

ANUÁRIO METROFERROVIÁRIO 2013/2014



A UNIÃO DO SISTEMA METROFERROVIÁRIO NACIONAL
EM NOME DA MOBILIDADE DOS BRASILEIROS



ANUÁRIO METROFERROVIÁRIO 2013/2014



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS
Setor de Autarquias Sul Quadra 01 Bloco J - Edifício CNT Torre A Sala 510
CEP 70070-010 · Brasília · Distrito Federal · Tel. (61) 3322-3158



S U M Á R I O

Palavra do presidente	6
.....	
Contribuição do transporte sobre trilhos para a mobilidade e a qualidade de nossas cidades	8
Benefícios dos trilhos	10
.....	
Entrevista Jorge Bastos - Diretor-geral da ANTT	11
.....	
Balanco do setor Metroferroviário	14
Balanco 2013/2014	16
Sustentabilidade	16
Transporte em massa	15
Expansão da oferta de empregos	18
Legado para o Brasil e os brasileiros	18
Cenário até 2020	19
Demanda maior que a oferta	19
.....	
Novos sistemas sobre trilhos	20
.....	
Mobilidade urbana Rodrigo Vilaça	22
.....	
Ponto de Vista Gargalos a serem superados Conrado Grava de Souza	23
Expansão da malha e difusão dos sistemas nas cidades brasileiras	23
Modernização da frota e seus sistemas	24
Elevado Custo Operacional	24
Impedimento ao Avanço tecnológico nas Comunicações	25
Modicidade Tarifária	25
.....	
Pacto pela mobilidade Uma proposta concreta para acelerar o transporte urbano no Brasil	26
Redução da tarifa de energia elétrica metroferroviária e desoneração de impostos associados	27
Isenção do pagamento de IPTU sobre a servidão de passagem das vias férreas urbanas e estações de passageiros	28
Desoneração da folha	28
Integralização das cargas elétricas	29
Balanco do Setor Metroferroviário Brasileiro 2013-2014	30
.....	
Avanços dos investimentos sobre trilhos - um legado para mobilidade Roberta Marchesi	31
.....	
Ações institucionais	34
.....	
Ações nos poderes Executivo e Legislativo	36
Sistema de informações sobre mobilidade urbana	36
Pacto federativo pela mobilidade	36
Desoneração da folha de pagamento	36
Comunicação Operacional - trem de passageiros	36
Regime especial de incentivo para o transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros - REITUP	37
Operação 24 hs	37
2º Ciclo de Debates – Financiamento e Gestão de Transportes – Comissão de infraestrutura do Senado Federal	37
.....	
União do setor	38
.....	
Associadas ANPTrilhos	39

PALAVRA DO PRESIDENTE

Joubert Fortes Flores Filho



6

Há quatro anos nascia a ANPTrilhos - Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos e lembro-me da primeira reunião, em agosto de 2010, quando os primeiros associados reuniram-se para definir os rumos da entidade recém criada. A ANPTrilhos é fruto da crença de que a circulação urbana, nas médias e grandes cidades brasileiras, passa necessariamente por soluções que devem incluir os modos sobre trilhos. Era fundamental criar uma associação para a defesa e promoção destes modos de transporte junto aos tomadores de decisão, no âmbito do Executivo, do Legislativo e da sociedade, trabalhando com propostas e soluções adequadas à realidade e às necessidades do transporte de passageiros.

As ferrovias têm sido, desde sua invenção há quase dois séculos, o meio principal de articular a circulação urbana que sustém as grandes nações. Os trilhos desempenham um papel estruturador e, quando integrados em redes onde os demais modos de transporte funcionam cumprindo a sua função, de fato são insuperáveis para ajudar a construir nações mais prósperas e para prover uma vida mais saudável para seus povos.

Em 2014, vendo que a ANPTrilhos já conta com a participação de operadores que representam mais de 99% da demanda brasileira de passageiros transportados sobre trilhos e fazendo um balanço das ações desenvolvidas, considero que a decisão tomada de criação da associação foi acertada. Todos os associados,

operadores (públicos e privados), segmentos industriais (fornecedores de sistemas) e entidades ligadas ao setor (outras associações nacionais e internacionais) têm trabalhado arduamente e de forma conjunta com o objetivo de promover o desenvolvimento e o aprimoramento do transporte de passageiros sobre trilhos no país, contribuindo com a propagação de soluções e tecnologias que se agreguem positivamente à mobilidade urbana.

Mesmo que a importância do transporte sobre trilhos para o cidadão e para a mobilidade em nossas cidades hoje não seja mais questionável, há a necessidade de se manter vigilante para que este modo não fique esquecido na formulação das políticas públicas. Este é o nosso principal papel: tornar as cidades mais sustentáveis, melhorar a qualidade de vida das pessoas, defender a excelência na prestação de serviços do transporte público de passageiros e a modicidade tarifária, por meio da expansão dos sistemas sobre trilhos no Brasil.

Nosso trabalho parte das necessidades e anseios dos associados e dos usuários de seus serviços, buscando tornar concretas as ações de interesse do setor, sempre em defesa da opção pela implantação de sistemas sobre trilhos como solução sustentável para a mobilidade das cidades.

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

NESTE ÚLTIMO ANO, FRUSTRAÇÃO E ESPERANÇA

Os nossos sistemas continuam sobrecarregados e infelizmente nos últimos quatro anos poucos sistemas de transporte sobre trilhos foram implantados comercialmente no país. A linha Sul do Metrô de Fortaleza, inaugurada em junho/2012, continua em operação

não comercial e o aeromóvel de Porto Alegre, em operação não comercial desde agosto/2013, começou a operar comercialmente em maio/2014.

O legado de infraestrutura de mobilidade urbana esperado para os dois próximos grandes eventos que acontecerão no Brasil, a Copa do Mundo de Futebol da FIFA (2014) e as Olimpíadas (2016), infelizmente não está sendo concretizado. Dos cinco projetos de mobilidade urbana sobre trilhos previstos para a Copa do Mundo, quatro não estarão concluídos e um, apenas, será entregue – e mesmo assim, parcialmente.

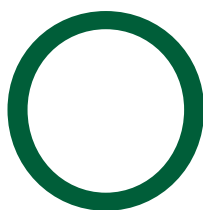
Almejamos que para as Olimpíadas, que serão realizadas no Rio de Janeiro, isso possa acontecer, pois ainda há tempo de entregar para os habitantes da antiga capital federal a infraestrutura de mobilidade urbana planejada.

No último ano, porém, vários projetos foram contratados, o que traz algum alento para o setor, destacando-se: a Linha 6 – Laranja, do Metrô de São Paulo, contratada em 18.12.2013, a conclusão da Linha 1 e a nova Linha 2, do Metrô de Salvador, contratadas em 15.10.2013, o VLT da área portuária do Rio de Janeiro, contratado em 14.06.2013 e o VLT de Goiânia, contratado em 21.02.2014.

Os números apresentados no balanço do desempenho operacional dos operadores, os pleitos e desafios do setor e os projetos e investimentos previstos para os próximos anos, que constam deste anuário, mostram a necessidade cada vez mais premente de ampliação do transporte sobre trilhos na matriz de mobilidade urbana nas cidades brasileiras.

Estamos cada vez mais seguros da importância da luta em defesa do transporte sobre trilhos no Brasil. Como haverá eleições majoritárias em outubro, há uma definição pouco divulgada que deveria estar na pauta de todos os postulantes a qualquer cargo nas próximas eleições: subdesenvolvimento é a incapacidade de um povo de usufruir das próprias riquezas. **Não podemos desistir.**

CONTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE SOBRE TRILHOS PARA A MOBILIDADE E A QUALIDADE DE NOSSAS CIDADES



s problemas relacionados à mobilidade das pessoas e das mercadorias nos centros urbanos afetam diretamente a qualidade de vida da população. Entre 1977 e 2005, o percentual da população que utilizava transporte público encolheu, de 68% para 51%. Como consequência, muitas cidades e regiões metropolitanas passaram a sofrer com os impactos negativos sobre a qualidade de vida nos centros urbanos. Esses fatores, aliados ao crescimento populacional, levaram ao esgotamento da capacidade operacional dos sistemas existentes, nos forçando a conviver com a saturação completa dos meios de transporte e de sua infraestrutura.

Atualmente a saturação do trânsito é um dos principais problemas, não somente no Brasil, mas na maioria dos países com alto índice de urbanização. Durante décadas, a maior parte dos administradores públicos brasileiros priori-

zou o transporte individual, em detrimento do coletivo, o que levou diversas cidades e regiões metropolitanas a apresentarem problemas de mobilidade, com impactos negativos na vida das pessoas e nos custos econômicos e ambientais para a toda a sociedade. Como exemplo desse problema, podemos citar o incremento efetivo dos congestionamentos, a elevação da poluição sonora, o aumento das emissões atmosféricas de poluentes, o maior consumo de fontes energéticas não renováveis, sem falar no elevado tempo de deslocamento e na insegurança no trânsito.

Nesse sentido, o avanço da implantação de transportes sustentáveis, como é o caso do sistema sobre trilhos, contribuirá não só com a ampliação da mobilidade, bem como proporcionará o aumento da qualidade de vida da população que reside em nossas cidades.

É fundamental oferecer à população um sistema de transporte de massa moderno e inteligente, para que um número maior de usuários opte pelo transporte público coletivo, abrindo

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



mão do transporte individual, evitando assim a degradação do ambiente e reduzindo o número de mortes em acidentes de trânsito. Nesse sentido, a implantação de sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos, como metrô, trens urbanos, veículos leves sobre trilhos (VLT) e monotrilhos, é uma excelente alternativa para aumentar a mobilidade, incrementando a qualidade, segurança e regularidade do transporte público, tanto no que diz respeito ao transporte urbano, quanto ao regional.

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

Não há como viver ou produzir bem quando um cidadão deve sair de casa para ir ao trabalho com duas horas de antecedência e, ao voltar para casa, perde mais duas horas em trânsito e congestionamentos. O retorno social que os sistemas de passageiros sobre trilhos propiciam à população e ao processo produtivo é exatamente acabar com essa distância, proporcionando mais tempo

livre para que o indivíduo se dedique à sua família ou ao lazer, ao mesmo tempo em que seu nível de produção no trabalho aumente. Isso sem considerar os outros aspectos já apontados.

Dado o atual estágio de desenvolvimento do país, não se pode mais pensar em transporte urbano de forma isolada, passando por uma única alternativa. Os centros urbanos estão se desenvolvendo muito rápido e a população está cada vez maior, o que exige pensar de forma integrada. Países como França e Inglaterra investiram em sistemas sobre trilhos e conseguiram aumentar sua mobilidade.

Atualmente, há no Brasil 10 cidades com mais de 1,5 milhão de habitantes. Nossa malha metroferroviária total não passa de 1,5 mil km, ►

Os sistemas sobre trilhos emitem



60% menos
CO_{2e} comparado
com os automóveis



40% menos
CO_{2e} comparado
com os ônibus

CONTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE SOBRE TRILHOS PARA A MOBILIDADE E A QUALIDADE DE NOSSAS CIDADES

- ▶ enquanto cidades como Londres, Nova York e Sidney dispõem, cada uma, de redes superiores a 400 km. Todos os sistemas sobre trilhos de nossas cidades não chegam a transportar 9,3 milhões de passageiros por dia útil, carregamento próximo ao efetuado no mesmo período apenas em Xangai ou Pequim.

O transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil ainda é carente de investimentos, os recursos governamentais escassos e o país ainda não tem um sistema adequado e que atenda, com qualidade, à população. Por essa razão, a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) defende, como ponto central, a ampliação do investimento no setor, buscando promover o seu desenvolvimento numa visão integrada e adequada à realidade dos centros urbanos brasileiros.

BENEFÍCIOS DOS TRILHOS

Os benefícios da implantação dos sistemas sobre trilhos são obtidos, dentre outros aspectos, porque proporcionam uma alta capacidade de transporte. Dessa forma, os sistemas contribuem para o aumento da mobilidade nos centros urbanos, para o incremento da qualidade, da segurança e da regularidade do transporte público para a população, reduzindo a poluição sonora e as emissões atmosféricas. Só para se ter uma ideia, uma única linha implantada de metrô é capaz de transportar até 80 mil passageiros por/hora/sentido. Por outro lado, o ônibus e o automóvel têm capacidade de apenas 6,7 mil e 1,8 mil passageiros/hora/sentido, respectivamente.

Por outro lado, quando se pensa em qualidade ambiental associada a uma frota intensa de veículos que busca o deslocamento da população, é fundamental considerar aqueles modos que

contribuem para um ambiente mais equilibrado e menos nocivo.

Comparando-se os diferentes modos de transporte, aqueles sobre trilhos emitem cerca de 60% menos gases de efeito estufa (GEE) que os automóveis e 40% menos que os ônibus. É possível verificar, assim, que o transporte de passageiros sobre trilhos se apresenta como uma alternativa concreta para incrementar a circulação, bem como para tornar mais limpas e sustentáveis as médias e grandes cidades.

Hoje, no Brasil, os poucos sistemas que temos em implantação dão uma grande contribuição para amenizar os problemas de mobilidade nas cidades. Os operadores metroferroviários brasileiros movimentaram, no ano de 2013, 9,3 milhões de passageiros ao dia no Brasil, sendo responsáveis diretamente pela retirada de cerca de 1,1 milhão de carros e mais de 16.000 ônibus por dia dos centros urbanos. Além de todos os benefícios que isso gera, é impossível imaginar o que aconteceria com as cidades se não existissem os sistemas metroferroviários de passageiros atualmente implantados.

Outro ponto que conta a favor dos trilhos é a necessidade de uma melhor ocupação do território urbano. Com cidades altamente adensadas e centros urbanos com espaços limitados, os sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos contribuem com a necessidade de menor ocupação do solo por pessoa transportada, para implantação do sistema, ao mesmo tempo em que desloca um maior número de pessoas, com rapidez e segurança.

