço justo.”

GILBERTO PERRE

Secretário-executivo da Frente Nacional de Prefeitos



“O futuro da mobilidade no Brasil no pós-pandemia deverá se apoiar em pilares de sustentabilidade, tecnologia e desenvolvimento econômico com o foco no passageiro. A crise provocada nos mostra, a cada dia, a necessidade de investimentos focados e direcionados às cidades e suas necessidades de deslocamentos mais efetivos, que possam corresponder às demandas dos cidadãos e ao mesmo tempo fomentem uma economia mais limpa. O transporte faz as cidades, mas para continuar e avançar necessita de mais investimentos e uma atenção direcionada para um serviço tão essencial.”

VALTER CASIMIRO

Presidente do Conselho Nacional de Secretários de Transportes – CONSETRANS



“Essa é a pior crise de todos os tempos para o transporte público no Brasil. Toda a cadeia produtiva, desde os fabricantes de insumos até os operadores está em risco, se o Governo Federal não olhar com atenção para o setor todos os investimentos de décadas poderão ser perdidos. Não podemos deixar que a população que só tem o Transporte Público como opção sofrer com desmonte de toda uma indústria. É fundamental que nós dos setor estejamos unidos com o propósito de encontrar uma solução perene.”

RODRIGO TORTORIELLO

Especialista em Mobilidade Urbana e Mobilidade Ativa






MB10



ÍNDICE

- 8** A ANPTRILHOS
- 10** 2020: O ANO QUE TRANSFORMOU O MUNDO
- 12** A TRANSFORMAÇÃO DAS CIDADES
- 16** OPORTUNIDADE PARA UMA NOVA MOBILIDADE URBANA
- 20** BRASIL: UM PAÍS URBANO
- 24** PREMISSAS FUNDAMENTAIS AO DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO
- 34** SÓ OS GESTORES PÚBLICOS PODEM DIGNIFICAR A MOBILIDADE URBANA EM NOSSAS CIDADES

ALGUNS DADOS:

- 38**  O trilho certo para cada localidade
- 40**  Panorama do transporte de passageiros sobre trilhos no brasil
- 42**  Benefícios sócio-econômicos gerados pelo setor de trilhos

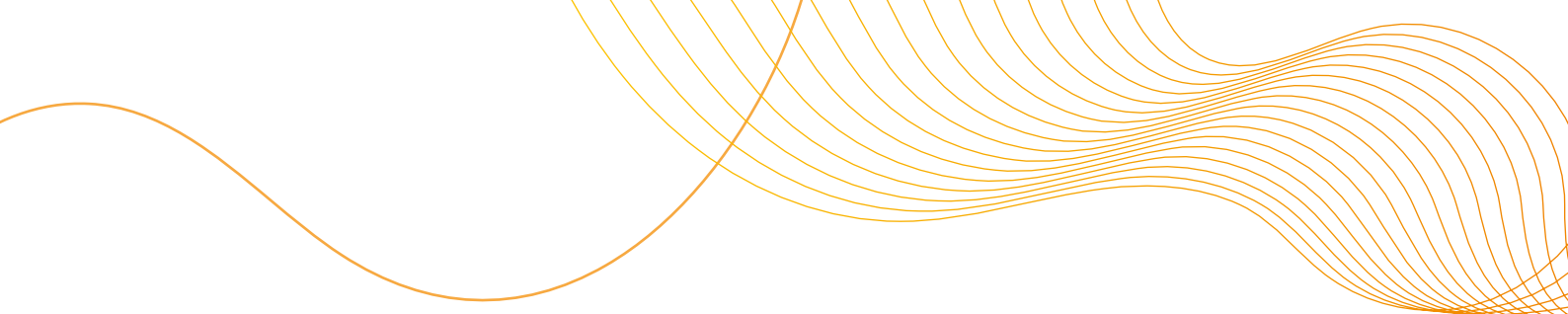


A ANPTRILHOS

A ANPTrilhos é uma associação civil, sem fins lucrativos, que atua em âmbito nacional, com sede em Brasília, constituída com o objetivo de promover o desenvolvimento e o aprimoramento do transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil. Com 10 anos de atuação, a ANPTrilhos representa 100% dos operadores brasileiros de transporte de passageiros sobre trilhos, trabalhando de forma integrada e coesa com os operadores dos sistemas, as indústrias e as entidades do setor.

A visão norteadora das ações estratégicas da ANPTrilhos é de que o desenvolvimento do Brasil e a garantia de qualidade de vida dos seus cidadãos nas grandes e médias metrópoles dependem estritamente do transporte de alta capacidade como eixo estruturado da sua mobilidade, como é o caso dos sistemas de trilhos.

A ANPTrilhos contribui com a sociedade brasileira, com os formuladores de políticas públicas, com os tomadores de decisões estratégicas, com a academia e com os meios de comunicação para a promoção de soluções de transporte mais adequadas às diferentes realidades das cidades brasileiras. Busca contribuir com os diversos órgãos públicos do poder



Executivo e o poder Legislativo nos âmbitos Federal, Estadual e Municipal, visando o aprimoramento e o fomento de investimentos em mobilidade urbana. Defende os pleitos dos operadores em todos os fóruns, acompanha a execução dos projetos existentes e estimula o investimento em novos projetos, tanto na expansão de novas linhas como na modernização das existentes.


A ANPTrilhos incentiva a utilização do sistema de transporte sobre trilhos frente ao transporte individual, buscando a modicidade tarifária e a inserção dos projetos dentro do planejamento urbano.

Os seus valores intrínsecos são: ética, responsabilidade, transparência, comprometimento e sustentabilidade.

A ANPTrilhos reúne treze operadores brasileiros do setor sobre trilhos: Metrô de São Paulo, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), ViaQuatro, Via Mobilidade, Metrô Rio, SuperVia, VLT Carioca, Metrô de Brasília, Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensurb), Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), CCR Metrô Bahia, Companhia de Transporte do Estado da Bahia (CTB) e Metrô de Fortaleza.

