



TRANSPORTE

Receitas “acessórias” para a mobilidade urbana

Conselho Assessor de Transporte e Mobilidade Urbana
Conselho Tecnológico do Sindicato dos Engenheiros
no Estado de São Paulo (SEESP)



HORA DE
AVANÇAR »

RECEITAS “ACESSÓRIAS” PARA A MOBILIDADE URBANA

Pouco se tem feito para a melhoria da mobilidade nas metrópoles do país, as quais apresentam congestionamentos quilométricos, gerando custos adicionais, aumentando a poluição e comprometendo a economia e a qualidade de vida.

Em São Paulo, apesar de investimentos bilionários os 10 principais eixos rodoviários que adentram na RMSP estão ficando saturados enquanto o transporte coletivo está sendo deixado para segundo plano, com investimentos em modernização e melhorias postergados e obras de expansões paralisadas, aumentando seus custos, não atendendo suas funções e prejudicando o desenvolvimento e a criação de empregos.

Procuramos conhecer como os sistemas estruturadores do transporte coletivo estão sendo expandidos e operados no mundo; verificamos que para a expansão são necessários recursos públicos dos todos os níveis de poder e que a iniciativa privada, a exemplo do que ocorre no Brasil, tem investido pouco na expansão.

Sabemos que a solução do problema de mobilidade passa pela racionalização do transporte público e individual e pela ampliação da malha de transporte público, que atenda às necessidades da população e seja equilibrada.

Existem diversos exemplos de investimentos públicos na implantação e operação de sistemas de transporte na América do Norte, Europa e Ásia que poderiam ser seguidos. As estações que no princípio eram locais para o embarque e desembarque dos usuários atualmente são utilizadas para melhorar a vida nas cidades com pontos comerciais, escolas, hospitais, habitações, escritórios, etc. se transformando em novas centralidades e gerando recursos para a implantação e operação das linhas além de melhorar a qualidade de vida da população. Nesses países, os planejamentos urbano e da mobilidade andam juntos.



A DB alemã está revendo suas estações, reformando, implantando shoppings, serviços, restaurantes, etc. sendo hoje uma das maiores operadoras de shoppings center do país. A RATP

francesa estar estudando e implantando novas estações associadas a espaços comerciais e de serviços de forma modular com o objetivo de gerar receitas não operacionais para mitigar os custos de implantação e operação de seus sistemas. Isto já é uma realidade, desde o século passado, em Hong Kong e outras cidades do mundo.

É necessário que no planejamento e projeto dos sistemas de transporte coletivo brasileiros haja a proposição de empreendimentos imobiliários junto à estações e pátios que ajudem a aproximar a habitação dos empregos e serviços, proporcionando o desenvolvimento da região, a diminuição de custos, o aumento da eficiência e a melhoria da qualidade de vida. Os valores gerados são altos e não desprezíveis, porém, até agora os nossos sistemas estruturadores de transporte público não foram planejadas e implantados dessa forma.

Na América do Norte, de acordo com relatório da APTA – *American Public Transportation Association*, 100% dos investimentos nas redes estruturadoras de transporte coletivo nas cidades são públicos e os três níveis de governo participam sendo que o Governo Federal entra com o maior valor na implantação e os usuários pagam, em média 1/3 do custo da passagem.

Os recursos vêm de varias fontes e variam de estado para estado, existem fundos gerais, taxas na gasolina, da venda ou aluguel de carros, registros, licenças, etc. A razão de tais investimentos é que para cada bilhão investido pelo governo federal em mobilidade retornam seis bilhões para a economia.

Em aplicação em diversos estados dos EUA, o instrumento do “*Tax Increment Financing*” - TIF vem sendo utilizado como fonte de *funding* para permitir a implantação de projetos selecionados de infraestrutura. Sua lógica básica consiste em antecipar receitas tributárias futuras provenientes do incremento de arrecadação decorrente da valorização imobiliária e do desenvolvimento acarretado pela implantação do projeto, trazendo um incremento da arrecadação que não teria ocorrido na ausência do projeto. Essa arrecadação adicional é utilizada para amortizar o financiamento contraído através da emissão dos títulos.

Exemplos não faltam e deixam claro que em um país urbano como o nosso, o planejamento, operação e recursos públicos são imprescindíveis para a implantação de uma boa mobilidade urbana nas grandes cidades que gere desenvolvimento e receitas para os investimentos e subsidio as viagens e propicie a diminuição de custos e a geração de empregos e receitas aos governos.

Precisamos de união, foco e ação! Não podemos esmorecer, sabemos o que fazer e que caminho trilhar!

Conselho Assessor de Transporte e Mobilidade Urbana

Conselho Tecnológico do Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo (SEESP)



www.crescebrasil.org.br

Realização:



SDS Edifício Eldorado, salas 106/109
CEP 70392-901 – Brasília/DF
Tel.: (61) 3225-2288 – secretaria@fne.org.br

Filiada à



 /FNEengenheiros

 /fnengenheiros

 /FNESind

 www.fne.org.br