Com sua alta capacidade de transporte, o sistema sobre trilhos é capaz de deslocar até 80 mil passageiros/hora/sentido numa única linha. Dessa forma, a implantação e utilização desses sistemas liberam o espaço urbano para que possa ser revitalizado e urbanizado de forma a melhorar a qualidade de vida e ambiental em nossas cidades. ■

ENTREVISTA

JORGE BASTOS - DIRETOR-GERAL DA ANTT



A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT é o órgão responsável pela gestão dos contratos de concessão de transporte ferroviário de cargas e passageiros na malha ferroviária federal concedida, entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estados ou Territórios.

O Diretor-Geral em Exercício da Agência, Jorge Bastos, é o convidado especial desta edição do Anuário do Setor Metroferroviário para apresentar um panorama da atuação da ANTT, bem como de sua visão sobre o sistema metroferroviário.

Segundo Bastos, "Para se evitar o colapso na mobilidade das pessoas nos grandes centros urbanos, a meu ver é inevitável a ampliação do sistema de transporte sobre trilhos nos próximos anos. Esta é a melhor solução para o transporte em massa de passageiros nas regiões metropolitanas, pois possibilita a prestação desse serviço de forma ordenada, rápida e sustentável, contribuindo também para a redução do uso de combustível fóssil e a consequente emissão de gases do efeito estufa, bem como para a redução consumo global de energia."

Leia a íntegra da entrevista:

ENTREVISTA

JORGE BASTOS - DIRETOR-GERAL DA ANTT

ANPTTrilhos – Qual o compromisso da ANTT em relação ao sistema de transporte de passageiros sobre trilhos, visto que este meio de transporte é responsável pelo deslocamento de mais de 9 milhões de pessoas todos os dias?

Jorge Bastos – A partir da Constituição de 1988, a União passou a delegar aos Estados e Municípios a responsabilidade pela gestão dos serviços de transporte ferroviário metropolitano de passageiros. Em função dos contratos de concessão firmados em meados da década de 90, quando o setor passou para a gestão privada, a ANTT, criada em 2002, ficou responsável pela fiscalização dos serviços de transporte ferroviário de passageiros remanescentes.

Entre os serviços regulares que estão sob a fiscalização da ANTT estão os operados pela Vale, na Estrada de Ferro Carajás e na Estrada de Ferro Vitória a Minas, assim como o explorado na malha da América Latina Logística, no trecho Curitiba a Paranaguá. Somam-se a esses, serviços não regulares de trens turísticos e comemorativos em diversos trechos da Malha Ferroviária Nacional.

Nesse contexto, não compete à ANTT qualquer atribuição acerca do transporte metro ferroviário de passageiros.

ANPTTrilhos – Como a ANTT está estruturada para fazer frente às necessidades de fiscalização e regulação desse setor e há planos de expansão, visto que a malha de trilhos está em crescimento com mais metrô, trens, VLTs e monotrilhos pelo país?

Jorge Bastos – A ANTT foi concebida pela Lei nº 10.233/2001 e criada no início do ano de 2002, com a previsão para ter em seus quadros efetivos cerca de dois mil servidores. Contudo, há apenas oito anos, a Agência começou a formar seu quadro próprio, contando atualmente, com pouco mais da metade do contingente inicialmente previsto.

A meu ver, o contingente atual de servidores já não corresponde às crescentes demandas da sociedade brasileira. Para conseguir atender a essas demandas com um quadro exíguo de servidores, a ANTT optou por uma administração descentralizada e cada vez mais amparada em tecnologia de ponta. Boa parte de seus agentes está alocada em nove unidades regionais: Centro-Norte (DF, GO, MT, TO, AM, RO, AC), Pernambuco, Maranhão,

Ceará, Bahia, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul.

Outra estratégia, para suplantir a questão da mão de obra, foi firmar convênios com outros órgãos estaduais e municipais de regulação e de trânsito, sindicatos, Confederação Nacional do Transporte, Polícia Rodoviária Federal, Receita Federal, etc.

No que se refere à estrutura interna da ANTT para regular e fiscalizar o serviço de transporte ferroviário de passageiros, importante destacar o regimento interno da Agência (Resolução nº 3.000/2009). De acordo com o regimento interno, a ANTT possui uma superintendência dedicada ao transporte de passageiros, isto é, a Superintendência de Serviço de Transporte de Passageiros - SUPAS, a quem compete regular e fiscalizar o serviço de transporte ferroviário de passageiros. Há ainda a Superintendência de Infraestrutura e Serviço de Transporte Ferroviário de Cargas, a quem compete fiscalizar a infraestrutura ferroviária que poderá ser utilizada tanto para o transporte ferroviário de cargas quanto passageiros.

ANPTTrilhos – Quais as diretrizes da ANTT relacionadas ao sistema metroferroviário para os próximos anos?

Jorge Bastos – As diretrizes da ANTT para o setor estão previstas na Lei nº 10.233, as quais citamos topicamente a seguir: 1) A fiscalização do cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados; 2) A coordenação da atuação dos concessionários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes; 3) Articulação com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente sob sua jurisdição com as redes locais de metrô e trens urbanos destinados ao deslocamento de passageiros; 4) A contribuição para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor; 5) Elaboração de estudos com vista ao desenvolvimento e aprimoramento do setor.

Nesse contexto de desenvolvimento e aprimoramento do setor, resalto a nossa contribuição mais recente, que foi o relatório "Trens de Passageiros – Uma necessidade

que se impõe”, o qual considero ser uma importante base para a discussão de alternativas para o uso racional do transporte sobre trilhos.

ANPTrilhos – *Como vê as questões da manutenção, modernização e expansão desses sistemas de transporte de massa?*

Jorge Bastos – Para se oferecer um sistema metroferroviário de qualidade é necessário investimento em manutenção, modernização e novos projetos de expansão. Ademais, já está comprovado que quanto mais tecnologia o sistema adota, maior é a economia global por ele gerada para a sociedade, devido às externalidades sociais, econômicas e ambientais fortemente positivas que proporciona.

ANPTrilhos – *Acredita que merece destaque o fato dessa modalidade de transporte gerar menos emissão de CO₂, ou seja, ser baseado em matriz limpa, além de proporcionar mobilidade a baixo custo para o usuário?*

Jorge Bastos – O sistema de transporte de passageiros sobre trilhos oferece inúmeras vantagens para a sociedade como um todo, dentre as quais a redução da emissão de CO₂. Estes diferenciais precisam ser apresentados de maneira clara para a sociedade, para que ela tenha condições de se manifestar conscientemente quanto a uma política pública que corresponda aos seus anseios.

ANPTrilhos – *Como a ANTT encara a questão do transporte de passageiros sobre trilhos em um horizonte de dez a vinte anos, já que nesse período novas regiões metropolitanas surgirão em virtude do crescimento da população?*

Jorge Bastos – Como já informado anteriormente, a ANTT não tem competência legal sobre esta matéria. Pessoalmente, entendo que para se evitar o colapso da mobilidade nos grandes centros, é inevitável a ampliação do sistema sobre trilhos nos próximos anos. Esta é, de um modo geral, a melhor solução para o transporte de passageiros nas regiões metropolitanas.

ANPTrilhos – *Segundo suas recentes declarações, investimentos exclusivamente privados não sustentam as necessidades do sistema metroferroviário brasileiro. Parcerias e planos de investimento públicos são fundamentais, bem como subsídio governamental. Poderia detalhar este seu posicionamento?*

Jorge Bastos – Refiro-me à necessidade de uma Políti-

ca Pública que contemple o setor transporte ferroviário de passageiros de uma forma integral, não apenas pelo viés exclusivo da viabilidade econômico-financeira, do fluxo de caixa do projeto.

Embora sejam amplamente aproveitadas por todos os segmentos da sociedade, as inúmeras vantagens que o sistema metroferroviário proporciona não são contabilizadas nos cálculos das suas tarifas, sendo necessária a adoção de uma Política Pública que corrija essa distorção e leve em conta as externalidades desse sistema de transporte, por intermédio de subsídios, o que viabiliza a adoção de ações concretas no sentido do aumento de qualidade e quantidade desses serviços, como no caso do estudo para implementação do Trem de Alta Velocidade, por exemplo.

ANPTrilhos – *Qual a expectativa da ANTT sobre a implantação de sugestões que constam do trabalho TRENS DE PASSAGEIROS - UMA NECESSIDADE QUE SE IMPÕE, que vem sendo discutido inclusive com o setor metroferroviário?*

Jorge Bastos – O trabalho atingiu plenamente o seu objetivo inicial, conseguindo levantar as informações suficientes para fomentar a discussão sobre o tema e organizar o debate.

Além do seu propósito inicial, no curso dos trabalhos o grupo construiu uma interessante plataforma que reúne os dados e informações relevantes do setor, bem como instrumental para a sua análise, tornando-os disponíveis à sociedade na página da ANTT na internet, para que a matéria possa continuar a ser objeto de pesquisa, por quem dela possa se interessar.

ANPTrilhos – *Quais os pontos de destaque desse trabalho?*

Jorge Bastos – LO principal mérito foi contar com a participação ativa das entidades envolvidas com o setor: Governos Federal, Estaduais e Municipais, associações, universidades, ANTF (cargas), ANPTrilhos (passageiros) e ABIFER (indústria), ou seja, todos que têm efetivo envolvimento com o assunto para promover o debate, de forma a ampliar o conhecimento da sociedade e dos formuladores de políticas sobre a importância do sistema.

Voltado para aproveitamento de ramais pouco utilizados e próximos às áreas urbanas, o estudo gerou interessantes sugestões sobre aproveitamento de trechos ferroviários subutilizados por concessionárias, alguns relacionados para serem devolvidos para a União, que podem passar a ser utilizados para transportar passageiros e cargas unitizadas, trazendo benefícios para populações e regiões atendidas. ■

BALANÇO DO SETOR METROFERROVIÁRIO

2013 | 2014



Há poucos anos o Brasil passou a conhecer com maior precisão sua malha metroferroviária de passageiros. Até a primeira edição do Balanço do Setor Metroferroviário, elaborado pela ANPT trilhos - Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos em 2011, as informações se encontravam dispersas e restritas aos operadores dos sistemas, aos governos estaduais e municipais e aos departamentos do governo federal.

Compilar e classificar tais dados pela primeira vez e dar sequência a este estudo foi a missão imputada à ANPT trilhos por seus criadores. Com isso, os operadores de metrô e trens de passageiros deram o primeiro passo para dotar o setor de maior capacidade de planejamento, envolvendo também as autoridades públicas.

Afinal, trata-se de um dos serviços de utilidade pública mais impactantes na rotina do cidadão brasileiro: o transporte seguro, permanente e articulado com outros modos de mobilidade.

Em 2014, a ANPT trilhos organizou e divulgou a terceira edição deste trabalho, que ano a ano ganha aperfeiçoamentos e vai se consolidando como referência nacional e internacional para se conhecer a realidade do setor metroferroviário no Brasil.

Os planejadores públicos têm neste balanço setorial o instrumento essencial para contribuir no desenho da expansão da malha metroferroviária, como se vê com maior ênfase nesses últimos anos, em razão do amplo investimento na mobilidade dos brasileiros, um movimento motivado pela organização da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016.

Com tais obras, a sociedade poderá usufruir de um legado inequívoco, fruto da parceria saudável

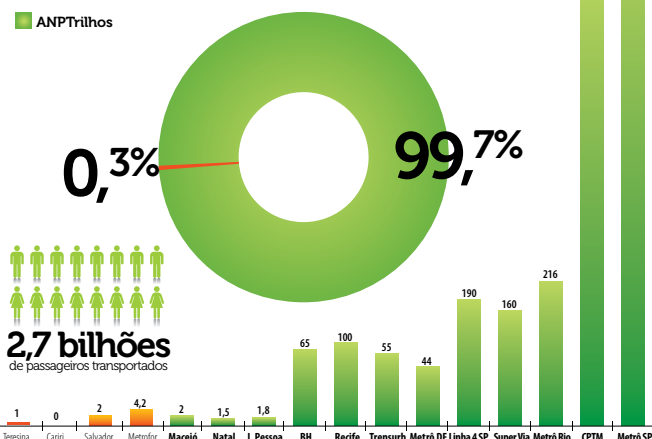
entre setor público e privado. Tal união faz com que mais cidades sejam servidas pela malha metroferroviária, também estendendo a prestação desse serviço a mais pessoas, contribuindo para reduzir o número de veículos no trânsito e elevando o status do setor metroferroviário no âmbito socioeconômico. Isso porque estimula a expansão da produção e dos negócios de toda a cadeia produtiva resultando em perspectivas de longo prazo para a criação de empregos e valorização e qualificação da mão de obra.

Ao constatar que o que eram projetos se transformam a olhos vistos em meios de transporte úteis, como metrô, trens, veículos leves sobre trilhos (VLTs), monotrilhos, aeromóveis etc. a sociedade passa a enxergar com mais clareza a importância de exigir de seus governantes ainda mais investimentos. E não somente em expansão, mas, principalmente, na manutenção e modernização dos sistemas de transporte sobre trilhos atualmente em uso.

Uma das funções do balanço anual do setor metroferroviário é demonstrar com estatísticas e outras informações coletadas pelos operadores – a ANPTriLhos representa praticamente 100% do segmento – se os sistemas presentes em 11 Estados e no Distrito Federal operam, ou não, de acordo com sua capacidade.

Sendo assim, quando o balanço apresenta indicação de sobrecarga, quando a demanda de passageiros é mais evidente do que a capacidade de transporte, a sociedade brasileira – em especial, os administradores públicos – podem avaliar

Sistemas Metroferroviários do Brasil
nº de passageiros transportados em 2013 (em milhões)



com mais detalhes as razões para isso, geralmente vivenciadas pela população quando ocorre superlotação no transporte metroferroviário.