As principais e mais importantes indústrias do setor, provedoras de equipamentos ferroviários, também são associadas da entidade: Alstom, Aeromovel, CAF, Thales e MPE Engenharia.

A Associação trabalha junto com outras entidades nacionais e internacionais, em convênios de cooperação técnica, buscando uma consonância geral de ações estratégicas em prol do transporte sobre trilhos: Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô (AEAMESP), *Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos* (ALAMYS), *Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles* (ALAF), *Union Internationale des Chemins de Fer* (UIC) e União Internacional de Transportes Públicos (UITP).

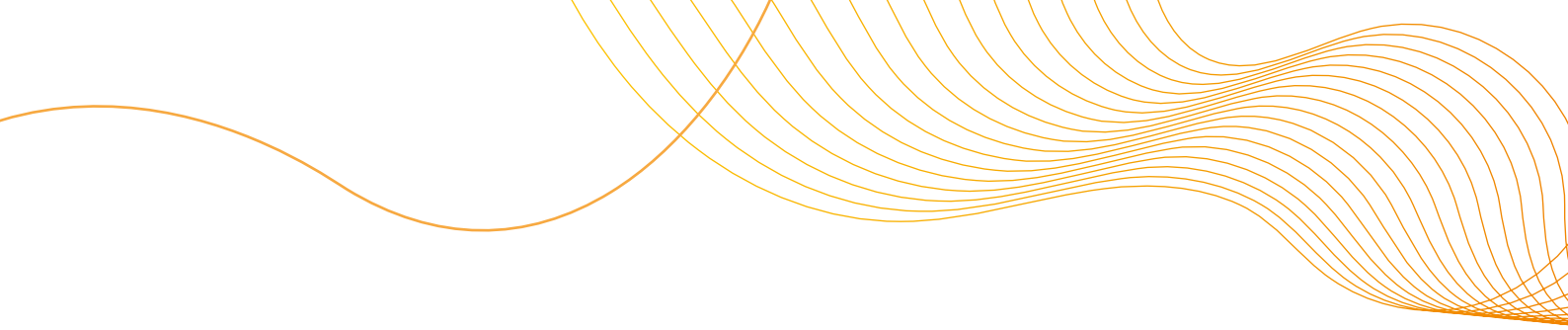
A ANPTrilhos conta, ainda, com o apoio da Confederação Nacional do Transporte (CNT), entidade que representa nacionalmente o transporte e o transportador brasileiro. 



2020: O ANO QUE TRANSFORMOU O MUNDO


A ANPTrilhos comemorou 10 anos de existência em plena pandemia do novo coronavírus, que está acarretando uma das maiores transformações sociais e econômicas que o mundo atravessou nas últimas décadas, com impactantes alterações na maioria dos setores da sociedade, especialmente aqueles voltados à circulação das pessoas.

No cenário pós-pandemia, o papel da ANPTrilhos será altamente desafiador, pois ela sempre contribuiu para o aumento da mobilidade e para a melhoria de qualidade de vida do cidadão, por meio do fomento e da disseminação do transporte de passageiros sobre trilhos. Dessa forma, na perspectiva de que haverá um longo período até que os níveis de mobilidade consigam atingir patamares próximos aos anteriores, será imprescindível que os conceitos de governança até então adotados sejam revistos, para que seja possível que as empresas operadoras, públicas e privadas, possam adequar-se a este novo cenário.



Pesquisa realizada no período de 18 a 28 de julho de 2020, na cidade de São Paulo, pelo Ibope/Nossa São Paulo, buscou identificar a percepção dos moradores sobre as ações do poder público relacionadas à pandemia e o que os cidadãos pretendem fazer após o fim do problema. Como resultado, 41% dos respondentes disseram pretender se deslocar mais a pé, 19% pretendem usar mais o carro no dia-a-dia, 17% usariam mais a bicicleta e 27% dos entrevistados declararam que usarão menos transporte público quando a pandemia passar. E essa é a mesma realidade vislumbrada em todas as capitais brasileiras.

Portanto, cada vez mais, será necessária uma visão integrada entre todos os atores envolvidos e reunidos na ANPTrilhos, para que as propostas e soluções adequadas às diferentes realidades das cidades brasileiras, para os próximos anos, possam colaborar com o avanço das mudanças necessárias à nova realidade, chegando aos seus usuários, à sociedade, aos formuladores de políticas públicas e aos formadores de opinião.

Este documento, elaborado para os técnicos e gestores públicos que atuam diretamente com as questões do planejamento da mobilidade urbana, faz parte da campanha realizada pela ANPTrilhos e seus associados a fim de orientar a sociedade, os municípios e os estados para o difícil período pós-pandemia. Nele são apresentadas algumas considerações para tornar bem-sucedido um plano para uma nova mobilidade urbana, com a inclusão dos modos sobre trilhos no planejamento de transportes das cidades. 



A TRANSFORMAÇÃO DAS CIDADES



Mais da metade do mundo já mora em cidades. As cidades foram criadas para facilitar a troca de mercadorias, porém evoluíram para se transformar no local por excelência dos encontros de ideias, parcerias e projetos e converteram-se no centro privilegiado das atividades econômicas.

Mas a chegada da pandemia e a crise econômica resultante, uma das mais graves enfrentadas pelo mundo, que atingirá todos os países, nos próximos anos, deve impactar fortemente o funcionamento das cidades.

A longo prazo espera-se grandes alterações no funcionamento das metrópoles, provavelmente buscando-se um modelo diferente daquele que privilegia as grandes aglomerações. Será fundamental que a política dominante, que acarreta congestionamentos infundáveis de automóveis, tenha menos voz e que o transporte coletivo e público se imponha. Nesta direção, haverá a necessidade de ampliar e otimizar a utilização os sistemas de transporte sobre trilhos existentes e implantá-los nas cidades onde eles não estão inseridos nas redes de circulação urbana.



