ITDP
Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento

Workshop: Desafios e Oportunidades para Expansão do Transporte de Alta Capacidade no Brasil

Relatório de atividades
Junho de 2015

Sumário

1. Introdução 3

2. Evento 4
2.1. Objetivos 4
2.2. Programação 5

3. Metodologia 6

4. Resultados 7
4.1. Discussões em plenária 7
4. 2 Discussões em grupos de trabalho 9
4.3. Visões dos participantes sobre as contribuições setoriais 16
4.4 Ações em andamento ou planejadas pelas organizações participantes 19

5. Conclusão 22

6. Participantes 23

7. Ficha Técnica 24

1. Introdução

Muitas cidades em todo o mundo têm enfrentado dificuldades para expandir suas redes de transporte de alta capacidade em escala e ritmo que atendam às crescentes populações urbanas, às tendências econômicas e aos impactos das mudanças climáticas. Para aprofundar o conhecimento sobre possíveis alternativas para responder a estes desafios, o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) iniciou em 2013 uma pesquisa para identificar, documentar e disseminar políticas e práticas para a expansão dos investimentos em transporte de alta capacidade. A pesquisa abrangeu nove países: África do Sul, Brasil, China, Colômbia, Estados Unidos, França, Índia, Indonésia e México.

Como primeiro resultado desta pesquisa, foi publicada em 2014 uma Avaliação Comparativa de Desempenho usando o Indicador de Transporte de Alta Capacidade por Residente, o RTR ratio. Este indicador é definido pela razão entre a rede de transporte de alta capacidade existente (em kms) sobre a população urbana, para cidades acima de 500 mil habitantes. Os resultados para o Brasil apontam que, embora o país tenha avançado no desenvolvimento de políticas públicas para o setor nos últimos 15 anos e aumentado de forma considerável os investimentos para promoção de padrões de mobilidade urbana mais sustentáveis, a rede de transporte existente ainda é insuficiente quando comparada ao passivo acumulado nas últimas décadas e às necessidades da população urbana no país.

2. Evento

2.1. Objetivos

No dia 19 de junho, o ITDP Brasil realizou o Workshop Desafios e Oportunidades para Expansão do Transporte de Alta Capacidade no Brasil, em Brasília, com o intuito de apresentar os resultados das pesquisas já realizadas pelo ITDP sobre o tema e promover uma discussão sobre os principais entraves e oportunidades para a expansão de transporte de alta capacidade no Brasil. As discussões abordaram questões práticas relacionadas a três fatores-chave para esta expansão:

- Disponibilidade de recursos financeiros;
- Existência e acesso a mecanismos de crédito;
- Capacidade técnica e institucional.

A intenção é que as contribuições dos participantes colhidas durante o evento sirvam de insumo para a pesquisa em desenvolvimento pelo ITDP e norteiem o escopo das ações planejadas pelo instituto relativas ao tema. Além disso, espera-se que inspirem soluções lideradas por outros atores no que diz respeito aos desafios enfrentados no Brasil para expansão de sua rede de transporte de alta capacidade.

2.2. Programação

09:30-10:00	Café da manhã de boas-vindas
10:00-10:50	Abertura por Clarisse Linke, Diretora-Executiva do ITDP Brasil e apresentação dos participantes
10:50-11:30	Apresentação dos principais resultados da pesquisa global realizada pelo ITDP
11:30-12:30	Discussão dos resultados da pesquisa
12:30-13:30	Almoço (no hotel)
13:30-15:00	Discussão em grupos sobre os fatores-chave que afetam a expansão de transporte de alta capacidade no Brasil
15:00-16:00	Apresentação dos grupos e discussão
16:00-16:50	Dinâmica em grupos setoriais
16:50-17:00	Encerramento e próximos passos

3. Metodologia

Durante a manhã, foram apresentados os principais resultados da pesquisa liderada pelo ITDP apresentando dados sobre políticas e mecanismos para a expansão dos investimentos em transporte de alta capacidade e foi realizada uma discussão geral, no formato plenária, acerca dos temas contemplados pela pesquisa.

Já na parte da tarde, os participantes foram divididos em três grupos de trabalho nos quais dedicaram 40 minutos, divididos entre diferentes questões acerca do mesmo tema. Ao final dos 40 minutos, os participantes mudavam aleatoriamente de grupo de trabalho para nova rodada de reflexão. Foram três rodadas de discussões em grupo, de forma que todos os participantes passassem por pelos três grupos, que trataram, respectivamente dos seguintes temas:

- Disponibilidade de recursos financeiros;
- Existência e acesso a mecanismos de crédito;
- Capacidade técnica e institucional.

