

21/09/2017 - Novas opções para financiar o transporte público

Os financiamentos de grandes projetos internacionais e a redução de subsídios aos serviços de transporte público passam pela criação de impostos e taxas para pessoas e empresas, enquanto o governo brasileiro diz não ter recursos, o metrô de São Paulo busca receitas não operacionais para ajudar os custos operacionais.

Sem notícia boa para os participantes da 23ª. Semana de Tecnologia Metroferroviária, o secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, José Roberto Generoso, anunciou que o governo federal não vai mais construir trilhos, reclamou da falta de lobby dos representantes do transporte metroferroviário junto ao Ministério das Cidades, ao comparar com representantes dos empresários de transporte por ônibus, que já conseguiram financiamento para renovação de frota. E concluiu avisando que quem faz projeto ruim é o governo e que a iniciativa privada não costuma participar de projetos ruins.

Presente pela segunda vez no evento da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô – Aeamesp como secretário, Generoso enumerou os projetos que foram descartados, entre os quais o metrô de Fortaleza (CE) e o VLT de Cuiabá (MT) e os que estão sendo tocados, como o metrô de Salvador (BA), a Linha 9-Esmeralda da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, a SuperVia do Rio de Janeiro e as linhas 15-Prata e 17-Ouro do monotrilho de São Paulo. Conta que, o metrô de Belo Horizonte (MG) está sendo transferido para o governo mineiro e não esquece da Linha 18-Bronze do monotrilho que vai em direção ao ABC paulista que depende do empréstimo do governo de São Paulo que, por sua vez, está sem condições de fazer porque chegou no limite de sua capacidade financeira.

Eleonora Pazos Chefe da Divisão Latino Americana da UITP – União Internacional do Transporte Público apresentou um panorama dos financiamentos em projetos grandiosos como o anel viário Crossroad, de Londres, no valor de 25 bilhões de libras e outro de Los Angeles de US\$ 40 bilhões. São projetos de longo prazo financiados com venda de bônus ou impostos temporários pagos por futuros beneficiários. Em Toronto, Canadá, projeto semelhante tem sido financiado pelos canadenses por três fontes de receita sendo o tradicional imposto de circulação de veículos, imposto dos beneficiados dos negócios do entorno e o de melhoria de uso de solo.

O Gran Paris, anel viário planejado em 2010 para ser concluído em 2030, foi estruturado para permear vários governos e criada uma autoridade para tocar o projeto, independente do governante. A obra orçada em 29 bilhões de euros será financiada por imposto a ser criado e que será cobrado durante 28 anos e parte com investimentos públicos com garantia de retorno de longo prazo.

Além de obras, impostos e pedágios têm sido utilizados para reduzir os subsídios do transporte público, diz Pazos. Em Nova York são usados recursos dos pedágios da ilha de Manhattan, que cobrem 17% do valor da tarifa, enquanto a receita dos passageiros respondem por 40% dos custos. Assim como no Brasil as empresas cobrem parte dos custos do transporte de seus empregados por meio do vale transporte, em Nova York as empresas pagam uma porcentagem da folha de pagamento. São cobrados também impostos adicionais para fornecimento de licença de funcionamento das empresas que sejam beneficiadas por metrô.

Em Lausanne, na Suíça, foi aprovado em plebiscito aumento de 30% nos impostos para financiar uma linha de metrô na cidade e em Vancouver, Canadá, foi criado imposto sobre consumo de combustíveis para reduzir o subsídio no transporte público.

Luciene Machado, superintendente da Área de Saneamento e Transportes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES disse que não vê a hora de a economia voltar a crescer e espera bons projetos na área dos transportes sobre trilhos. Segundo ela, o banco continuará financiando obras de infraestrutura de longo prazo, mas defende que o setor privado também participe. E citou o caso do metrô de Salvador, o VLT e o metrô e do Rio de Janeiro. O desafio é levar os projetos hoje bancados pelo poder público a ter participação da iniciativa privada.

A Companhia do Metropolitano de São Paulo tem buscado receitas não tarifárias com aproveitamento dos espaços disponíveis nas estações para empreendimentos comerciais e de serviço, a exemplo do que fazem suas congêneres na Europa. Raquel Verdenacci, gerente de Negócios do Metrô-SP assegurou que a receita vem crescendo. Entre os 32 metrôs do mundo que exploram seus espaços, o de São Paulo está em 14º lugar com receita de R\$171,8 milhões, valor que deve chegar a R\$200 milhões neste ano. “A maior contribuição vem do aluguel de imóveis nos cinco shopping-centers e lojas de varejo nas estações. Outra fonte de receita que tem aumentado é a publicidade, assim como estacionamentos.

Sobre a Semana – Na sua 23ª edição, a Semana de Tecnologia Metroferroviária, realizada

pela Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô - Aeamesp é considerada o mais importante congresso técnico do setor de transporte metroferroviário do País. Durante quatro dias, técnicos das operadoras, dirigentes empresariais e profissionais do setor debaterão questões importantes relacionadas à mobilidade urbana nas cidades e transporte sobre trilhos de passageiros e cargas no País.

Confira a programação preliminar: <http://www.aeamesp.org.br/23semana/programa> ção

Serviço

23ª Semana de Tecnologia Metroferroviária e Metroferr Lounge Experience

Data: 19 a 22 de setembro de 2017

Horário dia 19: 14 às 17h30

Horário dias 20 a 22: 9h00 às 17h40

Local: Universidade Paulista – UNIP – Campus Paraíso

Endereço: Rua Vergueiro, 1.211, São Paulo/SP