Os fluxos de passageiros são essenciais para as cidades. Mas elas também não conseguem viver sem fluxo de carga, de informações e de serviços. Esses fluxos compartilham vias, tempo, energia, ambiente e recursos cada vez mais escassos. Isso causa desperdício, polui e congestiona.

Mesmo antes do início da pandemia notava-se, mesmo que lentamente, algumas mudanças no funcionamento da circulação nas cidades. A pandemia, entretanto, diminuiu alguns desses movimentos e aumentou outros. Por exemplo, observava-se uma tendência de redução do transporte individual na matriz de deslocamentos e de aumento do transporte compartilhado, que poderá, a curto prazo, ter sua evolução afetada.

Decorrente da necessidade do distanciamento social, uma parcela significativa das organizações, públicas ou privadas, adotou o trabalho a distância. Aquelas que ainda tinham dúvidas em relação às vantagens proporcionadas pelo trabalho em casa perceberam que as restrições eram infundadas, e, mesmo em escala menor, manterão esta prática, ao menos em esquema parcial. Para os colaboradores do grupo de risco, até que surja uma vacina, o trabalho em casa será em tempo integral. O modelo de trabalho, provavelmente, não será mais o mesmo, pois a experiência do trabalho a distância está mostrando-se vantajosa para as empresas, com a diminuição dos seus custos fixos, e para as pessoas, através do aumento de sua qualidade de vida.

Como uma parte das pessoas deixará de circular diariamente, principalmente, nos horários de ponta, a consequência poderá ser a melhoria no trânsito e a diminuição da lotação nos transportes públicos.



**NO PERÍODO PÓS-PANDEMIA, EM TODO O MUNDO,
UM DOS RESULTADOS PODERÁ SER A ECONOMIA DE
DESLOCAMENTOS E O AUMENTO DA SUSTENTABILIDADE.**

O processo migratório para as cidades continuará na mesma velocidade, será atenuado ou caminhará no sentido oposto? Independentemente do que ocorrer, as cidades precisarão ser mais sustentáveis.

A persistência no incentivo ao transporte de passageiros sobre trilhos ajudará, sem dúvida nenhuma, a tornar as cidades mais sustentáveis, pois ele tem a grande vantagem de criar suas próprias e exclusivas vias, de economizar espaços, tempo, ambientes e energia.

Após a pandemia haverá grandes transformações no funcionamento das cidades e uma oportunidade rara de torná-las mais eficientes e mais igualitárias para todos. Entretanto, o grande desafio é que nesse novo processo de imigração as pessoas que chegam às cidades têm renda menor e as que a deixam tem renda maior.


As grandes cidades deverão reorganizar-se urbanisticamente. Moradia e trabalho não mais, obrigatoriamente, deverão estar próximos. Reformas, modernizações, relocações, novos usos devem ser feitos com promoções integradas e incentivadas em parcerias público-privadas.



HAVERÁ UMA OPORTUNIDADE ÚNICA QUE OS GESTORES NÃO DEVEM PERDER: PENSAR NA MOBILIDADE E INSERIR O MODO DE TRANSPORTE SOBRE TRILHOS NO PLANEJAMENTO URBANO PARA DIGNIFICAR O DESLOCAMENTO, AINDA IMPRESCINDÍVEL, DOS CIDADÃOS.

Nesta tragédia sanitária, felizmente, observavam-se alguns efeitos colaterais positivos, tais como a redução do número de acidentes de trânsito, a redução do número de indicadores de poluição, a diminuição da quantidade de internações devido a doenças respiratória, dentre outras.



QUANDO VOCÊ CONSTRÓI OU TRANSFORMA UMA CIDADE, DEVE TER EM MENTE QUE SUAS CONSEQUÊNCIAS NÃO VÃO REPERCUTIR APENAS POR CINCO ANOS, MAS POR SÉCULOS. 

(Brian Schmidt, astrofísico australiano, PhD em astronomia em 1993, pela Universidade de Harvard, prêmio Nobel de Física em 2011)



OPORTUNIDADE PARA UMA NOVA MOBILIDADE URBANA



A mobilidade urbana está sendo fortemente impactada pela pandemia. Os sistemas de transporte em todo o mundo estão registrando uma queda expressiva no número de passageiros transportados desde o início da pandemia, o que, no caso dos trilhos, chegou a atingir -85% na quantidade de passageiros, sendo que alguns sistemas registram redução de mais de 90%.

Esse cenário é reflexo das medidas de distanciamento social, que são fundamentais neste momento para contribuir com a redução da propagação do coronavírus. A maneira como nos relacionamos com as pessoas, os modelos de trabalho, de consumo de bens e serviços devem mudar e algumas áreas já estão neste processo. Por exemplo, algumas empresas sinalizaram a manutenção do trabalho em casa (home office), as escolas aprimoraram suas plataformas de ensino à distância; e o comércio eletrônico cresceu exponencialmente.

Entretanto, temos que pensar que essas mudanças não são e nem serão homogêneas, tanto para as pessoas quanto para as cidades e atividades. Essas transformações terão que ser pensadas de forma específica para cada região, respeitando

as características econômicas e sociais. Esse novo modo de viver deve gerar um novo cenário nos deslocamentos, pois os principais motivos de viagens nos centros urbanos são por trabalho e estudo.

A mobilidade terá que se adaptar à nova realidade da sociedade e será fundamental a avaliação do planejamento urbano para que os sistemas de transporte sejam estruturados sem concorrência e sobreposição, operando com integração física e tarifária. Os corredores estruturantes deverão ser pensados para desenvolver esse papel ordenador da mobilidade, com os maiores fluxos sendo atendidos pelo transporte de alta capacidade, como os trilhos, e os demais modos de transporte interligados a ele. Desta forma, os sistemas se complementarão, racionalizando a gestão, os custos e os modos de deslocamentos, o que gera perspectivas de redução do custo da tarifa para os usuários e dos subsídios públicos ao transporte coletivo de uma maneira geral, beneficiando, assim, a sociedade como um todo e, em última análise, o contribuinte.

