



Desafios para o Desenvolvimento

**Infraestrutura Sustentável:
Transportes**

FICHA TÉCNICA



DIRETORA

Joisa Campanher Dutra Saraiva

COORDENAÇÃO

Fernanda Almeida Fernandes de Oliveira

EQUIPE TÉCNICA

Gregório Costa Luz de Souza Lima

Patricia Naccache Martins da Costa

ESTAGIÁRIA

Clarissa Emanuela Leão Lima

EQUIPE ADMINISTRATIVA

Lana Cristina de Melo Nabuco

Marcia Marcos Ramos

INTRODUÇÃO

O presente documento faz parte de uma iniciativa do FGV CERI e do BID para orientar, de forma estruturada, a estratégia de investimentos do BID no Brasil nos anos de 2019 a 2023. Este relatório tem o objetivo de apresentar um panorama geral do setor de transportes no Brasil, os principais desafios para o futuro e questões para discussão de uma estratégia de desenvolvimento para o setor nos próximos quatro anos. Inicialmente, o texto aborda o tema de transporte e logística; depois, trata das concessões e parcerias público-privadas no Brasil, e, por fim, apresenta as especificidades do tema de mobilidade urbana.

1

TRANSPORTE E LOGÍSTICA

1.1 Cenário atual

O setor de transportes brasileiro tem sido recorrentemente lembrado como tendo relevante papel explicativo para a baixa competitividade do país no cenário internacional. Uma matriz logística fortemente concentrada em rodovias, a falta de uma visão integrada de longo prazo, a arquitetura institucional fragmentada e descoordenada, e a desaceleração econômica contribuem para esse cenário.

As rodovias – que não representam o modo mais adequado de transporte para cargas de baixo valor agregado e a longas distâncias – ocupam 52% da matriz logística. Soma-se a isso a reduzida malha ferroviária comparativamente à extensão territorial – a despeito das recentes tentativas de mudanças no marco regulatório do setor –, um setor portuário que padece de superlotação e hidrovias que pouco se desenvolvem por serem negligenciadas no planejamento do setor.

O setor carece de visão de longo prazo. A sucessão de planos e programas governamentais não conectados entre si, como o Programa de Integração Logística I e II (2012, 2015), seguidos pelo Projeto Crescer, demonstra a falta de continuidade nas políticas de integração logística. A Empresa de Planejamento e Logística vem desenvolvendo o Plano Nacional de Logística Integrada desde 2015. O Plano, ainda não divulgado/finalizado, tem como objetivo a identificação e análise de alternativas para otimização da logística nacional, trazendo propostas de modernização e integração dos diversos modos de transporte.

Observa-se também uma arquitetura institucional descoordenada no ambiente regulatório, com a divisão do tema por três diferentes agências reguladoras apenas em sede federal (ANTT, ANTAQ e ANAC). O contingenciamento (inclusive de fontes arrecadadas pela atividade regulatória das agências) e o atraso recorrente no repasse de verbas dificultam a ação independente dos reguladores em um contexto político-partidário fragmentado. Ademais, há forte presença de empresas estatais na operação das atividades de transportes, com frágil governança¹. Nesse cenário, ainda se observa a ausência de uma

¹ A título de exemplo, pode-se mencionar a Valec, Infraero e as Companhias Docas.

coordenação integrada para o setor nos últimos anos: o CONIT praticamente não atuou e houve fragmentação do poder decisório entre Ministério dos Transportes, Secretaria Especial de Portos e Secretaria Nacional de Aviação Civil, reintegrados apenas em 2016.

Verifica-se, portanto, a divisão dos fóruns políticos e regulatórios atrelado à ausência de planejamento integrado de longo prazo. Como consequência, temos segmentos que muitas vezes competem entre si, ao invés de se complementarem.

Por fim, mais recentemente, a crise econômica provocou severa redução na demanda por tráfego, e muitas concessões se encontram em dificuldades econômico-financeiras, tema que será abordado em maior detalhe na próxima seção.

