ANP TRILHOS
Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos

AGENDA DE GOVERNO

do Setor de Transporte de Passageiros Sobre Trilhos

2023/2026

Propostas para a melhoria da mobilidade e o desenvolvimento do transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil

INICIAR

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

Navegue utilizando o **MENU LATERAL**

ANP TRILHOS
Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos

AGENDA DE GOVERNO

do Setor de Transporte de Passageiros Sobre Trilhos

2023/2026

Propostas para a melhoria da mobilidade e o desenvolvimento do transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

Conselho Administrativo
CONSELHO ADMINISTRATIVO 2022/2024

Joubert Fortes Flores Filho
Presidente do Conselho

Antonio Carlos Sanches
Vice-Presidente Executivo

José Eduardo Ribeiro Copello
Vice-Presidente de Desenvolvimento

Luiz Eduardo Argenton
Vice-Presidente de Planejamento

Adriana Fonseca Lins
Vice-Presidente de Tecnologia

Roberto Labarthe
Vice-Presidente Institucional

Equipe Interna

Roberta Marchesi
Diretora Executiva

Fernanda Adjuto
Gerente de Relações Governamentais

Ana Paula Figueiredo
Coordenadora Administrativo-Financeira

Bruna Martins de Sousa
Auxiliar Administrativo

Rafael Santos
Estagiário

Coordenação Técnica

Conrado Grava de Souza
Fernanda Adjuto

Gestão Editorial

ANPTrilhos

Produção e Design

Duo Design

ANPTrilhos

Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos

Setor de Autarquias Sul, Quadra 1, Bloco J, Edifício Clésio Andrade
Torre A, 5º andar, Sala 510, CEP 70.070-010, Brasília/DF

Telefone: (61) 3322-3158
E-mail: contato@anptrilhos.org.br
Site: www.anptrilhos.org.br

@ANPtrilhos

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

EDITORIAL

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 praticamente 100% do setor metroferroviário de passageiros, a ANPTrilhos 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.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

No Brasi há 28 Regiões Metropolitanas, Regiões Integradas de Desenvolvimento (Rides) e Aglomerações Urbanas com mais de 1 milhão de habitantes, sendo que apenas 11 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 as lideranças governamentais para que se possa avançar, de forma efetiva, com os projetos e integrações visando dotar as nossas metrópoles de um transporte público de passageiros de forma avançada, segura, ordenada, rápida e sustentável para o futuro.

A **Agenda de Governo 2023-2026** traduz o esforço dos operadores do setor de transporte de passageiros sobre trilhos, aqui representados pela ANPTrilhos, em estruturar propostas factíveis para a elaboração de políticas públicas que possam promover o desenvolvimento da mobilidade urbana, em plena aderência à realidade brasileira.

Apresenta, ainda, reivindicações setoriais que poderão resultar na melhoria de qualidade do serviço prestado a milhões de cidadãos, consolidar a segurança jurídica para a atração de novos investimentos, bem como a sustentabilidade dos negócios do setor, abrindo espaço para a expansão do transporte de alta capacidade para ainda mais brasileiros.

O Governo Federal já divulgou a intenção de lançar um programa estratégico de investimento em infraestrutura, que trará um conjunto prioritário de obras federais, estaduais e municipais, em todo o Brasil, com o objetivo de retomar o papel do setor público como indutor do investimento, numa visão de integração e parceria com o investimento privado.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

Os princípios do programa vão ao encontro das propostas apresentadas neste documento, que buscam garantir infraestrutura para competitividade e crescimento do Brasil, promover o desenvolvimento inclusivo, social e ambientalmente sustentável, buscar o bem-estar de todos os cidadãos e gerar emprego e renda.

Há uma lacuna considerável a ser preenchida com muito planejamento, investimento e gestão em prol do desenvolvimento do transporte de passageiros sobre trilhos. Esta Agenda pretende ser um marco norteador da atuação da ANPTrilhos, voltada para a discussão nacional e construção de uma arrojada política de transporte, que seja abraçada nas três esferas da administração pública. A Agenda de Governo do 2023-2026 estabelece as bases para um amplo diálogo, que envolva as diversas esferas governamentais e as organizações representativas da sociedade civil, contribuindo para nortear os caminhos que levem à adoção de medidas efetivas em prol do avanço da mobilidade urbana e da qualidade de vida em nossas metrópoles.

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.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

Panorama do setor

O Brasil possui 15 cidades ou regiões metropolitanas com transporte de passageiros sobre trilhos, distribuídos em 11 estados e no Distrito Federal, sendo que apenas 8 das 18 das cidades brasileiras com mais de 1 milhão de habitantes possui transporte sobre trilhos.

Esses sistemas são operados por 16 empresas, 8 privadas e 8 públicas.

Em 2022, a rede transportou 7,8 milhões de passageiros (média dia útil) e era formada por:

1.129,4 km EXTENSÃO TOTAL

629 ESTAÇÕES

47 LINHAS

5.145 CARROS DE PASSAGEIROS

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

1 Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros (p.10)

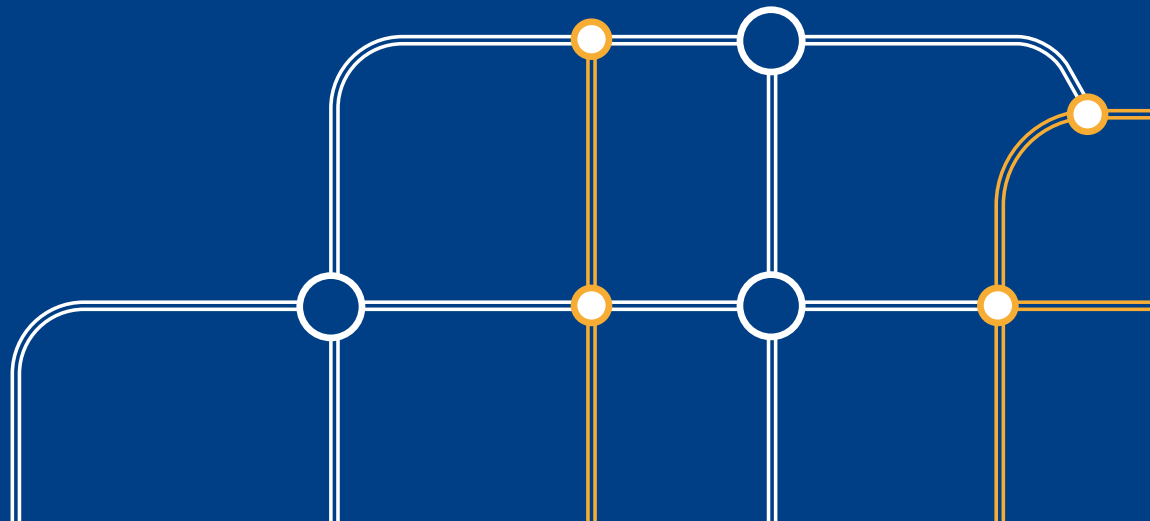
2 Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros (p.12)

3 Marco Legal do Transporte Público Urbano (p.16)

4 Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos (p.19)

5 Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo (p.21)

6 Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana (p.24)



EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

1

Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Instituir um instrumento para o desenvolvimento do transporte ferroviário regional de passageiros, alinhado com a legislação e os regulamentos atualmente existentes, e trazendo as regulamentações necessárias para a segurança jurídica e atração de investimentos desse setor.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

O Brasil é um país populoso e de dimensões continentais que precisa de uma infraestrutura adequada de transporte e o governo federal conta com uma oportunidade única para alavancar esse desenvolvimento por meio da publicação da Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros.

O propósito da Política Nacional é a regulamentação e o incentivo ao desenvolvimento do sistema ferroviário regional de passageiros e proporcionará o aquecimento deste mercado e da indústria a ele associada, reduzindo a dependência da população em relação ao transporte rodoviário regional, fortalecendo o poder de escolha dos usuários e propondo diretrizes para a formulação de um modelo de negócio atrativo ao mercado, potencializando os benefícios sociais e ambientais característicos deste modo.

A inexistência da Política Nacional específica para o transporte ferroviário regional de passageiros, segmento totalmente diferente do ferroviário de carga, em especial no que tange à operação, segurança, interface com os passageiros e serviços ofertados, gera insegurança jurídica e instabilidade regulatória, que contribuem sobremaneira para o afastamento do mercado e o desinteresse pelo investimento privado.

O mercado para o transporte ferroviário regional de passageiros possui enorme potencial para o seu desenvolvimento desde que siga o exemplo do setor de transporte de passageiros sobre trilhos urbano altamente atrativo aos investimentos privados, que tem respondido de forma positiva às Parcerias Público-Privadas e às concessões, gerando consecutivos recordes de arrecadação em leilões. Nos últimos 10 anos a participação do setor privado neste setor aumentou mais de 300%.

A publicação da Política Nacional contribuirá para que haja segurança jurídica para que dispositivos já existentes, como o das autorizações ferroviárias, possam ser aplicados à área de passageiros, aumentando o rol de investimentos em infraestrutura, ao mesmo tempo em que contribuirá para aumentar a eficiência da atual malha ferroviária brasileira. Segundo um levantamento feito pelo Ministério dos Transportes, existem 6 mil km de projetos prioritários potenciais, que poderão gerar mais de 300 mil postos de trabalho, R$ 1,4 bilhão em renda e mais de R$13,7 bilhões em investimentos.

A Política Nacional será um marco para o setor e para o desenvolvimento das tão desejadas conexões regionais de passageiros, com o crescimento econômico e social, com a instalação de empreendimentos e geração de empregos ao longo dos seus percursos e abre um importante caminho para o desenvolvimento de uma indústria forte, de uma nova cadeia produtiva e profissional, gerando ainda mais emprego e renda para a população.

A Política Nacional é um importante instrumento para o resgate do transporte ferroviário de média e longa distância trazendo a retomada dos investimentos no transporte ferroviário regional de passageiros em todo o território nacional.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

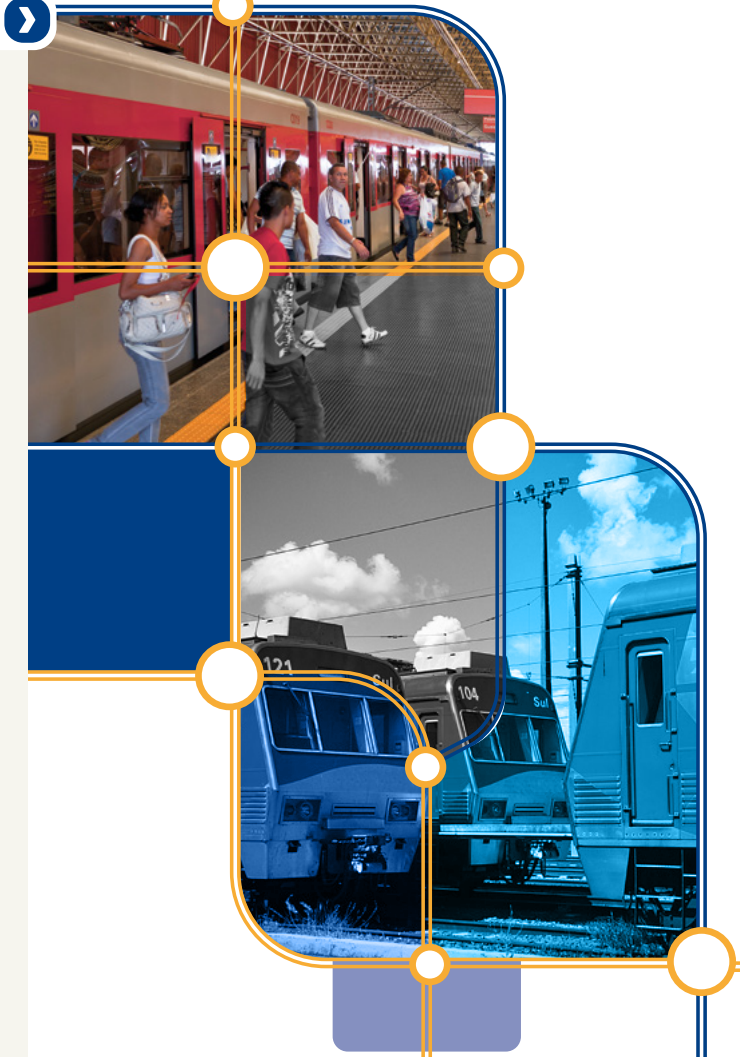
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS



2

Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Desenvolver um Plano Nacional para o setor ferroviário regional de passageiros, apontando as ligações prioritárias, estratégicas e potenciais para o desenvolvimento de uma rede futura, adequada para os deslocamentos do cidadão brasileiro. A intenção é que o plano possa firmar o compromisso do governo federal com o transporte ferroviário regional de passageiros, contribuindo para a atração de investidores, ampliação dos investimentos, retomada da indústria nacional e geração de emprego e renda.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

Esta proposta destaca as providências relacionadas à estruturação de um **Plano Nacional** de Estado – e não apenas de governo – resultando o desenvolvimento contínuo do transporte ferroviário regional de passageiros e, ao mesmo tempo, atraindo investimentos e gerando movimentação econômica nas várias regiões brasileiras de modo a favorecer a mobilidade nacional – um nicho de alta demanda de passageiros e baixa oferta de mobilidade adequada.

O Brasil carece da base e da regulação para estabelecer a necessária segurança jurídica, de modo a efetivar essa projeção de atrair investimentos para estimular a criação de um novo setor econômico e polo irradiador de desenvolvimento, que é o transporte ferroviário regional de passageiros.

Neste plano, o governo federal detalha os trechos com grande potencial para o desenvolvimento de projetos, onde seriam implantadas as linhas de passageiros, além de abordar outros elementos, como rotas, população atendida, demanda estimada entre origem e destino e necessidade de investimentos para atrair o setor privado.

MÚLTIPLAS VANTAGENS

A publicação do **Plano Nacional** incentivará o desenvolvimento do sistema ferroviário regional de passageiros e contribuirá para:

- Aquecimento do mercado e da indústria a ele associada, movimentando a economia, gerando empregos e renda no longo prazo
- Redução da dependência da população em relação ao transporte aéreo e ao rodoviário regional, minimizando os acidentes rodoviários
- Fortalecimento do poder de escolha dos usuários e a redução do tempo de viagem
- Geração de diretrizes para a formulação de um modelo de negócio atrativo ao mercado
- Progresso para as regiões ainda não fortemente desenvolvidas por meio da ocupação e uso do solo
- Aumento dos benefícios sociais e ambientais característicos do modo ferroviário regional de passageiros

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

OPORTUNIDADE PARA GERAR EMPREGO E RENDA

Embora seja tradicional em vários países do mundo, no Brasil existem apenas duas linhas ferroviárias de passageiros de longa distância, que operam na mesma malha da ferrovia de carga, sem as devidas velocidades de deslocamento e frequência comercial.

Na década de 60, em torno de 89 milhões de passageiros eram transportados nas linhas interurbanas, passando para cerca de 55 milhões nos anos 70. Hoje, somente 1,3 milhão de passageiros são transportados nos trens da Estrada de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Carajás, as únicas em operação, que conectam Minas Gerais ao Espírito Santo e o Pará ao Maranhão, respectivamente.

Com o desenvolvimento do **Plano Nacional**, o Brasil sinalizará ao mercado mundial o enorme potencial deste nicho de mobilidade cabendo ao governo federal viabilizá-lo por meio de incentivos e estímulos aos investidores e operadores.

ANP TRILHOS

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

3

Marco Legal do Transporte Público Urbano

Atualizar o marco regulatório existente, adequando-o à realidade e aos novos desafios impostos ao transporte público urbano, contribuindo para o aumento da segurança jurídica no setor, para o avanço dos investimentos e da qualidade na oferta de serviços, ampliação da demanda e financiamento do custo do serviço. A proposta passa por quatro pilares fundamentais: o financiamento do custeio e de investimentos de infraestrutura; a qualidade e a produtividade; a regulação dos contratos; e uma maior participação do governo federal como indutor da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

Os milhões de cidadãos que dependem do transporte público e os operadores enxergam que o modelo atual está em direção à falência e que cabe ao governo federal agir para firmar publicamente o compromisso de estabelecer as condições necessárias para evitar problemas ainda maiores e melhorar a qualidade e o custo dos serviços de transporte.

São necessárias ações urgentes, e, entre as principais, está a necessidade de se estabelecer um novo **Marco Legal** do transporte público urbano. Esta ação é fundamental para estabelecer os caminhos para superar a situação caótica do transporte público que se verifica no presente e que se projeta com agravantes para o futuro.

O atual marco regulatório que orienta os tomadores de decisão é a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Considerado muito defasado, compromete a qualidade do serviço prestado pelos operadores do transporte de passageiros sobre trilhos e por outros modos, como o rodoviário urbano. O problema é tão sério que motivou a articulação inédita entre esses segmentos em prol desta reivindicação.

O novo **Marco Legal** deve resgatar componentes fundamentais para a recuperação e o desenvolvimento dos transportes coletivos urbanos. O sucesso dos projetos de longa maturação está intimamente ligado à definição clara do marco regulatório setorial: que confere segurança jurídica ao investidor privado e ao setor público e facilita a atração de novos recursos para a aplicação em manutenção, na melhoria da qualidade dos serviços e na expansão das redes de atendimento aos usuários de transporte.