Mas, para isso, é necessário o planejamento adequado, com projetos bem estruturados. E isso se faz cada vez mais necessário, já que a crise gerada pela pandemia está mostrando a fragilidade da estrutura de transporte e a necessidade de uma nova visão em relação ao setor por parte dos governantes.

O transporte é um serviço essencial e direito constitucional do cidadão e neste momento é necessária a reavaliação de tributos e encargos setoriais, de novas formas de financiamento, entre outras medidas que tornem o transporte sustentável, mesmo diante de uma anormalidade excepcional, como a que estamos vivendo.

É fundamental implementar políticas de desenvolvimento urbano que superem os prazos de mandatos políticos, que sejam pensadas para o futuro, levando em consideração os diferentes cenários financeiros, sociais e, agora com a pandemia, também sanitários.



**NÃO HÁ SOLUÇÃO DE MOBILIDADE PARA CIDADES
QUE NÃO SEJA CENTRADA NO TRANSPORTE
PÚBLICO E COLETIVO.**




O futuro da mobilidade no pós-pandemia



BRASIL: UM PAÍS URBANO



As grandes dificuldades que a mobilidade vem vivenciado nos municípios e nas regiões metropolitanas são reflexo da elevada taxa de urbanização das cidades brasileiras, cada vez mais densas e interligadas, aliada à deficiência de um planejamento integrado de transportes, que estruture os grandes fluxos, bem como à insistente dependência de sistemas de transporte baseados em combustíveis fósseis. Projeções indicam que o adensamento urbano só irá aumentar nas próximas décadas, o que serve de alerta para a tomada de decisões dos gestores públicos quanto ao desenvolvimento futuro de suas redes de transporte. 



211,8

MILHÕES
DE HABITANTES
é o total da população
brasileira



27
ESTADOS
E O **DISTRITO**
FEDERAL



5570
MUNICÍPIOS



17
GRANDES CIDADES
com mais de **1 milhão**
de habitantes

ANP
TRILHOS



32
MÉDIAS CIDADES
entre **500 mil** a **1 milhão**
de habitantes



30%
DA POPULAÇÃO
da população vive nos
49 municípios com mais
de **500 mil** habitantes



24%
DA POPULAÇÃO
da população vive nas
27 capitais

Fonte: IBGE / junho 2020







PREMISSAS FUNDAMENTAIS AO DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO

Para contribuir com o desenvolvimento das redes inteligentes de transporte urbanas e interurbanas, que sejam capazes de otimizar os deslocamentos do cidadão, ao mesmo tempo em que torne eficiente a alocação de recursos governamentais e privados, a ANPTrilhos traz à luz alguns temas fundamentais para o reordenamento do planejamento do transporte público nessa nova realidade na mobilidade urbana:

PROMOVER O PLANEJAMENTO DE LONGO PRAZO

Com a elevada urbanização de nossas cidades, já não há mais fronteiras físicas entre elas. Não falamos mais em cidades isoladamente, mas em regiões metropolitanas, o que enseja um maior esforço de planejamento e integração entre os órgãos e agentes governamentais em busca da concepção eficiente das redes de transporte. E a existência dessa rede única e estruturada gera benefícios a todos os municípios, possibilitando partilhar a alocação de investimentos e reduzir o subsídio ao transporte ao eliminar ineficiências.

É necessário repensar toda a política de transporte público coletivo e de se encarar a realidade: falta nas médias e grandes cidades um planejamento mais condizente com o desenvolvimento dos aglomerados urbanos e o crescimen-

to populacional. Esse planejamento deve ter como objetivo pensar o desenvolvimento do transporte e da mobilidade urbana no Longo Prazo, tornando-o uma ação de Estado e não de governo.

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 modos, tais como ônibus, VLT, monotrilho, entre outros. Ficam para segundo plano, portanto, os modos individuais motorizados, como o automóvel – como preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que deve ser seguida pelos gestores públicos.

Nesse sentido, a adoção de uma Autoridade Metropolitana de Mobilidade, formalmente criada com representação do Estado e dos Municípios da Região Metropolitana, com poder para coordenar a mobilidade nessa região, com um orçamento cotizado por todos os entes governamentais participantes e com função de priorizar investimentos; preparar uma estratégia integrada de transporte urbano e uso do solo; e definir políticas operacionais, tarifárias e de subsídios, principalmente às integrações, ouvindo os usuários, é uma das alternativas para efficientizar o planejamento e a gestão governamental da mobilidade.

PRIORIZAR O TRANSPORTE ESTRUTURANTE E SUA INTEGRAÇÃO

A alta densidade de empregos nos centros urbanos e a dispersão de moradias na periferia das cidades provocam intensos movimentos cotidianos dos cidadãos, repetidos como o pêndulo de um relógio. Isso causa fluxos muito densos nos horários de pico de demanda e nos principais eixos de acesso.

Somente os modos sobre trilhos têm a capacidade de dar vazão a grandes fluxos de pessoas, com rapidez, segurança e regularidade, se tornando verdadeiras linhas de deslocamento rápido dentro das cidades. Por esse motivo, os modos sobre trilhos funcionam como a espinha dorsal dos sistemas de mobilidade.

Esses sistemas estruturadores, entretanto, precisam estar integrados aos demais modos alimentadores. Sistema integrado é sinônimo de redução de custos do transporte e do tempo de deslocamento, mitigando também os gastos da população com deslocamentos diários.

No atual contexto sanitário o transporte sobre trilhos na sua comparação com os demais modos de transporte propicia, ainda, um menor tempo de exposição ao contato entre as pessoas, e, em consequência, aos riscos de contaminação

devido à sua maior velocidade média associada ao melhor traçado das vias. A sua infraestrutura ainda permite um maior nível de controle e acompanhamento da ocupação dos veículos e dos espaços nas estações e a adoção de medidas de prevenção como a sanitização e desinfecção desses espaços.