Finalmente, para cada um dos temas descritos acima, os participantes apontaram individualmente qual deveria ser a contribuição dos diferentes setores (governo, sociedade civil, setor privado, academia/institutos de pesquisa e bancos públicos e privados) com relação ao tema, assim como o que as organizações que representam já estão fazendo ou pretendem fazer para avançar frente aos desafios identificados.

4. Resultados

4.1. Discussões em plenária

Neste momento, os participantes destacaram os principais desafios e oportunidades para a expansão da rede de transporte de alta capacidade no Brasil, tais como:

Integração e alinhamento entre planos setoriais e investimentos

- É importante garantir maior alinhamento entre os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), o conteúdo dos planos diretores e setoriais locais e os critérios para a disponibilização de recursos federais para infraestrutura urbana.
- A estrutura do Ministério das Cidades precisa ser revista para promover maior coordenação entre as suas secretarias, principalmente no que tange à integração entre as políticas de mobilidade urbana, habitação e outros programas urbanos.

Capacidade municipal e metropolitana limitadas

- A Constituição Federal estabelece que os municípios têm a responsabilidade de planejar, implementar e fazer a gestão dos projetos de mobilidade urbana, mas a maioria deles não possui fontes próprias de recursos, estrutura técnica e institucional para cumprir estas atribuições. Além disso, muitos deles ainda não internalizaram a importância de priorizar a infraestrutura de transporte público coletivo ao transporte individual.
- A falta de integração entre as secretarias setoriais em nível municipal, assim como entre os municípios em regiões metropolitanas, são grandes desafios. A mobilidade urbana não se restringe à implantação de corredores de transporte e envolve uma série de considerações acerca do desenvolvimento urbano em âmbito municipal e intermunicipal.
- No âmbito metropolitano, espera-se que o Estatuto da Metrópole possa ser um catalisador para maior integração intermunicipal. No entanto, esta lei é muito recente e não se sabe ainda quais serão seus desdobramentos e como ela será de fato aplicada.
- Apesar do vencimento do prazo estabelecido pela PNMU para elaboração dos planos municipais de mobilidade urbana, deve-se engendrar esforços para incitar os municípios a elaborarem seus planos com a melhor qualidade possível e não somente "correrem" para se adequarem às exigências da lei. Deve-se considerar

também que o maior desafio após a elaboração estes planos é a implementação dos mesmos.

Efetividade dos investimentos em mobilidade urbana

- Deve haver maior previsibilidade na liberação dos recursos para investimentos em infraestrutura de transporte urbano com o objetivo de fortalecer a capacidade institucional e de planejamento dos municípios.
- As transferências de recursos financeiros do governo federal para estados e municípios devem estar atreladas a critérios objetivos e contrapartidas e ao cumprimento de metas. Deve-se evitar, por exemplo, que os investimentos em infraestrutura de transporte gerem impactos negativos, tais como o espraiamento urbano. Neste sentido, o Ministério das Cidades está atualmente em um esforço de desenvolvimento de indicadores e metas para medir a efetividade da PNMU.
- O alto custo de implantação de infraestrutura no país pode estar relacionado à concentração do mercado da construção no país. Neste cenário, a abertura para concorrência com empresas estrangeiras pode ser uma das opções para provocar redução de custos.
- O uso de títulos de dívida (*bonds*, em inglês) é regularmente apresentado como a grande solução para financiamento de projetos de infraestrutura no nível municipal. No entanto, sua aplicabilidade no contexto brasileiro precisa ser mais discutida.
- Para que as parcerias público-privada (PPP) sejam bem sucedidas, deve-se levar em consideração as exigências em termos de arranjos institucionais, capacidade técnica e a maturidade do poder público para conduzi-las.

Políticas e investimentos em prol da mobilidade urbana sustentável

- As diferentes esferas de governo devem reduzir suas políticas contraditórias, tais como a promoção das diretrizes da PNMU de priorização dos transportes não motorizados e transporte coletivo público, juntamente com incentivos fiscais para compra de automóveis.
- É importante reverter a situação atual de apropriação das vias urbanas pelos automóveis e garantir que os recursos para construção de novas rodovias urbanas venham da cobrança de taxas sobre os usuários de automóveis particulares.