Propor, discutir e aprovar essa demanda exige, também, pressa. O ritmo observado na condução do tema pelas autoridades, até o momento, não pode ser comemorado, embora haja disponibilidade para propor e discutir soluções no âmbito dos poderes executivo e legislativo. Uma vez que o **Marco Legal** envolvendo todos os modos é uma prioridade para o segmento do transporte de passageiros sobre trilhos e beneficiará diretamente a população, se torna urgente que o governo federal esteja consciente da importância dessa reestruturação e disposto a se comprometer com essa questão, tendo em vista que é obrigatório para qualquer nação consolidar a segurança jurídica para negócios de infraestrutura e transporte de massa.

O setor de transporte público precisa que suas premissas estejam permanentemente protegidas de eventuais interferências ou reflexos de políticas públicas que visem resguardar outros setores. Tais impactos geralmente refletem em mudanças no custo do transporte coletivo, iniciativa de utilidade pública com cunho social expressivo, e, por isso, dificultam a modicidade tarifária.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

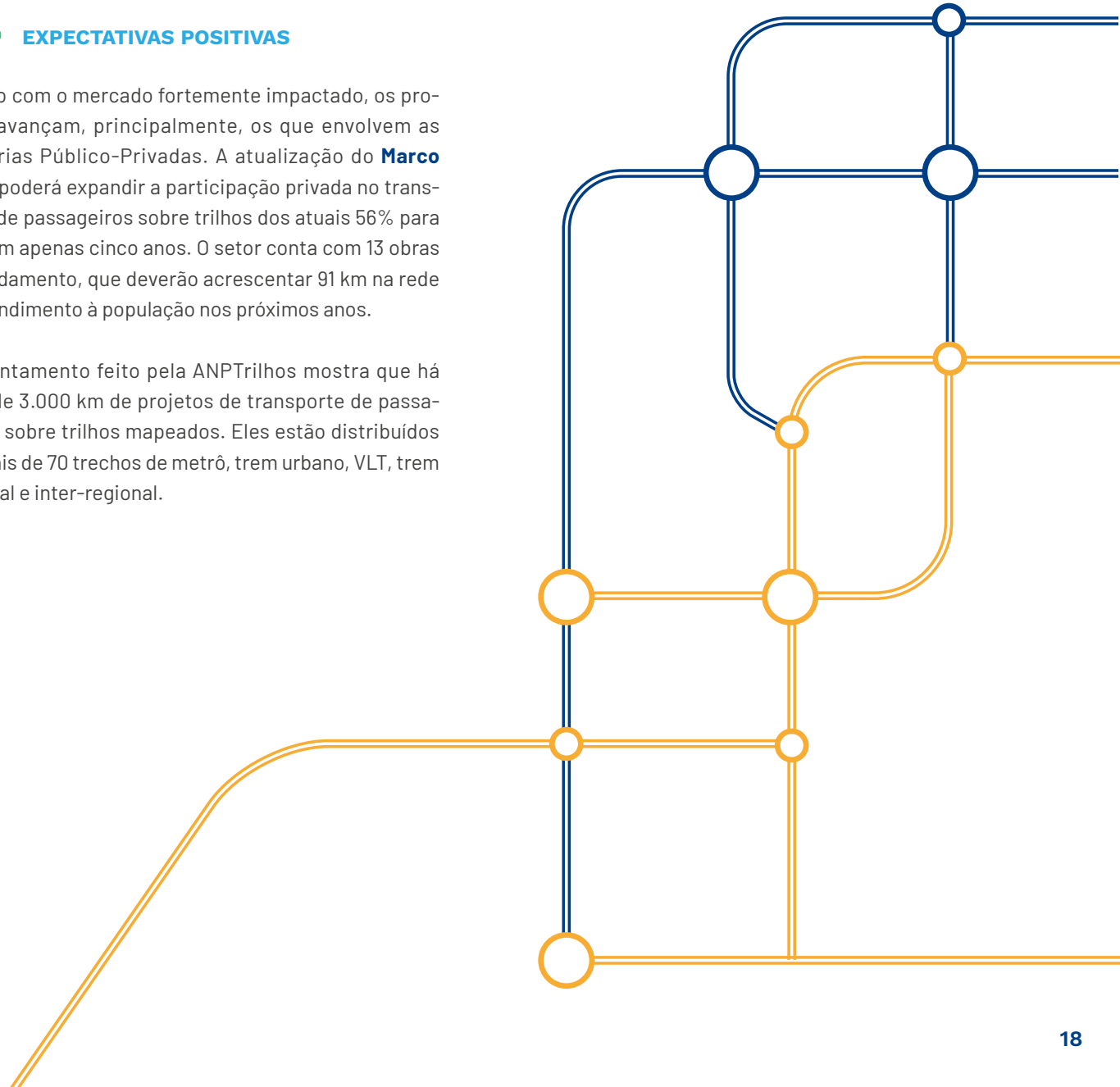
V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

EXPECTATIVAS POSITIVAS

Mesmo com o mercado fortemente impactado, os projetos avançam, principalmente, os que envolvem as Parcerias Público-Privadas. A atualização do **Marco Legal** poderá expandir a participação privada no transporte de passageiros sobre trilhos dos atuais 56% para 82% em apenas cinco anos. O setor conta com 13 obras em andamento, que deverão acrescentar 91 km na rede de atendimento à população nos próximos anos.

O levantamento feito pela ANPTrilhos mostra que há mais de 3.000 km de projetos de transporte de passageiros sobre trilhos mapeados. Eles estão distribuídos em mais de 70 trechos de metrô, trem urbano, VLT, trem regional e inter-regional.



EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

4

Plano Estratégico da Mobilidade Urbana Sobre Trilhos

Desenvolver um Plano Estratégico, que apresente a demanda de projetos estruturantes de transporte nas regiões metropolitanas com mais de 1 milhão de habitantes, com objetivo de prospectar e fomentar uma carteira de investimentos para o desenvolvimento de estudos, projetos, concessões e Parcerias Público-Privadas, que possam contribuir para o avanço da estruturação da mobilidade urbana nos grandes centros urbanos brasileiros.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

Trata-se de uma iniciativa inédita e estratégica, com foco no transporte estruturante sobre trilhos, sendo os demais modos designados para o papel de alimentadores desse sistema. A proposta é que o **Plano Estratégico** se configure como um programa de Estado – de longo prazo, portanto – e não de governo, ou seja, voltado a atender apenas ao período de um mandato governamental.

No momento, apesar da atual Política Nacional de Mobilidade Urbana privilegiar o transporte em massa, em relação aos modos individuais motorizados, o principal representante do transporte de alta capacidade – realizado sobre trilhos – está menosprezado na matriz de transporte nacional.

A mobilidade urbana está focada em demasia no transporte rodoviário sobre pneus, quando este deveria ser tão somente alimentador de um sistema estruturante sobre trilhos, não o ator principal onde há elevada demanda presente e projetada. Enquanto os modos rodoviários transportam 6,7 mil passageiros por hora/sentido, os modos sobre trilhos conduzem quase dez vezes mais: 60 mil passageiros por hora/sentido. Além disso, este último é considerado ambientalmente sustentável por poluir muito pouco e utilizar, praticamente, energia limpa.

O governo federal deve liderar tal iniciativa, orientar os demais entes federativos, assegurando o caráter de longo prazo dos projetos, decidindo, inclusive, os investimentos com recursos públicos aliados a outras fontes, em especial, advindas da iniciativa privada.

Uma das medidas estratégicas mais prementes para o **Plano Estratégico**, que merece análise governamental, é a interligação, por meio dos modos de transporte de passageiros sobre trilhos, das 28 regiões metropolitanas que possuem mais de 1 milhão de habitantes cada. Em seguida, seria importante promover a mesma ação em relação às capitais e regiões do interior, considerados polos econômicos.

Tais ações se justificam pela situação presente e pelo que se projeta para o futuro. Atualmente, 85% da população brasileira vivem e circulam nos centros urbanos. Essa multidão precisa frequentar tais regiões, consideradas "bolsões" concentradores de serviços sociais, onde as pessoas buscam trabalho, acesso à justiça, à saúde e ao lazer. Essa situação provoca enormes e demorados deslocamentos diários de uma grande massa, criando dificuldades excessivas para a qualidade de vida nas regiões metropolitanas.

A expectativa é que a adoção do **Plano Estratégico** irá prospectar e fomentar projetos de transporte público coletivo de média e alta capacidade e contribuir para a formação de uma carteira de concessões e Parcerias Público-Privadas que promovam melhorias e investimentos nos serviços públicos, provocando uma evolução no patamar de transporte coletivo urbano em todo o Brasil.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

5

Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Substituir o atual modelo de remuneração do transporte público coletivo, pautado na arrecadação tarifária, evoluindo para um modelo onde haja a participação de todos os agentes, inclusive aqueles beneficiados pela existência do transporte público. São pilares da proposta: a separação entre tarifa de remuneração (custo da operação) e tarifa pública (paga pelo usuário); custeio das gratuidades legais; e adoção de novas fontes para o custeio do transporte, tais como: receitas extra tarifárias; participação do transporte individual no financiamento e participação do governo federal.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

O financiamento do transporte sempre foi alvo de discussão entre governo e sociedade, e a forte crise imposta pela pandemia da Covid-19, que levou à queda drástica no número de passageiros, expôs a fragilidade do sistema atual em suportar as operações.

Está em vigor um modelo defasado, desorganizado e injusto – sob o ponto de vista socioeconômico – de financiamento do transporte público de massa. Absolutamente centrado na arrecadação tarifária, sobrecarrega o cidadão usuário, fragiliza os operadores de transporte, provoca uma série de ineficiências, entre as quais, as que retroalimentam seguidas necessidades de recomposições tarifárias e econômico-financeiras de contrato entre poder público e operadores.

Tema recorrente é a necessidade de recursos governamentais para subsidiar a operação do transporte público. Há aqueles que defendam abordá-lo como um negócio, entendendo que o seu custo deve ser coberto, exclusivamente, pela tarifa, sem qualquer subsídio por parte do governo.

O cidadão deveria ser a figura central dos sistemas de transportes, mas, na prática, é figura central principalmente para financiar a ineficiência desses sistemas. Possíveis soluções passam por uma guinada urgente e extrema no modelo de financiamento do transporte público. É uma reivindicação de vários setores de transporte e não apenas dos operadores sobre trilhos e deve estar relacionada à discussão do novo **Marco Legal** do setor.

Endossar um modelo de financiamento sustentável irá trazer como resultado 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 a financiar, ainda que em parte, a construção, a manutenção e a expansão de sistemas estruturantes de alta capacidade de transporte ao longo dos anos.

O QUE PRECISA MUDAR NA POLÍTICA DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO

- Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual
- Instrumentos de financiamento para as situações emergenciais
- Financiamento de gratuidades
- Adoção de novas fontes para o custeio do transporte
- Segregação de tarifa pública da tarifa de remuneração
- Participação do governo federal no custeio do transporte

O detalhamento destas propostas está no Tema II – Financiamento do transporte público e viabilização de projetos.

ANP TRILHOS

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

6

Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

Estimular a formação da Autoridade Metropolitana, por parte de estados e municípios, por meio da qual seriam obtidos benefícios como: o resgate do planejamento de longo prazo, a integração física e tarifária dos modos de transporte, a maximização da eficiência das redes de mobilidade, redução da dependência do aporte de recursos públicos, aumento da qualidade da prestação de serviços e ampliação da modicidade tarifária. O objetivo é tornar o governo federal um agente de estímulo à formação da Autoridade Metropolitana.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana Os atuais mandatos políticos não favorecem a elaboração de planejamentos de longo prazo para a rede de transportes das cidades, o que acaba prejudicando a elaboração de planos que incorporem a organização e a implantação das redes de alta capacidade, formada pelos corredores estruturantes. Sem esse planejamento, as cidades ficam reféns de soluções de curto prazo, que não lidam com as questões fundamentais, e não resolvem o problema da mobilidade nos médios e grandes centros integrados na região metropolitana.

Além disso, também se verificam problemas com a continuidade dos investimentos em mobilidade urbana, já que precisam ser geridos por mais de um mandato governamental para serem efetivados, prejudicando não só a expansão da rede, mas a sua modernização e integração entre modos.

Todos os problemas apontados, se arrastam ao longo do tempo, levando a ineficiência das redes, da utilização dos recursos públicos e prejudicando a modicidade tarifária.

Já é provado que a adoção de modelos da **Autoridade Metropolitana** faz com que o planejamento de longo prazo possa ser feito e executado, independente dos mandatos políticos, endereçando os verdadeiros problemas de mobilidade e prevendo a realização de projetos estruturantes, que possam avançar com a rede de mobilidade para toda a região metropolitana.

Na proposta, o governo federal não cria uma "obrigação de fazer" aos estados e municípios, respeitando as devidas competências, mas beneficia aqueles que decidam fazê-lo, por meio da concessão de uma série de incentivos, que seriam suficientes para estimular os entes federativos a tomar essa decisão, obtendo os benefícios advindos dessa política.

O papel do governo federal é fundamental para esta proposta render frutos positivos para a coletividade. Os principais pontos da proposta para a institucionalização da **Autoridade Metropolitana** são:

A- Incentivos conferidos aos estados, distrito federal e municípios organizados na forma de Autoridade Metropolitana

- Repasse prioritário dos recursos da União por meio de programa de transferência obrigatória
- Repasse prioritário de recursos da União por meio de programa de transferência voluntária
- Acesso a bens: preferência à **Autoridade Metropolitana** para uso de bens devolvidos ou desativados por concessionárias do serviço de transporte

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros
Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros
Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano
Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos
Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo
Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

ferroviário com a delegação do governo federal à **Autoridade Metropolitana** da gestão, administração e exploração de ferroviais ou trechos ferroviários integrantes do Sistema Ferroviário Federal

- Criação de linha de crédito facilitada para projetos desenvolvidos pela **Autoridade Metropolitana**, instituída por meio de decreto e endereçada a instituições financeiras públicas, que poderão definir internamente as políticas para a concessão do crédito
- Suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), da Contribuição para o Programa de Integração Social/Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP), da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e, quando for o caso, do Imposto de Importação na aquisição, venda e importação de bens utilizados na execução de obras e serviços relacionados ao transporte de passageiros e carga sobre trilhos e demais elementos de vias e sistemas destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva no desenvolvimento do setor

B – Criação de fundo privado para financiar o projeto da Autoridade Metropolitana

Instituição de fundo privado por meio de lei, com a finalidade financiar os projetos apresentados pela **Autoridade Metropolitana**, de natureza privada e patrimônio próprio e sujeito a direitos e obrigações próprias.

O governo federal poderá adotar critérios para conceder os incentivos, mencionados anteriormente, para a **Autoridade Metropolitana** que preencha, no mínimo, os seguintes requisitos, sem prejuízo dos estabelecidos na legislação (em especial o Estatuto da Metrópole):

- Atenda à região de influência de mais de um município e de todos os municípios integrantes
- Gere benefício à população de todos os municípios integrantes
- Promova a integração física e tarifária do projeto estruturante proposto com os demais modos de transporte público já existentes em todos os municípios integrantes
- Atenda a um número mínimo de pessoas ou abranja um valor mínimo de quilômetros de quadrados de área

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

Proposta 1
Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 2
Plano Nacional do Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Proposta 3
Marco Legal do Transporte Público Urbano

Proposta 4
Plano Estratégico da Mobilidade Urbana sobre Trilhos

Proposta 5
Política de Financiamento do Transporte Público Coletivo

Proposta 6
Política de Incentivo para a criação da Autoridade Metropolitana

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

O PASSAGEIRO SE TORNA, EFETIVAMENTE, PERSONAGEM CENTRAL DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

Uma vez em operação, a **Autoridade Metropolitana** consegue definir os modos mais adequados em cada eixo de transporte — metrô e trens em corredores com maior fluxo de passageiros, por exemplo — e permite o deslocamento de passageiros com bilhete único. A **Autoridade Metropolitana** evita a concorrência entre os diversos modos de transportes, tornando as várias linhas de transporte complementares.

A **Autoridade Metropolitana** assumirá 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.

O Brasil precisa agir para equilibrar a oferta e a demanda de transporte de alta capacidade. A carência para investimentos é muito grande, sendo que o motivo não se limita à falta de recursos financeiros, mas também de bons projetos técnicos, algo para o qual a **Autoridade Metropolitana** pode oferecer respostas definitivas.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

I

Ambiente institucional e regulatório

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

7 Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros (p.30)

8 Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros (p.33)

9 Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI) (p.36)

10 Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações (p.38)

11 Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos (p.42)

12 Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos (p.46)

13 Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte (p.48)

14 Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários (p.50)

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
Proposta 7 Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros
Proposta 8 Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros
Proposta 9 Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)
Proposta 10 Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações
Proposta 11 Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 12 Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 13 Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte
Proposta 14 Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

7

Marco Regulatório Operacional do Transporte Ferroviário de Passageiros

Criar um ordenamento jurídico brasileiro após a aprovação da Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiro contendo o regramento básico para o gerenciamento das ferrovias de passageiros, inclusive mediante concessão e Parcerias Público-Privadas.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
Proposta 7 Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros
Proposta 8 Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros
Proposta 9 Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)
Proposta 10 Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações
Proposta 11 Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 12 Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 13 Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte
Proposta 14 Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

A Política Nacional, o primeiro pleito prioritário desta Agenda, definirá as diretrizes para o transporte ferroviário regional e inter-regional de passageiros, enquanto o **Marco Regulatório Operacional** definirá as regras para a operação e regulação desse tipo de transporte.

A qualidade regulatória é um vetor primordial para, além de dar segurança jurídica, estabelecer um ambiente que concilie a saúde econômico-financeira dos operadores com as exigências e as expectativas do mercado consumidor, inclusive para que dispositivos já existentes, como o das autorizações ferroviárias, possam ser aplicados ao setor de passageiros, aumentando o rol de investimentos em infraestrutura nacional, ao mesmo tempo em que contribuirá para aumentar a eficiência da atual malha ferroviária.

