

Propostas para o Avanço da Mobilidade Urbana Nacional

A Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) propõe ao novo Governo cinco temas prioritários para reflexão, relacionados à mobilidade urbana nacional. Eles se baseiam em um novo enfoque de investimento governamental, prioritário em sistemas sobre trilhos, como espinha dorsal de uma ampla rede de transporte integrada com outros modais.

A adoção das cinco medidas será capaz de oferecer à Nação brasileira, em pouco tempo, uma verdadeira infraestrutura estratégica de mobilidade nacional, conectando todas as médias e grandes cidades e, também, as regiões metropolitanas. Ao mesmo tempo, abrirá caminho para que as pequenas cidades possam, efetivamente, interligar suas redes de transporte com esse mesmo enfoque de eficiência e regularidade – uma das principais características do transporte de passageiros sobre trilhos.

Seguindo uma tendência mundial, as regiões metropolitanas brasileiras vêm experimentando taxas de urbanização superiores a 85% e as projeções do IBGE apontam que em nos próximos anos mais de 90% da população estará vivendo nas cidades.

Uma das áreas mais sensíveis aos milhões de brasileiros é a mobilidade urbana. Ela impacta de forma direta a qualidade de vida da população e é imprescindível para que cada um dos cidadãos, no seu dia a dia, possa acessar todos os seus direitos sociais, tais como: educação, saúde, segurança e justiça.

É urgente e necessário que o novo governo inclua em sua agenda, como prioridade, ações efetivas para tratar a questão. Não há mais espaço para projetos que não se concretizam e propostas que não saem do papel. É preciso ter coragem para quebrar padrões e assumir uma política pública inovadora para o Brasil, para que a Nação possa ser dotada de uma verdadeira rede estratégica de mobilidade e os cidadãos possam usufruir os benefícios da mobilidade urbana de qualidade.

A ANPTrilhos acompanha as movimentações da transição do Governo, em relação às definições para a área de Mobilidade Urbana, e acredita que a nova equipe tem um olhar inovador sobre a infraestrutura do País e a coragem necessária para enfrentar antigos problemas, resgatando mais de 60 anos de políticas públicas que priorizaram apenas o transporte individual, para que seja possível deixar um importante legado de desenvolvimento da mobilidade nacional para as futuras gerações.

1) Elaboração de um abrangente Plano de Estruturação Estratégica da Mobilidade Urbana Nacional, com foco no transporte de passageiros sobre trilhos

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

No momento, apesar de a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) privilegiar o transporte em massa, em relação aos meios individuais motorizados, o principal representante do transporte de alta capacidade – sobre trilhos – está menosprezado na matriz de transporte nacional.

O fato é que 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 e não o ator principal. Enquanto os meios rodoviários transportam 6,7 mil passageiros por hora, os modais sobre trilhos conduzem quase dez vezes mais: 60 mil por hora. Além disso, este último é considerado ambientalmente sustentável por poluir muito pouco e utilizar praticamente energia limpa.

Na avaliação da ANPTrilhos, o Governo Federal deve liderar tal iniciativa, orientar os demais entes federativos, assegurando o caráter de longo prazo dos projetos. Irá decidir, inclusive, investimentos com recursos públicos aliados a outras fontes, em especial, advindas da iniciativa privada, tanto do Brasil quanto do exterior.

A ANPTrilhos acredita que uma das medidas estratégicas mais prementes para o Plano, que merece análise governamental, é a interligação, via trilhos para passageiros, das 25 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 consideradas 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, ao lazer etc. Essa situação provoca enormes e demorados deslocamentos diários de uma grande massa, criando dificuldades excessivas para a qualidade de vida nas regiões metropolitanas. No futuro próximo, segundo o IBGE, o percentual de cidadãos dos centros urbanos deverá atingir 95%. É um caos anunciado.

2) Prioridades de investimentos no Plano de Mobilidade Urbana Nacional

Diversos são os casos exitosos de países ao redor do mundo que conseguiram desenvolver uma adequada mobilidade urbana e todos eles foram estruturados a partir do transporte de alta capacidade, como é o caso de trens, metrô e VLT. Em suas cidades, o transporte de passageiros sobre trilhos responde por um percentual de 40% a 45% dos deslocamentos diários da população, enquanto no Brasil os trens e metrô são responsáveis por menos de 7%.

Enquanto nossa rede de transporte sobre trilhos consolida cerca de 1000 km de extensão, cidades como Londres ou Nova Iorque têm redes superiores a 400 km cada uma, sem falar na expansão acelerada dos países asiáticos. Um pouco mais próximo da nossa realidade na América Latina, a Cidade do México, que teve a sua rede de metrô inaugurada no mesmo ano daquela da cidade de São Paulo, já consolida mais de 220 km em trilhos, enquanto que a nossa maior metrópole não chega a 80 km.

A solução para o problema da mobilidade é conhecida e o Brasil detém tecnologia, capacidade industrial instalada e *know-how* de projetos bem-sucedidos em Parcerias Público-Privadas (PPP) e de concessões públicas para sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos, que podem contribuir de forma rápida para mudar a qualidade da mobilidade nacional.

Para que isso aconteça é necessário que os projetos definidos por meio do Plano de Estruturação Estratégica da Mobilidade Urbana Nacional tenham execução prioritária no âmbito do Governo Federal, sendo executados, majoritariamente, com a parceria do setor privado.