Em cada edição do balanço anual, a ANPTriLhos apresenta avaliações sobre diversas questões que podem motivar iniciativas públicas para aperfeiçoar ainda mais os sistemas de transporte sobre trilhos no Brasil. Um bom exemplo diz respeito ao conforto dos passageiros e à sustentabilidade.

Mesmo sendo o modo de transporte de massa e por via terrestre menos poluente, por usar sistemas eletrificados, o transporte metroferroviário precisa ter seus veículos, ou carros, modernizados periodicamente. A evolução tecnológica é constante e permite reduzir o nível de consumo de energia elétrica, com reflexos imediatos ►



BALANÇO DO SETOR METROFERROVIÁRIO

2013 | 2014



- na redução dos custos de operação e no esforço nacional em relação ao uso racional desta fonte de energia. As novas tecnologias também permitem maior conforto aos passageiros, com vagões dotados de meios eletrônicos de informação, controle automático, condicionador de ar, entre tantos outros itens.

Outro ponto importante do balanço anual do setor metroferroviário é o fato de a ANPTrilhos apresentar sugestões de como o Brasil pode adotar políticas, de modo a reduzir os custos desse serviço de utilidade pública prestado à população. Há, naturalmente, outros canais para esse encaminhamento, no entanto, ao expor publicamente os dados mais completos sobre o setor metroferroviário brasileiro, a ANPTrilhos entende ser muito oportuno provocar o debate nacional em torno do tema, tendo por meta maior demonstrar as vantagens a toda a sociedade ao se apoiar o setor metroferroviário.

BALANÇO 2013/2014

Em 2013 o Brasil chegou à marca de 2,7 bilhões de passageiros transportados, um crescimento de 8% em relação ao ano de 2012. A previsão para 2014 é de que esse número chegue a 3 bilhões de pessoas.

Atualmente o setor de passageiros sobre trilhos transporta 9,3 milhões de passageiros diariamente, um crescimento de 2,2% em relação ao número de passageiros que utilizavam os sistemas diariamente em 2012.

O fato de o Brasil ter transportado, em 2013, 8% a mais de passageiros em relação ao ano anterior é positivo para indicar que a população tem interesse em recorrer a esse meio de transporte. Porém, o número passa a representar uma preocupação porque a rede metroferroviária apresentou, no mesmo período, um crescimento pífio, de 0,5%. Dessa forma, a conclusão é óbvia: o setor transporta sobre trilhos uma quantidade de usuários no limite de sua capacidade, o que explica os altos níveis de lotação dos principais sistemas.

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

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

SUSTENTABILIDADE

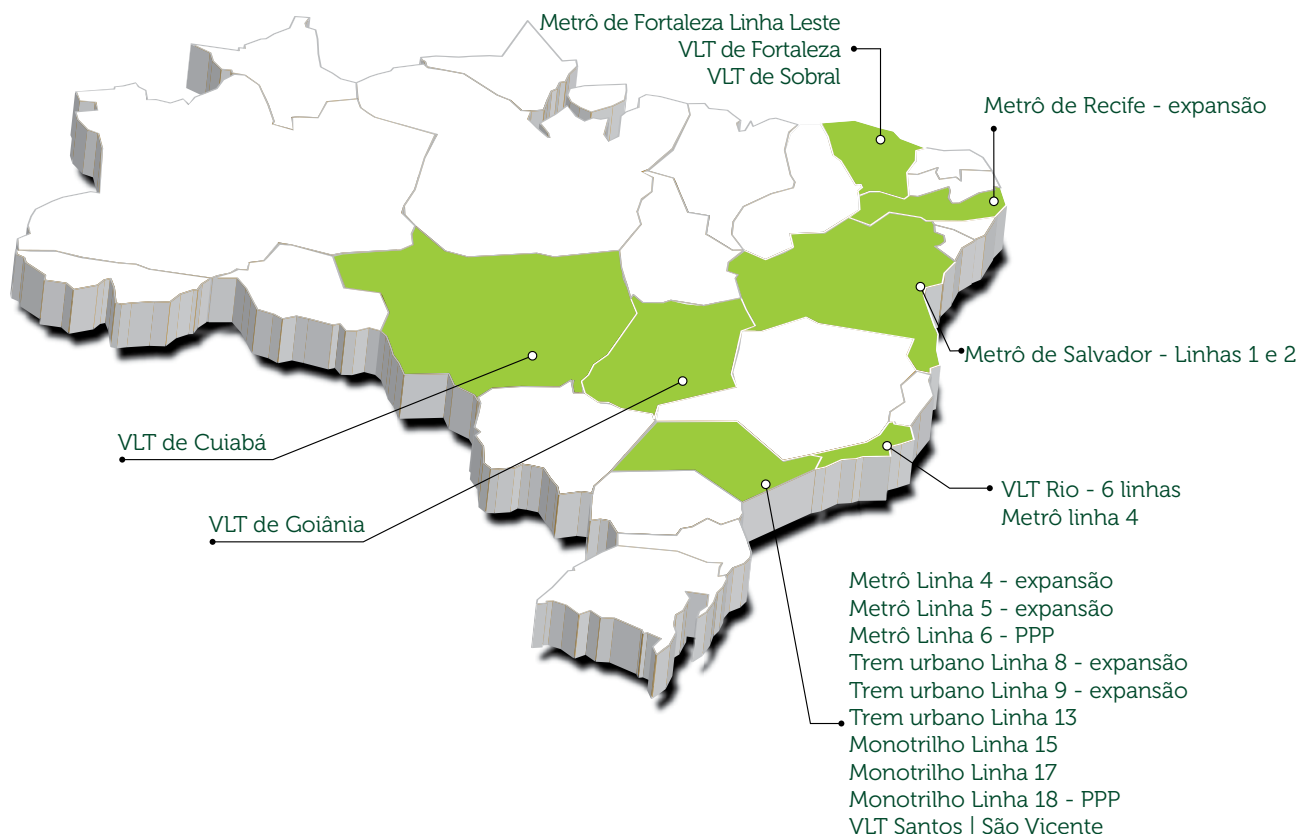
O consumo das operadoras de transporte público de passageiros sobre trilhos em 2013 foi de 1.700 GWh, representando apenas cerca de 0,4% do consumo total energético do Brasil.

Apesar do baixíssimo consumo de energia, os operadores metroferroviários brasileiros se esforçam para modernizar os trens com motores de corrente contínua, para que venham a consumir menos energia, contribuindo ainda mais para a sustentabilidade do país.

Os trens novos contam com motores de corrente alternada e, por isso, consomem, em média, 30% menos de energia.

A participação da tração elétrica dos trens no consumo energético total do Brasil é insignificante face à sua importância para a mobilidade dos brasileiros.

Além disso, considerando os padrões dos diversos sistemas de transporte no mundo, os sis-



temas sobre trilhos chegam a emitir cerca de 60% menos gases de efeito estufa (GEE) do que os automóveis e 40% menos do que os ônibus.

O transporte sobre trilhos ainda poderia contribuir muito mais significativamente para a qualidade ambiental e a sustentabilidade das nossas cidades se tivéssemos uma participação maior na matriz de transporte urbano do que os 3,8% atuais.

TRANSPORTE EM MASSA

Os benefícios da implantação dos sistemas sobre trilhos são obtidos, dentre outros aspectos, porque proporcionam alta capacidade de transporte. Uma única linha implantada de metrô, por exemplo, é capaz de transportar até 80 mil passageiros/hora/sentido. Para efeito de comparação, o automóvel e o ônibus têm capacidade de apenas 1,8 mil e 6,7 mil passageiros/hora/sentido, respectivamente.

O sistema metroferroviário de passageiros no Brasil é responsável pela retirada de cerca de 1,1 milhão de carros e mais de 16.000 ônibus por dia dos centros urbanos onde há transporte regular sobre trilhos.

Os benefícios promovidos pelo sistema sobre trilhos, se monetizados, teriam gerado em 2013 um ganho da ordem de R\$ 20 bilhões à socie-

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

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

Mas os benefícios do setor metroferroviário vão muito além dos tradicionalmente conhecidos, tais como: rapidez, segurança, regularidade, baixa poluição sonora, consumo de fontes limpas e emissão zero, nos sistemas eletrificados. Somam-se à sustentabilidade, fatores muito importantes, mas pouco comentados que envolvem o menor uso do espaço urbano e a possibilidade de revitalizar áreas degradadas.

Em relação à ocupação do solo urbano, os sistemas sobre trilhos necessitam de 20 vezes menos espaço do que outros modos de mobilidade. Ao se considerar um centro urbano de médio e grande porte, a alternativa do transporte sobre trilhos torna-se fundamental para garantir a qualidade de vida nas cidades e regiões metropolitanas brasileiras.

BALANÇO DO SETOR METROFERROVIÁRIO

2013 | 2014

► **EXPANSÃO NA OFERTA
DE EMPREGOS**

Segundo dados divulgados pelo Ministério do Trabalho no início de 2014, a criação de empregos com carteira assinada em 2013 teve o pior resultado em dez anos. Em 2013, o Brasil somou 1,11 milhão de vagas formais criadas. Na comparação com 2012, quando foram gerados 1,3 milhão de postos de trabalho, houve uma queda de 14,1%, segundo dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged).

No entanto, o setor metroferroviário continuou expandindo e ampliou sua força de trabalho em 11,5% em relação a 2012. O setor atualmente emprega 36 mil pessoas, o que representa um aumento de 3.700 contratações em relação ao ano de 2012.

As previsões do setor para os próximos 5 anos são muito positivas, tendo em vista as expansões e os novos sistemas que estão sendo implantados. Estima-se que, até o final de 2018, o setor contrate 66% a mais de seu quadro atual, chegando a 60 mil empregados.

Ao se considerar os reflexos dessa expansão sobre os empregos gerados pela indústria e construção civil, os benefícios do setor se ampliam ainda mais. Uma opção para deixar mensagem mais

clara seria calcular o percentual de empregos gerados indiretamente com a ampliação da mão de obra nos setores da indústria e da construção civil com serviços prestados para o sistema.

**LEGADO PARA O BRASIL
E OS BRASILEIROS**

O legado de megaeventos como a Copa do Mundo da FIFA ou os Jogos Olímpicos é tema de estudo de pesquisadores e especialistas. Essa preocupação é pertinente já que esses eventos acabam levando à transformação das cidades, afetando diretamente a dinâmica urbana.

Quando se pensa em legado urbano a partir de megaeventos, um dos pontos que sempre se destaca, em qualquer país, é a ampliação e a modernização dos sistemas de transporte. Esse foi o principal legado para Barcelona, que abrigou a Olimpíada de 1992, e para a África do Sul, que sediou a Copa do Mundo da FIFA de 2010. Ambas experimentaram mudanças sensíveis em sua infraestrutura, com investimentos pesados nos sistemas de transporte, que não só atenderam aos deslocamentos necessários para os jogos, mas se tornaram melhorias reais para a população ao final dos eventos.

No Brasil não deveria ser diferente. Fruto dos grandes jogos, o maior legado que ficaria para as



O SETOR EMPREGA ATUALMENTE

36 mil
PESSOAS

idades é, essencialmente, a infraestrutura de mobilidade, que será usufruída por toda a população durante décadas e, em especial, pela parcela de baixa renda que passará a ser incluída no transporte público de massa por meio dos sistemas sobre trilhos.

Com relação às obras de trilhos para atendimento à Copa do Mundo de Futebol da FIFA de 2014, foi estabelecida como meta a implantação de cinco projetos prioritários: Monotrilho de Manaus/AM; VLT de Cuiabá/MT; VLT de Brasília/DF; Monotrilho de São Paulo/SP (Linha 17); e VLT de Fortaleza/CE.

Esses cinco projetos tiveram recursos garantidos através de um programa específico, denominado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2) para a Copa do Mundo de 2014. Ao apurar o balanço acerca da implantação efetiva desses projetos, o resultado é desalentador e mostra que o Brasil ainda precisa desenvolver sua capacidade de gestão de projetos para que possa tornar concretas as obras de infraestrutura previstas.

Dos cinco projetos, nenhum deles será concluído a tempo de atender à elevação da demanda por transporte durante os jogos da FIFA – entre junho e julho de 2014.

Entretanto, mesmo que fora do prazo, deverão ser concluídos para que atendam à sua função social que é garantir a mobilidade do cidadão.

CENÁRIO ATÉ 2020

Considerando os projetos de Parcerias Público Privadas já contratados e os projetos em execução, o Brasil terá, até 2020, 25 projetos finalizados na área de transporte de passageiros sobre trilhos. Considerando essa gama de investimentos, o Brasil terá 7 novos sistemas urbanos.

Esses 25 projetos permitirão ao Brasil dar um grande passo para ampliar a rede metroferroviária até 2020. São 331 km em execução, que incluem metrô, trens urbanos, VLTs, monotrilhos e trens regionais.

Apesar de ser um transporte sustentável, seguro, rápido, eficiente e regular, no passado o sistema sobre trilhos não foi devidamente valorizado no planejamento urbano de nossas grandes e médias cidades. Agora, o sistema está ganhando força novamente e os novos projetos estão sendo apresentados.

Além dos projetos que estão contratados ou em execução no Brasil e que já são uma realidade, o país tem uma carteira com mais de 20 projetos



de sistemas sobre trilhos. São mais de 1.800 km em linhas que, se efetivados, poderão triplicar a atual malha brasileira.

DEMANDA MAIOR DO QUE OFERTA

Apesar dos vultosos investimentos, os projetos ainda não correspondem a todas as necessidades da população, nem seguem a elevação da demanda de passageiros. As cidades estão crescendo e se desenvolvendo rapidamente e necessitam planejar sua mobilidade em um cenário de, pelo menos, 10 anos. Inserir o transporte metroferroviário nesse planejamento é uma das premissas para dignificar o transporte da população.

Além disso, é preciso garantir que os projetos saiam do papel e sejam implantados para que possam, efetivamente, contribuir para a mobilidade e a sustentabilidade das cidades.