4. 2 Discussões em grupos de trabalho

Tema 1: Disponibilidade de recursos financeiros para mobilidade urbana

A expansão da infraestrutura de transporte de alta capacidade no Brasil exige grandes volumes de investimentos, sejam estes provenientes de receitas próprias ou de financiamentos e outros mecanismos de créditos. De forma geral, os recursos mobilizados para a realização de investimentos em infraestrutura de transporte urbano provêm de fontes públicas municipais, estaduais, nacionais, setor privado e outras fontes, como empresas públicas ou de capital misto.

Com esse tema em mente, os participantes foram instigados a refletir e debater as questões descritas abaixo, seguidas das contribuições feitas ao longo das discussões:

Questão (A): Como garantir os recursos necessários para realizar investimentos em infraestrutura de transporte de alta capacidade após 2016?

- É preciso que existam fontes previsíveis e regulares de recursos financeiros para projetos de infraestrutura de transporte urbano.
- Os programas de investimentos em mobilidade urbana devem ter um horizonte de planejamento e implementação de longo prazo, indo além do período coberto pelos mandatos dos governos atuais.
- Poderia ser criado e regulamentado um fundo que agregue diferentes taxas e outros recursos para investir e garantir empreendimentos de mobilidade urbana.
- Os governos municipais e estaduais podem otimizar recursos para mobilidade urbana por meio do planejamento integrado metropolitano. Poderiam ser criados consórcios multimodais para viabilizar esse processo.
- Poderia ser criada uma política de fomento ao mercado de seguros de execução de obras em contratações públicas.
- Devem ser implementadas reformas estruturais para desonerar a União de despesas fixas, permitindo maior disponibilidade de recursos para projetos de infraestrutura de transporte urbano.

Questão (B): Que novas fontes de recursos podem ser acessadas?

- Os municípios podem gerar novos recursos e alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental em uma área por meio de operações urbanas consorciadas, instrumento já previsto no Estatuto da Cidade ou por meio de projetos de desenvolvimento orientado ao transporte (TOD).
- Os municípios podem desenvolver mecanismos de desincentivo ao uso de transporte individual motorizado que gerem novos recursos para projetos de infraestrutura de transporte urbano, como a taxação do uso e propriedade de automóveis, pedágio urbano, políticas de estacionamento, entre outros. Os recursos coletados poderiam ser direcionados para um fundo municipal para projetos de mobilidade urbana.
- Uma lei federal poderia ser elaborada, autorizando o poder público local a aumentar as alíquotas de taxação de serviços associados ao uso do automóvel em compensação pelas externalidades negativas associadas ao seu uso.
- Devem ser adotadas políticas compensatórias para a redução das tarifas do transporte público, como, por exemplo, o aumento do combustível para o transporte privado (álcool e gasolina) e a transferência desses recursos para a redução do preço do diesel que abastece o transporte público por meio da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE).
- Os municípios devem implementar mecanismos para garantir que a valorização dos terrenos (e o consequente lucro imobiliário) ao longo dos corredores de transporte se reverta em investimentos para projetos de transporte urbano.
- É preciso avançar no estímulo ao uso de debêntures e captação de financiamento privado, como, por exemplo, *funding* subsidiado condicionado ao lançamento de debêntures.
- É preciso incorporar novos mecanismos de acesso a recursos internacionais, liderados pelos governos federal e estaduais. Nesse sentido, parcerias público-privadas internacionais podem ser incentivadas de modo a atrair mais recursos para mobilidade urbana.
- Devem ser explorados mecanismos de tributação em serviços de incidência progressiva, como ocorre nos casos de energia elétrica e IPTU.
- Devem ser exploradas receitas extraordinárias, alternativas às receitas tarifárias.

Questão (C): Em que medida a falta de fontes regulares de recursos para mobilidade urbana nas diversas esferas de governo afeta a capacidade de manter o nível de investimentos necessários no setor?

