



Seminário Transportes Metropolitanos

**Recomendações
do Instituto de
Engenharia**

Novembro 2005

Apresentação

Realizado com o objetivo de buscar soluções e propostas inovadoras para o transporte metropolitano de São Paulo, com destaque para os novos modelos de parceria entre o poder público e a iniciativa privada, o tema do encontro permitiu discutir assuntos recorrentes. Entre os principais: falta de planejamento e de pensamento estratégicos; falta de visão sistêmica e de integração entre órgãos, agentes e atores; falta de novas fontes de financiamento para o setor; falta de um processo adequado de gestão e a falta de decisão política ou de vontade coletiva.

Foi extremamente importante rever e entender as razões que justificam o quadro atual dos transportes urbanos nas cidades de médio e grande portes, especialmente nas regiões metropolitanas. Mas, muito mais significativo foi provocar uma certa inquietação nos participantes e mostrar que o setor carece de novas idéias e de propostas que possibilitem romper o círculo vicioso, que começa com o discurso da falta de recursos e termina com a prestação de um serviço de baixa qualidade, que não atende às necessidades dos usuários e da população, de um modo geral.

O tema é complexo, multidisciplinar e permite vários tipos de segmentação ou de abordagem. No entanto, durante os debates, foi possível identificar os graves entraves do setor, a necessidade de um novo modelo de governança institucional, as vocações dos diversos modos de transporte, as tendências tecnológicas e a importância do aprofundamento das discussões em torno da criação de uma "autoridade única metropolitana", para compatibilizar planos, aperfeiçoar a aplicação dos recursos financeiros e acelerar a implantação de novos projetos, bem como a ampliação dos sistemas existentes.

Eng. Eduardo Lafraia
Presidente do Instituto de Engenharia

1 – DIAGNÓSTICO SUMÁRIO DA SITUAÇÃO - Considerações

Na sessão de encerramento do Seminário sobre Transportes Metropolitanos, foi feito um resumo de todas as discussões realizadas, apontando as questões mais importantes de tudo o que foi discutido e debatido, nas várias sessões que se sucederam, ao longo dos dias 27 e 28/09.

Num primeiro momento, verificou-se um amplo consenso quanto à necessidade e conveniência de se realizar outros encontros, para o devido aprofundamento das teses e das propostas apresentadas.

Ficou absolutamente claro que sem a devida mobilização da sociedade, particularmente dos meios de comunicação e de divulgação, não será possível sensibilizar as autoridades responsáveis pela condução e gestão dos transportes nas regiões metropolitanas sobre a gravidade da situação e sobre os rumos que o setor deve tomar, para encontrar novas propostas para velhos problemas. Ficou evidente também a enorme vontade de se tentar uma maior integração, sobretudo pela facilidade atual de entendimento entre os governos municipal e estadual.

No que se refere aos mencionados entraves que vêm dificultando ou procrastinando a implantação de projetos do setor, há que se reunir esforços e competências para eliminá-los ou, na pior das hipóteses, minimizá-los, a ponto de não causarem solução de continuidade nas ações planejadas. Por outro lado, torna-se urgente a valorização de novas idéias e de novas soluções, bem como a despersonalização e despolitização das propostas.

Para que os recursos financeiros possam fluir de maneira contínua e na quantidade exigida pelos projetos, faz-se necessário criar um

novo modelo organizacional e institucional para as regiões metropolitanas, do tipo “autoridade única metropolitana”, com características de agência controladora.

O Estado precisa resgatar a sua capacidade de investimento, promovendo uma ampla discussão sobre o modelo macro-econômico vigente e sobre as formas de participação da iniciativa privada na concepção, na implantação e na operação dos serviços públicos.

Novos modelos jurídicos têm surgido e só a prática e a experiência permitirão ajustá-los às conveniências do Poder Público e da iniciativa privada.

Porém, a capacidade de endividamento do governo foi reduzida, praticamente, a zero e qualquer investimento em serviços públicos acaba sendo considerado como aumento do déficit público.

É necessário modificar normas e procedimentos de tal maneira que não se contabilize como despesa, os investimentos que precisam ser feitos em favor do desenvolvimento nacional.

Assim, nas avaliações econômico-financeiras realizadas durante a fase de estudos de viabilidade dos projetos, é preciso identificar e quantificar o volume de recursos que é gerado a partir dos impostos arrecadados, direta ou indiretamente, com a implantação dos projetos públicos.

Em relação à prática moderna de se calcular o “balanço social”, foram destacados os benefícios que advêm das atividades do setor dos transportes.