Planejar eficientemente as linhas de transporte e suas conexões é fundamental para garantir a sustentabilidade dos diversos modos de transportes que integram a rede do município ou da região metropolitana e, com isso, garantir uma verdadeira rede de transporte e a eficiência do gasto público.





ELIMINAR A SOBREPOSIÇÃO ENTRE MODOS

Entre os maiores desafios dos gestores públicos está o de elaborar uma equação que permita assegurar a sustentabilidade de projetos essenciais para atender aos anseios da população por mais qualidade de vida.

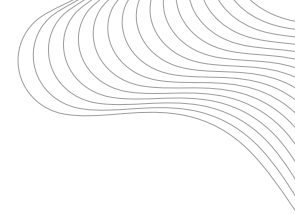
Na visão da ANPTrilhos, há como estabelecer no Brasil políticas que melhorem as condições de transporte para o presente e o futuro em plena aderência ao que deseja a sociedade, em termos de qualidade. Combater as ineficiências de cada modo de transporte de passageiros, integrá-los tarifária e fisicamente são condicionantes dos projetos a serem financiados a partir de agora.

A sobreposição de modos de transporte traz dificuldades estruturais de difícil equacionamento no nível operacional, na medida em que implica em ineficiências em um determinado corredor de transporte que é atendido por operadores de distintos modos, que têm objetivos, receitas e custos não compartilhados. Dificulta o processo de integração física, ocasiona excesso de capacidade (ociosidade dos veículos e sistemas), e não atende de forma adequada e eficiente as regiões mais afastadas uma vez que dificulta o planejamento de redes alimentadoras pela dispersão da demanda.

Os modos de transporte necessitam de adequada interação com definição de linhas troncais, linhas alimentadoras, linhas complementares e linhas suplementares, cada uma delas operada pelo modo de transporte que melhor atende ao perfil de demanda e às características da rede na qual está inserida.

A existência de linhas complementares seguindo o traçado das linhas troncais de transporte sobre trilhos têm se mostrado um fator de ineficiência para a rede de transportes como um todo, trazendo dificuldades e restrições operacionais, via de regra, para os operadores e para os usuários de transporte público, ao exigir excesso de capacidade que não pode ser sustentado pelas tarifas, e gera expectativas nos usuários que acabam não sendo atendidas.

Os projetos de mobilidade urbana coletiva e pública, portanto, devem ser tecnicamente sadios; 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. Esta é uma receita de sucesso para a evolução da mobilidade urbana brasileira.



FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO PELO TRANSPORTE INDIVIDUAL

Os mecanismos de financiamento do transporte público coletivo devem ir além dos orçamentos públicos, buscando um esforço organizado para gerar fundos não operacionais, que permita custear parte do sistema.

Uma alternativa é estabelecer mecanismos que direcionem recursos financeiros dos modos 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 – os imensos congestionamentos e a poluição atmosférica são dois exemplos marcantes.

A medida pode ter o efeito positivo de atrair cada vez mais pessoas para o transporte público, o que irá contribuir, decisivamente, para aumentar o ingresso de recursos financeiros no âmbito da mobilidade coletiva. O objetivo é que tais recursos sejam exclusivamente direcionados para financiar a construção, a manutenção e a expansão de sistemas estruturantes de alta capacidade de transporte ao longo dos anos.

Várias propostas podem ser avaliadas, desenvolvidas e adaptadas à realidade do País e de sua população. Todas demandam ações contínuas para se constituírem em um projeto de Estado e não meramente de um único 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:

- cobrança de pedágios urbanos – caso de Londres (Inglaterra), de Estocolmo (Suécia) e de diversas outras 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;
- cerceamento de acesso de carros a localidades específicas, mas com maior oferta de mobilidade coletiva ou individual não poluente (ciclovias, por exemplo);
- implantação de tarifas de estacionamento inibidoras ao uso de automóveis em excesso;

- criação de taxas sobre o preço de combustíveis fósseis e desoneração do preço de energia elétrica utilizada pelo transporte sobre trilhos; e
- criação de taxa sobre o preço de venda do automóvel (caso da China) e comprovação de número mínimo de vagas de garagem para liberação da venda de carros (como no Japão).

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.

INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO DE SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA

A situação emergencial ocasionada pela pandemia do COVID-19 exigiu esforços excepcionais dos sistemas de transporte público, em especial, do transporte sobre trilhos. A situação sanitária de um lado exigia o distanciamento social e a interrupção ou limitação de atividades presenciais em diversos setores da sociedade. Por outro lado, o combate aos efeitos da doença, atividades da área de saúde e de assistência social, as atividades de sustentação pública da situação, suprimentos de alimentos e necessidades básicas e de segurança pública, e o funcionamento dos ativos públicos requeria a manutenção de serviços de transporte público eficientes quanto ao serviço e quanto às condições sanitárias.

Os sistemas de transporte público, então, passaram a operar sob condições especiais com modificações das linhas e da programação operacional, ocasionando um desbalanceamento entre os níveis de custos e despesas e os níveis de receitas. A oferta de lugares e a frequência dos serviços aumentou significativamente os esforços e os recursos por passageiro transportado nessas condições emergenciais.

Essa combinação proporcionou uma condição não prevista de forma explícita nos contratos e na legislação em vigor, situação essa que afetou de forma negativa com muita intensidade o setor de transporte público como um todo, e seus efeitos são esperados afetar a mobilidade no curto, médio e longo prazo se não houver uma ação rápida e segura no curto prazo.

Os gestores públicos não dispõem de mecanismos legais para atuar na contenção dos danos e o setor privado também não dispõe de instrumentos legais de financiamento dos passivos e das ineficiências estruturais que foram necessárias para o atendimento desse “esforço de guerra”.