1.2 Desafios para o futuro

Conforme mencionado, a matriz logística pouco diversificada prejudica a competitividade do Brasil no cenário internacional. Assim, faz-se necessária a melhoria na integração dos modos nacionais de transporte ferroviário, rodoviário, aéreo e hidroviário.

Dado o cenário de arquitetura institucional fragmentada e descoordenada, é possível observar desafios de natureza regulatória e institucional. Há necessidade de aprimorar a governança e a interação dos agentes, e é imprescindível melhorar a coordenação das políticas públicas do setor, estabelecendo uma agenda de longo prazo a ser implementada pelos entes reguladores.

Como observado, o planejamento do setor de transporte no Brasil carece de coordenação integrada e visão de longo prazo². Recentemente, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil elaborou estudo sobre os principais corredores logísticos estratégicos do país, demonstrando as principais origens dos fluxos, trajetos e destino de algumas *commodities* brasileiras voltadas à exportação.³

2 Uma iniciativa interessante de planejamento logístico pode ser vista no Canadá, com o planejamento de corredores logísticos estratégicos a conectar o país e permitir o escoamento de produtos de leste a oeste, possibilitando a extensão do alcance de seus serviços de transporte. Fonte: University of Calgary, The School of Public Policy. Planning for Infrastructure to realize Canada's Potential: The Corridor Concept. SPP Research Papers, volume 9, Issue 22, May 2016.

3 Fonte: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Corredores Logísticos Estratégicos / Volume I - Complexo de soja e milho. Brasília: MTPA. Disponível em: <http://www.cnabrazil.org.br/pesquisas/corredores-logisticos-estrategicos-volume-i-complexo-de-soja-e-milho>

2

CONCESSÕES E PPPS

2.1 Cenário atual

Diante dos últimos esforços empreendidos pelo Governo Federal no sentido de expandir os investimentos em infraestrutura, podem ser mencionados o “Projeto Crescer” e o “Programa Agora, é Avançar”, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI). Esses projetos incluem propostas para transporte rodoviário, ferroviário, portuário e aeroportuário.

2.1.1 Transporte Rodoviário

A malha rodoviária brasileira conta com 210 mil quilômetros de extensão, dos quais aproximadamente 20 mil estão sob regime de concessão. Destes, metade corresponde a concessões federais, que perpassam 12 estados da federação⁴. Em relação às condições dessa infraestrutura, a pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) mostra que muitas rodovias públicas ainda apresentam condições de tráfego inadequadas⁵.

Dados da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) mencionam que a crise econômica afetou de maneira severa a demanda por tráfego, de modo que o fluxo de veículos nas rodovias pedagiadas, que apresentava um crescimento até 2014, experimentou uma reversão dessa tendência. Diante da dificuldade gerada por essa redução de receita, várias concessionárias passaram a priorizar a manutenção, adiando a expansão da infraestrutura (duplicação da via) e sua modernização.

Visando reduzir os prejuízos gerados pela queda do tráfego nas rodovias durante os períodos de 2015/2016, sobretudo para veículos pesados, o governo federal expediu, em setembro de 2017, a Medida Provisória 800, possibilitando a “reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais” em até 14 anos. Se por um lado a medida visava possibilitar que se desconcentrassem os investimentos originalmente previstos sem alterar o equilíbrio econômico do contrato, foi mantida a matriz

4 Fonte: ABCR – Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias.

5 Fonte: Pesquisa CNT de Rodovias 2017. Disponível em: <http://pesquisarodovias.cnt.org.br/>

de riscos originalmente pactuada e a TIR do projeto, conforme expresso na exposição de motivos 00054/2017 MTPA MP SEGE.

2.1.2 Transporte Ferroviário

Atualmente, a malha ferroviária brasileira conta com 28.605 quilômetros de extensão pelas cinco regiões do país. Até 2016, segundo o Relatório de Evolução do Transporte Ferroviário de Cargas de 2016, foram transportadas 333.645 toneladas de carga através de 3.057 locomotivas circulantes no país. Atualmente, está sendo discutida a expansão de três ferrovias: Ferrovia Ferrogrão (MT/PA), Ferrovia de Integração Oeste-Leste (BA) e Ferrovia Norte-Sul (SP, MG, GO, TO).