- A falta de fontes regulares e previsíveis de recursos para mobilidade urbana afeta a capacidade de preparação de projetos consistentes. Além disso, faz com que o ciclo de planejamento técnico seja reduzido, submetendo os gestores públicos ao ciclo político e aos investimentos associados a ele.
- A falta de previsibilidade pode também aumentar os riscos dos empreendedores, reduzindo financiamentos futuros.
- A escassez de recursos pode ser uma oportunidade para que os gestores públicos aprimorem o seu planejamento. Em outras ocasiões, pode levar também ao "não planejamento" já que não há previsão clara de liberação de novos recursos.
- Se houver alteração na previsão original de recursos dos governos, pode haver prejuízos à execução dos projetos, já que eles podem vir a ser modificados, comprometendo as metas quantitativas e qualitativas associadas a eles.
- A falta de recursos também pode ter impacto na redução da vida útil da infraestrutura de transporte urbano por descontinuidade dos serviços de manutenção.
- A falta de previsibilidade também pode levar à deterioração da oferta de capital humano especializado, afastando profissionais da área e não atraindo novos profissionais para os momentos de demanda mais alta.
- Em um contexto de escassez de recursos, pode ser mais interessante investir na melhoria da infraestrutura de transporte urbano existente, evitando sua deterioração, ao invés de investir em nova infraestrutura.

Tema 2: Mecanismos de crédito

Na maior parte dos projetos de infraestrutura de transporte de alta capacidade, os custos de investimentos ultrapassam a disponibilidade de receitas próprias das organizações públicas ou privadas responsáveis pelos projetos. Neste momento, o acesso a recursos por meio de mecanismos de crédito se torna de grande importância para viabilizar os investimentos necessários. Estes recursos podem ser acessados através de empréstimos junto aos bancos nacionais de desenvolvimento, bancos multilaterais, organizações privadas, agências de crédito para exportação ou emissão de títulos de dívida. Com esse tema em mente, os

participantes foram instigados a refletir e debater as questões descritas abaixo, seguidas das contribuições feitas ao longo das discussões:

Questão (A): Como manter um nível de financiamento por crédito necessário para prosseguir com o investimento atual em infraestrutura de transporte de alta capacidade? Quais modalidades e fontes de crédito precisam ser incentivadas e de que forma?

- Estabelecer mecanismos para garantir que o planejamento orçamentário das diversas esferas de governo transcenda a lógica eleitoral de forma a restaurar e preservar a capacidade de endividamento dos municípios.
- Criar fundo garantidor de empréstimos e títulos de dívida pública com recursos, tais como a CIDE sobre combustíveis e instrumentos de captura de mais valia. Estes fundos precisam ser operacionais, robustos e devem prever mecanismos para sua recomposição.
- Repensar os procedimentos para obtenção de empréstimos internacionais que envolvam a União para agilizar o acesso aos recursos.
- Exigir contrapartidas por parte dos municípios no momento de acesso ao crédito, tais como a dedicação de faixas exclusivas para o transporte público.
- Explorar o uso de debêntures e títulos públicos, principalmente para as fases pós implantação do sistema de transportes, já que no período de construção a atratividade para o investidor é muito baixa.

Questão (B): Como fazer com que projetos de transporte urbano sejam mais atrativos para receber financiamento público ou privado? Por outro lado, como fazer com que as condições de financiamento sejam mais atrativas?

- Capacitar o setor público para o desenvolvimento de projetos, apresentação e visão de negócios.
- Desenvolver projetos de transporte que considerem a captura do lucro imobiliário ao longo de corredores de transporte para garantir o retorno dos investimentos.
- Oferecer empréstimos com condições, juros e prazos diferenciados em função do perfil dos projetos.
- Revisar legislações e editais para permitir maior integração entre projetos de transporte e projetos imobiliários.
- Ampliar a análise dos projetos de transporte, considerando os seus impactos futuros nas cidades, tais como desenvolvimento urbano, impactos nos fluxos de

deslocamentos, potenciais beneficiários, entre outros, possibilitando identificar novas fontes de recursos.

- Estabelecer políticas de incentivo fiscal com desoneração de tributos no período de implantação de novos projetos de transportes de massa.
- Estudar mecanismos de redução de risco cambial no caso de projetos financiados via bancos multilaterais.
- Explorar o uso de receitas acessórias para complementar as garantias a empréstimos.

Tema 3: Capacidade técnica e institucional

A realização de investimentos bem sucedidos em infraestrutura de mobilidade urbana depende em grande parte de atividades de planejamento e gestão qualificadas, além de arranjos institucionais e estruturas de governança que permitam o atendimento das demandas de deslocamento da população, a integração entre modos de transporte e a eficiência da operação. Neste contexto, torna-se de fundamental desenvolver a capacidade técnica e institucional para planejamento, gestão e monitoramento de sistemas de mobilidade urbana nas esferas nacional, estadual e municipal. Estes esforços devem estar voltados para o fortalecimento das habilidades dos gestores públicos para coordenar processos políticos e estruturas de governança de forma transparente, assim como para gerenciar o planejamento e a implementação de projetos e sistemas de transporte urbano. Com esse tema em mente, os participantes foram instigados a refletir e debater as questões descritas abaixo, seguidas das contribuições feitas ao longo das discussões:

Questão (A): Quais são os principais desafios encontrados nas esferas federal, estadual e municipal no planejamento, gestão e monitoramento dos sistemas de mobilidade urbana e como podem ser enfrentados?