É fundamental o estabelecimento do **Marco Regulatório Operacional** do setor de trens regionais de passageiros, já que o marco estabelecido para o transporte ferroviário de cargas, não considera de forma adequada, todas as necessidades de regulamentação para uma operação segura do transporte ferroviário para passageiros. A inexistência de um **Marco Regulatório Operacional** específico para o transporte regional de passageiros, segmento totalmente diferente do ferroviário de carga, em especial no que tange à operação, segurança, interface com os clientes, tarifas, financiamento e serviços ofertados, gera insegurança jurídica e instabilidade regulatória, que contribuem sobremaneira para o afastamento do mercado e o desinteresse pelo investimento privado.

O **Marco Regulatório Operacional** tem de atender à três atores: usuário, concedente e contratado. Independentemente da operação ser pública ou privada é fundamental haver indicadores de desempenho para a prestação do serviço. No caso da operação do privado, é importante a existência de cláusulas contratuais de cumprimento de desempenho (expectativas do poder concedente e do usuário) para que o retorno financeiro previsto seja concretizado.

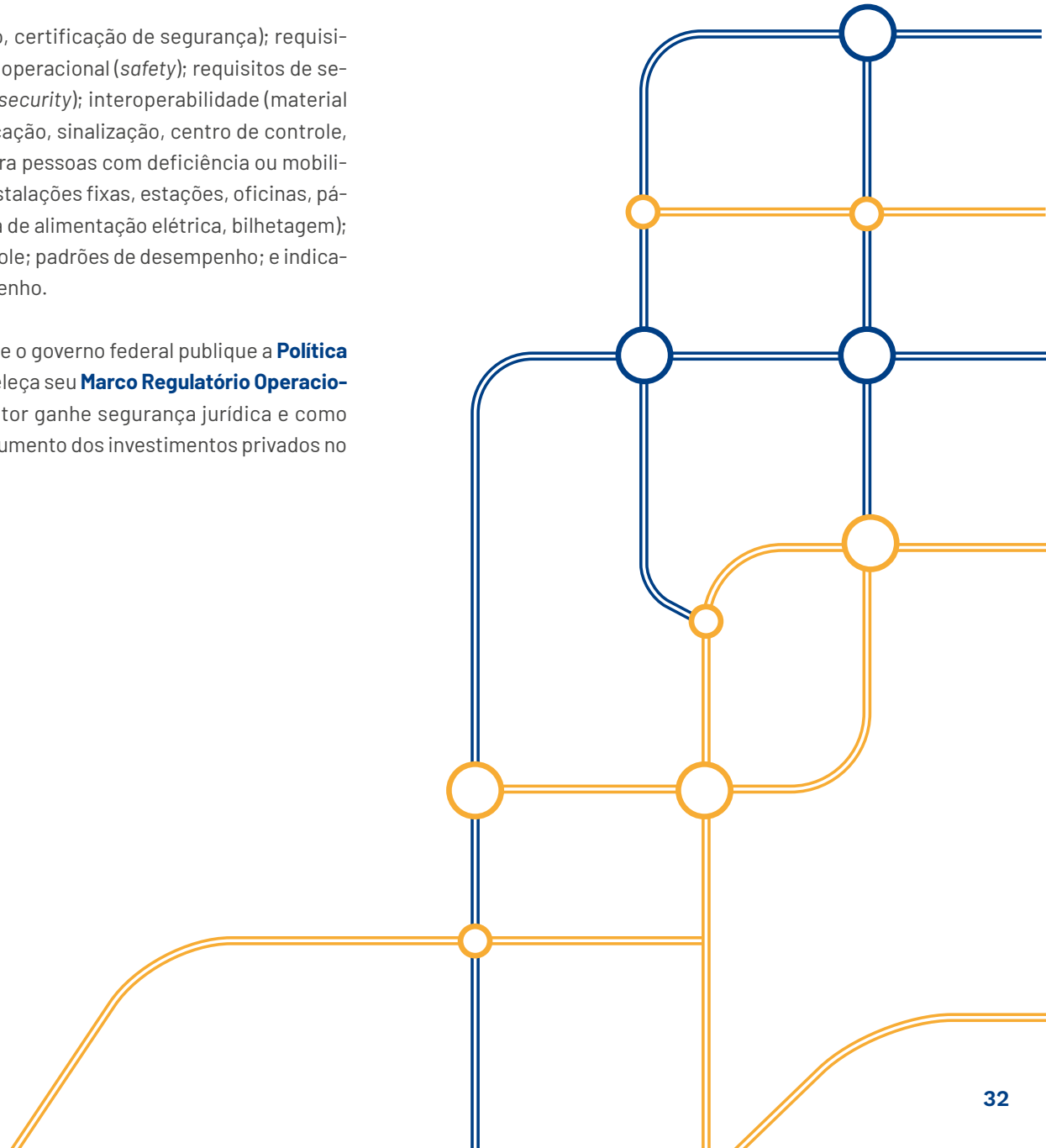
Para tanto, os principais pontos que deverão constar em uma regulação desse tipo, para determinar as características do modo, as suas competências, as periodicidades, os compartilhamentos e as questões de segurança são: arcabouço jurídico-legal; caracterização do modo; competência sobre o serviço; periodicidade da oferta; padrão de execução da linha; velocidade do deslocamento; padrão de conforto e facilidades a bordo; uso da infraestrutura; e licenciamento ambiental.

A regulação é a balança que equilibra a necessidade da prestação de um serviço com a qualidade que o agente concedente especificou no contrato e o que o operador está entregando. Para o setor ferroviário de passageiros, alguns requisitos mínimos devem fazer parte dessa regulação: gestão da infraestrutura (condições de aces-

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
Proposta 7 Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros
Proposta 8 Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros
Proposta 9 Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)
Proposta 10 Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações
Proposta 11 Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 12 Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 13 Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte
Proposta 14 Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

so, licenciamento, certificação de segurança); requisitos de segurança operacional (*safety*); requisitos de segurança pública (*security*); interoperabilidade (material rodante, comunicação, sinalização, centro de controle, acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, instalações fixas, estações, oficinas, pátios, vias, sistema de alimentação elétrica, bilhetagem); regulação e controle; padrões de desempenho; e indicadores de desempenho.

É fundamental que o governo federal publique a **Política Nacional** e estabeleça seu **Marco Regulatório Operacional** para que o setor ganhe segurança jurídica e como consequência o aumento dos investimentos privados no setor ferroviário.



EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

8

Política de incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Estimular o desenvolvimento de todo um novo setor econômico, voltado ao transporte ferroviário regional de passageiros, com a adoção de uma Política de Incentivo, desonerando a cadeia produtiva, alinhada com o interesse de expansão e desenvolvimento do mercado, aquecimento da cadeia logística, dando competitividade à indústria nacional e gerando emprego e renda.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
Proposta 7 Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros
Proposta 8 Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros
Proposta 9 Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)
Proposta 10 Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações
Proposta 11 Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 12 Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 13 Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte
Proposta 14 Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

O mercado brasileiro é gigantesco com potencial para implantar 6 mil km de malha, que poderão gerar mais de 300 mil postos de trabalho, R$ 1,4 bilhão em renda e mais de R$13,7 bilhões em investimentos, além de todos os benefícios que o transporte ferroviário agrega para as cidades.

Muito embora o transporte ferroviário de passageiros tenha um grande potencial, o Brasil ainda não possui uma cultura e tampouco um mercado estabelecido para desenvolver esse transporte. É necessário instituir uma **Política de Incentivo** com um tratamento tributário diferenciado, para estimular a atratividade de investimento, resultando em um aumento de arrecadação para o próprio governo federal.

A **Política de Incentivo** deve ser implantada com os seguintes objetivos:

- Incremento dos investimentos no desenvolvimento de transporte ferroviário regional de passageiros, em sinergia com o planejamento estratégico de Regiões Metropolitanas
- Identificação e captação de fontes e mecanismos de financiamento que possam contribuir para viabilidade econômico-financeira de empreendimentos de transporte ferroviário regional de passageiros
- Promoção de expansão e manutenção continuada, técnica e financeiramente sustentáveis do transporte ferroviário regional de passageiros
- Articulação interinstitucional no âmbito da União para o aprimoramento do planejamento, desenvolvimento e avaliação de ações setoriais voltadas ao financiamento do transporte ferroviário regional de passageiros

A **Política de Incentivo** deve ser orientada pelas seguintes diretrizes:

- Desenvolvimento sustentável da infraestrutura para o transporte ferroviário regional de passageiros
- Racionalidade na utilização dos modos de transporte para alcançar benefícios sociais, econômicos, ambientais e culturais
- Otimização na utilização do patrimônio e dos recursos públicos
- Planejamento visando a integração com os demais modos de transporte, de forma a possibilitar maior conectividade e acessibilidade
- Redução das desigualdades regionais, bem como da cooperação regional

Trata-se, de fato, da criação de um Fundo Nacional de Apoio ao Transporte Ferroviário Regional de Passageiros, de natureza contábil, pertencente à estrutura do Ministério dos Transportes, o qual terá como finalidade gerir os recursos arrecadados por meio da **Política de Incentivo**. Constituirão recursos do Fundo, dentre outros:

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
Proposta 7 Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros
Proposta 8 Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros
Proposta 9 Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)
Proposta 10 Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações
Proposta 11 Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 12 Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 13 Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte
Proposta 14 Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

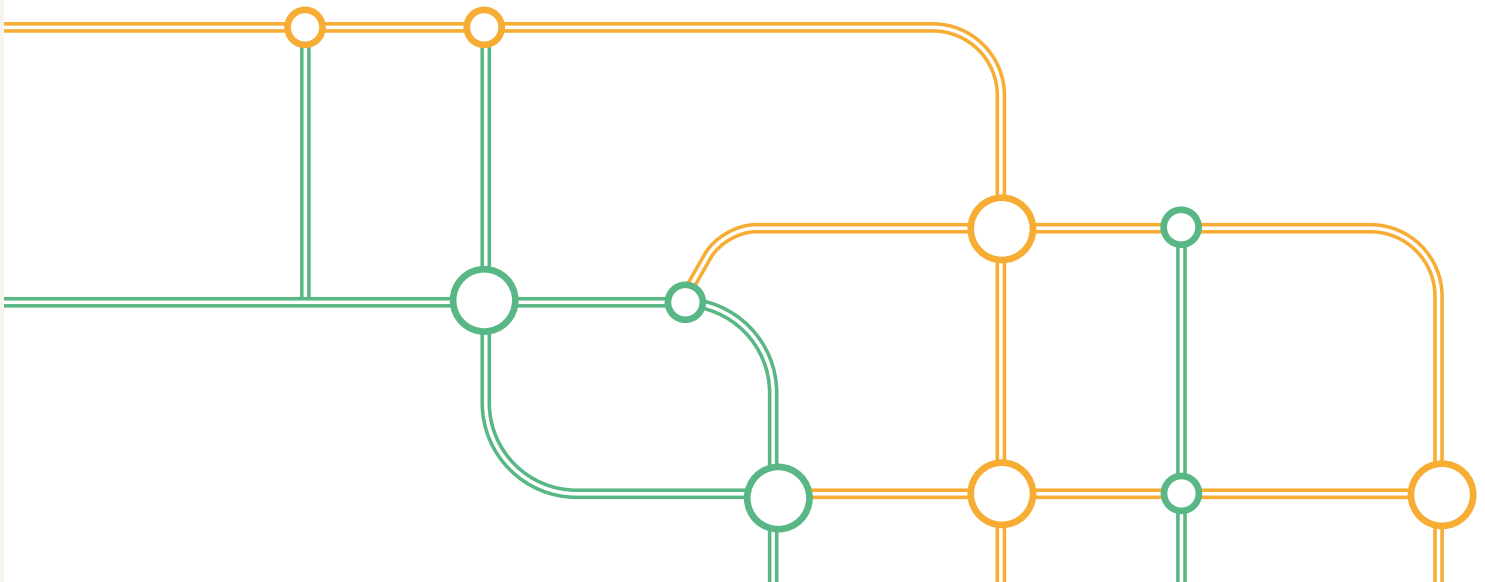
- Dotações orçamentárias da União
- Recursos advindos da exploração de bens públicos e privados de titularidade ou geridos pelo fundo, incluindo recursos derivados de operações urbanas, da exploração das estações, da publicidade e da exploração de direitos de nome e imagem
- Rendimentos de qualquer natureza, auferidos como remuneração, decorrentes de aplicação do patrimônio do Fundo
- Produto de operações de crédito e rendas provenientes da aplicação de seus recursos
- Doações de pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais e outros recursos eventuais

Os recursos arrecadados pelo Fundo serão destinados a projetos apresentados por:

- Órgãos e entidades da administração pública direta e indireta dos Estados e Distrito Federal
- Pessoas jurídicas de direito privado que prestem serviços públicos por meio de contratos de concessão, permissão ou autorização.

Serão elegíveis para receber os recursos previstos nesta Lei, os projetos apresentados pelos órgãos e entidades que proporcionem melhoria nas modalidades de transporte estruturante, que promovam as ligações ferroviária de passageiros, promovam a integração física do projeto estruturante proposto com os demais modos de transporte público e promovam o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos de deslocamento de pessoas.

A **Política de Incentivo** promoverá a implementação e o aprimoramento de modos de transporte ferroviário regional de passageiros, que atenda polos urbanos e regionais.



EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

9

Modernização e a ampliação da estrutura de mobilidade urbana sobre trilhos (REMOBI)

Estabelecer uma política de incentivo fiscal para o setor de transporte de passageiros sobre trilhos, com a redução de tributos incidentes sobre os insumos, aquisições e investimentos, visando a modernização e expansão do setor nas cidades brasileiras.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros
Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros
Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)
Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações
Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte
Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

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.

O **REMOBI** é uma proposta, que tem como princípio reduzir tributos incidentes sobre os insumos nos serviços de transporte de passageiros sobre trilhos, para promover a redução das tarifas cobradas dos usuários, objetivando estabelecer preço justo e qualidade na mobilidade.

Em geral, o **REMOBI** 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 a toda a operação de transporte de passageiros sobre trilhos.

O novo enfoque de investimento governamental nos sistemas sobre trilhos, como espinha dorsal de uma ampla rede integrada com outros modos, será capaz de ampliar em pouco tempo os horizontes da mobilidade nas médias e grandes cidades e nas regiões metropolitanas. Ao mesmo tempo, abrirá caminho para que as cidades efetivamente possam planejar suas redes de transporte com esse enfoque de eficiência e compromisso com a sustentabilidade ambiental.

Com a instituição desta proposta será possível não só modernizar e ampliar os sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos, mas também transformar e ampliar o atendimento à população, tão dependente dos sistemas de transporte público. Outro ponto positivo da adoção do novo regime tributário é que ele será capaz de estimular o aquecimento da indústria ferroviária, que foi praticamente desmobilizada ao longo dos últimos anos.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

10

Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Dar cobertura contínua tanto ao longo do percurso das linhas como em áreas externas, superando gargalos que afetam as operações de transporte e possibilite o avanço tecnológico das comunicações.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
Proposta 7 Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros
Proposta 8 Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros
Proposta 9 Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)
Proposta 10 Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações
Proposta 11 Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 12 Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 13 Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte
Proposta 14 Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

Os sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos ao longo de suas vias, túneis, estações, pátios, oficinas e no interior dos trens, dentre outros locais, necessitam de alta disponibilidade de comunicação, tanto fixa quanto móvel. A infraestrutura de comunicações é distribuída no território onde os sistemas operam e é composta por equipamentos de alta confiabilidade e disponibilidade cabeados e sem fio. Tais locais são interligados via sistemas de transmissão óticos ou via rádio de alta capacidade e são conectados aos seus Centros de Controle Operacionais (CCO).

A essa rede fixa deve-se interligar uma rede sem fio (via rádio), de forma a prover as facilidades de comunicações indispensáveis à operação, tais como os Sistemas Rádio Terra-Trem, de Manutenção e de Segurança Patrimonial, compostos por Equipamentos Centrais, Estações Rádio Base, Transceptores Móveis, Portáteis e Notebooks, suportados pela Rede de Transmissão Fixa.

É fundamental a obtenção de uma cobertura contínua, tanto ao longo do percurso das linhas, em áreas externas, assim como no entorno e no interior das estações, oficinas, prédios administrativos e operacionais e pátios, de forma que sempre seja possível se comunicar com os equipamentos móveis dos agentes operacionais, de manutenção e de segurança. Também é imprescindível se ter comunicação móvel de alta confiabilidade, disponibilidade e cobertura entre trem, estações e CCO durante a movimentação dos trens (Sistema Terra-Trem), de tal forma que a comunicação seja mantida em todas as áreas operacionais e em todo o percurso.

No caso de metrô, trem e VLT, os sistemas rádio de voz e dados utilizados (baseados em tecnologias TETRA, DMR, *Wi-Fi*) não apresentam limitações/restrições de uso, tendo sido liberadas as frequências/canais sempre que necessário. O mesmo acontece com os sistemas baseados na tecnologia *Wi-Fi*, para o suporte dos Sistemas de Sinalização e Controle de Trens e demais veículos, sobre trilhos.