Quanto à questão dos investimentos, a ANPTrilhos acredita que o Governo brasileiro conta com agentes de fomento competentes para desenhar todo um cronograma de desembolsos adequado, como BNDES e CAIXA, podendo contar, ainda, com alguns bancos de fomento internacionais.

Com todas as ferramentas em mãos, basta vontade política e equipe comprometida para que o novo Governo possa colocar o Brasil no caminho da igualdade com as grandes nações mundiais, fazendo com que mais de 200 milhões de cidadãos brasileiros possam experimentar usufruir dos benefícios de uma mobilidade urbana de qualidade.

3) Fortalecer marcos regulatórios – Segurança Jurídica

O sucesso dos projetos de longa maturação está intimamente ligado à definição clara dos Marcos Regulatórios setoriais, não apenas para a segurança do investidor privado, mas também para o próprio planejamento das diversas atividades por ele abarcadas. Por esta razão, a proposta ora apresentada complementa as duas anteriores ao assegurar o fortalecimento das condições necessárias para atrair investimentos e interesse de operadores do transporte sobre trilhos, brasileiros e estrangeiros. Ou seja, ela busca consolidar a ‘segurança jurídica’ para negócios de infraestrutura e transporte de massa no Brasil.

Evidentemente que nem todas as questões serão resolvidas pelas normas reguladoras. Nesse contexto, os instrumentos contratuais passam a ser determinantes para a garantia do êxito dos projetos. Não menos importante, revelam-se as garantias do adimplemento das obrigações assumidas pela Administração Pública no projeto. As partes devem prever garantias sólidas ao cumprimento da contraprestação assumida pelo Poder Público no projeto, o que certamente contribuirá para o sucesso da parceria. Aliás, essa é uma questão de fundamental importância que tem sido amplamente discutida pelo mercado. A liquidez das garantias vislumbradas pelo legislador parece ser condição essencial para a atratividade dos projetos.

Este ‘pacote’ de medidas prevê, ainda, a profissionalização das agências reguladoras – e também assegurar sua atuação autônoma e alheia às forças políticas –, a manutenção dos dispositivos estabelecidos nos contratos e a instituição de marcos regulatórios fortes e estáveis. É a sinalização que o Brasil precisa emitir para destravar as grandes obras que beneficiarão milhões de cidadãos.

4) Incentivo para a modernização e ampliação dos sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos

Esta proposta guarda relação com iniciativa tomada em 2004, em prol do setor de portos no Brasil, com a instituição do REPORTE – Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária. Ele é o resultado de uma política de incentivo fiscal para o setor portuário brasileiro que possibilita a aquisição, no mercado interno ou externo, por meio de importações, de bens específicos para o setor, com suspensão do pagamento de alguns tributos.

Algo semelhante pode e precisa ser feito em relação aos sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos de todo o Brasil. A proposta defendida pela ANPTrilhos é a de replicar os mesmos benefícios do

REPORTO para o Setor Metroferroviário Brasileiro, com o objetivo de estimular os investimentos para a modernização e a ampliação da infraestrutura metroferroviária de passageiros. A medida visa tornar possível a aquisição de equipamentos e outros bens, no mercado interno ou a sua importação, diretamente pelos beneficiários da medida e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva em sistemas metroferroviários na execução de serviços de mobilidade urbana e regional.

Com a instituição da proposta ora defendida, será possível não só modernizar e ampliar os sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil, mas também transformar e ampliar o atendimento à população, tão dependente dos sistemas de transporte público.

Por outro lado, a proposta será capaz de aquecer a indústria metroferroviária nacional, que foi praticamente desmobilizada ao longo dos últimos três anos. A indústria ferroviária brasileira tem capacidade instalada para a produção de mais de 1200 carros de passageiros ao ano, mas em 2018 sua produção não atingiu nem 30% da capacidade instalada e para 2019 não há sequer uma nova encomenda. Ressalte-se, ainda, que a indústria brasileira é uma referência na exportação de carros de passageiros, tanto para a América Latina, quanto para a América do Norte, já tendo entregue mais de 1000 composições para o metrô de Nova Iorque, entre os anos de 2008 e 2010.

É fundamental resgatar e reaquecer esse tão importante parque industrial brasileiro, que tem capacidade de atender ao mercado nacional e internacional com qualidade e tecnologia de ponta.

5) Instituição de taxas de financiamento mais atrativas para projetos estruturantes de transporte de passageiros sustentável

Embora a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) confira prioridade ao transporte coletivo de alta capacidade e que seja sustentável, essa orientação não esteve refletida nos programas dos Governos passados. Em cumprimento ao que estabelece a PNMU, portanto, é necessário considerar a instituição de taxas de financiamento diferenciadas para que seja vantajoso investir em sistemas sustentáveis, em relação ao investimento em modais considerados poluentes.

A paralisação dos caminhoneiros, que aconteceu agora 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. Com o tamanho e o adensamento dos nossos centros urbanos não se pode mais pensar em mobilidade de forma isolada, tendo como única alternativa os sistemas rodoviários. É preciso avançar com as soluções do setor de trilhos, certos de que a mobilidade sustentável e estruturada é o caminho.

Mas não vamos conseguir quebrar velhos padrões se não incentivarmos 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 a Nação de uma verdadeira rede de infraestrutura de mobilidade, tecnológica e sustentável, que esteja a serviço de todos os cidadãos brasileiros.