- As políticas de mobilidade urbana devem ter um horizonte de planejamento e implementação de longo prazo, indo além do período coberto pelos mandatos dos governos atuais;
- A capacidade técnica e financeira dos governos para elaboração de planos e projetos é limitada. São necessários investimentos em treinamento e capacitação;
- Descontinuidade de equipe técnica em decorrência de mudança de governo;
- Projetos de mobilidade são tratados como simples obras de engenharia e falta um esforço para hierarquização de prioridades e de visão integradora dos desafios. Além

disso, o conceito de mobilidade urbana não está enraizado para os gestores e não se reflete nos projetos;

- Falta de integração e articulação das ações e objetivos entre as três esferas de governo e nas regiões metropolitanas;
- Falta de integração com a iniciativa privada na definição dos programas;
- Fragilidade das informações disponíveis sobre os sistemas de transporte (desafios de transparência, qualidade e fiabilidade);
- Altos custos transacionais em função da qualidade do projeto e da máquina burocrática do governo;
- Instabilidade das regras na seleção de empreendimentos;
- Descompasso entre a legislação existente e a sua operacionalização, como no caso das parcerias público-privada;
- Os riscos de "criminalização do gestor" em decorrência das exigências da lei de responsabilidade fiscal fazem com que os gestores adotem posições conservadoras com relação aos seus projetos.

Questão (B): De que forma estruturas de gestão metropolitana podem contribuir para aprimorar a governança e capacidade institucional dos municípios para o enfrentamento dos desafios de mobilidade nas maiores regiões do país?

- Possibilitam o planejamento integrado e o estabelecimento de objetivos e diretrizes comuns por meio de órgãos metropolitanos com participação dos municípios, aumentando a efetividade das ações;
- Geram ganhos aos municípios integrantes das regiões metropolitanas, ao possibilitar o compartilhamento dos investimentos, a concentração de esforços institucionais e a transferência de capacidade técnica;
- Permitem mapear, desburocratizar, objetivar e divulgar os procedimentos de licenciamento de serviços de transporte em escala metropolitana;
- Permitem homogeneizar as propostas técnicas e operacionais relativas sistemas de transporte;
- Permitem a compatibilização entre os planos de mobilidade dos municípios integrantes da região metropolitana. Um estudo metropolitano de mobilidade pode estabelecer as diretrizes a serem seguidas em cada plano de mobilidade municipal;
- Possibilitam a formação de consórcios metropolitanos, o que facilita otimizar os fluxos pendulares e que são de gestão compartilhada dentro da região metropolitana;

- Permitem a captação de recursos dos Estados e do Governo Federal para ajudar os municípios inadimplentes;
- Vinculam decisões a conselhos amplos com a participação da sociedade e controle social;
- Definem o que deve ser gerido no âmbito metropolitano e o que deve ser no âmbito local por meio do mecanismo de compulsoriedade da adesão;
- Permitem maior transparência na participação de cada município;
- Definem regras e políticas para integração tarifaria e física, assim como definem parâmetros de não-concorrência entre modais.

4.3. Visões dos participantes sobre as contribuições setoriais

Os participantes apontaram individualmente qual deveria ser a contribuição dos diferentes setores (governo, sociedade civil, setor privado, academia/institutos de pesquisa e bancos públicos e privados) com relação aos três temas discutidos pelos grupos. A consolidação das visões individuais dos participantes está descrita na tabela abaixo:

Setores	Disponibilidade de recursos financeiros para mobilidade urbana	Mecanismos de crédito	Capacidade técnica e institucional
Governos	• Criar mecanismos legais que garantam a regularidade dos investimentos em mobilidade urbana; • Desenvolver planos de investimentos de médio e longo prazo para infraestrutura de transporte urbano; • Proporcionar maior atratividade para investimentos do setor privado; • Fortalecer a capacidade do setor público para desenvolver e avaliar projetos; • Dar mais transparência ao planejamento e execução dos investimentos em mobilidade urbana; • Promover integração federativa para investimentos em mobilidade urbana; • Promover a articulação entre todos os órgãos e ministérios envolvidos nas políticas de mobilidade urbana.	• Ministério das Cidades: dar apoio a parcerias público-privado e prover financiamento ao setor público e privado; • Criar legislação para incentivar empreendimentos onde o transporte é elemento estrutural; • Exigir contrapartidas municipais como IPTU progressivo, política de estacionamento, captura de mais valia e de recursos de pólos geradores para financiamentos federais e estaduais; • Capacitar seus quadros técnicos para dialogar com os "negócios" e com o setor privado; • Criar núcleo de captação e disseminação de conhecimento em planejamento e gestão para nivelar a capacidade técnica e institucional dos entes federados para apresentação de projetos; • Viabilizar a composição de fundos garantidores de financiamentos diretos dos entes federados e parcerias público-privado; • Desburocratizar o acesso aos financiamentos.	• Destinar recursos para cidades elaborarem seus planos de mobilidade; • Implementar planejamento de longo prazo; • Dar transparência para suas ações; • Fomentar a articulação de órgãos e entes federados para equalizar as suas demandas com as políticas públicas existentes; • Cobrar metas atreladas à liberação de recursos; • Capacitar municípios e estados; • Facilitar e executar o licenciamento ambiental e desapropriações.

Bancos públicos e privados	• Destinar recursos para a fase de elaboração de projetos e planos, como, por exemplo, o crédito social do BNDES; • Capacitar os entes federados e concessionários para a captação de recursos privados.	• Bancos públicos: capacitar os municípios para captação de recursos; • Condicionar o financiamento de empreendimentos imobiliários à previsão de infraestrutura de transporte; • Estabelecer e comunicar regras claras para obtenção de financiamentos	• Possibilitar o financiamento de projetos; • Disseminar conhecimentos sobre formas de captação de recursos e financiamento; • Dar apoio aos governos na estruturação dos projetos.
Academia/ Institutos de Pesquisa	• Desenvolver e divulgar pesquisas para discussão e capacitação da sociedade civil e governos; • Desenvolver estudos de soluções de transporte, tocando em temas como: aumento de receita, diminuição de custos, maximização oferta x demanda, etc.	• Desenvolver estudos sobre investimentos necessários, demanda e de receitas potenciais; • Desenvolver pesquisas de empreendimentos imobiliários articulados ao sistema de transporte e de sucesso em outros países.	• Elaborar modelos e mecanismos de monitoramento e avaliação; • Criar conhecimento e massa crítica; • Se aproximar mais às demandas reais do governo federal, assessorando o poder executivo e participando em fóruns de governo; • Criar banco de dados e informações públicas, com recomendações e análise de políticas públicas; • Criar observatório de políticas.
Sociedade civil	• Participar ativamente no planejamento físico e financeiro para mobilidade urbana; • Ampliar o debate sobre o futuro das cidades, uso dos espaços e mobilidade orientando os governos ao planejamento de longo prazo.	• Se organizar para exigir mais dos dirigentes por eles escolhidos; • Ajudar a identificar os pontos positivos dos investimentos e a necessidade de sua concretização.	• Participar ativamente e cobrar para que governos trabalhem com visão de longo prazo; • Organizar demandas.
Setor privado	• Dividir com o governo ônus e bônus; • Se responsabilizar pelas externalidades negativas e minimizá-las; • Identificar e investir em novos mercados, como o fornecimento de materiais para o atendimento das	• Estruturar mecanismos de financiamento para projetos de infraestruturas explorando receitas acessórias; • Buscar alternativas de investimentos para viabilizar negócios com transporte público.	• Participar do financiamento e execução de empreendimentos; • Assumir riscos de investimentos ou pressionar para que exista um fundo garantidor para diminuir os riscos para o setor privado; • Participar de parcerias público-privada;

	demandas geradas pelas obras de infraestrutura.		• Elaborar projetos executivos através de procedimentos de manifestação de interesse (PMIs).