A *Internacional Union of Railways* (UIC) recomendava, para as ferrovias de longo curso e suburbanas, até há poucos anos, seja para as comunicações de voz e dados, seja para a o suporte aos Sistemas de Sinalização e Controle de Trens, a tecnologia denominada *Global System for Mobile Communications – Railway* (GSM-R), a mais utilizada nas linhas ferroviárias do todo o mundo. Utiliza-se de canais dedicados à transmissão de voz e dados e de dados de sinalização, operando na Banda de 900 MHz (876-880 MHz / 921-925 MHz).

No entanto, devido à entrada em *phase-out* dos sistemas GSM e dos sistemas GSM-R, a UIC vem recomendando a adoção do GSM-R somente para novos sistemas que entrem em operação, antes de 2027, uma vez que

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
Proposta 7 Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros
Proposta 8 Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros
Proposta 9 Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)
Proposta 10 Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações
Proposta 11 Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 12 Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 13 Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte
Proposta 14 Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

de 2027 em diante, entrará em operação o *Future Rail Mobile Communications System* (FRMCS), baseado na tecnologia 5G e que, como o GSM-R, dará suporte tanto às comunicações de voz e dados quanto aos dados dos Sistemas de Sinalização e Controle de Trens.

Nesse sentido, para que não se limite a evolução tecnológica no campo das comunicações operacionais ligadas ao setor de transporte de passageiros sobre trilhos de passageiros, é fundamental buscar a destinação de uma faixa de frequência de comunicações que possibilite a implantação das tecnologias GSM-R ampliada, para o curto prazo, FRMCS, para o médio e longo prazos, passíveis de serem aplicadas às comunicações ferroviárias, com um nível de banda suficiente para atender às necessidades operacionais de seus sistemas.

As duas bandas aprovadas pela Comissão Europeia e adotadas pela UIC são a banda GSM-R ampliada (874,4-880,0 MHz / 919,4-925,0 MHz) e a nova banda (1.900-1.910 MHz).

Com essa tecnologia implantada e a faixa de **frequência dedicada** apropriada, os operadores dos sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos poderão cobrir as áreas externas, as vias, as estações, os pátios, as oficinas, os CCO e os trens, dentre outras instalações, estejam elas a céu aberto ou em túnel.

A falta de alocação de **frequência dedicada** para o setor de transporte de passageiros sobre trilhos poderá levar a limitações no desenvolvimento dos trens regionais, peça fundamental da Nova Política de Transporte Ferroviário de Passageiros, em discussão avançada.

É fundamental que o legislador e os órgãos regulamentadores atentem para a necessidade de desenvolvimento da mobilidade, fazendo com que os avanços nas políticas na área das telecomunicações alcancem não só as comunicações móveis comerciais, mas também o setor de passageiros sobre trilhos e, por meio dele, o avanço das cidades inteligentes e dos serviços em prol da conectividade e mobilidade do próprio cidadão.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

11

Política habitacional vinculada com política de transporte sobre trilhos

Diminuir o impacto de possíveis externalidades negativas de um setor sobre os demais, considerando-se a capacidade de resposta que o transporte de passageiros sobre trilhos tem para fortes demandas, bem como para promover o reordenamento territorial e desenvolvimento socioeconômico.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

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

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 implantá-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 por hora por sentido.

Esta conectividade, ágil e de qualidade, proporcionada por sistemas estruturantes de transporte, tendo por espinha dorsal o ferroviário interligado aos demais modos, é essencial para o desenvolvimento e evolução das pessoas, das comunidades, dos municípios e do país; é a resposta que a gestão pública deve prestar à sociedade, pois permite assegurar a sustentação de projetos essenciais para atender aos anseios da população por mais qualidade de vida.

Este sistema estruturante, que prioriza o transporte de alta capacidade nos corredores de maior fluxo de usuários das cidades e das regiões metropolitanas e deixa em segundo plano, portanto, os modos individuais motorizados, como o automóvel, obedecem ao que preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que deve ser seguida pelos gestores públicos.

Além disso, as políticas públicas ainda veneram o transporte coletivo do modo rodoviário em situações em que o modo sobre trilhos deveria prevalecer, em razão de questões diversas, como alta demanda (inclusive a projetada), velocidade de deslocamento, capacidade de usuários por hora por sentido e potencial poluidor.

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

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

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

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

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

ANP TRILHOS

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

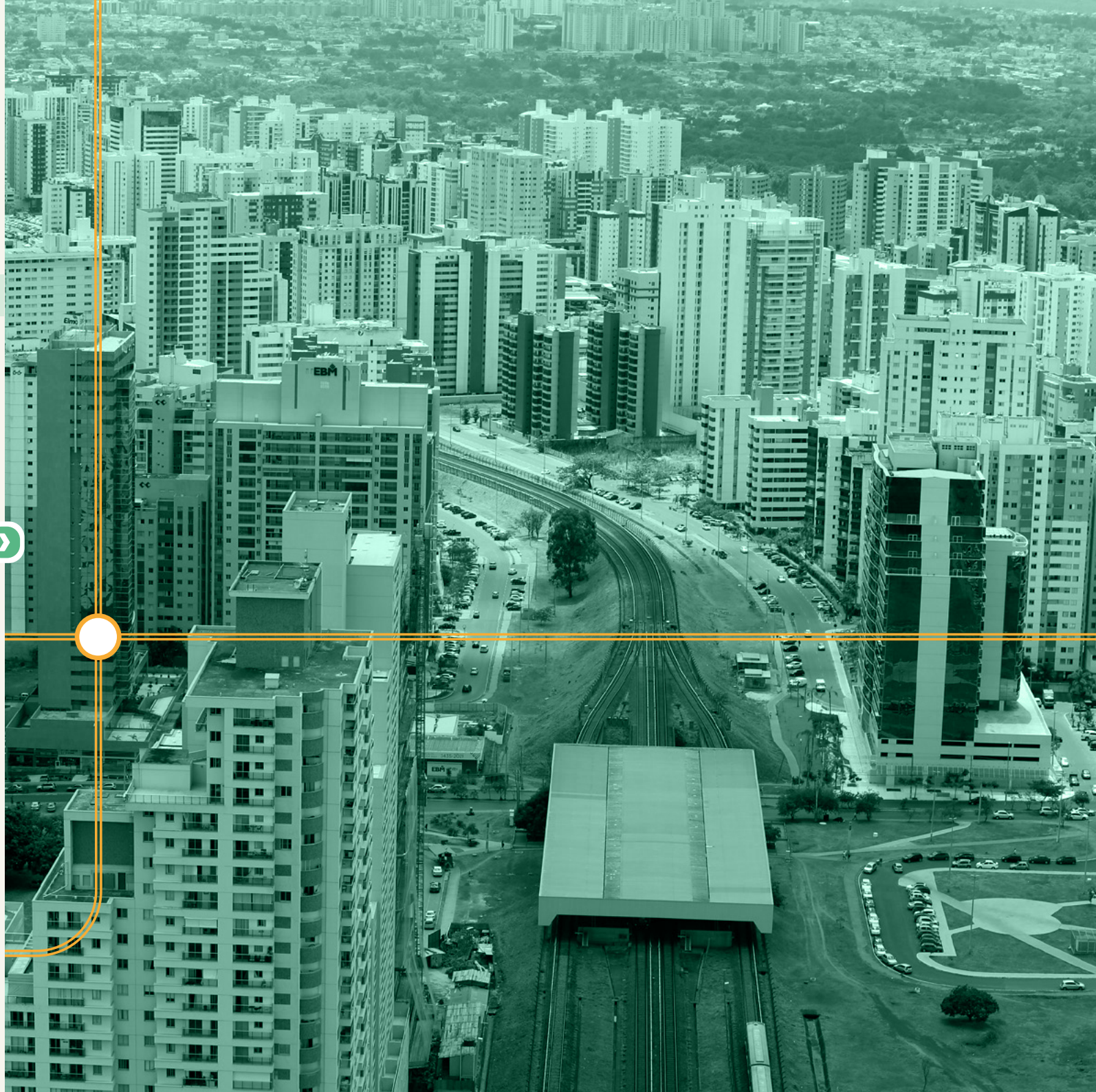
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS



EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

12

Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte sobre trilhos

Contribuir para o aperfeiçoamento e desenvolvimento dos recursos humanos responsáveis pelo planejamento, regulação e gestão dos sistemas de mobilidade no âmbito municipal e metropolitano.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

Oferecer mais opções de formação educacional para profissionais que possam se interessar em desenvolver projetos para a área de transporte de passageiros sobre trilhos. Na perspectiva de prover mobilidade às pessoas e fluidez ao escoamento de bens e produtos nacionais, entende-se como oportuno e essencial fortalecer a presença da disciplina "Transporte", com foco nos sistemas sobre trilhos, na formação educacional de profissionais nas áreas da engenharia civil, de produção, elétrica, eletrônica e mecânica, entre outras. Esta seria uma importante fonte de conhecimento para capacitar profissionais, de modo que possam vencer os desafios que se colocam à frente do desenvolvimento nacional nesse segmento.

Assim, tendo em vista o amplo espectro tecnológico que caracteriza o setor, o profissional técnico ou de engenharia, assim formado, contribuirá decisivamente para o desenvolvimento do próprio setor de transporte de passageiros sobre trilhos, bem como para a evolução da vasta gama de necessidades tecnológicas de ponta que o Brasil anseia.

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

Há algumas décadas, várias universidades, por exemplo, ofereciam a disciplina "Tração elétrica" em seus cursos de engenharia. Infelizmente, esta disciplina e outras relacionadas com o transporte ferroviário foram excluídas. O Ministério da Educação, responsável pelo estabelecimento das diretrizes gerais para a elaboração dos currículos do ensino superior, deveria incluir nos conteúdos curriculares disciplinas voltadas para a formação de profissionais especializados em mobilidade urbana e sistemas de transporte sobre trilhos.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

13

Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Capacitar os gestores públicos nas áreas de planejamento e gestão urbana de transporte e mobilidade urbana, contribuindo para o avanço do planejamento, regulação e gestão da mobilidade das cidades.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

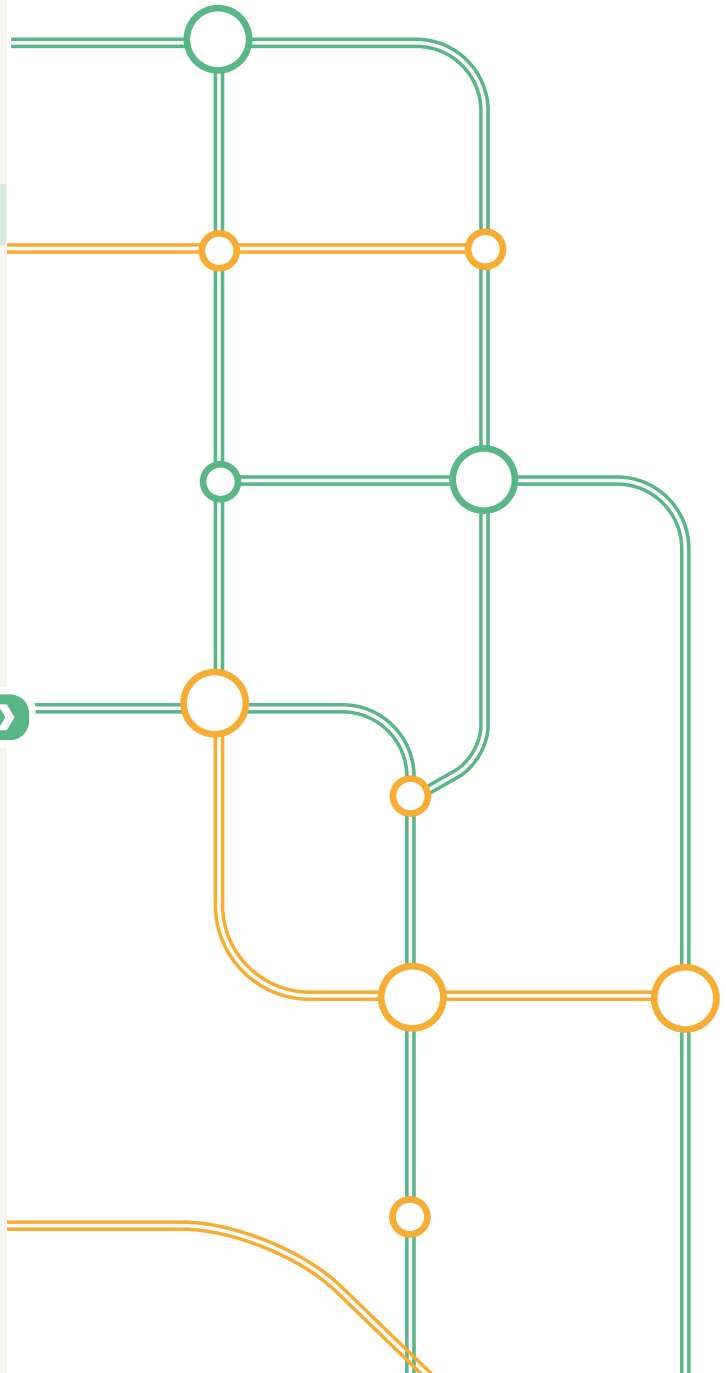
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS



O Brasil ressente-se da falta de formação de quadros especializados em circulação urbana e regional. As universidades, que poderiam apresentar um histórico de experiências exitosas, infelizmente, não foram estimuladas para tal propósito. Os órgãos de fomento e de financiamento têm encontrado obstáculos, por vezes instransponíveis, ao desenvolvimento dos projetos nacionais de infraestrutura de transporte de passageiros sobre trilhos. Há dificuldades imensas quanto ao planejamento, à elaboração do projeto, à construção, à operação e à manutenção dos empreendimentos. E, entre as razões básicas para tal situação, está a inexistência de quadros técnicos de alta qualificação, que possam gerar, como contrapartida aos investimentos, os resultados mais profícuos.

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

O Ministério das Cidades deveria, por meio da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, homologar um Programa de Formação para a capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

14

Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

Elevar os níveis de competitividade da indústria ferroviária, gerando benefícios em toda a cadeia econômica do setor.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
Proposta 7 Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros
Proposta 8 Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros
Proposta 9 Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)
Proposta 10 Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações
Proposta 11 Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 12 Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 13 Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte
Proposta 14 Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

A indústria brasileira de equipamentos ferroviários passa por uma séria crise, com mais da metade de sua produção ociosa considerando apenas o segmento voltado à fabricação de equipamentos e peças para o transporte de passageiros, segundo a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER). As dificuldades enfrentadas para obter encomendas podem elevar esta ociosidade ainda mais, estrangulando o parque industrial já bastante fragilizado.

Nos últimos anos, fábricas demitiram e fecharam as portas, em função da alongada crise econômica dos últimos anos, da inanição apresentada em projetos de transporte de passageiros sobre trilhos e do 'Custo Brasil', que mina a competitividade por contratos para exportação em relação a players de outros países.

A indústria de bens de capital é sensível às condições de escala estabelecidas por volumes de fornecimento mínimos e regulares e o governo sinalizava com este cenário promissor, ainda mais que o Brasil apresenta imensa demanda reprimida por sistemas de transporte de alta capacidade por viagem, que somente o modo sobre trilhos pode ofertar.

No entanto, devido a diversos fatores, os projetos de transporte ferroviário de passageiros vivenciaram seguidos atrasos no cronograma de implantação, o que gerou um caos nas expectativas do segmento industrial de material rodante, peças, trens e outros equipamentos. As encomendas simplesmente minguaram, à exceção de eventuais contratos pontuais de exportação, como as direcionadas aos Estados Unidos, Chile, África do Sul, entre outros países.

Depois de anos de um grande esforço governamental para atrair investidores estrangeiros e criar um ambiente propício à formação de um parque industrial ferroviário no Brasil, a frustração pelo descumprimento da agenda de implantação de projetos de mobilidade sobre trilhos para passageiros e o fechamento de fábricas, a expectativa é que os novos governantes enxerguem neste segmento industrial o potencial expressivo de responder rapidamente com a geração de empregos e renda e aquecimento da economia, a partir da retomada de uma política voltada ao estímulo à atividade industrial ferroviária.

A tomada de decisão governamental pela adoção das propostas contidas nesta Agenda de Governo seria um grande avanço para contribuir decisivamente para a retomada de uma importante fonte de geração de empregos, renda e divisas.

A indústria ferroviária brasileira tem primado por desenvolver, entre outros quesitos, inovação tecnológica em seus equipamentos e componentes, sejam eles veículos,

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

sistemas de via permanente, de eletrificação, de controle e automação e muitos outros produtos que compõem sua cadeia produtiva. É amplamente conhecido o papel inovador que essa cadeia teve e ainda vem tendo, não só absorvendo tecnologias de ponta, como as desenvolvendo, bem como à mão de obra altamente especializada que a caracteriza.