Torna-se urgente a institucionalização de mecanismos e instrumentos legais que permitam a alocação de recursos para financiar situações emergenciais como essa. Eventualmente, como em outros países, podem ser adotados modelos de pagamento por oferta de lugares e distância percorrida na realização dos serviços de transporte público, enquanto permanecerem as condições excepcionais, dando flexibilidade e agilidade aos gestores públicos da crise para utilizarem da melhor forma os ativos de mobilidade e proporcionando segurança jurídica e financeira para os contratos.





FINANCIAMENTO DE GRATUIDADES

As gratuidades no transporte público são importantes instrumentos de políticas públicas, em especial, nas áreas social, educação e segurança pública. No entanto têm tido grande dificuldade no seu financiamento, uma vez que, via de regra, não é possível transferir todo o seu impacto para as tarifas.

Grande parte dos usuários de transporte público tem nas tarifas um ônus significativo no seu orçamento considerando os níveis médios de renda no país. A absorção no vale transporte para aqueles que têm empregos formais ocasiona, por sua vez, impactos de peso para o empregador.

Nada mais justo e mais adequado, seja do ponto de vista social, seja do ponto de vista fiscal, que as políticas de gratuidade nos transportes sejam sustentáveis economicamente e atreladas orçamentariamente às áreas que requerem esse mecanismo. Assim, torna-se necessária a inclusão no arcabouço legal que trata desse tema, normas que permitam a utilização de recursos específicos dessas áreas para assegurar o financiamento das gratuidades.


MAIOR COLABORAÇÃO E COOPERAÇÃO DO PODER PÚBLICO COM O SETOR DE TRANSPORTES PÚBLICOS EM EMERGÊNCIAS

Desde os primeiros momentos da crise gerada pela pandemia os operadores de transporte público, em especial, os de transporte de passageiros sobre trilhos adotaram todas as medidas ao seu alcance para cooperar com o poder público e para assegurar as melhores práticas na prevenção da contaminação para os usuários.

Foi formado um Grupo de Trabalho com todos os operadores brasileiros na ANPTrilhos que se reúne semanalmente para trocar experiências e compartilhar conhecimentos com relação às ações de proteção para seus usuários. Técnicas de controle e acompanhamento das taxas de ocupação das composições, comunicação educativa com os usuários, novas técnicas de higienização e sanitização dos trens e dos ambientes das estações, equipamentos de proteção individual para seus colaboradores, treinamento específico e outras.

O transporte público, no entanto, não pode equacionar e solucionar com seus próprios recursos as dificuldades de geração de aglomerações e de comportamento dos usuários. Em outros países a presença de agentes públicos nos sistemas de transportes foi intensa nas áreas de comunicação, vigilância sanitária e segurança pública notadamente.

Uma maior integração e participação dessas áreas do estado é muito relevante para compartilhar com os operadores as responsabilidades e os riscos envolvidos na prestação dos serviços de transporte público em tais circunstâncias. A atuação integrada transmite à sociedade como um todo e, em especial, aos usuários uma maior percepção de segurança e



confiança na eficácia e na importância das medidas que estão sendo adotadas trazendo um ambiente de maior cooperação que em transporte de passageiros é um fator muito significativo.


GESTÃO CENTRALIZADA PARA TODA A REGIÃO 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 modos e serviços de transporte urbano; e a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

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.


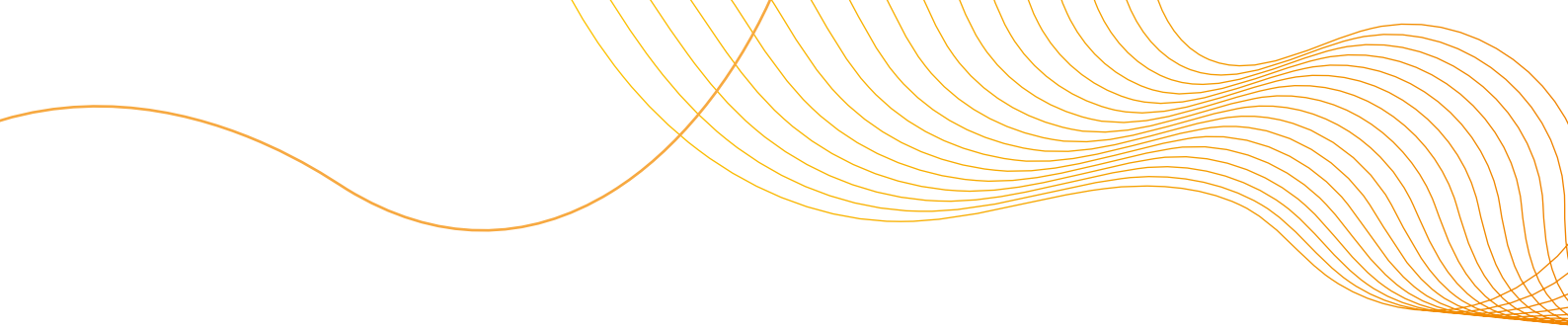
O Brasil, como os países mencionados, precisa agir para equilibrar a oferta e a demanda de transporte de alta capacidade, uma vez que a demanda está em expansão. A carência para investimentos é muito grande, sendo que o motivo não é apenas a falta de dinheiro, mas de bons projetos técnicos, algo para o qual uma autoridade metropolitana poderia oferecer boas respostas.

Por ser o poder público o administrador de toda a rede de transporte coletivo, cabe aos gestores de todas as esferas de governo agirem em conjunto para promover a efetiva integração dos modos de transporte. Uma autoridade metropolitana pode também assumir o papel preponderante de desenvolver e garantir a continuidade de projetos saudáveis, 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. 



SÓ OS GESTORES PÚBLICOS PODEM DIGNIFICAR A MOBILIDADE URBANA EM NOSSAS CIDADES



O Brasil perdeu um longo tempo deixando de investir no transporte público urbano. Como consequência dessa falta de investimento, que foi substituída por uma política de incentivo à utilização do transporte individual, surgiu uma série de manifestações populares que tiveram como pivô as deficiências do transporte público no Brasil.