4.4 Ações em andamento ou planejadas pelas organizações participantes

Os participantes apontaram o que as organizações que representam já estão fazendo ou pretendem fazer para avançar frente aos desafios identificados para os temas discutidos pelos grupos. A consolidação das visões individuais dos participantes está descrita na tabela abaixo:

Organizações	Disponibilidade de recursos financeiros para mobilidade urbana	Mecanismos de crédito	Capacidade técnica e institucional
Ministério das Cidades	• Parcerias para o desenvolvimento de estudos e pesquisas sobre o tema; • Aprimoramento do processo de seleção de projetos, exigindo/apoiando projetos e estudos; • Ações para fortalecimento do pacto interfederativo.	• Planejamento de estratégia de atuação para melhorar e nivelar as capacidades dos municípios para apresentação de projetos.	• Aumento de parcerias para melhorar gestão; • Capacitação dos municípios (por microregião); • Desenvolvimento de mecanismos para melhorar monitoramento (sistema/ indicadores); • Estruturação de estratégia de atuação por *cluster* de mobilidade.
Câmara Metropolitana de integração governamental do Rio de Janeiro	• Desenvolvimento de novos núcleos urbanos; • Modificação de legislações municipais.	• Levantamento das demandas dos municípios; • Criação de curso de pós-graduação de gestão municipal com a UERJ	• Articulação e gestão.
SPTrans	• Subsídios cruzados; • PPP internacionais.	• Apoio à proposta de municipalização da CIDE; • Desenvolvimento de estudo para fundo de investimentos para compra de frota de ônibus.	• Criação do laboratório de mobilidade urbana (MOBILAB) • Transparência e acesso à informação: abertura de dados do sistema de ônibus; • Integração com instituições de ensino, setor privado e *startups* para solução de problemas internos e ao cidadão.

Secretaria Municipal de Transportes da Prefeitura do Rio de Janeiro	• Implantação de rede de transporte de alta capacidade com BRTs, incluindo o BRT Transbrasil que promove integração entre municípios da região metropolitana; • Investimentos dentro da capacidade financeira do município.	• Desenvolvimento de projetos com a participação do órgão financiador.	• Reestruturação da Secretaria Municipal de Transportes.
ABIFER	• Divulgação dos prejuízos que a falta de infraestrutura acarreta.	• Apoio a projetos levantados pela sociedade civil.	
COPPE/UFRJ	• Estudos sobre novos modelos de financiamento.	• Desenvolvimento de linha de pesquisa em engenharia territorial.	• Teses, dissertações, projetos de pesquisa; • Novos modelos de investimento e regulamento.
World Resources Institute Brasil/Embarq Brasil	• Prospecção de formas alternativas para obtenção de recursos para implantação de TOD e BRT.	• Análise de formas alternativas de financiamento de infraestrutura de transportes associada ao desenvolvimento orientado para o transporte sustentável.	• Apoio aos setores público (4 esferas) e privado para avançarem em direção a uma mobilidade mais sustentável.
Ministério do Planejamento	• Abertura de seleções periódicas de projetos, estudos e obras (PAC médias cidades, PAC grandes cidades e Pacto da Mobilidade).	• Incentivo a parcerias público-privada em mobilidade; • Enquadramentos no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI).	• Fomento a obras, estudos e projetos; • Implantação da política de mobilidade.
MDT	• Envolvimento dos movimentos sociais na defesa de recursos permanentes para o setor; • Defesa de propostas para que os beneficiários indiretos financiem investimentos em mobilidade.	• Defesa do captação de recursos dos beneficiários indiretos do sistema de mobilidade, como os usuários de automóveis e o setor imobiliário.	• Difusão das ações governamentais para os movimentos populares e trabalhadores.

UNOPS	• Apoio a estados e municípios na estruturarão e hierarquização de planos de investimento de médio e longo prazo; • Estruturação de projetos de infraestrutura para PPPs, concessão e investimentos públicos ou privados.	• Apoio à estruturação e avaliação de projetos.	• Apoio aos governos estaduais e municipais na capacitação de equipe, na estruturação de unidades de desenvolvimento e avaliação de projetos.
IPEA	• Estudo sobre instrumentos urbanísticos; • Estudo sobre regulamento do sistema de transporte público; • Estudos para financiamento do transporte público.	• Análise dos custos e externalidades do transporte público.	• Estudos sobre a temática de mobilidade; • Desenvolvimento de redes de pesquisa e cooperação; • Estudos sobre governança.
BNDES	• Proposição de novos instrumentos de garantia aos financiamentos; • Priorização de setores, oferecendo melhores condições de apoio; • Estruturação de PPPs.		• Elaboração de estudo sobre necessidade de investimentos para reduzir o déficit em infraestrutura de transporte urbano.
ODEBRECHT	• Criatividade na busca de outros tipos de financiamento e produtos associados (imobiliários); • Qualificação de mão de obra no setor de operações de transporte.		• Influência na formação da gestão metropolitana.
NTU			• Atuação na capacitação das empresas operadoras de ônibus • Atuar pelo desenvolvimento dos transportes públicos
BHTRANS			• Criação de comitê técnico composto por órgãos municipais, estaduais e federais para elaborar e discutir a revisão técnica do PlanMob BH 2010.