O segmento industrial ferroviário, é, portanto, uma solução que o Brasil precisa para movimentar a produção industrial, a exportação, a economia, a geração de empregos e ainda contribuir decisivamente para melhorar a oferta de mobilidade de alta qualidade à população.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

Proposta 7
Marco Regulatório Operacional do transporte ferroviário de passageiros

Proposta 8
Política de Incentivo para o transporte ferroviário de passageiros

Proposta 9
Modernização e a Ampliação da Estrutura de Mobilidade Urbana sobre Trilhos (REMOBI)

Proposta 10
Frequência dedicada que possibilite o avanço tecnológico das comunicações

Proposta 11
Política habitacional vinculada com política de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 12
Formação sobre gestão de mobilidade urbana e sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 13
Capacitação de estados e municípios para a gestão urbana de transporte

Proposta 14
Fortalecimento da competitividade do parque industrial de equipamentos ferroviários

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

Proposta 15
Financiamento para Projetos deTransporte Público sobre Trilhos

Proposta 16
Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual

Proposta 17
Instrumentos de financiamento de situações emergenciais

Proposta 18
Financiamento de gratuidades

Proposta 19
Tarifa pública e tarifa de remuneração

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

II

Financiamento do transporte público e a viabilização de projetos

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

Proposta 15
Financiamento para Projetos deTransporte Público sobre Trilhos

Proposta 16
Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual

Proposta 17
Instrumentos de financiamento de situações emergenciais

Proposta 18
Financiamento de gratuidades

Proposta 19
Tarifa pública e tarifa de remuneração

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

15 Financiamento para Projetos de Transporte Público sobre Trilhos (p.56)

16 Financiamento do Transporte Público Coletivo pelo Transporte Individual (p.58)

17 Instrumentos de Financiamento de Situações Emergenciais (p.61)

18 Financiamento de Gratuidades (p.64)

19 Tarifa Pública e Tarifa de Remuneração (p.66)

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

Proposta 15
Financiamento para Projetos deTransporte Público sobre Trilhos

Proposta 16
Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual

Proposta 17
Instrumentos de financiamento de situações emergenciais

Proposta 18
Financiamento de gratuidades

Proposta 19
Tarifa pública e tarifa de remuneração

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

15

Financiamento para projetos de transporte público sobre trilhos

Instituir taxas diferenciadas para financiamento de transporte de passageiros sobre trilhos para aumentar a atratividade no investimento de sistemas sustentáveis, em relação ao investimento em modos considerados poluentes.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
Proposta 15 Financiamento para Projetos deTransporte Público sobre Trilhos
Proposta 16 Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual
Proposta 17 Instrumentos de financiamento de situações emergenciais
Proposta 18 Financiamento de gratuidades
Proposta 19 Tarifa pública e tarifa de remuneração
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

Embora a Política Nacional de Mobilidade Urbana confira prioridade ao transporte coletivo de alta capacidade e que este seja sustentável, a orientação não esteve refletida nos programas dos governos passados.

A paralisação dos serviços prestados pelas empresas de transporte por caminhões, que aconteceu em 2018, teve como reflexo uma crise de abastecimento de combustível e, por consequência, uma crise de mobilidade, mostrando o quanto o transporte urbano ainda é dependente dos combustíveis fósseis, seja no setor de cargas, seja no setor de transporte de passageiros. Este movimento de paralisia afetou diretamente o transporte de cargas, porém, impactou negativamente a mobilidade urbana, afinal, proporcionou restrição ao abastecimento de combustível, com majoração acelerada de preços, durante um certo período.

Com o tamanho e o adensamento dos centros urbanos não se pode mais pensar em mobilidade de forma isolada, tendo como, praticamente, única alternativa os sistemas rodoviários. É preciso avançar com as soluções viabilizadas pelo setor de trilhos, certos de que a mobilidade sustentável e estruturada é o caminho para guiar um salto de qualidade no transporte público coletivo.

Mas o Brasil não irá conseguir quebrar velhos padrões se não incentivar essa mudança por parte dos diversos setores econômicos, que envolvem desde o planejamento até a operação de transporte. É fundamental sinalizar a prioridade ao transporte sustentável pela adoção de linhas de financiamento específicas e mais atrativas a esse segmento, ou mesmo, do incentivo ao desenvolvimento desse setor econômico.

É preciso colocar o Brasil nos trilhos do futuro, dotando-o de uma verdadeira rede de infraestrutura de mobilidade, tecnológica e sustentável, que esteja a serviço de todos os seus cidadãos.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

Proposta 15
Financiamento para Projetos deTransporte Público sobre Trilhos

Proposta 16
Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual

Proposta 17
Instrumentos de financiamento de situações emergenciais

Proposta 18
Financiamento de gratuidades

Proposta 19
Tarifa pública e tarifa de remuneração

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

16

Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual

Estabelecer mecanismos que direcionem recursos financeiros dos modos individuais motorizados para financiar o sistema coletivo integrado, em benefício de toda a sociedade.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
Proposta 15 Financiamento para Projetos deTransporte Público sobre Trilhos
Proposta 16 Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual
Proposta 17 Instrumentos de financiamento de situações emergenciais
Proposta 18 Financiamento de gratuidades
Proposta 19 Tarifa pública e tarifa de remuneração
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

O **Financiamento do Transporte** sempre foi alvo de discussão entre governo e sociedade, e a forte crise imposta pela pandemia da Covid-19, que levou a queda drástica no número de passageiros, expôs a fragilidade do sistema atual em suportar as operações. Agora, o tema volta a ganhar destaque na busca por um novo modelo que possa tratar, de forma adequada, a questão.

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 brasileira 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 modos de transporte estruturantes, tais como:

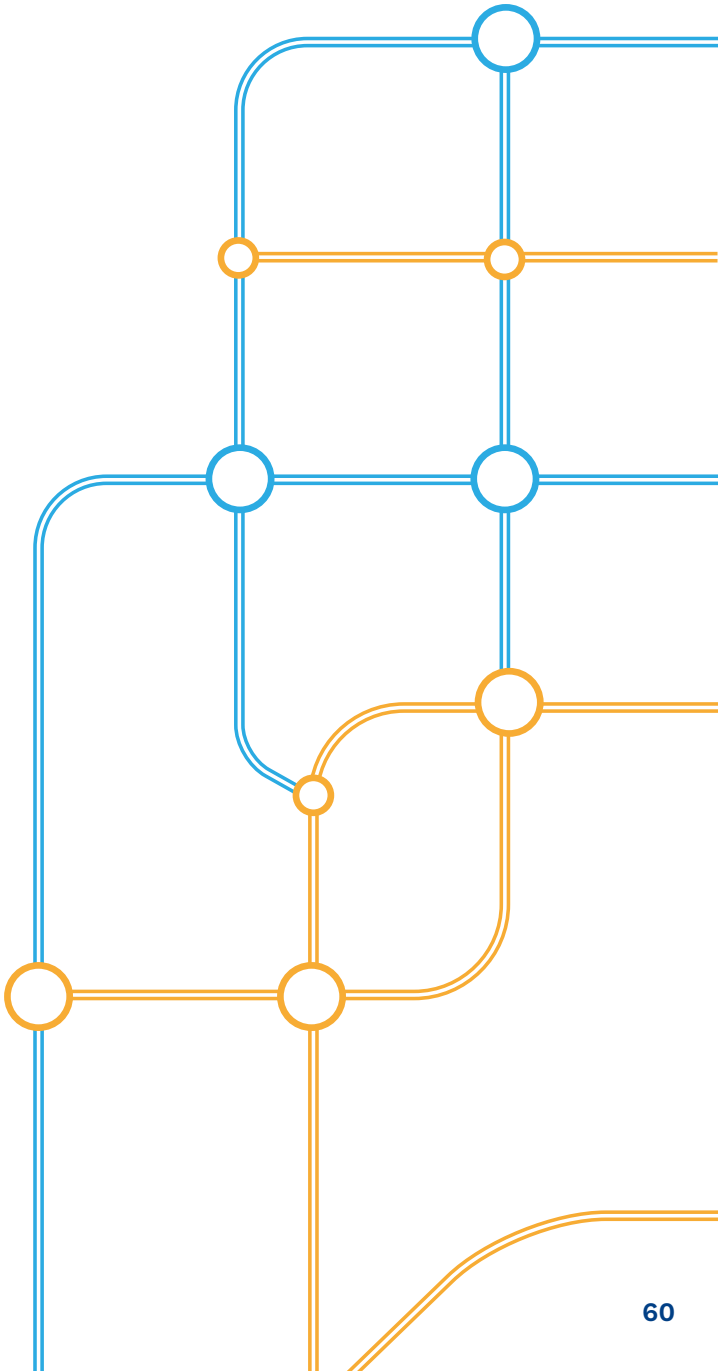
- Cobrança de pedágios urbanos – caso de Londres (Inglaterra), de Estocolmo (Suécia) e de diversas outras cidades – para trafegar em determinadas áreas da cidade, com variações no valor de acordo com a taxa de emissão de gases poluentes
- Cobrança pelo estacionamento de veículos automotores em todas 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)

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
Proposta 15
Financiamento para Projetos deTransporte Público sobre Trilhos
Proposta 16
Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual
Proposta 17
Instrumentos de financiamento de situações emergenciais
Proposta 18
Financiamento de gratuidades
Proposta 19
Tarifa pública e tarifa de remuneração
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

- 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
- 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.

Políticas voltadas para transporte público sobre trilhos atendem não só ao desenvolvimento econômico e social, como estão fortemente alinhadas com a preservação do ambiente, com a inovação tecnológica e com o progresso social e econômico das cidades brasileiras. A sua utilização permite a redução drástica da poluição atmosférica e a otimização da ocupação e do uso do espaço urbano. Apresentando baixíssimo nível de acidentes e reduzidos impactos sobre a vida, os trilhos contribuem para reduzir os impactos sobre a previdência e a saúde pública, aliviando a crítica lotação dos hospitais.



EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
Proposta 15 Financiamento para Projetos deTransporte Público sobre Trilhos
Proposta 16 Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual
Proposta 17 Instrumentos de financiamento de situações emergenciais
Proposta 18 Financiamento de gratuidades
Proposta 19 Tarifa pública e tarifa de remuneração
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

17

Instrumentos de Financiamento de Situações Emergenciais

Institucionalizar mecanismos e instrumentos legais que permitam a alocação de recursos para financiar situações emergenciais.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
Proposta 15 Financiamento para Projetos deTransporte Público sobre Trilhos
Proposta 16 Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual
Proposta 17 Instrumentos de financiamento de situações emergenciais
Proposta 18 Financiamento de gratuidades
Proposta 19 Tarifa pública e tarifa de remuneração
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

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 requeriam 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 aumentaram 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 de Financiamento** (legais) dos passivos e das ineficiências estruturais que foram necessárias para o atendimento desse "esforço de guerra".

Entre as medidas para mitigar tais impactos, pode-se considerar, entre outras, a criação de fundos especiais (com fundamento no artigo 71, da Lei nº 4.320/1964) e o adiantamento de parcelas dos valores que seriam devidos aos operadores privados a título de reequilíbrio eco-

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
Proposta 15 Financiamento para Projetos deTransporte Público sobre Trilhos
Proposta 16 Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual
Proposta 17 Instrumentos de financiamento de situações emergenciais
Proposta 18 Financiamento de gratuidades
Proposta 19 Tarifa pública e tarifa de remuneração
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

nômico-financeiro das respectivas concessões, quando o caso, e quando for viável econômica e juridicamente.

Para as futuras concessões e PPP, é também recomendável estabelecer regras claras quanto ao compartilhamento dos riscos inerentes a eventos como a pandemia da Covid-19 e a forma de mitigá-los.

Potencializar as receitas não tarifárias é fundamental para os operadores de transporte, para fazer frente tanto ao custeio das operações quanto aos investimentos necessários para expansão e/ou modernização dos sistemas. A disponibilização de espaços com alta circulação de pessoas para exploração comercial, incluindo mídia, e a comercialização de *naming rights*, mostram-se bons exemplos para viabilização de receitas.

Uma das alternativas de **Instrumentos de Financiamento** do transporte público é a destinação direta de recursos baseados na criação de tributos. Na prática, os governos federal, estadual ou municipal podem avaliar a criação de tributos como: Cide da gasolina (Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico), taxa relacionada ao número de vagas de imóveis e atrelada ao IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana), ou até mesmo algum tributo baseado especificamente na valorização imobiliária dos imóveis quando da chegada dos sistemas de transporte público (sejam linhas e terminais de ônibus ou trem ou metrô) a regiões não atendidas até então. Por fim, também é possível destinar diretamente recursos (ou parte deles) de tributos e taxas já disponíveis como por exemplo exploração de estacionamentos rotativos nas ruas, multas de trânsito e multas por transporte irregular de passageiros.

Por último, a adoção de dispositivo legal que estabeleça a obrigatoriedade de, no momento de criação de qualquer nova isenção de tarifa no transporte público, a imediata assunção deste custo pelos governos federal, estadual ou municipal, bem como de que tais avaliações sejam precedidas de uma avaliação do impacto financeiro.

Certamente, a inclusão de alguns destes **Instrumentos de Financiamento** trará contribuições ao financiamento e um pouco mais de segurança e previsibilidade ao setor de transporte público.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

Proposta 15
Financiamento para Projetos deTransporte Público sobre Trilhos

Proposta 16
Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual

Proposta 17
Instrumentos de financiamento de situações emergenciais

Proposta 18
Financiamento de gratuidades

Proposta 19
Tarifa pública e tarifa de remuneração

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

18

Financiamento de gratuidades

Estabelecer normas que permitam a utilização de recursos específicos para assegurar o Financiamento de Gratuidades. As políticas de gratuidades nos transportes precisam ser sustentáveis economicamente, seja do ponto de vista social, seja do ponto de vista fiscal e atreladas orçamentariamente às áreas que requerem esse mecanismo.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
Proposta 15 Financiamento para Projetos deTransporte Público sobre Trilhos
Proposta 16 Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual
Proposta 17 Instrumentos de financiamento de situações emergenciais
Proposta 18 Financiamento de gratuidades
Proposta 19 Tarifa pública e tarifa de remuneração
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

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, normalmente, 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. A absorção no vale transporte para aqueles que têm empregos formais ocasiona, por sua vez, impactos de peso para o empregador.

A maioria dos sistemas de transporte, possui o modelo de remuneração feito pelo total de passageiros transportados, logo o custo destas gratuidades acaba sendo dividido com o passageiro pagante. Nesta lógica, quanto mais gratuidades houver, maior ficará o resultado da divisão do custo por passageiro pagante.

Quando não há algum tipo de compensação para custear estas gratuidades esses benefícios são diretamente repassados para as tarifas. Nos sistemas de transportes as gratuidades concedidas a idosos, somadas aos passes estudantis e às gratuidades concedidas a outras categorias sociais oneram de maneira importante a tarifa de transporte sobre trilhos.

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 de Gratuidades**.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

Proposta 15
Financiamento para Projetos deTransporte Público sobre Trilhos

Proposta 16
Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual

Proposta 17
Instrumentos de financiamento de situações emergenciais

Proposta 18
Financiamento de gratuidades

Proposta 19
Tarifa pública e tarifa de remuneração

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

19

Tarifa pública e tarifa de remuneração

Separar a Tarifa Pública (paga pelo usuário) da Tarifa de Remuneração (custo da operação), com o intuito de conseguir mensurar a efetividade dos repasses de subsídios governamentais, na redução do custo do transporte para o passageiro. Todos os operadores possuem sua tarifa técnica, mas nem sempre ela é utilizada para fins de remuneração.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
Proposta 15
Financiamento para Projetos deTransporte Público sobre Trilhos
Proposta 16
Financiamento do transporte público coletivo pelo transporte individual
Proposta 17
Instrumentos de financiamento de situações emergenciais
Proposta 18
Financiamento de gratuidades
Proposta 19
Tarifa pública e tarifa de remuneração
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

A definição da **Tarifa Pública** não fica a cargo do operador, mas sim dos governos, o que traz um viés político e faz com que os reajustes não acompanhem os custos reais da produção de viagens. A variação entre a **Tarifa Pública** e os custos vinha crescendo e a pandemia colapsou esta relação. A partir desse cenário, tornou-se mais importante ainda aumentar os esforços para o equilíbrio das contas e controle de custos, para tanto a **Tarifa de Remuneração** mostra-se a solução para os operadores.

Os principais objetivos para adoção da **Tarifa de Remuneração** são: melhorar a capacidade de gestão empresarial em vista a obter mais eficiência/eficácia na aplicação (produtividade) dos recursos empregados e que resultem na oferta de serviços em níveis mais adequados à população; contribuir para o processo de consolidação da empresa como entidade moderna, agindo sobre o conjunto de valores culturais, técnicos, administrativos e institucionais; e, modernizar os processos internos de acompanhamento e controle dos recursos e metas estipuladas para a consecução da política estabelecida, através da implantação de uma gestão unificada na busca de resultados de mensuração concreta e de fácil compreensão por parte da comunidade interna.

Em geral, a **Tarifa de Remuneração** precisaria ser definida para o custo por passageiro transportado, passageiro transportado ponderado pela distância percorrida ou viagens ofertadas, mediante a análise e modelagem de cada operador, sendo atrelado a remuneração ao atingimento de metas técnicas de operação e manutenção, visando garantir a prestação de um serviço de qualidade ao passageiro e a sustentabilidade técnica do modo de transporte.

Em face disso, cabe aos governos o monitoramento e a fiscalização de indicadores e metas de desempenho da qualidade do serviço prestado, o que permitiria total transparência dos resultados, porém demandaria maior comprometimento nas ações de redução dos custos. A regulamentação de um "contrato de gestão" entre o poder concedente e os operadores públicos ou privados com teor similar/equivalente mostra-se uma proposta a ser incluída nesta agenda.

Nos casos em que for recomendável a segregação entre **Tarifa Pública** e **Tarifa de Remuneração**, é possível instituir mecanismos que viabilizem tanto a contabilização das entradas de recursos no sistema de transporte (**Tarifa de Remuneração** em quando aplicável, subsídios), como as saídas (**Tarifa Pública)**, bem como efetuar o pagamento devido a cada operador.

