

Importância da Participação do Governo Federal no Financiamento do Transportes de Passageiros Urbanos sobre Trilhos

Fernando de Senna Bittencourt

Giselle Duque Xavier

21ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA

AEAMESP



Introdução

A Constituição Federal de 1988 estabeleceu as diretrizes e limites de atuação do Governo Federal, dos Estados e dos Municípios no âmbito do transporte público urbano.

A participação do Governo Federal na instituição de políticas para o transporte urbano ainda é pouco significativa e se dá de forma descoordenada



Diagnóstico

O quadro institucional para os transportes urbanos do país é bastante complexo, particularmente no que diz respeito a diretrizes, ações, responsabilidades e interfaces.

Programa de Descentralização da CBTU. A CBTU constituía o principal agente do Governo Federal para o setor, sendo responsável, inclusive, pela análise e apoio técnico a projetos estaduais, que pleiteavam recursos ou estavam em execução com investimentos da União



Diagnóstico

Em 2003 foi criado o Ministério das Cidades, que passou a contar com uma secretaria (Semob) voltada para a elaboração das diretrizes da política de mobilidade urbana, mas que só instituiu sua primeira Política de Mobilidade Urbana em 2012, através da Lei Federal 12.587.

Com o PAC a União passou a alocar gradativamente importantes investimentos no setor, sinalizando sua intenção de participar dos investimentos em infraestrutura, pelo menos por algum tempo.



Diagnóstico

Com o advento do PAC2 e, provavelmente, em função da pressão do Governo Federal em viabilizar os projetos das cidades da Copa de 2014 e Olimpíada de 2016, a CBTU não foi mais requisitada para analisar os projetos sobre trilhos, ficando esta atribuição, aparentemente, com a Semob e a Caixa Econômica Federal.



Diagnóstico

No entanto, deve-se ressaltar que estas instituições não contam com equipes técnicas gabaritadas para realizarem avaliações técnicas e econômicas de projetos sobre trilhos, bem como fornecer apoio técnico na fase de elaboração dos projetos, o que vem impactando negativamente a execução do PAC.



Diagnóstico

“Mobilidade urbana patina e menos de 20% dos projetos estão em obras”

Daniel Rittner, André Borges e Edna Simão | De Brasília

Valor Econômico 19/02/2014

“Em obras de mobilidade urbana, burocracia e atraso (julho 2013)”

BRASÍLIA (O Globo)



Diagnóstico

Com base nos dados do site do Ministério do Planejamento, observa-se que, dos 67 projetos do PAC existentes em outubro de 2014, 37 ainda estavam na categoria de ação preparatória e que 19 eram responsáveis por investimentos de R\$ 14, 1 bilhões, dos quais apenas 2 estavam concluídos.

Através de outra fonte, o Balanço 2011 a 2014 do PAC2, observa-se que apenas os projetos da CBTU e da TRENURB estão detalhados na publicação, ficando os demais meramente apontados no mapa, sem menção de sua situação, o que pode ser visto no mapa extraído do Balanço, a seguir:

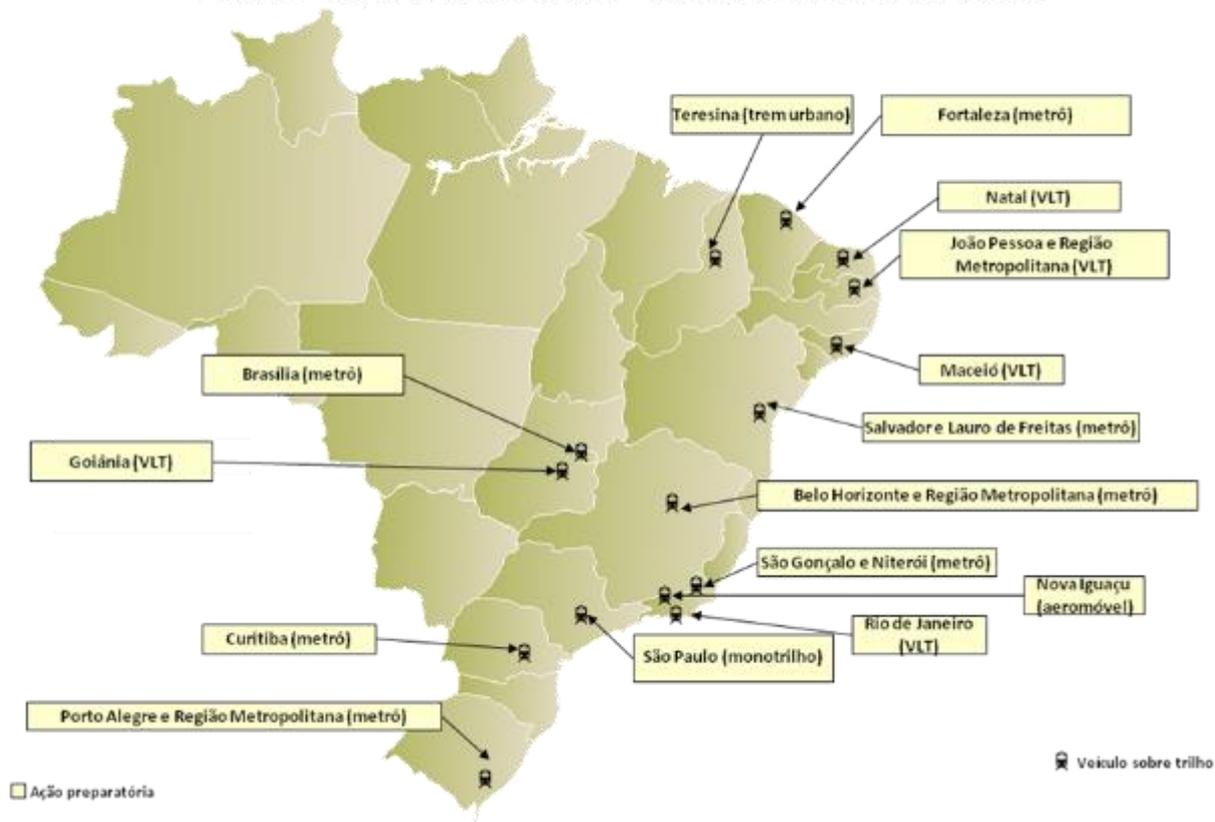


Diagnóstico

Mapa: Projetos do PAC

PAC - MOBILIDADE GRANDES CIDADES

Portaria nº 183, de 24 de abril de 2012 - Gabinete do Ministério das Cidades



Diagnóstico

O contexto internacional

Verifica-se que a presença do Governo Federal, em vários países, é importante na alocação de subsídios para cobertura do déficit operacional.

Argentina	Buenos Aires	Metrovia	Participação do Governo Federal		
Australia	Sydney	Sydney Ferry	Participação do Governo Federal		
Austria	Viena	Trem suburbano	Governo Federal		
Chile	Santiago do Chile	Metrô	Governo Federal		
Holanda	Amsterdan	Metrô	Governo Federal		
Dinamarca	Copenhage	Trem suburbano	Governo Federal		
França (*)	Paris	Metrô	Governo Federal e Municipal		
Alemanha	Berlin	Metrô	Governo Federal		
Japão	Osaka	Metrô	Governo municipal 83,4 , federal 15,2, prefeitura 1,4		
Japão	Tóquio	Metrô	Governo federal e governo metropolitano		
México	México	Metrô	Governo federal		
Rússia	Moscou	Metrô	Governo federal		
Espanha	Madri	Metrô	Participação do Governo Federal		



Diagnóstico

Entre os países, deve-se ressaltar que, na França, a RATP é responsável por uma rede de transporte público composta por 14 linhas de metrô e 6 linhas de VLT, entre outros. Esta empresa, que conta com forte presença do Governo Federal, é responsável pelo transporte de 14 milhões de passageiros diários.

Outro destaque deve ser dado ao Consórcio de Madri, que apesar de não contar com uma participação direta do Governo Federal no consórcio, recebe subvenções importantes desta esfera de governo através do Ministério de Fomento.

Nos Estados Unidos da América, a presença do Governo Federal nos investimentos de infraestrutura e na alocação de subsídios operacionais é fundamental através da FTA – Federal Transit Administration.



Diagnóstico

Funding Sources - Government Funds (Report Year 2012)

APTA (American Public Transportation Association). 2014 Public Transportation Fact Book, 65th Edition, November 2014

Type	Directly Generated	Local	State	Federal	Total
Capital Funding, Millions of Dollars	4,210.3	3,559.9	2,122.8	7,907.1	17,800.2
Percent	23.7%	20.0%	11.9%	44.4% 1	100.0%
Operating Funding, Millions of Dollars	2,824.7	9,545.8	11,138.9	3,862.5	27,371.9
Percent	6.5%	21.9%	25.6%	8.9%	62.8%
Total Funding, Millions of Dollars	7,035.0	13,105.7	13,261.7	11,769.6	45,172.1
Percent	11.5%	21.4%	21.6%	19.2%	73.6%

A diferença de 37,2% observada na linha de “Operating Funding” é porque este percentual é coberto basicamente pela receita tarifária dos operadores, ou seja, os operadores americanos convivem com déficits operacionais da ordem de 63% em média



Análise dos Resultados

Constituição de 1988

A amplitude e a complexidade das questões urbanas, torna imprescindível uma ação conjunta dos três níveis de governo. Não se pode prescindir de uma ação suplementar efetiva do Governo Federal, centrada no fomento e no apoio técnico-financeiro, através do desenvolvimento e implantação de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana, que venha a se constituir, entre outros, no elo de ligação entre os diversos agentes do setor de transporte urbano visando o alcance de objetivos nacionais referentes à qualidade de vida nas cidades e eficiência econômica da produção de bens e serviços nos grandes centros urbanos.



Análise dos Resultados

O Governo Federal é o maior detentor de recursos oriundos da arrecadação de tributos no país, após as transferências constitucionais.

Distribuição da Receita dos Impostos Partilháveis (%)

Competência	Impostos	União	Fundos Regionais	Estados	Municípios
UNIÃO	IR	53	3	21,5	22,5
	IPI	43	3	21,5 + 10	22,5
	IOF Ouro			30	70
	ITR	50			50
ESTADOS	ITCD			100	
	ICMS			75	25
	IPVA			50	50

	Receita Própria	Receita Disponível
União	59,3	57,1
Estados	26,5	24,6
Municípios	14,2	18,3

Receita Tributária Própria e Disponível (após transferências constitucionais) - 2010

Conclusões

Não se pode prescindir de uma ação suplementar e efetiva do Governo Federal à atuação dos Estados e Municípios efetiva.

O Governo Federal tem que estabelecer um programa de longo prazo, com destinação de recursos previsível ao longo dos anos.

A imprevisibilidade e descontinuidade dos recursos geram incertezas na operação e no planeamento dos empreendimentos do setor, que são de grande vulto e de longo prazo.



Importância da Participação do Governo Federal no Financiamento do Transporte de Passageiros Urbanos sobre Trilhos

Fernando de Senna Bittencourt
fbittencourt@cbtu.gov.br

Obrigado