O apelo que veio das ruas foi muito claro: é preciso dar qualidade ao transporte público urbano brasileiro. É necessário não só disponibilizar de forma confiável o transporte à população, mas adequar a capacidade do sistema à sua demanda, prover a segurança e a integração dos sistemas e conduzir políticas que levem à sua modicidade tarifária.

Apesar de ser um transporte sustentável, seguro, rápido, eficiente e regular, no passado recente o sistema sobre trilhos não foi devidamente valorizado no planejamento das cidades. Tendo em vista a importância do transporte sobre trilhos para o cidadão e para a mobilidade em nossas cidades, a ANPTrilhos defende a sua inclusão como prioridade nas políticas públicas que nortearão as medidas governamentais para levar as cidades a um novo patamar na mobilidade.



Não existe projeto e obra em transporte sobre trilhos que não tenha caráter estratégico. É fundamental que o gestor público inclua em sua agenda, como prioridade, ações efetivas de mobilidade urbana. É preciso que se venha a assumir uma política pública inovadora para o setor, para que possam vir a deixar um importante legado para os cidadãos.

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; e os resultados esperados serão benéficos para todo o conjunto da sociedade.



OS QUE AGORA GOVERNAM TÊM A OPORTUNIDADE DE PROMOVER AS 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.





O futuro da mobilidade no pós-pandemia

O TRILHO CERTO PARA CADA LOCALIDADE



As principais características dos sistemas de transporte sobre trilhos que podem ser inseridas na sua cidade:



TREM METROPOLITANO

Sistema de alta capacidade que atende às zonas mais afastadas do centro urbano, com demanda de 40 a 80 mil passageiros/hora/sentido, podendo ser subterrâneo ou em superfície na zona central e em superfície na periferia. A distância média entre as estações de 1500 a 2500 m, com intervalo no pico de 5 a 2 minutos. Sustentação com rodas de ferro.

METRÔ

Sistema de alta capacidade que atende grandes concentrações urbanas, estruturador do transporte público coletivo, com demanda de 40 a 80 mil passageiros/hora/sentido, podendo ser subterrâneo na zona central e subterrâneo, em superfície ou elevado nas regiões menos densas. A distância média entre as estações de 700 a 1200 m, com intervalo no pico de 3 minutos a 90 segundos. Sustentação com rodas de ferro ou de pneu. Trafega em via ou faixa exclusiva e segregada, com energia propulsora elétrica.



VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS - VLT

Sistema de média capacidade, com linhas curtas atendendo às áreas centrais das cidades, com demanda de 7 a 20 mil passageiros/hora/sentido, trafega em superfície, em faixas segregadas ou não, podendo ter pontos de cruzamento com outros modos de transporte. A distância média entre estações é de 500 a 800 m.

AUTOMATED PEOPLE MOVER - APM

Linhas curtas atendendo a trajetos fechados tais como, centros comerciais (shopping centers) e aeroportos, com demanda de 5 a 15 mil passageiros/hora/sentido. Trafegam em via segregada, em geral elevada, com intervalos de 180 a 60 s. O aeromóvel é um *people mover* com propulsão pneumática.



MONOTRILHO

Sistema de média capacidade que trafega em via cativa sobre uma estrutura de concreto ou aço, com rodas de pneus. Demanda de 20 a 48 mil passageiros/hora/sentido, com distância média entre as estações de 500 a 1000 m.

PANORAMA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS NO BRASIL



O setor de transporte de passageiros sobre trilhos em 2019, apresentou os seguintes dados:



1.116,5

**QUILÔMETROS
DE EXTENSÃO**



624

ESTAÇÕES



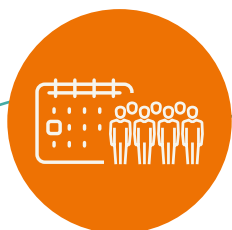
48

LINHAS



5.269

**CARROS DE
PASSAGEIROS
OPERACIONAIS**



3,9

**BILHÕES DE
PASSAGEIROS
TRANSPORTADOS/
ANO**



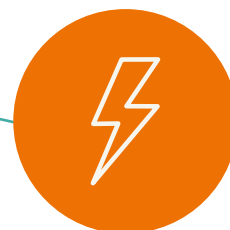
10,9

**MILHÕES DE
PASSAGEIROS
TRANSPORTADOS/
DIA/ÚTIL**



39,4

**MIL
FUNCIONÁRIOS**



1.900

**GWH
CONSUMIDOS**

BENEFÍCIOS SÓCIO- ECONÔMICOS GERADOS PELO SETOR DE TRILHOS



É indubitável que os modos de transporte sobre trilhos são os que atendem aos grandes corredores de demanda com maior segurança, maior confiabilidade e menor tempo de deslocamento e sem emissões de poluentes. Isso faz com que esses sistemas contribuam de forma significativa para uma melhor qualidade de vida dos cidadãos que chegam aos seus destinos de forma mais rápida, podendo usufruir de mais tempo para estudar, para interagir com a família e para o lazer.

O SETOR METROFERROVIÁRIO NACIONAL...

...DEIXOU DE EMITIR

2,4 mi

DE TONELADAS
DE POLUENTES

- veículos em trânsito
- queima de combustível

...ECONOMIZOU MAIS DE

1 bi

DE LITROS DE
COMBUSTÍVEL FÓSSIL

- exploração de petróleo
- + transporte sustentável

...REDUZIU EM MAIS DE

R\$ 820 mi

AS DESPESAS
GOVERNAMENTAIS

em relação aos custos
com acidentes:

- acidentes de trânsito
- gastos governamentais
com saúde pública

...DEVOLVEU

R\$ 30 bi

À SOCIEDADE EM 2019

- + qualidade de vida
- tempo em
engarrafamentos.