Entre tais mecanismos, estão as câmaras de compensação, utilizadas em alguns entes federativos (especialmente em regiões metropolitanas) e fideicomissos.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

Proposta 20
Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal

Proposta 21
Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes

Proposta 22
Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 23
Eliminar cobrança da TUSD-Encargo

Proposta 24
Desoneração da folha de pagamento

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

III

Redução do custo operacional e modicidade tarifária

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

Proposta 20
Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal

Proposta 21
Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes

Proposta 22
Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos

Proposta 23
Eliminar cobrança da TUSD-Encargo

Proposta 24
Desoneração da folha de pagamento

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

20 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal (p.70)

21 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes (p.73)

22 Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos (p.75)

23 Eliminar cobrança da TUSD-Encargos (p.77)

24 Desoneração da folha de pagamento (p.80)

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
Proposta 20 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal
Proposta 21 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes
Proposta 22 Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 23 Eliminar cobrança da TUSD-Encargo
Proposta 24 Desoneração da folha de pagamento
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

20

Custeio do transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal

Incluir a participação do governo federal, como acontece em outros países, no Custeio do Transporte público, pois com o adensamento das cidades e o crescimento da demanda de transporte público, pouco se consegue avançar no crescimento das redes de transportes quando o custeio é de reponsabilidade apenas dos estados e dos municípios.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
Proposta 20 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal
Proposta 21 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes
Proposta 22 Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 23 Eliminar cobrança da TUSD-Encargo
Proposta 24 Desoneração da folha de pagamento
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

O transporte precisa se tornar uma política pública de Estado e o governo federal tem que participar diretamente do financiamento do transporte público.

Uma das formas mais viáveis é a transferência direta de recursos do governo federal, para que os estados e municípios possam aplicar subsídio às tarifas de transporte público coletivo de passageiros.

Ainda que a Constituição vede em seu artigo 167, IV, a vinculação de receita de imposto a órgão, fundo ou despesa, excetuou a saúde pública e a educação exatamente pela sua relevância individual e social, tanto que os artigos 198, § 2° e 212 vinculam percentuais mínimos de receitas para a sua sustentabilidade.

O transporte é um direito social garantido pela Constituição Federal, porém, diferente do que é praticado para as áreas de saúde e educação, a União não possui, por força de lei, a obrigação de prestar auxílio financeiro para subsidiar às tarifas de transporte público coletivo de passageiros.

Na Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, no art. 25 diz que o Poder Executivo da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços. Tendo em vista o modelo de financiamento do custeio da tarifa praticado no Brasil, esse instrumento legal só atenderia ao pleito se o recurso fosse repassado periodicamente e com a obrigatoriedade expressa na legislação.

Para atender de forma efetiva ao pleito é preciso que, por força de legislação federal, seja permitido ao poder executivo a inclusão de recursos nas leis orçamentárias para o custeio das tarifas de transporte público coletivo. Os estados e municípios poderiam instituir fundos para receber esses repasses.

Com a participação do governo federal será possível defender a implantação, nos municípios e respectivas regiões metropolitanas, de um modelo estruturante de transporte de alta capacidade, que tenha como protagonista o modo de transporte sobre trilhos (trem ou metrô, por exemplo), devidamente integrado tarifária e fisicamente a outros modos, com modicidade tarifária. Há, para além do investimento, economia e uma melhor mobilidade em torno das cidades.

Atualmente, 85% da população brasileira vivem e circulam nos centros urbanos. É uma multidão que precisa frequentar tais regiões, consideradas "bolsões" concentradores de serviços sociais, onde as pessoas buscam trabalho, acesso à justiça, à saúde, ao lazer etc.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
Proposta 20 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal
Proposta 21 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes
Proposta 22 Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 23 Eliminar cobrança da TUSD-Encargo
Proposta 24 Desoneração da folha de pagamento
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

O sistema de transporte coletivo não é autossustentável e o modelo atual de financiamento do custeio não tem mais viabilidade econômica sem um alto custo para os usuários do sistema. Mas a conta é vantajosa para o poder público, porque quando garantida a participação de investimentos pelo governo federal, outros gastos serão reduzidos como por exemplo a redução significativa dos custos do sistema de saúde pública e da previdência, com afastamentos por acidente e aposentadorias precoces por invalidez – a redução do volume de veículos circulando tem impacto direto na queda das internações e cirurgias advindas de acidentes de trânsito.

É justo argumentar, levando este e outros casos em consideração, que o governo federal precisa participar ativamente do financiamento parcial da mobilidade urbana e não apenas os governos estadual e municipal.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
Proposta 20 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal
Proposta 21 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes
Proposta 22 Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 23 Eliminar cobrança da TUSD-Encargo
Proposta 24 Desoneração da folha de pagamento
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

21

Custeio do Transporte de Passageiros sobre Trilhos - Novas Fontes

Instituir outras formas de financiar o transporte de passageiros sobre trilhos escoradas em recursos extra tarifários e adotar um novo modelo de remuneração atenuarão a questão da subsistência do sistema de transporte, que não pode mais ficar refém da tarifa como única fonte de receita.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
Proposta 20 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal
Proposta 21 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes
Proposta 22 Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 23 Eliminar cobrança da TUSD-Encargo
Proposta 24 Desoneração da folha de pagamento
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

Os recursos para subsídios aos benefícios tarifários não precisam necessariamente onerar os orçamentos públicos. Receitas extra tarifárias podem gerar fontes de custeio do transporte de passageiros sobre trilhos.

A disponibilidade de sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos amplia e induz o interesse pela ocupação de áreas, pois ele conecta o bairro ou a região aos interesses de deslocamento das pessoas. Bairros onde estão previstas ou em construção linhas de metrô, trem ou VLT tendem a ter maior valorização imobiliária devido a à essa oferta de transporte, que contribui de forma efetiva para a redução dos tempos de deslocamento e ampliação da qualidade de vida dos seus usuários.

E não é somente na sua área de influência, nas regiões por ele atendidas, que os sistemas sobre trilhos geram valorização e impulsionam negócios. Áreas de grande concentração de pessoas, as estações estão ampliando cada vez mais a oferta de serviços com instalações de comércio e unidades de serviços governamentais. Com o tempo se tornado cada vez mais escasso, a concentração desses atrativos facilita o dia a dia dos passageiros, que podem usufruir desses serviços sem alterar a rota de seus deslocamentos.

Agregados às estações, os shoppings centers e centros comerciais também estão usufruindo desses deslocamentos com uma oferta maior de opções que as já oferecidas nos acessos às estações. Em São Paulo, o metrô e o trem metropolitano possuem shoppings com acesso direto às estações e outros centros comerciais com acesso rápido e fácil ao sistema. Esse modelo de negócio que contribui para a redução dos tempos de deslocamento diários dos cidadãos, é uma tendência e já está em planejamento em diversos outros estados, como Rio de Janeiro e Distrito Federal, onde os operadores já possuem projetos para a instalação de shoppings centers e torres empresariais conectadas às estações.

Essa tendência de exploração imobiliária não é novidade e já está bastante consolidada no exterior, onde há inúmeros empreendimentos que conectam o transporte público com a exploração imobiliária. Em alguns países esse modelo de desenvolvimento chega a ser tão interligado que as linhas de metrô e trem de passageiros estão sendo concebidas atreladas à implantação de novos bairros, com centros residenciais e comerciais.

Todos esses exemplos mostram a atratividade do transporte de passageiros sobre trilhos não somente para a sua atividade fim, mas também para o desenvolvimento de negócios que contribuem para a qualidade de vida da população, que terá mais acesso aos serviços, com menores tempos de deslocamentos. Além disso, a exploração imobiliária e comercial reverte recursos para os sistemas, contribuindo com o financiamento do transporte e com a otimização das linhas.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
Proposta 20 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal
Proposta 21 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes
Proposta 22 Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 23 Eliminar cobrança da TUSD-Encargo
Proposta 24 Desoneração da folha de pagamento
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

22

Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos

Apoiar a criação de um pacto federativo pela redução do custo do transporte e consequentemente obter a modicidade tarifária, com o objetivo de regulamentar o direito à imunidade tributária da prestação de serviços pelos operadores de sistemas de transporte sobre trilhos, pois não se caracterizam como atividade de exploração econômica no sentido usual.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
Proposta 20 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal
Proposta 21 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes
Proposta 22 Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 23 Eliminar cobrança da TUSD-Encargo
Proposta 24 Desoneração da folha de pagamento
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

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

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

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

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

Assim, quando aplicáveis às atividades operacionais desses sistemas, propõe-se:

- Reduzir a zero a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (federal) nos casos de aquisição de equipamentos
- Reduzir a zero a alíquota de Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (estadual) referente à venda de energia elétrica destinada à tração dos sistemas públicos de transporte de passageiros sobre trilhos
- Isentar a incidência do Imposto Predial e Territorial Urbano (municipal) sobre a servidão das vias férreas urbanas, pátios de manobras e manutenção do sistema, estações e terminais de passageiros (ver proposta nº 29 desta Agenda), bem como da alíquota de Imposto Sobre Serviços (municipal), em casos específicos.

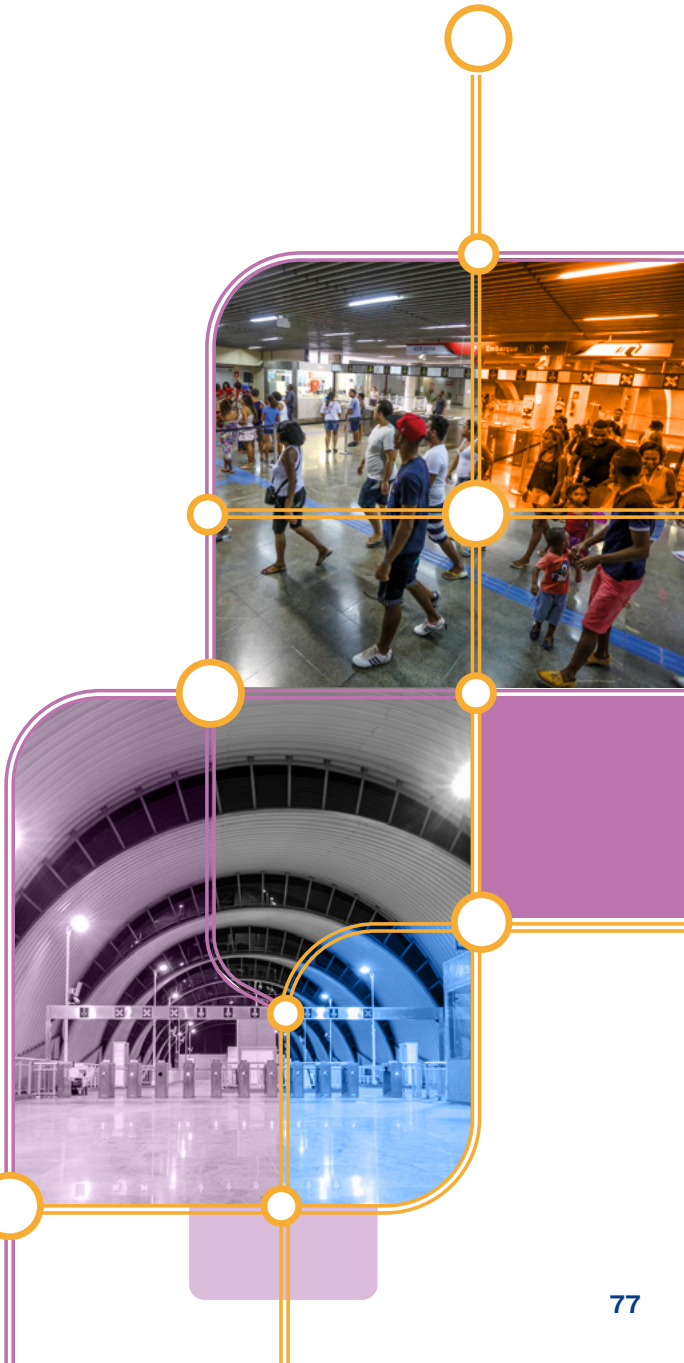
As isenções tributárias aqui mencionadas devem ser avaliadas em prol de se estabelecer o princípio da isonomia com outros modos de transporte e sob o aspecto de proporcionar melhores condições aos operadores para a prestação de serviços de transporte à população, a partir da redução de seus custos.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
Proposta 20 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal
Proposta 21 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes
Proposta 22 Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 23 Eliminar cobrança da TUSD-Encargo
Proposta 24 Desoneração da folha de pagamento
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

23

Eliminar cobrança da TUSD-encargos

Eliminar a cobrança da TUSD-Encargos, a Tarifa de Uso dos Sistemas Elétricos de Distribuição, pois mesmo sendo um serviço público e um direito constitucional, de tão elevada importância para o desenvolvimento das cidades, o transporte de passageiros sobre trilhos é impactado fortemente por esta cobrança.



EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
Proposta 20 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal
Proposta 21 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes
Proposta 22 Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 23 Eliminar cobrança da TUSD-Encargo
Proposta 24 Desoneração da folha de pagamento
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

O serviço de transporte público coletivo sobre trilhos, por meio de tração elétrica, é de extrema importância para a mobilidade urbana, notadamente, nos grandes centros e regiões metropolitanas. Este modo transporta 7,8 milhões de passageiros (média dia útil), contribuindo de forma decisiva para sua mobilidade e inclusão social.

A cobrança da TUSD-Encargos onera o setor com a justificativa da alocação de recursos para a Conta de Desenvolvimento de Energia (CDE), que tem como finalidade, entre outras, a promoção da universalização do serviço de energia elétrica em todo o território nacional, medida de cunho social. Porém, a aplicação deste encargo ao setor de transporte sobre trilhos penaliza, principalmente, o usuário de baixa renda gerando, assim, uma dicotomia, pois subverte a lógica, fazendo com que o favorecido pague diretamente por parte substancial do benefício que irá usufruir.

Atualmente, o setor de transporte de passageiros sobre trilhos é responsável pelo consumo de 1.789 GWh de energia elétrica, o que representa menos 1,9% do consumo energético nacional. É pouco, considerando a matriz elétrica nacional, mas, significa muito para o custo da operação e para o custo do transporte.

Mesmo sendo um serviço público e um direito constitucional, de tão elevada importância para o desenvolvimento das cidades, o transporte de passageiros sobre trilhos é impactado fortemente pela cobrança da TUSD-Encargos Distribuição.

As tarifas praticadas pelo setor de transporte de passageiros sobre trilhos têm forte impacto inflacionário, especialmente porque pesa diretamente no bolso do cidadão brasileiro de média e de baixa renda.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
Proposta 20 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal
Proposta 21 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes
Proposta 22 Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 23 Eliminar cobrança da TUSD-Encargo
Proposta 24 Desoneração da folha de pagamento
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

Neste contexto, dada a importância da energia e do transporte sobre trilhos para a mobilidade urbana, propõe-se a extinção da aplicação da TUSD-Encargos para o setor. Isso significaria uma redução de cerca de R$ 95 milhões nos custos operacionais anuais, os quais poderão ser revertidos para a redução do valor das tarifas, ou redução do impacto do seu aumento, quando da revisão dos reajustes tarifários, o que irá beneficiar diretamente a população mais carente.

Quando se considera as políticas transversais, o uso dos modos de transportes públicos suficientemente atrativos em relação ao uso de modos de transporte individual, implica em reduções significativas de externalidades negativas, como acidentes de trânsito, poluição, congestionamentos, permitindo que o custo público dessas vicissitudes todas venha a ser mitigado das contas da União, dos estados e dos municípios, pode-se entender a abrangência de uma medida como a aqui pretendida.

Demais benefícios sociais advirão como resultado de uma medida de pequeno impacto para as contas do governo federal, mas, com uma dimensão positiva inequívoca para o bolso do cidadão brasileiro, o aquecimento da economia e a redução da pressão inflacionária.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
Proposta 20 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal
Proposta 21 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes
Proposta 22 Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 23 Eliminar cobrança da TUSD-Encargo
Proposta 24 Desoneração da folha de pagamento
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

24

Desoneração da folha de pagamento

Tornar permanente a desoneração da folha de pagamento ao setor de transporte de passageiros sobre trilhos, que impacta diretamente no custo operacional, contribuindo de forma direta para a manutenção dos postos de trabalho, aumento das contratações, treinamento e capacitação dos profissionais.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
Proposta 20 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - participação do governo federal
Proposta 21 Custeio do Transporte de passageiros sobre trilhos - novas fontes
Proposta 22 Tarifas públicas módicas no transporte de passageiros sobre trilhos
Proposta 23 Eliminar cobrança da TUSD-Encargo
Proposta 24 Desoneração da folha de pagamento
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

Hoje, os operadores vivenciam uma necessidade urgente de maior apoio do governo federal para solucionar sérias questões, que tem afetado diretamente os custos da operação do transporte e passageiros sobre trilhos e a capacidade de investimento do setor e que, se não tratados rapidamente, terão um grande impacto sobre o valor das tarifas de transporte.

O setor de transporte e passageiros sobre trilhos emprega mais de 38 mil pessoas e é responsável pelo transporte diário de 7,8 milhões de passageiros (média dia útil), com fluxo intenso nos centros urbanos e Regiões Metropolitanas, sendo essencial para o deslocamento da população, sobretudo no trajeto casa-trabalho.

A desoneração da folha de pagamento, estabelecida desde 2013, impacta diretamente no custo operacional e vem contribuindo ao longo desse tempo para a manutenção dos postos de trabalho, aumento das contratações, treinamento e capacitação dos profissionais e por entender a essencialidade do serviço público de transporte, o setor sempre se manteve entre aqueles que fazem jus à desoneração.