A título de exemplo, foi mencionado que em seu primeiro balanço social, o Metrô demonstrou que, para uma receita operacional de R\$ 600 milhões, gerou um benefício de R\$ 3 bilhões para a sociedade, como um todo.

Por outro lado, torna-se urgente a revisão de

conceitos e a avaliação correta dos benefícios gerados pelos projetos públicos; afinal, eles são a contrapartida da incapacidade que se teve, até agora, para alavancar os recursos financeiros necessários. Mas, sem a devida mobilização da sociedade não há como convencer todos os atores desse processo sobre as conveniências e sobre os ganhos decorrentes da implantação de cada projeto.

Atualmente, questões relacionadas à proteção do meio ambiente e ao consumo de energia têm orientado rumos e decidido, inclusive, oportunidades quanto à implantação de projetos; mas nenhum sacrifício pode mais ser imposto à sociedade sem que a população possa conhecer e avaliar todos os impactos advindos do desenvolvimento de novos projetos.

Como exemplo, vale citar a implantação do metrô, além de se destinar ao transporte de pessoas, promove o desenvolvimento econômico, porque a sua implantação promove o desenvolvimento tecnológico, a qualificação da mão-de-obra e a movimentação da indústria e do comércio.

É importante reconhecer que nos transportes está um dos grandes problemas da eficiência nacional. Já há estudos que comprovam que as ineficiências do setor geram prejuízos anuais à sociedade que podem ser estimados em R\$ 12 bilhões e que as externalidades negativas juntas se aproximam de R\$ 30 bilhões.

É claro que uma detalhada avaliação da situação envolveria a discussão de outros aspectos e a abordagem de outros temas; entretanto, a proposta do Instituto de Engenharia de abrir as suas portas para um amplo debate dos problemas relacionados aos transportes metropolitanos pode ser considerada uma iniciativa de sucesso, principalmente, pela oportunidade e atualidade das discussões, bem como pelas conclusões obtidas, que serão processadas e encaminhadas às autoridades competentes.

2 – AS RECOMENDAÇÕES DO INSTITUTO DE ENGENHARIA

O Instituto de Engenharia, como entidade de classe e órgão representante da sociedade civil, com base em tudo o que foi debatido e discutido no Seminário sobre Transportes Metropolitanos recomenda:

- 1)** A ampliação das discussões sobre a necessidade e conveniência de uma legislação mais adequada que facilite e agilize a implantação dos projetos, que defina responsabilidades e elimine os entraves burocráticos e legais existentes;
- 2)** A promoção de amplos debates, por intermédio da realização de encontros técnicos, simpósios e seminários, que possam contribuir para o surgimento de novas idéias e de novas soluções para os problemas existentes;
- 3)** O aprofundamento da discussão sobre as exigências de superávit primário que inibem os investimentos públicos em infraestrutura.
- 4)** A criação de novos modelos de análise de investimentos em projetos públicos, que levem em conta não apenas a Taxa Interna de Retorno – TIR, mas a “Taxa Externa de Retorno – TER”, estimando os benefícios indiretos para os usuários e para a população;
- 5)** O incentivo ao aumento de parcerias e da participação da iniciativa privada em projetos públicos, com o fiel cumprimento de cláusulas contratuais, tanto pelo Poder Público como pelo setor privado;
- 6)** O desenvolvimento de uma cultura de “projetos associados” e de “contribuição

de melhoria” aos aportes de recursos para investimentos em infra-estrutura.

- 7)** Uma discussão ampla e estruturada sobre a criação de uma “Autoridade Única Metropolitana”, com poderes para compatibilizar planos e projetos, otimizar a aplicação de recursos financeiros e antecipar prazos de implantação dos atuais e dos novos projetos de transporte;
- 8)** A utilização de energia limpa e de motores eficientes, com vistas à redução dos impactos ambientais na operação de sistemas de transportes;
- 9)** O uso intenso de tecnologia de ponta para aumentar a eficiência operacional dos diversos modos de transporte e ampliar a quantidade e a qualidade das informações fornecidas aos usuários.

Comissão Organizadora

Coordenação Técnica: Adriano Murgel Branco e Francisco Christovam

Coordenação executiva: Marcos Nogueira Gurgel do Amaral

Coordenação Administrativa: Ruth Votta

Seminário Transportes Metropolitanos é uma publicação do Instituto de Engenharia

Endereços eletrônicos:

secretaria@ie.org.br/imprensa@ie.org.br

site: www.ie.org.br

Redação e revisão: Adriano Murgel Branco, Francisco Christovam e Silvana Andrade

Assessoria de Imprensa: Fabiana de Holanda

Tiragem: 5 mil exemplares