...EVITOU A
CIRCULAÇÃO DE MAIS

1,3 mi

 DE CARROS
E **18.000** ÔNIBUS

ao dia, nas ruas dos centros
urbanos que tenham sistema
sobre trilhos implantados,
gerando uma economia anual de

R\$ 7,1 bilhões

...PROPORCIONOU
UMA ECONOMIA
DE TEMPO MÉDIO

ao cidadão, ao decidir usar
o sistema sobre trilhos

DE **50** MINUTOS/DIA
E **3** DIAS/MÊS

Base: 2019

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.viamobilidade.com.br



www.viaquatro.com.br



www.vltrio.com.br



www.trensurb.gov.br



www.alstom.com/brazil



www.aeromovel.com.br



www.caf.net



www.mpeengenharia.com.br



www.thalesgroup.com

ANPTRILHOS

— CONSELHO ADMINISTRATIVO

Biênio 2020-2022

Joubert Fortes Flores Filho

Presidente do Conselho

João Gouveia Ferrão Neto

Vice-Presidente Executivo

José Eduardo Ribeiro Copello

Vice-Presidente de Desenvolvimento

Luis Eduardo Fidell Antunes

Vice-Presidente de Tecnologia

Milton Gioia

Vice-Presidente de Planejamento

Roberto Labarthe

Vice-Presidente Institucional

— COORDENAÇÃO TÉCNICA

Conrado Grava de Souza

— EQUIPE

Roberta Marchesi

Diretora Executiva

Fernanda Adjuto

Gerente de Relações Governamentais

Michelle Escudeiro

Coordenadora Administrativo-Financeira

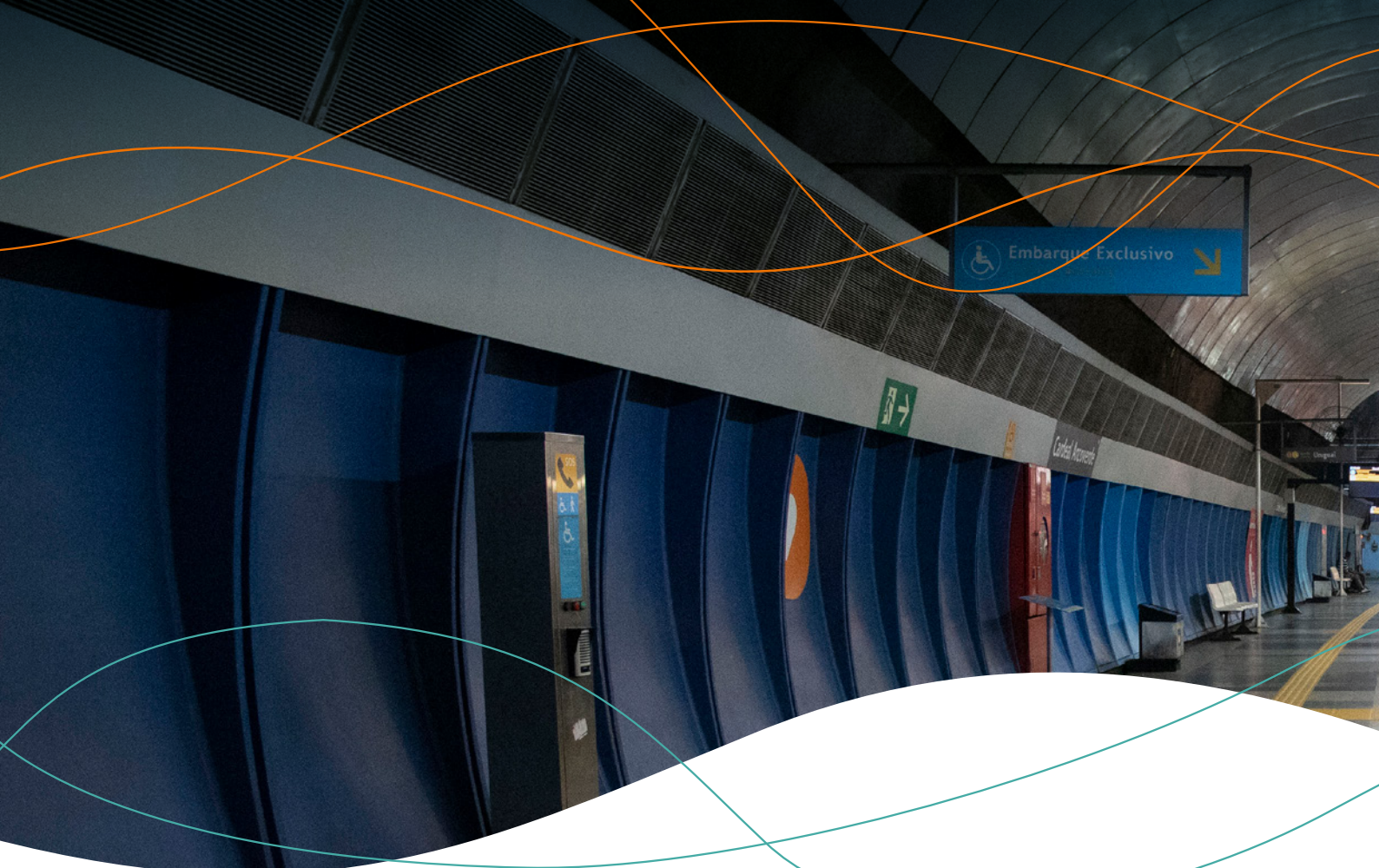
— CONSULTORIA TÉCNICA

José Luis Lopes Teixeira Filho

TT&A LTDA










ANP TRILHOS

Setor de Autarquias Sul, Quadra 1, Bloco J
Ed. Clésio Andrade – Torre A, 5º andar, Sala 510
Brasília/DF – 70.070-010
(61) 3322-3158 – contato@anptrilhos.org.br
www.anptrilhos.org.br

-  ANPTrilhos
-  @ANPTrilhos
-  ANPTrilhos

Apoio
institucional

FNP FRENTE
NACIONAL
DE PREFEITOS

 Fórum Nacional de
Secretários e Dirigentes de
Mobilidade Urbana

CONSETRANS
Conselho Nacional de Secretários de Transportes