Hoje, os maiores itens de custo dos operadores estão divididos, por ordem de grandeza, da seguinte forma: pessoal, energia e manutenção. Os custos com a manutenção do sistema não podem ser reduzidos e aumentam proporcionalmente com a ampliação da malha de transporte e a oferta de serviço. Dessa forma, deve-se trabalhar a redução dos custos com energia e mão de obra, o que passa, necessariamente, por políticas públicas que buscam garantir à sociedade serviços de transporte com maior qualidade, eficiente e baratos, uma vez que o custo com pessoal e energia também aumenta com o incremento das operações.

É prioritário para o setor de transporte de passageiros sobre trilhos tornar permanente a política pública de desoneração da folha de pagamentos, visando mitigar os impactos econômicos da crise no setor, que se reflete, diretamente, na qualidade dos serviços prestados.

O transporte público é um serviço essencial e um direito social previsto na Constituição Federal, e, portanto, precisa contar com a proteção e apoio do governo federal.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

Proposta 25
Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas

Proposta 26
Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis

Proposta 27
Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

IV

Sustentabilidade e segurança

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

Proposta 25
Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas

Proposta 26
Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis

Proposta 27
Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

25 **Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas** (p.84)

26 **Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis** (p.88)

27 **Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços** (p.92)

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
Proposta 25
Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas
Proposta 26
Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis
Proposta 27
Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

25

Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas

Implementar estruturas de transporte de massa não poluentes é o atalho mais curto para a promoção de externalidades positivas de alcance incomparável: redução da emissão de poluentes decorrentes da não utilização de combustível fóssil com impacto direto na qualidade de vida da população e nos custos do sistema de saúde, redução dos tempos de engarrafamento com grande ganhos econômicos de produtividade, diminuição drástica dos acidentes de trânsito que diversos setores, entre outros. Considerar a monetização dessas externalidades no balanço social dos projetos, para fins de determinação de sua viabilização e tomada de decisão em relação ao investimento é fundamental para que as cidades possam avançar na estruturação da mobilidade sustentável e no ganho de qualidade para a vida nas cidades.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
Proposta 25
Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas
Proposta 26
Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis
Proposta 27
Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

Cerca de metade da população brasileira se concentra em 28 regiões metropolitanas, com mais de 1 milhão de habitantes cada. São regiões densas e totalmente conurbadas, já não se vê mais a distância física entre elas, com alta demanda por serviços sociais, como educação, saúde, segurança, saneamento e mobilidade urbana.

Com essa alta concentração de pessoas vivendo nas cidades, é impossível pensar em mobilidade urbana sem pensar em transporte público. Não existe transporte por demanda ou aplicativo que consiga organizar e dar vazão aos milhares de deslocamentos diários. Nesse sentido, o transporte público sempre será o grande estruturador da mobilidade em uma cidade, devendo ser integrado e alimentado, na primeira e última milhas, pelos demais modos de transporte, sejam eles ativos, individuais, tecnológicos ou mesmo coletivos, para que, juntos, possam formar uma verdadeira rede de transporte à serviço do cidadão. A utilização do transporte público permite a redução drástica da poluição atmosférica e a otimização do espaço urbano. Com baixíssimo nível de acidentes e percentual próximo de zero, quando se consideram os impactos graves sobre a vida humana, o sistema contribui para aliviar a lotação dos hospitais e reduzir os impactos sobre a previdência.

O transporte é tão importante que é um direito social previsto na Constituição Federal. Ele é o elo do cidadão com todos os demais serviços que a cidade oferece. É por meio do transporte que as pessoas chegam ao trabalho, à universidade, ao hospital ou podem mesmo usufruir do seu tempo de lazer, passeando em um parque, ou chegando à academia.

É neste cenário que o transporte sobre trilhos, aquele prestado por trem, metrô, VLT e monotrilho, é imprescindível para médias e grandes cidades. Por ser o único capaz de transportar mais de 60 mil passageiros por hora por sentido, ele organiza os grandes fluxos e dá maior rapidez, segurança e regularidade aos deslocamentos diários. Mas isso é apenas parte da importância que os trilhos têm no ecossistema de uma cidade. 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.

As contribuições são grandes na esfera ambiental. Por ser um transporte limpo e movido a energia elétrica, na sua maioria, a emissão atmosférica nas cidades é zero, fazendo com que a utilização dos atuais sistemas de trilhos contribua para que sejam evitadas as emissões de mais de 1,6 milhão toneladas de CO2 todos os anos,

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
Proposta 25 Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas
Proposta 26 Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis
Proposta 27 Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

além de reduzir a utilização de combustíveis fósseis em mais de 800 mil litros por ano. São essas e diversas outras pequenas inovações, como estações abastecidas por energia solar e sistemas de reuso de água para lavagem dos trens, que aumentam os benefícios para o meio ambiente e para toda a sociedade.

Considerando todos esses fatores, o atual transporte de passageiros sobre trilhos contabiliza um retorno para a sociedade de mais de R$ 30 bilhões ao ano. Imagina o que poderia ser gerado se tivéssemos no Brasil um sistema de trem, metrô e VLT bem mais desenvolvido, onde todas as médias e grandes cidades pudessem ter, à disposição de seus deslocamentos, eixos estruturadores em trilhos. O retorno seria muito maior. E é por isso que as grandes cidades no mundo, não só em tamanho, mas, especialmente, em desenvolvimento, possuem um sistema de transporte de passageiros sobre trilhos altamente desenvolvido, o que permite gerar benefícios que vão muito além do transporte em si.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
Proposta 25
Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas
Proposta 26
Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis
Proposta 27
Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

CONTRIBUIÇÃO DO SETOR METROFERROVIÁRIO PARA ECONOMIA DOS BRASILEIROS

NO ANO DE 2022 O SETOR METROFERROVIÁRIO NACIONAL DEIXOU DE EMITIR

2,1 milhões
de toneladas de poluentes

MENOS veículos em trânsito

MENOS queima de combustível

REDUZIU EM MAIS DE

R$ 379 milhões
as despesas governamentais em relação aos custos com acidentes

MENOS acidentes de trânsito

MENOS gastos governamentais com saúde pública

ECONOMIZOU MAIS DE

1 bilhão
de litros de combustível fóssil

MENOS exploração de petróleo

MAIS transporte sustentável

DEVOLVEU

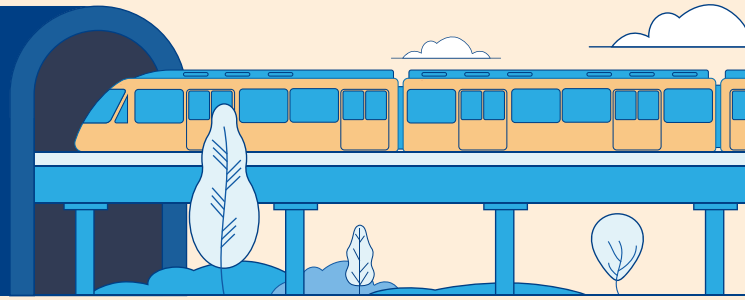
R$ 30 bilhões
à sociedade em 2022:

MAIS qualidade de vida

MENOS tempo em engarrafamentos

EVITOU A CIRCULAÇÃO DE MAIS

1,3 milhão
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$ 10 bilhões



Proporcionou uma economia de

1,3 Bilhão
de horas gastas nos deslocamentos ao longo do ano.

Diante de tantos debates em torno da sustentabilidade, a reflexão que fica aos tomadores de decisão e formadores de opinião é que as alternativas existem, são conhecidas e precisam ser efetivadas para levar as cidades a vivenciar o conceito das cidades que desejamos para a nossa vida e para o futuro.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
Proposta 25
Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas
Proposta 26
Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis
Proposta 27
Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

26

Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis

Estabelecer um fundo de investimento para promover a utilização de energias renováveis de modo a aumentar a eficiência energética e promover a geração de energia alternativa, de forma sustentável.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
Proposta 25
Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas
Proposta 26
Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis
Proposta 27
Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

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, a poluição sonora e atmosférica, e o desperdício de tempo em deslocamentos no transporte coletivo. Estes fatores afetam a qualidade de vida de milhões de brasileiros.

Os gestores públicos têm pela frente o desafio de fazer avançar as soluções que minimizem 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 modos, coletivos e públicos, para que a sociedade possa, efetivamente, vislumbrar uma redução significativa dos efeitos danosos dos problemas que a afligem.

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 por sentido; e 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), integrados de maneira física e tarifária com outros modos (preferencialmente movidos a energia limpa), ciclovias, aplicativos de transporte individual, 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.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
Proposta 25 Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas
Proposta 26 Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis
Proposta 27 Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

Há propostas que podem ser avaliadas pelas três esferas de governo, aderentes ao que preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana, 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 o futuro, enfatizando o compromisso de incentivar a implantação de sistemas de transporte ambientalmente sustentáveis e que, efetivamente, contribuam para melhorar a qualidade de vida dos cidadãos. São elas:

A. Criar fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis: este fundo deve possuir um caráter de bem público, o que significa que ninguém pode ser privado de desfrutar seus benefícios sem compensação. Para estimular a geração de energia renovável é necessário que haja mecanismos de incentivo na política pública, e proposição de rubrica específica no fundo à promoção de "mudança de paradigma em direção ao desenvolvimento de baixa emissão".

As energias renováveis desempenham um papel fundamental na mitigação da mudança do clima e na garantia do fornecimento de energia no longo prazo. As preocupações com as alterações climáticas e a segurança energética podem compelir os governos a fornecer incentivos à energia renovável. Estes podem tomar a forma, por exemplo, da redução de impostos a consumidores que comprem bens produzidos ou utilizem de serviços a partir de fontes energéticas renováveis.

B. Linhas de financiamento: o governo federal, por meio de agentes como o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Caixa Econômica Federal, 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.

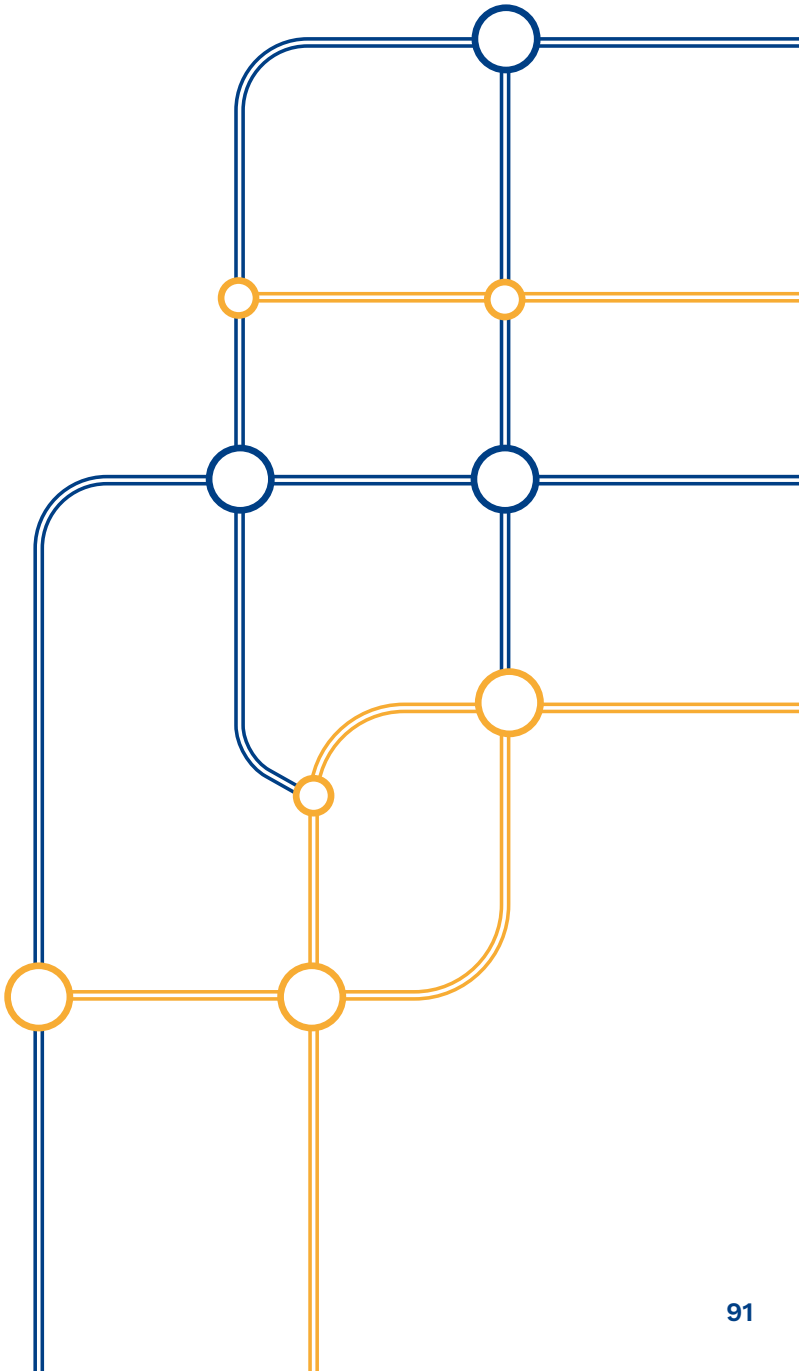
C. Equiparar benefícios de outros setores ao segmento de transporte de passageiros sobre trilhos: conceder benefícios equiparáveis de políticas públicas voltadas a setores econômicos, como o transporte rodoviário e a indústria automotiva. Os veículos motorizados individuais não figuram entre as prioridades da Política Nacional de Mobilidade Urbana, enquanto essa mesma política determina o incentivo ao transporte público coletivo, em especial, o de alta capacidade, que é o caso dos trilhos.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
Proposta 25 Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas
Proposta 26 Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis
Proposta 27 Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

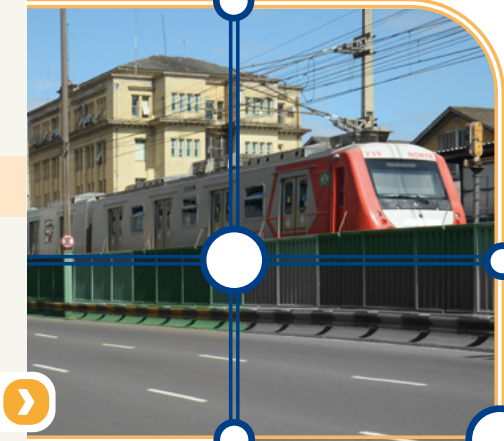
Sendo assim, a redução no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para equipamentos ferroviários e mecanismos que minimizem o custo de energia elétrica utilizada para mover os modos de transporte de passageiros sobre trilhos poderiam ser alguns dos caminhos adequados para atender a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

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 ferroviários.

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 transporte de passageiros sobre trilhos nesse mesmo sentido.



EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
Proposta 25
Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas
Proposta 26
Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis
Proposta 27
Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS



27

Segurança pública para a continuidade da prestação dos serviços

Garantir a segurança pública em relação aos crimes relacionados a atos de vandalismo e roubos de cabos de energia contra o transporte público, devem ser tratados com maior rigor.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
Proposta 25 Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas
Proposta 26 Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis
Proposta 27 Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

O aumento alarmante do número de casos de furto de cabos de energia e vandalismo nas estações e linhas do sistema de transporte de passageiros sobre trilhos, afeta a prestação do serviço, atingindo 7,8 milhões de passageiros (média dia útil) que os utilizam, com as paralisações da circulação de trens, redução de velocidade operacional e interrupção do serviço para a restauração do material deteriorado.

Além de colocar em risco a vida dos usuários e trabalhadores do transporte público, causam gastos financeiros imensuráveis para a sociedade, operadores e para o governo. É necessária uma ação coordenada de segurança pública envolvendo o Judiciário, o Legislativo e o Executivo, nas esferas federal, estadual e municipal, para a aprovação e implementação de leis que aumentem as penas desses crimes, punindo, também, agentes receptores de cobre e de equipamentos objetos de furto ou roubo que lucram com os produtos dos crimes.

O vandalismo e o furto de cabos de energia, por si só, obviamente, geram impacto financeiro negativo relevante junto aos operadores, na medida em que tais condutas, isoladamente, já ensejam a necessidade de reposição das peças furtadas e/ou vandalizadas. Em 2021, os sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos registraram 3.864 ocorrências, que geraram R$ 14,5 milhões de impacto financeiro estimado, fora o impacto operacional e para a população.

O combate aos atos criminosos, embora tenha se aperfeiçoado ao longo dos anos, não freou o aumento de casos. Ao contrário, o que se verifica, ao longo dos anos, é um crescimento dos casos de furto de cabos e vandalismo. Em 2021, entretanto, o número de casos aumentou superando em quase 3 vezes aqueles ocorridos em 2020. Portanto, é fundamental a criação de medidas que possam efetivamente refrear o número de casos, trazendo maior segurança e estabilidade às concessionárias e, por conseguinte, aos próprios usuários.

O objetivo do que se propõe, nesse cenário, portanto, não é apenas proteger o patrimônio financeiro dos operadores, mas o próprio serviço prestado e o seu usuário.

A pena, criminalmente falando, tem, nos termos do Art. 59 do Código Penal, função retributiva e preventiva. No que se refere à função preventiva, ela visa a prevenção geral e a prevenção especial. Ou seja, aplica-se a pena para que os demais membros da sociedade não se sintam estimulados a praticar crime, ou melhor, se sintam desestimulados a tal, por conta do receio da imposição da pena. E a prevenção especial visa evitar que o próprio delinquente venha a cometer novos delitos. Isto é,

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
Proposta 25 Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas
Proposta 26 Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis
Proposta 27 Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

cumula-se o intuito punitivo com o objetivo preventivo, para evitar que novos crimes ocorram.