O setor realizou concessões que tiveram como resultado ganhos de segurança e volume transportado; entretanto, não se logrou êxito em expandir a malha de transporte ferroviário no país. Nos anos recentes, no âmbito do governo federal, foram lançados planos com propostas muitas vezes conflitantes.

Embora sejam somente três os projetos ferroviários em discussão, é importante enfatizar que essa área é considerada prioritária pelo governo⁶. A necessidade de efetivamente desenvolver o setor vem da demanda agrícola por maior possibilidade de escoamento com menores custos, objetivo que somente pode vir a ser alcançado com uma expansão da malha ferroviária – por ser o modo mais apropriado para cargas de grande volume e baixo valor agregado. Está sendo discutida também a Ferrovia Paraense, primeira ferrovia em âmbito estadual do país.

2.1.3 Transporte Aéreo

Com relação aos aeroportos, um caso recente diz respeito ao leilão de aeroportos realizado em março de 2017: foram arrecadados R\$ 3,72 bilhões com a concessão dos aeroportos de Fortaleza, Salvador, Florianópolis e Porto Alegre e, pela primeira vez na história do Brasil, empreendimentos de tal natureza serão operados por companhias especializadas e sem ligação com empreiteiras ou construtoras. Parte do sucesso deste processo pode ser atribuído a uma melhoria em termos de análise e alocação de riscos.

Este tratou-se do primeiro leilão de aeroportos sem a presença da Infraero, dando mais segurança às companhias privadas com relação ao processo de tomada de decisão, agora protegido contra influências políticas. Essas companhias privadas são todas estrangeiras (sediadas na França, Alemanha e Suíça)

⁶ Fonte: Brasil. Moreira Franco: investimentos federais em ferrovias serão prioridade em 2018.

Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2017/12/moreira-franco-investimentos-federais-em-ferrovias-serao-prioridade-em-2018>.

e operam ativos em outros países – aqui, o desenho implementado também se mostrou inovador, principalmente se levarmos em conta os novos desafios existentes no país para o financiamento de projetos de infraestrutura.

2.1.4 Transporte Hidroviário

O transporte hidroviário ainda é incipiente no Brasil – que possui 42 mil quilômetros de hidrovias navegáveis. O setor é pouco explorado no país e, junto à ausência de obras de infraestrutura que possibilitam sua exploração, compete com o setor elétrico pelo uso dos recursos hídricos, com o uso industrial e com o consumo humano.

Existe uma preocupação atual em aperfeiçoar processo de alocação de recursos hídricos entre usos múltiplos. Medidas desse tipo tem efeito muito relevante sobre a navegação e o transporte hidroviário, vetor de competitividade.

2.2 Desafios para o futuro

As concessões já licitadas apresentam viabilidade econômico-financeira comprometida e dificuldade de acesso a financiamento de longo prazo – inclusive devido a dificuldades de alocação de risco de demanda. Em razão disso, o Governo Federal permitiu a repactuação das condições contratuais. Em novembro de 2016, por meio da Medida Provisória 752, posteriormente convertida na Lei 13.448/2017, o governo possibilitou a prorrogação e relicitação dos contratos. Por meio dessa lei, torna-se possível a renovação antecipada dos contratos de concessão vigentes mediante negociação e repactuação de novas condições de prestação de serviços.

Somado a isso, estão sendo discutidas pelo governo novas modalidades de contratos de concessão. Uma delas é o contrato de duas fases: uma fase inicial, provisória e, depois, uma segunda fase, definitiva, até o final do contrato. Outra é um programa de concessão de manutenção que visa transferir a manutenção e a operação de rodovias para o setor privado em concessões com prazos bastante inferiores aos das concessões vigentes atualmente. Ainda, são objetos de estudo novas maneiras de incentivo a concessões estaduais e municipais.⁷

Com base na experiência internacional, outros modelos de contratos podem ser pensados. Dentre eles, projetos em que o governo assume o risco de demanda, construindo e operando pelos dois ou três primeiros anos – até que seja verificada a demanda real – e depois realizando a concessão. Em termos

⁷ Dutra, J.; Naccache, P. (Novos e antigos) desafios ao financiamento de rodovias no Brasil, Revista Conjuntura Econômica, v. 71, n. 10, outubro/2017, p. 53-55.

institucionais, pode-se pensar em modelos que garantam o acesso de terceiros à infraestrutura, separando a construção e a manutenção da operação do serviço. Ainda, em comparação com outros países, observa-se no Brasil a necessidade de criar mecanismos mais eficientes para priorizar projetos, como por exemplo a análise custo-benefício.