É preciso concretizar os investimentos previstos para a expansão dos sistemas, o aumento da frota e a sua modernização. Atualmente, no Brasil, há 63 médias e grandes regiões metropolitanas e só 12 possuem algum tipo de sistema de transporte de passageiros sobre trilhos. Dada a atual taxa média de crescimento da população brasileira, até 2016 mais 8 regiões se integrarão a esse rol, o que ensejará um melhor planejamento no que tange à questão da mobilidade.

Por essa razão, a ANPTTrilhos, trabalhando de forma integrada com entidades, operadores dos sistemas e com a indústria metroferroviária, defende, como ponto central, a ampliação dos investimentos no setor. ■

NOVOS SISTEMA

EM 2014 O BRASIL PASSOU A CONTAR COM DOIS NOVOS SISTEMAS DE TRANSPORTE SOBRE TRILHOS, QUE ESTÃO ATENDENDO À POPULAÇÃO

AEROMÓVEL



A primeira linha comercial implantada no Brasil utilizando-se da tecnologia do Aeromóvel interliga a Estação Aeroporto, do metrô operado pela Trensurb, ao Terminal 1 do Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre/RS.

Com início das operações em maio

de 2014, o sistema compreende 2 estações de embarque com alta frequência de serviço, no total de 814 metros de extensão. Com velocidade máxima que atinge 65 km/h, o Aeromóvel percorre o trecho em 2 minutos e 50 segundos.

O Aeromóvel é um meio de trans-

porte automatizado, que circula em via elevada, utilizando veículos leves e não motorizados, resultando em estruturas de sustentação mais esbeltas. A propulsão é pneumática: o ar é soprado por ventiladores centrífugos industriais de alta eficiência energética através de um duto localizado

20

METRÔ BAHIA



A Concessionária CCR Metrô Bahia é responsável pela construção e operação do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas. A concessão é uma Parceria Público-Privada (PPP) da qual fazem parte o Governo do Estado da Bahia e o Grupo CCR. O contrato foi assinado em 15 de outubro de 2013 e tem duração de 30 anos.

O Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas será composto por duas linhas, com total de 32 km de extensão e 19 estações. Atualmente, a Linha 1 tem 7,5 km de extensão de um total de 11,5 km e oito estações. A Linha 2 terá 19,4 km e

11 estações. A conclusão está prevista para abril de 2017. O projeto prevê ainda a expansão da Linha 1, de Pirajá até Cajazeiras/Águas Claras e, da Linha 2, da Estação Aeroporto até o município de Lauro de Freitas.

A Linha 1 do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas, com as estações Lapa, Campo da Pólvora, Brotas e Acesso Norte, foi inaugurada em 11 de junho de 2014. Em 25 de agosto, entrou em operação a Estação Retiro, totalmente construída e implantada pela CCR Metrô Bahia.

S SOBRE TRILHOS

NOVOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS
EM PLANEJAMENTO NAS CIDADES DE PORTO ALEGRE E SALVADOR.



dentro da via elevada. O vento empurra uma fixada por uma haste ao veículo, que se movimenta sobre rodas de aço apoiadas em trilhos-guia.

O projeto foi totalmente desenvolvido no Brasil usando tecnologia limpa, automática, de baixo custo de implantação e 100% nacional, movimentando uma cadeia produtiva

com mais de 50 empresas. A implantação do Aeromóvel, considerado como um APM (Automated People Mover), visa aumentar a integração do sistema metroviário da Região Metropolitana de Porto Alegre, elevando o aproveitamento do metrô a partir da integração e do acesso direto dos seus usuários ao terminal aeroportuário.



“ A implantação do Aeromóvel visa aumentar a integração do sistema metroviário da Região Metropolitana de Porto Alegre, elevando o aproveitamento do metrô a partir de uma tecnologia nacional inovadora. ”

Humberto Kasper
Conselheiro da ANPTrilhos
e Diretor Presidente da Trensurb



DADOS DA LINHA

Linha 1	Linha 2
Km: 11	Km: 19,4
Estações: 8	Estações: 11



“ O início da operação do metrô de Salvador marca um novo momento da mobilidade urbana na cidade. O metrô é um sistema de transporte moderno, rápido e seguro e ainda contribui com a qualidade ambiental da capital baiana ”

Harald Peter Zwetkoff
Conselheiro da ANPTrilhos
e Diretor Presidente do Metrô Bahia

MOBILIDADE URBANA

CENÁRIO 2015-2018

RODRIGO VILAÇA

Diretor Executivo da ANPTrilhos



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

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

Apesar de ser um transporte sustentável, seguro, rápido, eficiente e regular, no passado recente o sistema sobre trilhos não foi devidamente valorizado no planejamento urbano de nossas grandes e médias cidades. Agora, o sistema está ganhando força novamente e os novos projetos estão sendo apresentados. Entretanto, eles ainda não correspondem às necessidades da população, nem seguem o crescimento da demanda de passageiros. As cidades estão crescendo e se desenvolvendo rapidamente e necessitam pensar sua mobilidade em um cenário de, pelo menos, 10 anos. Inserir o transporte metroferroviário nesse planejamento é uma das premissas para dignificar o transporte urbano.

Tendo em vista a importância do transporte



sobre trilhos para o cidadão e para a mobilidade em nossas cidades, a ANPTrilhos defende a sua inclusão prioritária nas políticas públicas que nortearão o próximo governo (2015-2018). Trabalhando de forma integrada com entidades, operadores dos sistemas e com a indústria metroferroviária, nossa Associação busca, como ponto central, a melhoria do transporte por meio da expansão dos sistemas sobre trilhos no Brasil.

É fundamental, nesse sentido, que se adote uma política perene de alocação de recursos, pois os investimen-

tos em transporte de massa costumam ser de grande porte e longo prazo. A imprevisibilidade e descontinuidade destes recursos geram incertezas na operação e no planejamento destes empreendimentos, afetando diretamente a operação dos sistemas e frustrando as expectativas dos usuários e beneficiários.

É por essa razão que a ANPTrilhos trabalha de forma integrada com entidades, operadores dos sistemas e com a indústria metroferroviária, defendendo, como ponto central, a ampliação dos investimentos no setor.

Daí a importância de, neste ano eleitoral, de alertar os futuros líderes políticos, congressistas e até mesmo o Poder Judiciário (TCU, AGU, Tribunais Superiores), para que olhem com mais atenção ao que o Brasil clama com relação ao transporte, sua logística e a mobilidade urbana de forma clara e planejada. E Isto nós Ferroviários estaremos levando a conhecimento público e da sociedade brasileira, apresentando as reais necessidades do setor.

PONTO DE VISTA

GARGALOS A SEREM SUPERADOS

CONRADO GRAVA DE SOUZA,
Diretor de Planejamento da ANPTrilhos

Os expressivos montantes dos investimentos destinados por várias instâncias de governo para a melhoria da circulação urbana, certamente irão levar em conta os modos sobre trilhos durante a próxima década. Apesar de volumosos, porém, eles ainda se mostram insuficientes para atender à demanda já existente e às demandas futuras. Não bastasse essa constatação, o que também vem sendo observado é que a maioria das cidades brasileiras que vêm sendo atendidas com investimentos em transporte de massa – mesmo a fundo perdido por parte da União – não possuem fôlego orçamentário para custear a operação, manutenção, conservação e contínuo desenvolvimento que esses meios exigem. Ao não haver essa condição, o futuro dos novos sistemas poderá ficar comprometido, caminhando para uma degradação contínua, como já ocorreu no passado. Por isso a ANPTrilhos defende enfaticamente a necessidade de que instrumentos de fomento ao custeio dos sistemas de transporte público venham a ser criados, de molde a dar segurança ao nosso setor.

Paralelamente, medidas de redução dos custos operacionais desses sistemas são urgentes, seja por meio da racionalização de procedimentos, da modernização dos equipamentos e da desoneração de custos fiscais.

EXPANSÃO DA MALHA E DIFUSÃO DOS SISTEMAS NAS CIDADES BRASILEIRAS

Os sistemas metroferroviários brasileiros estão restritos a apenas 12 Regiões, respondendo por um percentual de viagens muito baixo, com exceção dos Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro, onde eles assumem uma maior participação na matriz modal. A malha metroferroviária das cinco principais operadoras do país, se somada, não atinge 750 km. Enquanto que a maior rede

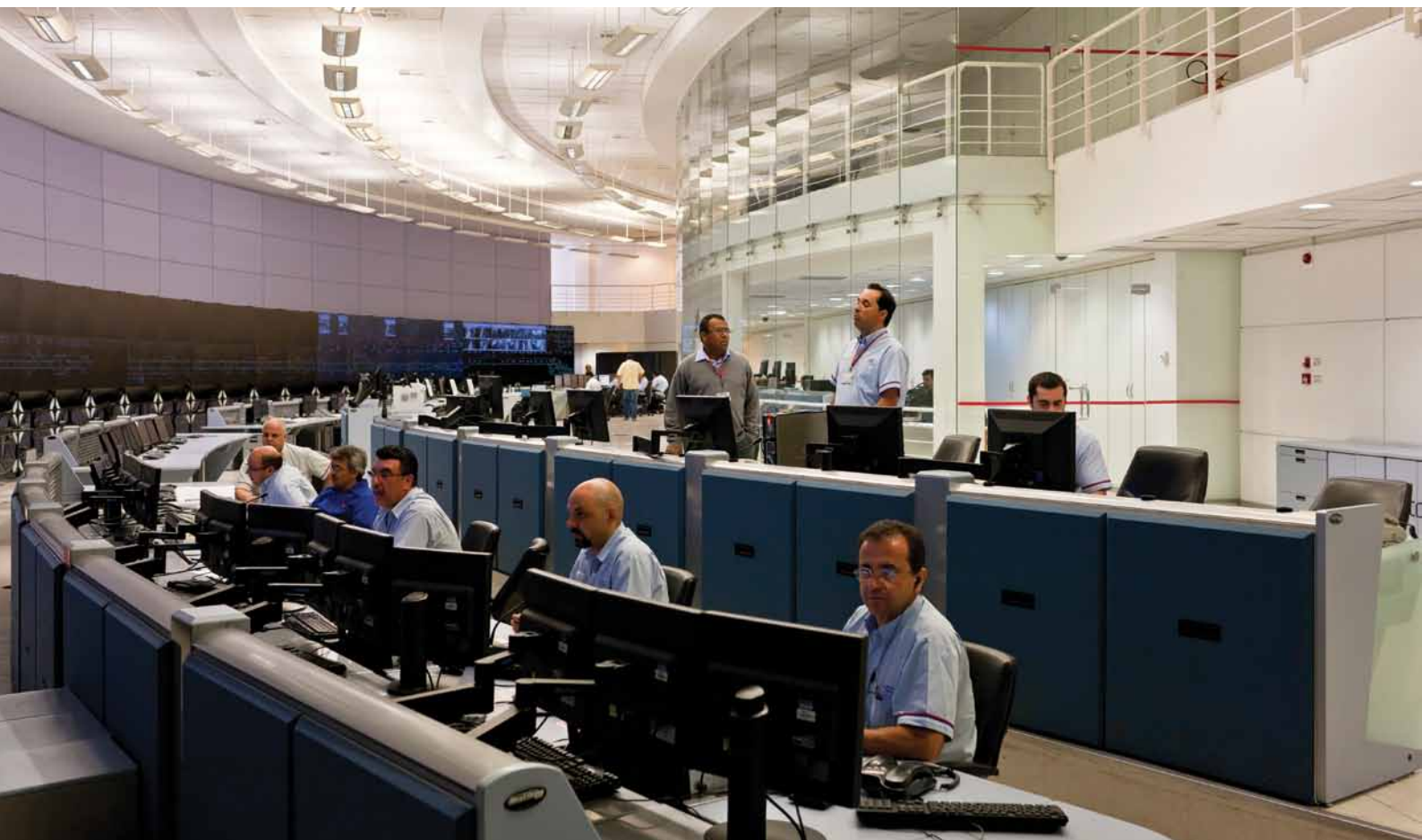


Os maiores gargalos do setor, hoje, passam necessariamente pela ampliação do investimento e pela adoção de políticas públicas que garantam a redução dos custos operacionais e o avanço das tecnologias para o transporte de passageiros.

urbana brasileira, instalada no Estado de São Paulo, chega próxima a 335 km. Por outro lado, se olharmos as experiências internacionais, cidades como Londres, Nova York e Sidney dispõem, cada uma, de redes superiores a 400 km. Dado o atual estágio de desenvolvimento do país, não se pode mais pensar em transporte urbano de forma isolada, em que cada alternativa é considerada isoladamente, sem integrar-se às demais. As cidades estão crescendo e se conurbando, a mobilidade urbana vem aumentando, acompanhando o mundo contemporâneo e o aumento de renda das classes mais pobres. Isso exige maior racionalidade, planificação e integração em redes. Países

PONTO DE VISTA

GARGALOS A SEREM SUPERADOS



como a França, a Inglaterra, a Alemanha e o Japão por apostarem nos trilhos como os motores principais da circulação urbana, racionalizaram sua economia e cresceram mais rápido e melhor.

MODERNIZAÇÃO DA FROTA E SEUS SISTEMAS

Tão importante quanto expandir a rede metroferroviária do país, é modernizar o sistema, a infraestrutura e a frota de trens. A modernização busca garantir ao passageiro mais conforto e comodidade, além de promover a adequação da infraestrutura às exigências crescentes de mobilidade, considerando também o aumento da confiabilidade, da capacidade de transporte e da segurança. Modernizar significa, ainda, alcançar padrões tecnológicos já atingidos por outros setores de ponta, visando garantir padrões de excelência em aspectos de segurança, velocidade das composições, aumento de produtividade e am-

pliação da capacidade instalada. A modernização deve ser prioridade visando garantir a regularidade do transporte, o aumento da oferta de serviço, o conforto e a segurança dos passageiros.