A legislação penal atual, nesse contexto, carece de ajustes, mas não apenas no que pertence àqueles que efetivamente são agentes dos crimes de furto, roubo de cabos ou vandalismo. É essencial que se crie mecanismos mais eficazes para desestimular quem atua na outra ponta, ou seja, na receptação da "mercadoria" furtada ou roubada.

Nesse sentido, alterar o atual Código Penal, de modo a permitir uma maior especificidade quanto à proteção do serviço de transporte de passageiros sobre trilhos como um todo, é medida que se mostra essencial, a fim de possibilitar que o Poder Público possa atuar de forma mais eficiente em busca de segurança e estabilidade para o serviço e para a população.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

Proposta 25
Externalidades positivas na decisão de implantação dos sistemas

Proposta 26
Fundo de investimento para incentivo à utilização de energias renováveis

Proposta 27
Segurança pública necessária à continuidade da prestação dos serviços

V SEGURANÇA JURÍDICA

ASSOCIADOS

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

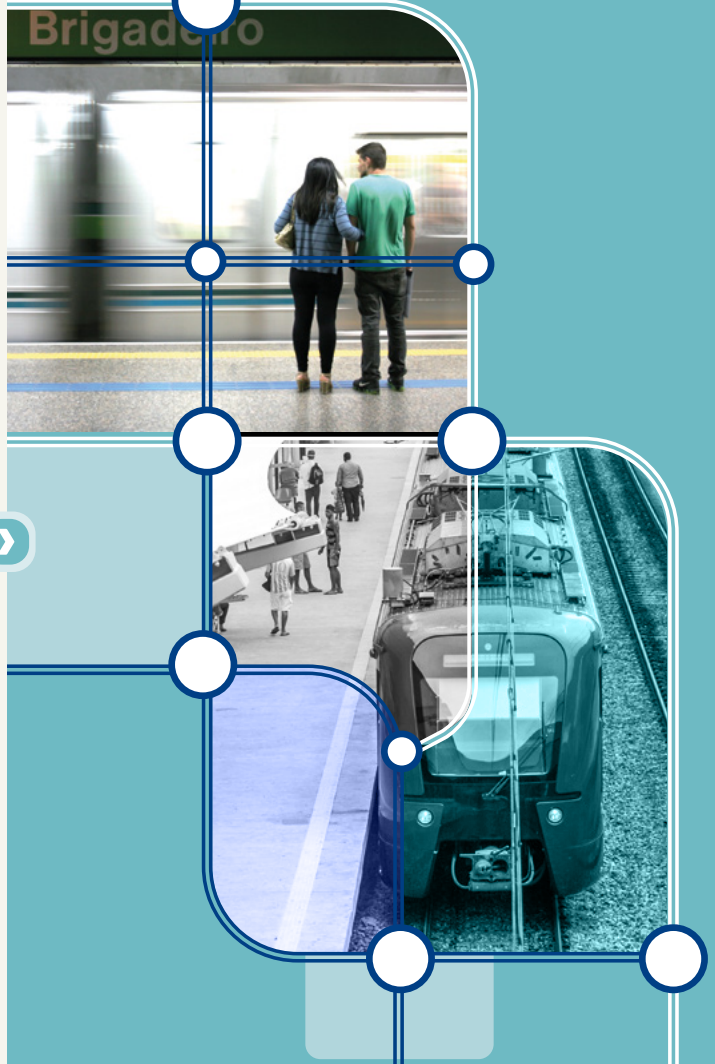
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

Proposta 28
Integridade das áreas das faixas de domínio

Proposta 29
IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estações e terminais

ASSOCIADOS



V

Segurança jurídica

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

Proposta 28
Integridade das áreas das faixas de domínio

Proposta 29
IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estações e terminais

ASSOCIADOS

28 **Integridade das áreas das faixas de domínio** (p.98)

29 **IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estações e terminais** (p.102)

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
Proposta 28
Integridade das áreas das faixas de domínio
Proposta 29
IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estações e terminais
ASSOCIADOS

28

Integridade das áreas das faixas de domínio

Garantir a integridade das faixas de domínio, pois o vandalismo é frequente, o que desencadeia uma série de infortúnios prejudiciais à execução e gestão do serviço, como perda material imediata, acidentes, prejuízo operacional.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
Proposta 28
Integridade das áreas das faixas de domínio
Proposta 29
IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estações e terminais
ASSOCIADOS

O número de acidentes, invasões, vandalismo e outras condutas inadequadas junto à faixa de domínio que circunda as linhas férreas gera grande preocupação aos operadores, na medida em que traz prejuízos materiais relevantes para que o serviço possa ser executado.

Tratar com maior rigor a segurança na faixa de domínio das ferrovias mostra-se imprescindível para a manutenção da segurança no transporte ferroviário de passageiros, redução de acidentes, manutenção da velocidade operacional, assegurando a qualidade na prestação de serviço e consequentemente na diminuição do custo operacional.

É fundamental, nesse contexto, que os municípios destaquem efetivos de segurança que possam garantir a integridade das faixas de domínio de maneira eficaz, bem como para que o efetivo de segurança dos operadores possa se reportar de maneira imediata à segurança pública, para uma atuação de forma colaborativa, conjunta e, especialmente, preventiva.

Dada a importância da preservação da faixa de domínio para a segurança da prestação do serviço de transporte, o Art. 4º, inciso III-A, da Lei nº 6.766/1979 estabelece que "ao longo das águas correntes e dormentes e da faixa de domínio das ferrovias, será obrigatória a reserva de uma faixa não edificável de, no mínimo, 15 (quinze) metros de cada lado."

O papel do operador ou concessionário está definido no Regulamento dos Transportes Ferroviários – aprovado pelo Decreto nº 1.832/1996 dispõe, em seu Art. 1º, parágrafo único, "b", que Administração Ferroviária é "a empresa privada, o órgão ou a entidade pública competentes, que já existiam ou venham a ser criados, para construção, operação ou exploração comercial de ferrovias." E, em seu Art. 12, que estabelece que a "Administração Ferroviária deverá implantar dispositivos de proteção e segurança ao longo de suas faixas de domínio."

Por outro lado, o papel do agente político ficou claro quando, em 16 de março de 2021, com o objetivo de uniformizar tese sobre fiscalização e desapropriações dentro dos limites da faixa de domínio e da faixa não edificável de que trata o inciso III do art. 4º da referida Lei nº6.766/79, o Ministério da Infraestrutura prolatou o Despacho nº 13/2021/GM/INFRA, por meio do qual aprovou o entendimento adotado no Parecer nº 405/2019/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, no sentido de que:

- A responsabilidade pela fiscalização do respeito à faixa não edificável é incumbência do município, bem como a competência para legislar sobre sua ampliação para além do que determina o art. 4º, III, da Lei nº 6.766/1979, sendo de bom alvitre registrar que a faixa não edificável sempre respeitará os limites da faixa de domínio

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
Proposta 28
Integridade das áreas das faixas de domínio
Proposta 29
IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estações e terminais
ASSOCIADOS

- O eventual procedimento de fiscalização ou desapropriação é incumbência da Administração federal ou de concessionário de serviço público somente dentro dos limites da faixa de domínio de rodovia ou ferrovia federais, não abrangendo a faixa não edificável estipulada no art. 4º, III, da Lei nº 6.766/1979, respeitados os atos jurídicos perfeitos constituídos sob outra ótica, nos termos do que preconiza inclusive o art. 2º, XIII, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999
- Ao realizar eventual desapropriação visando ampliar a largura da faixa de domínio, a entidade deverá pagar indenização, a quem de direito, pela área atingida. Quando a área acrescentada à faixa de domínio incluir imóvel que já estava sujeito a limitação administrativa, serão excluídas da indenização respectiva as construções se constatar que houve efetivo desrespeito à limitação de edificar, ou seja, acaso exista um loteamento empreendido ao arrepio do requisito urbanístico estabelecido pelo mencionado art. 4º, inciso III, da Lei nº 6.766/1979. Também nesse caso devem ser respeitados os atos jurídicos perfeitos constituídos sob outra ótica, nos termos do art. 2º, XIII, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999
- Não existe previsão legal no sentido de exigir, especificamente, a fixação de cercas de segurança ao longo das rodovias ou ferrovias, devendo a questão da tipologia dos mecanismos de proteção e segurança da via ser definida por meio de critérios estritamente técnicos, estabelecidos pelo Poder Público.

Desta forma, a competência para disciplinar as questões de interesse local, dentre as quais inegavelmente se inserem os temas afetos ao uso e ocupação do solo urbano, é, nos termos da Constituição Federal, dos Municípios (art. 30 c/c art. 182 da CF/88).

Nesse contexto, é fundamental que haja uma atuação por parte dos agentes públicos, junto aos operadores dos sistemas de transporte ferroviário de passageiros, para a garantia da integridade das faixas de domínio do transporte público metroferroviário.

Apenas com a participação ativa desses agentes, será possível preservar as faixas de domínio tal como previsto na legislação, contribuindo para a garantia das operações ferroviárias de passageiros e a minimização de danos em caso de acidentes.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

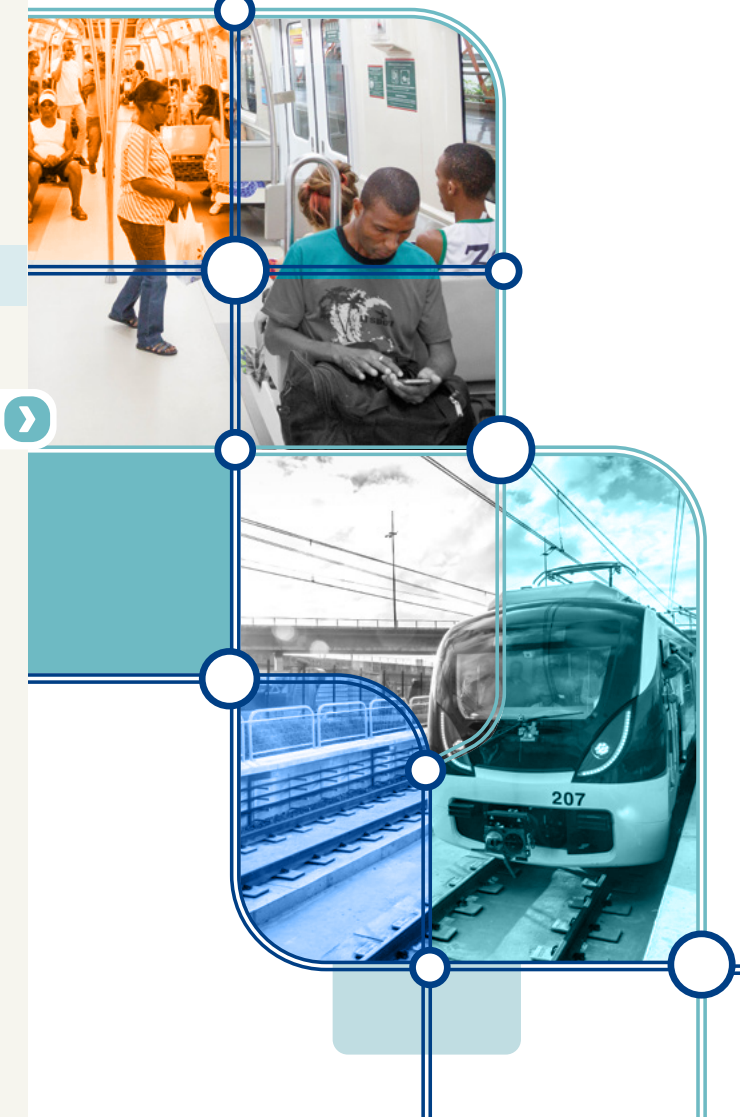
V SEGURANÇA JURÍDICA

Proposta 28
Integridade das áreas das faixas de domínio

Proposta 29
IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estações e terminais

ASSOCIADOS

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
Proposta 28
Integridade das áreas das faixas de domínio
Proposta 29
IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estações e terminais
ASSOCIADOS



29

IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estações e terminais

Regulamentar o direito à imunidade tributária da prestação de serviços pelos operadores do transporte de passageiros sobre trilhos por esta não se caracterizar como atividade de exploração econômica no sentido usual.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
Proposta 28
Integridade das áreas das faixas de domínio
Proposta 29
IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estações e terminais
ASSOCIADOS

A intenção de alguns municípios passarem a cobrar Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) de imóveis provenientes de concessões de serviços públicos tem gerado insegurança jurídica não só aos contratos de concessão já estabelecidos, como também ao próprio plano de novas concessões e PPP, principalmente na área de transporte de passageiros sobre trilhos.

Tributar o serviço público tem reflexo direto sobre o custo do serviço ao cidadão e, no caso do transporte de passageiros sobre trilhos, esse ônus recai diretamente sobre o cidadão menos favorecido, que depende do transporte público para sua locomoção diária.

É fundamental que o Poder Judiciário reconheça a diferença entre o regime tributário aplicável à exploração econômica de serviços gerais e aquele aplicável ao serviço público concedido, garantindo a segurança jurídica dos contratos estabelecidos, dos planos e programas governamentais para novas concessões e a sua desoneração, já previstos e definidos na própria Constituição Federal.

Imóveis cedidos no âmbito dos contratos de concessão para prestação do serviço público de transporte ferroviário são bens públicos, e, além disso, são utilizados pelas concessionárias de serviços públicos para a prestação de um serviço público.

Nesse sentido, a imunidade tributária recíproca prevista no Art. 150, VI, "a", da CF/88 deve encampar os imóveis cedidos no âmbito dos referidos contratos, com a finalidade de prestação do serviço público concedido.

Esse, inclusive, é o entendimento que tem prevalecido no Supremo Tribunal Federal, como se deu no âmbito dos Recursos Extraordinários nºs 918.704, Relª. Minª. Rosa Weber; 1.040.268, Rel. Min. Ricardo Lewandowski; e 1.328.250, Rel. Min. Luís Roberto Barroso.

A situação dos operadores de transporte de passageiros sobre trilhos, frise-se, não se equivale a situações que envolvem pessoas jurídicas de direito privado que ocupam bens públicos cedidos pelo Estado para o exercício de atividade privada, em regime de concorrência.

Havendo, portanto, caráter concorrencial na atividade, incide o tributo.

No caso dos operadores, com efeito, os bens que eles ocupam para a prestação do serviço objeto da concessão destinam-se à prestação de um serviço público e, caso a concessionária deixe de executar o contrato de concessão, sua sucessora também ocupará o mesmo bem, de modo que não há violação, nesse sentido, ao princípio da livre concorrência.

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
Proposta 28
Integridade das áreas das faixas de domínio
Proposta 29
IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estações e terminais
ASSOCIADOS

Situação distinta ocorre quando a atividade explorada tem finalidade eminentemente lucrativa e natureza concorrencial.

O Supremo Tribunal Federal, nesse contexto, se posicionou no sentido que "A imunidade recíproca, prevista no artigo 150, VI, a, da Constituição não se estende a empresa privada arrendatária de imóvel público, quando seja ela exploradora de atividade econômica com fins lucrativos. Nessa hipótese é constitucional a cobrança do IPTU pelo município" (Recurso Extraordinário 594.015 — Tema 385).

A leitura do entendimento acima destacado, contudo, não revela posicionamento de que quaisquer cessionários de áreas de propriedade do Estado teriam de pagar IPTU.

Consoante já antes destacado, o cerne da questão é aferir se a atividade praticada tem finalidade exclusivamente lucrativa – ou não.

Ou seja, exemplificando, o que disse o Supremo Tribunal Federal é que não faria sentido que uma locadora de veículos, situada em área de propriedade da União, não pagasse IPTU enquanto outra, localizada do outro lado da mesma avenida, mas em imóvel de propriedade privada, o fizesse.

Portanto, se o imóvel público ocupado de forma precária pela concessionária de serviço público tem por finalidade a execução desse serviço público objeto da concessão, a imunidade tributária recíproca há de prevalecer, ao passo que, se o imóvel se destina à exploração de atividade com finalidade exclusivamente lucrativa, a imunidade não se aplica.

EDITORIAL

PROPOSTAS PRIORITÁRIAS

I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO

II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS

III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA

IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA

V SEGURANÇA JURÍDICA

Proposta 28
Integridade das áreas das faixas de domínio

Proposta 29
IPTU sobre a servidão das vias férreas urbanas e estações e terminais

ASSOCIADOS

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

Associados

CBTU Companhia Brasileira de Trens Urbanos

Companhia Ferroviária e de Logística do Piauí

CPTM

CTB Companhia de Transportes do Estado da Bahia

CCR Metrô Bahia

METRÔ DF

Metrô de Fortaleza

METRÔ RIO

METRÔ

supervia Trens Urbanos

ViaMobilidade

ViaMobilidade Linhas 8 e 9

ViaQuatro

VLT CARIOCA

TRENSURB

ALSTOM

aerom

CAF

EMPE ENGENHARIA

THALES

Apoio

CNT Confederação Nacional do Transporte

EDITORIAL
PROPOSTAS PRIORITÁRIAS
I AMBIENTE INSTITUCIONAL E REGULATÓRIO
II FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO E VIABILIZAÇÃO DE PROJETOS
III REDUÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL E MODICIDADE TARIFÁRIA
IV SUSTENTABILIDADE E SEGURANÇA
V SEGURANÇA JURÍDICA
ASSOCIADOS

ANP TRILHOS
Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos

ANP TRILHOS
Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos

Setor de Autarquias Sul, Quadra 1, Bloco J
Ed. Clésio Andrade, Torre A, Sala 510
Brasília - DF, 70.070-010

(61) 3322-3158

contato@anptrilhos.org.br

anptrilhos.org.br