5. Conclusão

O workshop Desafios e Oportunidades para Expansão do Transporte de Alta Capacidade no Brasil proporcionou um espaço para reflexão sobre o cenário desejado para a expansão de transporte de alta capacidade no Brasil e sobre como direcionar as políticas públicas e investimentos para que este cenário se torne realidade.

Ao longo das discussões, os participantes ressaltaram a importância de fortalecer a capacidade técnica e institucional do setor público para planejamento e implementação de projetos de infraestrutura de transporte de alta capacidade, a necessidade de maior articulação entre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e os investimentos direcionadas a projetos de mobilidade urbana, além da importância de aprimorar a efetividade dos mecanismos de financiamento para mobilidade urbana. Estes desafios merecem particular atenção nas estratégias levadas a cabo pelos governos, setor privado, universidades e sociedade civil organizada para atender às crescentes necessidades de mobilidade da população urbana no Brasil.

As contribuições dos participantes colhidas durante o evento servirão de insumo para a pesquisa em desenvolvimento pelo ITDP e irão nortear o escopo das ações planejadas por ele e relativas ao tema. Em breve, o ITDP Brasil irá divulgar um artigo sobre políticas e programas de investimentos em projetos de transporte de alta capacidade no Brasil e que deverá refletir os principais desafios e oportunidades apontados nesta ocasião.

Cabe ressaltar que a discussão certamente não foi esgotada neste relatório. Espera-se que o evento seja o ponto de partida de uma série de encontros e discussões sobre o tema, que culminem em políticas e programas que resultem na expansão da rede de transporte de alta capacidade para atender às necessidades da população urbana no país.

Este relatório está disponível no site do ITDP Brasil para consulta no endereço: itdpbrasil.org.br/relatorio-workshop-expansao-transporte

6. Participantes

Ana Nassar – ITDP Brasil
Antonio Jofre Zulchner de Andrade – Secretaria Municipal de Transportes da Prefeitura do Rio de Janeiro
Antonio Lindau – World Resources Institute Brasil/EMBARQ Brasil
Bernardo Serra – ITDP Brasil
Clarisse Cunha Linke – ITDP Brasil
Colin Hughes - ITDP
Cristina Maria Soja – Ministério das Cidades
Diógenes Eustáquio Rezende Correia – Casa Civil da Presidência da República
Eduardo Pereira – Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão
Elizabeth Gomes – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans)
Ernesto Galindo – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)
Frederico Valente – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)
Gerard Andres Fischgold – Câmara Metropolitana de Integração Governamental do Rio de Janeiro
Glaucia Maia De Oliveira – Ministério das Cidades
Ludmila Ferreira Bandeira – Ministério das Cidades
Luis Fellipe Arrussul de Melo – Casa Civil da Presidência da República
Márcio Alekssander Granzotto Kuntze – Casa Civil da Presidência da República
Marcos Bicalho –Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU)
Maria Teresa Amaral Fontes – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD)
Nina Aureliano Apparicio da Silva – Ministério das Cidades
Nazareno Affonso – Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade (MDT)
Rafael Tartaroti – São Paulo Transporte S.A. (SPTrans)
Renato Boareto – Instituto Estadual de Meio Ambiente (IEMA)
Roberto Longman – Odebrecht Transport
Rômulo Orrico – COPPE-UFRJ
Suelma Rosa – Escritório das Nações Unidas para Serviços de Projetos (UNOPS)
Vicente Abate – Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER)
Vicente Correia Lima Neto – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)

7. Ficha Técnica

Coordenação
Ana Nassar, ITDP Brasil

Equipe técnica e de apoio
Camille Lopez, ITDP Brasil
Colin Hughes, ITDP
Bernardo Serra, ITDP Brasil

Facilitadores
Ana Nassar, ITDP Brasil
Bernardo Serra, ITDP Brasil
Clarisse Linke, ITDP Brasil

Comunicação
Fábio Nazareth, ITDP Brasil
Thais Lima, ITDP Brasil

Relatoria
Ana Nassar, ITDP Brasil
Bernardo Serra, ITDP Brasil
Camille Lopez, ITDP Brasil

Revisão final
Clarisse Linke, ITDP Brasil
Thais Lima, ITDP Brasil

ITDP
Instituto de Políticas de Transporte
& Desenvolvimento