ELEVADO CUSTO OPERACIONAL

Energia, mão de obra e manutenção são os três pilares dos grandes custos da operação metroferroviária. A energia é um insumo básico para a operação dos sistemas metroferroviários, representando cerca de 15% dos gastos das operadoras. Já a folha de pagamentos é o item de custo mais oneroso, representando, em média, 48% do custo total da operação. Por fim, a manutenção dos sistemas pesa significativamente no orçamento e tende a ser crescente com o envelhecimento dos equipamentos e instalações.

Com relação à energia, tendo em vista o apelo de essencialidade do serviço, desde 1968 o transporte metroferroviário de passageiros era

contemplado com um desconto na tarifa que objetivava subsidiar a tarifa do transporte público.

Esse desconto está previsto no Decreto nº 62.724/1968, vigente até a presente data. Ao longo dos anos, entretanto, o percentual do desconto foi sendo reduzido por meio de Portarias do antigo Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica (DNAEE), até que chegou a zero. De forma desigual, outros serviços também classificados como “essenciais”, tais como abastecimento de água, serviços de esgoto e de saneamento, continuam sendo beneficiários do mesmo desconto na tarifa de energia. Nesse sentido, torna-se imperioso equilibrar essa equação, buscando reestabelecer o antigo desconto nas tarifas de eletricidade cobradas dos operadores metroferroviários, visando a redução das tarifas de transporte, o estímulo à utilização do transporte público eletrificado e sobre trilhos visando a inclusão social de dezenas de milhões de brasileiros. De fato, os subsídios continuados ao petróleo e aos automóveis, feitos, inclusive, com base em fundos destinados ao fomento de transporte público, vêm resultando na congestão total de centenas de grandes e médias cidades brasileiras e na sobrecarga dos meios sobre trilhos, diante da impossibilidade geral do trânsito.

Com relação ao custo da mão de obra, o setor metroferroviário foi incluído na política de desoneração tributária na folha de pagamentos, por meio da Lei nº 12.844/2013, com validade para o ano de 2014. Tendo em vista que essa política é uma das mais importantes medidas de curto prazo já propostas em benefício do setor, é fundamental que se prorrogue seus efeitos, para que eles efetivamente venham a ter importância estratégica e não meramente conjuntural.

IMPEDIMENTO AO AVANÇO TECNOLÓGICO NAS COMUNICAÇÕES

O crescimento acelerado da demanda pelo transporte de passageiros sobre trilhos ao longo dos anos implica medidas de segurança crescentes. Essa alta densidade de utilização, aliada à necessidade de garantia de níveis altíssimos de segurança operacional, exige a adoção de meios tecnológicos mais avançados

do que os costumeiramente adotados no país, baseados em telecomunicações que garantam a mais estrita confiabilidade. A International Union of Railways (UIC) atualmente recomenda a utilização de tecnologias de terceira e quarta gerações para a comunicação metroferroviária. A necessidade dessas novas tecnologias já é uma realidade no Brasil. Além do projeto do Trem de Alta Velocidade (TAV) e dos Trens Regionais, que ensejam operar nesse novo patamar tecnológico, já existem em operação trens totalmente automatizados, o chamado driverless (trem sem condutor), cuja operação depende de informações totalmente seguras.

Nesse sentido, é importante que os governantes brasileiros estejam atentos para a necessidade de disponibilizar uma frequência específica de comunicação que permita essa aplicação das novas tecnologias, que privilegiem, acima de tudo, a segurança da vida humana.

MODICIDADE TARIFÁRIA

Historicamente, tendo em vista a relevância das tarifas do transporte público coletivo para fomentar a maior mobilidade urbana e desenvolver social e economicamente o País, as políticas públicas governamentais brasileiras carecem de buscar a sua modicidade. O transporte público coletivo atende majoritariamente a pessoas de média e baixa renda no Brasil, o que torna o valor da tarifa desses serviços um instrumento importante na formulação de políticas de inclusão social e também na gestão da mobilidade urbana. O valor elevado das tarifas acaba estimulando a substituição de viagens de transporte coletivo por outros modos individuais, contribuindo para a deterioração da situação do trânsito. Dessa forma, a adoção de medidas que incentivem a redução dos custos operacionais das operadoras de transporte de passageiros sobre trilhos, fará com que elas sejam capazes de ampliar sua capacidade de investimento e de custeio. Como decorrência, isso resultará na ampliação do sistema sobre trilhos e de sua capacidade de transporte e na geração de emprego e renda, além de contribuir para a redução da pressão inflacionária sobre o preço transporte cobradas de todos os brasileiros. ■

PACTO PELA MOBILIDADE

UMA PROPOSTA CONCRETA PARA ACELERAR O TRANSPORTE URBANO NO BRASIL

Fruto de uma série de manifestações que tiveram como pivô as deficiências do transporte público no Brasil, a Presidente Dilma Rousseff lançou o Pacto Federativo em Prol da Mobilidade Urbana. Com a promessa de mais R\$ 50 bilhões em recursos para a área de transportes, o Pacto Federativo busca suprir uma lacuna de investimento deixada por mais de duas décadas no País.

O apelo que veio das ruas é muito claro: precisamos dar qualidade ao transporte público urbano brasileiro. Quando clama por qualidade o cidadão pede disponibilidade do modo de transporte no território, adequação da capacidade do sistema à demanda, segurança, integração e preço justo.

Os governos federal, estaduais e municipais estão dando uma grande contribuição ao País por meio de planos e programas com o objetivo de garantir recursos para os investimentos nas áreas de transporte e mobilidade. Estes programas, liderados pelo PAC2 e PAC da Mobilidade Urbana Grandes e Médias Cidades, visam, em sua maioria, a aplicação de recursos em novos projetos ou ampliação de projetos existentes.

Tendo em vista que o transporte urbano é um serviço público essencial, é necessário que as políticas públicas também alcancem a modernização e melhoria da operação

dos sistemas já existentes, visando garantir a qualidade do serviço que hoje é prestado ao cidadão. E essa é justamente a preocupação dos operadores representados pela ANPTTrilhos, que compartilham com a sociedade em geral: manter os investimentos em modernização para que o sistema sobre trilhos no Brasil se atualize, se torne mais eficiente e atenda de forma adequada a população.

É com base nessa linha que os operadores metroferroviários brasileiros, representados pela ANPTTrilhos, defendem uma proposta concreta para acelerar o transporte urbano no Brasil.

A proposta defendida pela ANPTTrilhos considera unir Governo Federal, Estados e Municípios tornando-os parte integrante de um pacto efetivamente federativo em prol do estímulo ao investimento e à melhoria do transporte de passageiros sobre trilhos e da mobilidade urbana brasileira. As medidas aqui propostas e que estão descritas na sequência, fazem com que cada uma das esferas de governo se comprometam com a melhoria da qualidade da mobilidade urbana.

Além da união dos entes federativos, o inovador na proposta defendida pela ANPTTrilhos é que ela considera que os valores advindos com a implantação das medidas pactuadas entre as diversas esferas governamentais sejam revertidos, na sua totalidade,



“As empresas brasileiras metroferroviárias representadas pela ANPTTrilhos defendem que os investimentos devem ser feitos não apenas na estrutura física das redes de transporte e sua modernização, mas também na capacitação financeira das empresas operadoras, para que possam cumprir seu objetivo de contribuir de forma efetiva com a mobilidade do cidadão brasileiro”

Joubert Flores,
Presidente da ANPTTrilhos
e Diretor do Metrô Rio

de, em investimentos para a modernização dos sistemas.

Os operadores metroferroviários brasileiros propõem a realização de investimentos na modernização e manutenção dos sistemas metroferroviários existentes, visando garantir e ampliar a qualidade dos serviços atualmente prestados. A proposta é que os próprios operadores metroferroviários façam a gestão dos valores gerados em benefício, prestando contas periodicamente aos órgãos governamentais competentes dos valores beneficiados e sua respectiva aplicação em medidas de modernização e manutenção dos sistemas em operação.

Além do ganho para os próprios sistemas, que seriam modernizados, e para a população, que contaria com um sistema de maior qualidade, todo o país se beneficiaria com essa medida, em especial com a própria economia de energia gerada pela modernização do setor. Ademais, a gestão direta dos investimentos por parte dos operadores metroferroviários elimina a burocracia e torna rápida e efetiva a aplicação de recursos para os investimentos no setor.

Por essas razões, a medida defendida pela ANPTrilhos é uma proposta concreta para acelerar o transporte urbano no Brasil, contribuindo de forma rápida para o aumento da qualidade do transporte. Ganha a população, ganha o país.

As medidas propostas e principais desafios para acelerar o transporte sobre trilhos no Brasil estão detalhadas a seguir.

1 – REDUÇÃO DA TARIFA DE ENERGIA ELÉTRICA METROFERROVIÁRIA E DESONERAÇÃO DE IMPOSTOS ASSOCIADOS

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

A ANPTrilhos trabalha junto aos poderes legislativo e executivo uma proposta para o estímulo ao investimento e à melhoria do transporte de passageiros sobre trilhos: o restabelecimento do desconto na tarifa de energia elétrica cobrada dos operadores metroferroviários e desonerações associadas.

A proposta considera o resgate de um des-



“ A efetivação das medidas propostas pela ANPTrilhos contribuirá, ainda, para acabar com antigas distorções na política energética aplicada ao setor metroferroviário, que penaliza as operadoras brasileiras e contribui para o elevado custo operacional dos sistemas no Brasil ”

Mário Bandeira,
Conselheiro da ANPTrilhos
e Presidente da CPTM

conto anteriormente aplicado ao valor da tarifa de energia elétrica cobrada dos operadores de transporte público eletrificado. Tendo em vista o apelo de essencialidade do serviço, desde 1968 o transporte metroferroviário de passageiros tinha um desconto na tarifa de energia elétrica. Esse desconto está previsto no Decreto nº 62.724/1968, vigente até a presente data. Ao longo dos anos, o percentual de desconto foi sendo alterado por meio de portarias do extinto Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica (DNAEE), saindo dos 75% originais para zero.

A ANPTrilhos propõe ainda:

- Por parte dos Estados: redução a zero do ICMS cobrado sobre a venda de energia elétrica para os sistemas de transporte eletrificado; e
- Por parte dos Municípios: redução a zero do ISS cobrado dos municípios sobre os serviços de transporte.

Os operadores metroferroviários brasileiros propõem que os valores obtidos com as medidas acima sejam revertidos, em sua totalidade, para a realização de investimentos na modernização e manutenção dos sistemas metroferroviários existentes, visando garantir e ampliar a qualidade dos serviços atualmente prestados. O consumo energético, em 2013, de todos os sistemas metroferroviários eletrificados foi de 1.700 GWh, o que representou apenas 0,4% do consumo nacional de energia no mesmo ano.

Por outro lado, os benefícios que serão gerados para a sociedade com essa medida são extremamente positivos, tendo em vista o insignificante impacto no setor de energia elétrica.

Além do ganho para os próprios sistemas, todo o país se beneficiaria com essa medida. Só para exemplificar, a estimativa é de que os sistemas modernizados consumam, no mínimo, 30% ►

PACTO PELA MOBILIDADE

UMA PROPOSTA CONCRETA PARA ACELERAR O TRANSPORTE URBANO NO BRASIL

- a menos de energia elétrica do que os sistemas antigos, reduzindo o consumo energético atual e liberando a matriz elétrica brasileira. Ganha a população, ganha o País.

É importante lembrar que mais de 70% dos sistemas metroferroviários brasileiros são operados pelo próprio setor público, o que enseja que a medida proposta pela ANPT trilhos seja ainda mais efetiva sobre a capacidade de investimentos das empresas operadoras.

2 – ISENÇÃO DO PAGAMENTO DE IPTU SOBRE A SERVIDÃO DE PASSAGEM DAS VIAS FÉRREAS URBANAS E ESTAÇÕES DE PASSAGEIROS

Sendo o transporte metroferroviário de passageiros um serviço público de cunho social não deve ser onerado com a cobrança de IPTU sobre os terrenos onde estão localizados: as linhas férreas, as estações públicas de passageiros e os pátios de manobra e manutenção.

A ANPT trilhos propõe, por parte das prefeituras municipais, a isenção do valor do IPTU.

Os benefícios gerados para a sociedade com essa medida se somariam às medidas apresentadas no item anterior, gerando resultados positivos para toda a população. A proposta é que os valores obtidos com esse benefício também integrem o rol daqueles que terão aplicação obrigatória em modernização e manutenção para ampliação da qualidade dos serviços atualmente prestados.

3 – DESONERAÇÃO DA FOLHA

O setor metroferroviário foi incluído na política de desoneração tributária da folha de pagamento, por meio da Medida Provisória nº 612/2013 e posteriormente por meio da sua inclusão na MP 610/2013, esta última já aprovada pelo Congresso Nacional.

Hoje, a folha de pagamento é o item de custo mais oneroso aos transportadores de passageiros, representando, em média, cerca de 48% do custo total da operação. O peso desse item de custo também é reflexo da formalidade do setor, que trabalha com a totalidade dos empre-

gados dentro do regime de CLT. Como cerca de 90% da operação metroferroviária é feita pelo próprio setor público, grande parte de nossos empregados são contratados por meio de concurso público, sendo efetivados para trabalhar no regime de CLT.

A ANPT trilhos propõe, desde já, a prorrogação da política de desoneração da folha de pagamento para o setor metroferroviário por um período mínimo de mais 10 anos. Tendo em vista que essa política é uma das mais importantes medidas já propostas em benefício do setor metroferroviário e que seus reflexos são de curtíssimo prazo para um setor onde os investimentos e os custos operacionais são de grande vulto e que, adicionalmente, o Brasil tem um grande desafio para vencer na área de mobilidade até o ano de 2016, quando serão realizados os jogos olímpicos.

Por outro lado, tendo em vista que a estrutura de custos das diversas operadoras metroferroviárias de passageiros são muito diferentes no que diz respeito à força de trabalho e receita de operação e que a política de desoneração da folha de pagamento tem como contrapartida o recolhimento de 2% sobre a receita bruta da empresa, algumas das operadoras brasileiras, ao invés de serem desoneradas, acabam sendo oneradas pela política estabelecida.

Nesse sentido, tão importante quanto prorrogar a política de desoneração da folha de pagamento para o setor metroferroviário, é alterar o seu percentual de contrapartida, estabelecendo o valor de 1% sobre a receita bruta. Essa alteração garantirá que a medida atinja



“Hoje, a folha de pagamentos é o item de custo mais oneroso aos transportadores de passageiros, representando, em média, 48% do custo total da operação”

Luiz Valença,
Diretor Institucional
e de Sustentabilidade
da ANPT trilhos e presidente
da ViaQuatro

todos os operadores de sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos do Brasil, fazendo com que a política gere os efeitos benéficos esperados.

Os benefícios dessa medida poderão ser sentidos por toda a sociedade, mesmo que não usuária desse sistema de transporte. Isso é possível porque o retorno social que os sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos proporcionam à população e ao processo produtivo estão diretamente relacionados à sua capacidade de transporte, rapidez, regularidade e segurança. Ao mesmo tempo em que proporcionam o aumento da mobilidade nos centros urbanos, os sistemas sobre trilhos promovem a redução das emissões atmosféricas e da poluição sonora, trabalhando, ainda, a partir de fontes energéticas renováveis.

4 – INTEGRALIZAÇÃO DAS CARGAS ELÉTRICAS

A ANPTTrilhos propõe a alteração da Resolução ANEEL nº 414/2010, para prever, ao setor metroferroviário, a possibilidade de contratação considerando o fornecimento global de energia por várias fontes de alimentação.

Devido à necessidade de alta confiabilidade operacional e a manutenção do nível de tensão de alimentação dos motores e equipamentos dentro de valores tecnicamente aceitáveis, o sistema metroferroviário, embora represente uma única carga dinâmica, possui múltiplas fontes de alimentação elétrica em paralelo, geograficamente distribuídas e preferencialmente alimentadas por sistemas elétricos distintos, ao longo de toda a sua extensão. Esse processo visa garantir que, em caso de falha de suprimento em uma das fontes elétricas, a carga da rede possa ser mantida por meio do suprimento de uma das outras fontes alimentadoras, evitando a paralisação da operação dos trens.



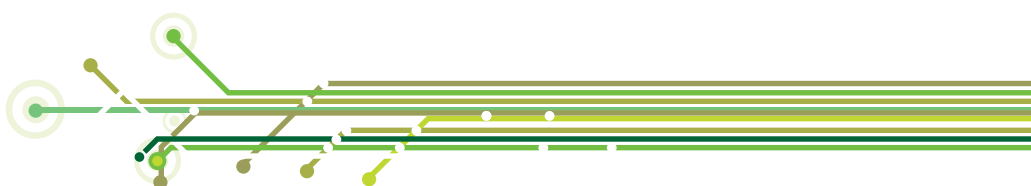
A alteração da modalidade de contratação proposta por meio da Resolução ANEEL nº 414/2010 tem onerado sobremaneira a estrutura de custo dos operadores públicos desse tipo de transporte

João Gouveia,
Diretor Técnico
da ANPTTrilhos e
Diretor de Operações da Supervia

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

O problema dessa operação é que a Resolução nº 414/2010, editada pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), alterou as regras de contratação de fornecimento de energia, obrigando a contratação individual com cada fonte de alimentação, ao invés de uma única contratação considerando o fornecimento global.

Nesse sentido, tendo em vista que a energia elétrica é o segundo maior item de custo das operadoras metroferroviárias, que a alteração da modalidade de contratação proposta por meio da Resolução ANEEL nº 414/2010 tem onerado sobremaneira a estrutura de custo dos operadores públicos desse tipo de transporte, que a modalidade anteriormente praticada de contratação de fornecimento de energia era vitoriosa no atendimento das distribuidoras para com os sistemas metroferroviários e que, e última instância, os custos dessa medida, não pensada para o setor metroferroviário, acaba tendo que ser suportada pelos usuários do sistema. ■



BALANÇO DO SETOR METROFERROVIÁRIO BRASILEIRO 2013/2014

NOSSO SETOR

- O setor metroferroviário de passageiros é caracterizado por um serviço público de caráter social e essencial.
- Transportamos 9,3 milhões de passageiros todos os dias.
- São 17 sistemas urbanos de transporte de passageiros sobre trilhos, distribuídos em 11 Estados e mais o Distrito Federal.
- Os sistemas são operados por 15 empresas, das quais apenas três estão em regime de concessão.

NOSSA PROPOSTA

- Resgate do desconto de 75% anteriormente aplicado ao valor da tarifa de energia elétrica cobrada dos operadores de passageiros urbanos eletrificados.
- Redução a zero do ICMS sobre a comercialização de energia e redução a zero do ISS sobre serviço de transporte.
- Isenção do pagamento de IPTU sobre a localização das linhas férreas e estações de passageiros;
- Prorrogação da política de desoneração da folha de pagamento.

• Alteração de regulamento da ANEEL mantendo a possibilidade de contratação de comercialização de energia, considerando o fornecimento global por várias fontes de alimentação.

• Aplicação obrigatória da integralidade dos valores obtidos com as medidas propostas em benefício da modernização e manutenção dos sistemas existentes, visando garantir e ampliar a qualidade dos serviços atualmente prestados.

BENEFÍCIOS DA DESONERAÇÃO DA ENERGIA ELÉTRICA APLICADA À OPERAÇÃO METROFERROVIÁRIA

- Redução de um dos principais itens de custeio das empresas.
- Ampliação da capacidade de investimento.
- Modernização dos sistemas.
- Geração de emprego e renda.
- Capacitação/especialização de mão de obra.
- Ampliação dos investimentos na modernização operacional, visando à redução do consumo energético do setor e aumento da qualidade do transporte e contribuindo com a qualidade ambiental das nossas cidades e com a qualidade de vida do cidadão.



AVANÇO NOS INVESTIMENTOS SOBRE TRILHOS

UM LEGADO PARA A MOBILIDADE

ROBERTA MARCHESI

Superintendente da ANPTrilhos



legado de megaeventos como a Copa do Mundo da FIFA ou os Jogos Olímpicos é tema de estudo de pesquisadores e especialistas nacionais e internacionais.

Essa preocupação é pertinente já que esses eventos acabam levando à transformação das cidades, afetando diretamente a sua dinâmica urbana.

A construção de arenas e as obras de infraestrutura necessárias ao atendimento dos jogos no Brasil consumirão bilhões em recursos públicos e não necessariamente se reverterão em benefícios diretos a quem vive o dia-a-dia das cidades que sediarão a Copa de 2014 ou às Olimpíadas de 2016. Nesse sentido, torna-se imperioso pensar no que resultará para o país quando os jogos forem finalizados.

Quando se pensa em legado urbano a partir de megaeventos, um dos pontos que sempre se destaca, em qualquer país do mundo, é a ampliação e modernização dos sistemas de transporte. Só para se ter uma idéia, esse foi o principal legado deixado para de Barcelona, que abrigou a Olimpíada de 1992, e para a Áfri-

ca do Sul, que recebeu a Copa do Mundo da FIFA de 2010. Ambas experimentaram mudanças sensíveis em sua infraestrutura, com investimentos pesados em seus sistemas de transporte, que não só atenderam aos deslocamentos necessários para os jogos, mas que se tornaram melhorias reais para a população depois que os eventos foram finalizados.

O Brasil tem projetos importantes voltados para a mobilidade urbana de atendimento aos jogos, que poderão se tornar uma oportunidade para melhorar a mobilidade urbana e otimizar a qualidade de vida da população nas cidades-sede da Copa de 2014 e das Olimpíadas de 2016.

Em 2013 o Brasil chegou à marca de 2,6 bilhões de passageiros transportados em sistemas metroferroviários urbanos. Só o sistema urbano, que considera metrô e trens metropolitanos, foi responsável pelo deslocamento diário de mais de 9,3 milhões de passageiros por dia e os números apontam um crescimento acima de 10% em 2014, chegando próximo aos 10 milhões de passageiros/dia.

Apesar da histórica falta de investimentos para ►

AVANÇO NOS INVESTIMENTOS SOBRE TRILHOS

UM LEGADO PARA A MOBILIDADE

- a ampliação da rede metroferroviária de transporte no Brasil, o país tem buscado resgatar esse déficit de investimento, com objetivo inicial de garantir a mobilidade durante a realização dos jogos e, mais importante do que isso, deixar um legado que contribuirá para melhorar a infraestrutura urbana e para otimizar a qualidade de vida da população nas cidades-sede. São mais de 20 projetos, divididos entre implantação de novos sistemas, ampliação e/ou modernização das linhas existentes e ampliação da frota, num total de mais de R\$ 11 bilhões em investimentos.

Com relação às obras de mobilidade sobre trilhos para atendimento às olimpíadas 2016, que acontecerão na cidade do Rio de Janeiro/RJ, o Governo do Estado trabalha com projetos que visam: a renovação de 4 linhas do sistema de trens urbanos do Estado; ampliação e modernização das linhas de metrô; construção das linhas 3 e 4 de metrô; e as 6 linhas de VLT integradas ao projeto do Porto Maravilha, que visa, além da melhoria da infraestrutura de transporte, a revitalização de toda a área central do Rio de Janeiro.

Já as obras de trilhos para atendimento à Copa do Mundo de Futebol da FIFA de 2014, foram estabelecidas como metas a implantação

de cinco projetos prioritários: Monotrilho de Manaus/AM; VLT de Cuiabá/MT; VLT de Brasília/DF; Monotrilho de São Paulo/SP (Linha 17); e VLT de Fortaleza/CE.

Embora esses cinco projetos tenham tido recursos garantidos através de um programa voltado especificamente para os projetos da Copa do Mundo de futebol, denominado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2) para a Copa do Mundo de 2014, quando apurado o balanço acerca da implantação efetiva desses projetos, o resultado é desalentador e mostra que o Brasil ainda precisa desenvolver sua capacidade de gestão de projetos para que possa tornar concretas as obras de infraestrutura previstas.

Dos cinco projetos, três foram retirados da matriz de responsabilidade do governo e não ficarão prontos para a Copa. São eles: VLT de Brasília/DF; Monotrilho de São Paulo/SP (linha 17) e Monotrilho de Manaus/AM. Além disso, o VLT de Cuiabá enfrenta problemas com o Ministério Público e a Justiça Federal e o VLT de Fortaleza problemas na desapropriação de áreas essenciais para a passagem da via, trazendo incertezas para as suas conclusões a tempo de atender aos jogos da FIFA.



Projeto do Porto Maravilha, no Rio de Janeiro

A ANPTrilhos defende e propõe a mudança dessa realidade por meio da conscientização dos governantes e da priorização do transporte sobre trilhos no planejamento urbano de nossas cidades. Não só o planejamento, mas a sua efetiva realização.

O momento é propício. Há vários programas de investimentos para a mobilidade e a infraestrutura do País e o sistema de transporte sobre trilhos deve estar presente nesse plano.

Dessa forma, mesmo que fora do prazo, os projetos já previstos para a Copa do Mundo de Futebol da FIFA e as Olimpíadas do Rio de Janeiro não devem ser abandonados. Eles devem ser concluídos para que atendam à sua grande função social que é garantir a mobilidade do cidadão em nossas cidades.

É importante ressaltar, entretanto, que muito da qualidade do legado que será deixado para o país ou para a cidade depende fundamentalmente de questões políticas. Nesse sentido, chama-se atenção para a necessidade de pensar os projetos que serão desenvolvidos não apenas como uma forma de atender à demanda dos jogos, mas pensá-los com uma visão de futuro para as cidades onde serão implantados. Só dessa forma, é que esses sistemas poderão vir a contribuir de forma efetiva para a melhoria da mobilidade e da qualidade de vida da população.

Como exemplo disso, podemos citar decisão tomada pelo Governo de Cuiabá/MT, que optou por implementar um projeto de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na cidade, deixando de lado um antigo projeto de linha exclusiva de ônibus. Com a sua implantação, a cidade receberá um sistema de alta capacidade de transporte que contribuirá para a mobilidade, garantindo à população um sistema moderno, rápido, seguro, que ainda contribui com a redução da poluição e com um menor índice de acidentes.

É importante destacar, ainda, que a realização de grandes eventos acaba produzindo externalidades positivas em torno do planejamento e da gestão de transporte e mobilidade das suas cidades-sede, que contribuem para aumentar ainda mais o legado deixado após os jogos em benefício das suas cidades.

Fortemente impulsionados pelos grandes jogos que acontecerão no Brasil, os Governos Fede-

ral, Estaduais e Municipais têm elaborado Planos e Programas com o objetivo de garantir recursos para os investimentos nas áreas de transporte e mobilidade. Dentre os programas privilegiados por esse esforço estão os destinados à construção e melhoria dos sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos. Estes projetos têm recursos garantidos através de programas como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC2) e PAC da Mobilidade Urbana e visam, em sua maioria, a aplicação de recursos em novos projetos ou ampliação de projetos existentes.

Com 30 projetos bastante adiantados, grande parte já em licitação/execução, o Brasil pode vir a dobrar sua malha metroferroviária de passageiros até 2020. São mais 1.590 km em novos projetos de trilhos, que incluem metrô, veículos leves sobre trilhos (VLT), monotrilhos e trens regionais. Embora não se acredite que todos os projetos estarão finalizados num horizonte de 6 anos, ainda é possível que os tenhamos concluídos em prazo muito próximo a esse.

É importante pensar o transporte urbano, em especial o transporte sobre trilhos, não apenas como um meio para atender aos grandes eventos, como Copa do Mundo e Olimpíadas, mas como um sistema público que envolve a locomoção de grandes massas de pessoas, concentradas em locais e tempos muito restritos, o que exige a adoção de meios tecnológicos mais modernos e avançados. Nesse sentido, a capacitação financeira das empresas operadoras torna-se fundamental para a garantia da perenidade dos investimentos em tecnologias de informação e de comunicação, que tornarão os sistemas urbanos capazes de atender aos deslocamentos da população com qualidade e regularidade.

Os megaeventos são uma oportunidade para que os países melhorem a sua mobilidade urbana e a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) apoia a iniciativa do governo brasileiro em aproveitar essa oportunidade para pensar seus projetos de transporte público além dos eventos da Copa 2014 e das Olimpíadas 2016, buscando deixar para a população um legado que contribua para otimizar a sua qualidade de vida. ■

AÇÕES INSTITUCIONAIS



ANUÁRIO METROFERROVIÁRIO

Com o intuito de apresentar, anualmente, os dados do setor metroferroviário brasileiro e a sua contribuição com a mobilidade urbana e a sustentabilidade das cidades, a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTTrilhos) publica o Anuário do setor. Além dos dados e contribuições do transporte sobre trilhos, esse documento traz entrevistas com personalidades políticas, entrevistas e artigos relacionados à mobilidade urbana e suas tecnologias.

WORKSHOP COMUNICAÇÃO OPERACIONAL

Com o objetivo de discutir o estado da arte em tecnologia de comunicação operacional para o setor metroferroviário de passageiros, a ANPTTrilhos promoveu o seu 1º Workshop de Comunicação Operacional. Esse evento abordou, dentre outros assuntos, comunicações de voz, dados e videomonitoramento. Durante o encontro, os palestrantes apresentaram as mais novas tecnologias utilizadas nos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos no mundo, as tendências, perspectivas de implantação, utilização e frequências de comunicação associadas. Em 2014, a intenção é realizar a 2ª edição desse encontro.

WORKSHOP DE ESTATÍSTICA METROFERROVIÁRIA

Promovido pela ANPTTrilhos, o 1º Workshop

de Estatística Metroferroviária reuniu os técnicos da área de Estatística de todos os operadores metroferroviários brasileiros numa ação inédita com objetivo de promover a troca de experiência, o compartilhamento dos dados e indicadores que são coletados em cada sistema, a disseminação de conhecimento através de palestras nacional e internacional sobre KPI - Key Performance Indicators (Indicadores Chave de Desempenho). Como resultado, esse Workshop possibilitou o aprimoramento da formação de uma base de dados, que consolida, com confiabilidade e segurança, os dados nacionais do setor metroferroviário.

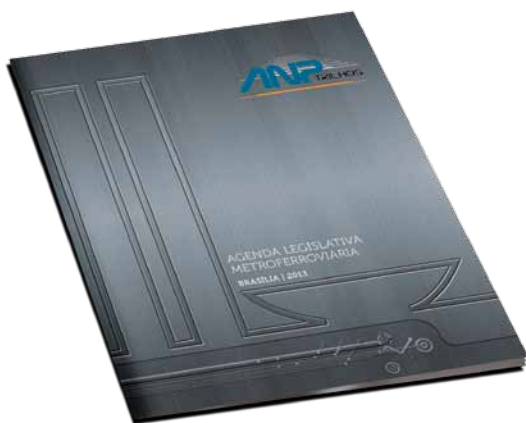
FÓRUM DE GESTÃO

O 1º Fórum de Gestão, promovido pela ANPTTrilhos, teve como foco o debate do atual cenário do transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil, numa visão político-institucional, objetivando a elaboração de metas que possam contribuir com a efetivação de políticas públicas que beneficiem o setor de passageiros sobre trilhos e a sociedade brasileira. Esse evento teve como apoiador o Consulado Geral Britânico e a UK Trade & Investment (UKTI), que liderou uma palestra internacional mostrando o cenário de investimentos no Reino Unido e o seu modelo de exploração do transporte metroferroviário.

1ª RODADA DE NEGÓCIOS

A ANPTTrilhos – Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos e a ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, em parceria com a UBM Brasil, realizaram a 1ª Rodada de Negócios entre operadores e fornecedores do setor metroferroviário de cargas e passageiros. O evento foi organizado durante a realização da Feira Negócio nos Trilhos, em São Paulo, e proporcionou aos operadores metroferroviários brasileiros filiados com a ANPTTrilhos encontros individuais com fornecedores nacionais e internacionais. Durante esses encontros, os fornecedores puderam apresentar as tecnologias voltadas para o setor e possí-

veis soluções para demandas específicas dos próprios operadores. Durante os três dias de Rodada de Negócios, foram realizadas mais de 60 reuniões individuais. Em 2014, a entidade realizará a 2ª Rodada de Negócios, firmando o sucesso dessa parceria.



AGENDA LEGISLATIVA METROFERROVIÁRIA

Em maio de 2013, a ANPTTrilhos lançou a 2ª edição da sua Agenda Legislativa Metroferroviária. Esse documento defende a inclusão do setor, de forma prioritária, nas políticas públicas nacionais, visando reduzir o custo operacional e ampliar as condições de investimentos no setor, que se reflete, diretamente, na qualidade dos serviços prestados, na modicidade tarifária, na qualidade ambiental de nossas cidades e na qualidade de vida do cidadão.

BALANÇO DO SETOR METROFERROVIÁRIO 2012/2013

Em uma ação inédita, os operadores metroferroviário reunidos na ANPTTrilhos somaram esforços para divulgar, de forma oficial, os números desse setor. O Balanço Metroferroviário é tradicionalmente divulgado no mês de abril e reflete a importância dos trilhos para a mobilidade urbana dos brasileiros. Os dados são divulgados em uma Coletiva de Imprensa, onde o presidente e os conselheiros da entidade apresentam o panorama do setor e os

principais projetos em desenvolvimento para ampliar a capacidade de transporte metroferroviário do país.

COMITIVAS INTERNACIONAIS

Com o intuito de apresentar o panorama do setor metroferroviário brasileiro e ampliar as trocas comerciais e tecnológicas entre países, a ANPTTrilhos participa de diversas Comitativas Internacionais, organizadas por entidades governamentais estrangeiras. Já foram realizadas missões ferroviárias promovidas pela Associação Espanhola de Fabricantes Exportadores de Materiais, Equipamentos e Serviços Ferroviários da Espanha (Mafex); Consulado Geral Britânico e UK Trade & Investment (UKTI); e United States Trade and Development Agency – USTDA. O objetivo das missões é ampliar as parcerias e os negócios das empresas metroferroviárias brasileiras com empresas internacionais, além de promover o intercâmbio comercial com os países visitados. Além de reuniões técnicas, essas Comitativas buscam contemplar: reuniões com agentes governamentais nas áreas de transporte e comércio, bancos de fomento, entidades reguladoras e visitas aos operadores locais.

PRÊMIO TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO METROFERROVIÁRIOS

Parceria inédita entre a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTTrilhos), Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô (AEAMESP) permitiu a criação do “Prêmio Tecnologia e Desenvolvimento Metroferroviários” aos melhores trabalhos técnicos que serão apresentados durante a 20ª Semana de Tecnologia Metroferroviária, que será realizada pela AEAMESP. Em sua 1ª edição, esse Prêmio terá por finalidade estimular o desenvolvimento tecnológico na área de transporte de passageiros sobre trilhos, reconhecendo os trabalhos com qualidade técnica, ineditismo e aplicabilidade no setor metroferroviário.

AÇÕES NOS PODERES EXECUTIVO E LEGISLATIVO

PODER EXECUTIVO



SISTEMA DE INFORMAÇÃO SOBRE MOBILIDADE URBANA (SIMU)

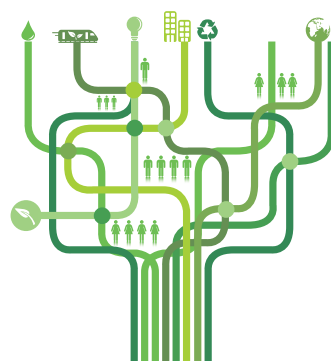
Em março de 2013, o Ministério das Cidades instituiu, por meio da Portaria nº 114/2013, o Grupo Técnico para elaborar a proposta de um Sistema de Informações em Mobilidade Urbana (SIMU). Esse Sistema tem como objetivos principais ser referência nacional para a formulação de políticas públicas na área de mobilidade urbana; reunir, em um único ambiente de armazenamento, os principais dados e informações da área de mobilidade urbana; manter uma rede nacional de

coleta periódica de dados, com a participação de todos os atores públicos e privados do setor. A ANPTTrilhos foi integrada a este projeto como representante do setor de transportes de passageiros sobre trilhos, para contribuir com os indicadores de desempenho do setor metroferroviário nacional.

36

PACTO FEDERATIVO PARA A MOBILIDADE

A ANPTTrilhos foi convidada para integrar as reuniões, realizadas em conjunto com o Conselho das Cidades, para apresentar e defender as propostas a serem recomendadas ao Ministério das Cidades, para compor o Pacto pela Mobilidade Urbana. A ANPTTrilhos teve a honra de representar, nesta oportunidade, os operadores metroferroviários brasileiros, apresentando suas contribuições para o estímulo ao investimento e à melhoria do transporte urbano de passageiros. As propostas apresentadas têm como objetivo contribuir para o desenvolvimento de um transporte urbano de maior qualidade, buscando uma ação integrada entre os governos Federal, Estaduais e Municipais, para que, dessa forma, possa se tornar o Pacto efetivamente Federativo.



DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO

A inclusão do setor metroferroviário na desoneração da folha de pagamento foi sancionada pela Presidência da República em 19/07/2013, através da promulgação da Lei nº 12.844. Entretanto, essa Lei estabeleceu que a vigência do benefício se desse a partir de 01/01/2014, com validade de 1 ano. Nesse sentido, apesar de o setor estar incluído na política, os resultados gerados no período de um único ano não serão suficientes para que os reflexos dessa política possam ser sentidos sobre: a ampliação da capacidade de investimento; a modernização dos sistemas; a geração de emprego e renda; e a ampliação dos investimentos na área operacional. Por outro lado, tendo em vista que a estrutura de custos das diversas operadoras metroferroviárias de passageiros são muito diferentes e que a política de desoneração da folha tem como contrapartida o recolhimento de 2% sobre a receita bruta da empresa, algumas das operadoras brasileiras, ao invés de serem desoneradas, acabam sendo oneradas pela política estabelecida. Por todo o exposto, a ANPTTrilhos vem trabalhando, de forma prioritária, para buscar a prorrogação da política pública de desoneração da folha de pagamentos e a alteração do seu percentual de contrapartida, para tornar a medida efetiva na contribuição com o que preceitua a Lei Nacional de Mobilidade Urbana no Brasil.

COMUNICAÇÃO OPERACIONAL – TRENS DE PASSAGEIROS

Instituído pela ANTT por meio da Portaria 266/2013, o Grupo de Trabalho de Trens de Passageiros tem por objetivo propor e realizar estudos que possibilitem incrementar a participação do transporte ferroviário de passageiros no Brasil, utilizando-se da malha ferroviária existente e das futuras concessões resultantes da nova malha que está sendo construída. A ANPTTrilhos foi convidada para coordenar o subgrupo de trabalho “Comunicação Operacional”, apresentando um relatório com os desafios e necessidades para desenvolver o setor no Brasil.

REGIME ESPECIAL DE INCENTIVOS PARA O TRANSPORTE COLETIVO URBANO E METROPOLITANO DE PASSAGEIROS – REITUP

A Câmara dos Deputados revisa um projeto aprovado no Senado Federal que versa sobre o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (REITUP), condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes (PL 1927/2003).

O projeto se baseia na redução de tributos incidentes sobre os serviços de transporte urbano, com o objetivo de promover a redução das tarifas cobradas aos usuários pela prestação dos serviços. Embora o projeto não compartilhe da preocupação com a manutenção e melhoria dos sistemas de transporte urbano existentes, mas sim com a redução das tarifas ao usuário, ele contempla parte dos pleitos apresentados pela ANPTTrilhos, tais como:

- Redução a zero do ISS incidente sobre os serviços de transporte urbano; e
- Concessão de desconto mínimo de 75% (setenta e cinco por cento) nas tarifas de energia elétrica consumida na tração de veículos de transporte público coletivo urbano de passageiros, nos sistemas de metrô, trens metropolitanos e trólebus.

OPERAÇÃO 24H

O Projeto de Lei (PL) nº 5.122/2013, proposto pelo Exmo. dep. Ricardo Izar (PSD/SP), que dispõe, dentre outros, sobre o transporte público metroferroviário em regiões metropolitanas, exigindo que funcionem por período integral (24h) nos finais de semana. Corroborando do objetivo do projeto, que defende o fornecimento de opções economicamente viáveis para que a população se locomova na madrugada, a ANPTTrilhos também se preocupa com a segurança do transporte oferecido. Nesse sentido, a entidade ressalta que, para que a operação diária do transporte metroferroviário seja garantida, é necessário que diversas atividades de manutenção preventiva e corretiva sejam realizadas diariamente, em horários que não interferem com o serviço prestado aos passageiros. Assim, tal como acontece em todos os metrô no mundo, por questões de segurança, é no período da madrugada que essas intervenções, imprescindíveis ao funcionamento do sistema, acontecem.

2º CICLO DE DEBATES - FINANCIAMENTO E GESTÃO DE TRANSPORTES – COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA DO SENADO FEDERAL

A ANPTTrilhos participou do 2º Ciclo de debates - Financiamento e gestão de transportes, organizado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), do Senado Federal.



UNIÃO DO SETOR

CONVÊNIOS FORTIFICARÃO A POSIÇÃO DO TRANSPORTE METROFERROVIÁRIO BRASILEIRO E CONTRIBUIRÃO PARA AMPLIAR AS DISCUSSÕES EM TORNO DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL.

Com objetivo de promover o desenvolvimento e aprimoramento do transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil, a Associação Nacional dos Transportadores sobre Trilhos no Brasil (ANPTTrilhos) entende que é necessário unir o setor metroferroviário, fortalecendo suas ações. Nesse sentido, a ANPTTrilhos trabalha de forma a agregar as diversas entidades, com objetivo de trabalhar as ações voltadas para a expansão, a modernização e o fortalecimento do próprio setor.

Por outro lado, trabalhando em conjunto com diversas entidades internacionais, a ANPTTrilhos eleva a representatividade do setor metroferroviário brasileiro no exterior, incorporando-se às discussões internacionais acerca do transporte público e contribuindo para ampliar o debate em torno da mobilidade urbana sustentável.

São entidades conveniadas com a ANPTTrilhos:



A ANPTTrilhos se filiou à International Association of Public Transport (UITP) em outubro de 2013. Essa Entidade foi criada para defender mundialmente o setor de transporte público, a mobilidade sustentável e promover inovações ao segmento. Como membro da instituição, a ANPTTrilhos poderá defender o desenvolvimento do setor metroferroviário de passageiros em uma ação maior, integrada mundialmente.



A ANPTTrilhos se filiou à Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (ALAMYS) em Junho de 2013. O acordo firmado entre as duas entidades estabelece a troca de experiências entre as duas organizações e a realização conjunta de ações no sentido de promover a melhoria da mobilidade nas cidades latino-americanas e da península ibérica. Ambas defendem a opção pela implantação de sistemas sobre trilhos como solução sustentável para a mobilidade urbana das cidades.



A Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô (AEAMESP) firmou Convênio de Co-operação com a ANPTTrilhos em agosto de 2012. A união de ambas as associações tem como finalidade ampliar as discussões técnicas e políticas em torno do setor, investindo no aprimoramento e no crescimento da malha metroferroviária no país.



A Associação Nacional de transportes Públicos (ANTP) é uma entidade civil, sem fins lucrativos, criada em 1977, voltada ao setor de transporte público e do trânsito urbano do Brasil e que tem por objetivo desenvolver e difundir conhecimentos visando seu contínuo aprimoramento. A entidade trabalha de forma articulada com a ANPTTrilhos desde março de 2014, quando firmou um Convênio de Cooperação Técnica, que tem por objetivo fortalecer as discussões em torno do transporte metroferroviário.

ASSOCIADAS ANP TRILHOS



ASSOCIADAS ANPT RILHOS



Criada em 1984, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), empresa vinculada ao Ministério das Cidades, é a responsável pela operação de passageiros nas capitais de: Belo Horizonte/MG; João Pessoa/PB; Maceió/AL; Natal/RN; e Recife/PE. Com sede na cidade do Rio de Janeiro, a missão da CBTU é atender às necessidades de deslocamento da população, contribuindo para a melhoria da sua qualidade de vida, e integrar o transporte no contexto do desenvolvimento urbano, social e econômico. Os desafios assumidos pela Companhia configuram a possibilidade de um novo modelo de atuação, evoluindo em termos de planejamento, estudos e projetos.



Fundada em 1992 a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, assumiu processo de contínua modernização e expansão com novos padrões de serviços. A CPTM, com suas 89 estações operacionais, atende hoje 22 municípios e se apresenta como uma moderna alternativa para atenuar o problema da mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo. Como uma das principais prioridades do Governo do Estado, a Companhia está investindo e estruturando-se para transportar 3,5 milhões de usuários por dia em 2014.



A CCR Metrô Bahia é responsável pela construção e operação do Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP) da qual fazem parte o Governo Federal, o Governo do Estado da Bahia e o Grupo CCR, uma das maiores companhias em concessões de infraestrutura da América Latina, com sede em São Paulo. Em 11 de junho de 2014, teve início a Operação Assistida do Metrô, compreendendo 5,6 quilômetros de trilhos e quatro estações. O início da Operação Comercial da Linha 1, da Estação Lapa à Estação Retiro, está marcado para 15 de setembro de 2014.



A Companhia do Metrô do Distrito Federal (Metrô DF) é uma empresa pública, vinculada ao governo do Distrito Federal, criada em 1993 com a missão de operar o novo modal de transporte na capital federal. A operação do METRÔ-DF começou em 2001, com a inauguração do trecho que liga Samambaia ao Plano Piloto. Além do sistema de metrô, o METRÔ-DF é responsável pela coordenação técnica da implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que terá papel fundamental na distribuição de passageiros em Brasília.



O Metrô Rio foi inaugurado em 1979 com cerca de 4,3 km de trilhos, ligando cinco pontos da cidade. Sua expansão teve início em 1997, quando foi concedido ao Consórcio Opportans o direito de explorar o serviço metroviário da cidade do Rio de Janeiro. Atualmente o Metrô Rio administra 40,9km de linhas, distribuídos em 35 estações. Com a missão de prover soluções completas de deslocamento urbano, o Metrô Rio tem como principal objetivo aumentar o número de pessoas atendidas diariamente pelo sistema, buscando chegar a 1,1 milhão clientes/dia.



Constituída em 1968, a Companhia do Metrô de São Paulo (Metrô) tem a missão de prover transporte público com rapidez, segurança, confiabilidade e sustentabilidade ambiental. Para isso, o Metrô São Paulo trabalha com o objetivo de expandir o sistema metroviário do Estado, modernizar os sistemas e as instalações existentes e aperfeiçoar a gestão do metrô. Em 2010, o Metrô de São Paulo ultrapassou a marca de 20 bilhões de passageiros transportados desde a sua inauguração em 1974, destacando-se mundialmente pelos resultados obtidos na produção e na qualidade do serviço de transporte público de passageiros sobre trilhos.



A SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A. iniciou suas operações no sistema metroferroviário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro em 1998. Nessa época, a empresa atendia a 11 importantes municípios da região metropolitana. Hoje, a SuperVia aumentou sua capacidade de atuação e opera 270Km de malha ferroviária, passando por 12 cidades. A concessionária tem como missão oferecer serviços de transporte de passageiros na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a preço compatível, com segurança, rapidez, confiabilidade e simpatia. A empresa tem como objetivo transportar 1 milhão de passageiros por dia útil até 2015.



A Trensurb – Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre foi criada em 1980, com o objetivo de implantar e operar a linha de trens urbanos na Região Metropolitana de Porto Alegre, no estado do Rio Grande do Sul. Atualmente, a malha ferroviária possui 39 quilômetros de extensão e transporta milhares de pessoas por dia, entre os municípios de Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo e Novo Hamburgo. A missão da empresa é oferecer soluções em mobilidade urbana com segurança, pontualidade e responsabilidade socioambiental, a partir da gestão pública eficiente, transparente, estruturada e moderna.

ASSOCIADAS ANPTILHOS

A ViaQuatro é a concessionária responsável pela operação e manutenção da Linha 4-Amarela do metrô de São Paulo, o primeiro contrato de Parceria Público-Privada assinado no País. Integrada ao sistema metroferroviário da cidade, a Linha 4-Amarela está equipada com o que há de mais moderno em operação metroviária utilizando, inclusive, a tecnologia driverless, que permite a operação dos trens sem condutor, a partir do Centro de Controle Operacional (CCO).



A Alstom é uma empresa líder mundial em infraestrutura para geração e transmissão de energia e transporte ferroviário, além de referência em tecnologias inovadoras. Há 55 anos no Brasil, a Alstom possui sete unidades instaladas nos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Rondônia, desenvolvendo soluções para o transporte metroferroviário, incluindo desde a parte de material rodante, fabricação de carros, soluções em transmissão de informações, sinalização e controle, além de serviços de manutenção, renovação e modernização de trens de passageiros.



A Bombardier fabrica soluções inovadoras em transporte, estabelecendo novos padrões em mobilidade sustentável. Com sede central em Berlin (Alemanha), a Bombardier Transportation está presente em cerca de 60 países. No Brasil, disponibiliza o largo leque de produtos ferroviários. Além da modernização de trens, da fabricação de monotrilhos e do fornecimento de sistemas de sinalização, a empresa propõe adaptações dos veículos ferroviários que melhor se adequem às necessidades e ao desenvolvimento do país, desde veículos leves, monotrilhos, metrô, trens metropolitanos até trens de alta velocidade.



Criada em 1860, a espanhola Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) é uma empresa líder de mercado na concepção, fabricação, manutenção e fornecimento de equipamentos e componentes para sistemas ferroviários. A CAF se destaca por sua versatilidade, flexibilidade e disponibilidade para se adaptar às necessidades dos clientes, em áreas como: trens de alta velocidade, locomotivas, trens regionais, metrô, bondes e trens ferroviários rápidos. No Brasil, a empresa possui uma fábrica instalada na cidade de Hortolândia/SP, que está em plena operação para atender ao mercado nacional.



Fundada no Brasil em 1964, a GE Transportation oferece soluções para as indústrias ferroviária, marinha e mineração. Com fábrica instalada na cidade de Contagem (MG), produz locomotivas de grande porte para a América do Sul e países da África. Em 2012, a GE Transportation comemorou 50 anos de Brasil e cerca de 1.300 locomotivas entregues. Com foco no desenvolvimento de soluções inteligentes e novas oportunidades de negócio, a companhia está investindo em instalações e capacidades para expandir sua presença no mercado.



A IAT Fixações Elásticas LTDA foi fundada em 1962, dedicando-se à produção de metalurgia de componentes. Em 1977 passou a realizar a manufatura de fixações elásticas e desde 1997 dedica-se exclusivamente à produção de fixações elásticas para vias férreas. A ampliação da atividade comercial de itens ligados às ferrovias, aconteceu à associação com os grupos Pandrol e Railtech. A IAT participa hoje de um grande número de projetos de vias férreas no Brasil e no mundo, já tendo vendido mais de 100.000.000 milhões de grampos.



Presente no Brasil há mais de cem anos, as atividades desenvolvidas pela Siemens estão focadas em quatro setores: Infrastructure & Cities, Industry, Energy e Healthcare. Em Infrastructure & Cities destacam-se as atividades voltadas para o setor de transportes, onde a empresa utiliza uma abordagem de Complete Mobility, buscando interligar vários sistemas de transporte a fim de possibilitar a movimentação eficiente de pessoas e mercadorias, combinando sistemas operacionais para tráfego e eletrificação ferroviária de veículos sobre trilhos para transportes de massa, regionais e de longa distância.



Fundada em novembro de 1997, a Trans Sistemas de Transportes S.A. – TTRANS, atua no segmento metroferroviário nas áreas de energia, sinalização e controle, telecomunicações, bilhetagem eletrônica e material rodante, apresentando as mais modernas soluções para reforma e fabricação de trens de passageiros por meio de sua unidade fabril, na cidade de Três Rios, estado do Rio de Janeiro. Desde a sua fundação, a política é implementar ações voltadas para a responsabilidade social, comprometida com a ética e a qualidade de vida de seus colaboradores.



ANUÁRIO METROFERROVIÁRIO ANPTRILHOS 2013/2014

Conselho Diretor

Biênio 2014-2016

PRESIDENTE

Joubert Fortes Flores Filho

DIRETOR EXECUTIVO

Rodrigo Otaviano Vilaça

DIRETOR DE PLANEJAMENTO

Conrado Grava de Souza

DIRETOR INSTITUCIONAL E DE SUSTENTABILIDADE

Luis Augusto Valença

DIRETOR COMERCIAL

Vicente Abate

DIRETOR TÉCNICO

João Gouveia Ferrão Neto

CONSELHEIROS

Francisco Assis dos Santos Júnior - CBTU

Mário Bandeira - CPTM

Alberto Siqueira - METRÔ DF

Joubert Fortes Flores Filho - METRÔ RIO

Conrado Grava de Souza - METRO SP

Harald Peter Zwetkoff - METRÔ BAHIA

João Gouveia Ferrão Neto - SUPERVIA

Humberto Kasper - TRENSURB

Luis Augusto Valença - VIA QUATRO

Luiz Fernando Ferrari - ALSTOM

Eduardo Saccaro - BOMBARDIER

Agenor Marinho - CAF

Nelyo Oliveira - GE TRANSPORTATION

Alexander Ellwanger - IAT

Yuri Silveira Sanches - SIEMENS

Edgard Toledo - TTRANS

Sávio Luis Ferreira Neves Filho - ABOTTC

Ellen Capistrano Martins - ANTF

Vicente Abate - ABIFER

EQUIPE ANPTRILHOS

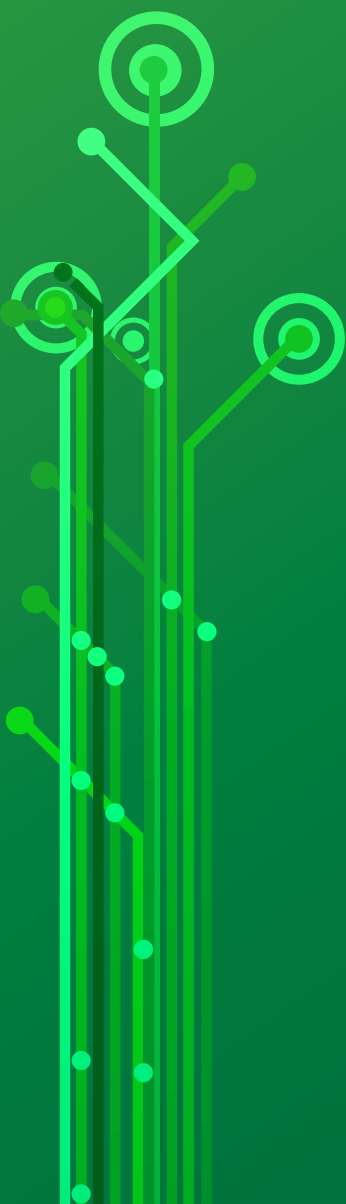
Roberta Marchesi - Superintendente

Fernanda Adjuto - Relações Governamentais e Institucionais

Kleane Pessoa - Comunicação e Imprensa

Bruno Lot - Técnico

Michelle Escudeiro - Secretaria



Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre trilhos
Setor de Autarquias Sul - Quadra 01 - Bloco J - Edifício CNT
Torre A - Sala 510 - CEP 70070-010 - Brasília - Distrito Federal
Tel. (61) 3322-3158

 www.anptrilhos.org.br

 twitter.com/anptrilhos

 www.facebook.com/anptrilhos