O BNDES se mantém como importante financiador do setor. No entanto, vem reduzindo sua participação em investimentos em transportes e logística relativamente a projetos em outros setores de infraestrutura, como energia.⁸ A previsão para 2018 é que o banco desembolse R\$23 bilhões para infraestrutura – desses, R\$14 bilhões seriam destinados ao setor de energia e R\$9 bilhões aos setores de saneamento, transporte e logística juntos.⁹ A revisão do papel do BNDES é também potencializada pela Lei nº 13.483 de 21 de setembro de 2017, que instituiu a Taxa de Longo Prazo (TLP) para remuneração dos financiamentos concedidos pelo BNDES, em substituição à Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP).

Com o reposicionamento do principal financiador do segmento, cabe ao setor privado suprir essa demanda. No entanto, os agentes privados têm poucos incentivos para investir em projetos suscetíveis a riscos não gerenciáveis, como é o caso da questão do licenciamento ambiental. A exigência de estudos de impacto ambiental específicos leva muitas vezes a atrasos nos projetos. Esse cenário também dificulta a atração de investimentos externos para o setor. Apesar de países como a China e a Rússia terem demonstrado interesse em financiar diversos projetos estratégicos que estão prestes a serem licitados, como as ferrovias FIOL, FERROGRÃO e NORTE-SUL, e a ferrovia estadual Paraense¹⁰, sua participação nos projetos ainda não é concreta.

⁸ Fonte: DCI. BNDES vai investir R\$ 54 bilhões em projetos de infraestrutura até 2019. Disponível em: <https://www.dci.com.br/economia/bndes-vai-investir-r-54-bilh%C3%B5es-em-projetos-de-infraestrutura-at%C3%A9-2019-1.674549>

⁹ Fonte: Folha de São Paulo. BNDES amplia em 13% empréstimo para infraestrutura em 2017. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/01/1948012-bndes-amplia-em-13-emprestimo-para-infraestrutura-em-2017.shtml>

¹⁰ Fonte: G1. Pará firma acordo com a China para construção da Ferrovia Paraense. Disponível em: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/para-firma-acordo-com-a-china-para-construcao-da-ferrovia-paraense.ghtml>.

3

MOBILIDADE URBANA

3.1 Cenário atual

O atual cenário da mobilidade urbana é caracterizado por uma complexidade de fatores. Dentre eles, estão a falta de instrumentos de planejamento, o acelerado e desordenado processo de urbanização, e os incentivos à motorização – convergindo para congestionamentos, poluição e evasão de passageiros do transporte público, agravada por uma conjuntura econômica desfavorável.

O planejamento do setor é pouco valorizado no país. A Lei 12.587/2012, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, estabeleceu a obrigatoriedade do desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana para cidades com mais de 20 mil habitantes. Em 2016, a Lei 13.406 prolongou o prazo de três para seis anos, dando aos municípios até 2018 para a elaboração dos seus planos municipais. Entretanto, apenas 9% dos municípios que se encontram no escopo da lei concluíram seus planos até o fim de 2016¹¹ – percentual que equivale a 171 municípios.

O rápido processo de urbanização vivenciado pelas cidades brasileiras nas últimas décadas levou à ocupação desordenada em áreas periféricas, principalmente pela população de baixa renda, e para usos incompatíveis do solo. Isso convergiu para desigualdades espaciais quanto à oferta de infraestrutura, serviços e oportunidades. Assim, a crescente demanda por viagens da população que vive distante das centralidades exerce enorme pressão sobre as atuais redes de transporte – que, muitas vezes, já estão com sua capacidade saturada. Como consequência, têm-se baixa eficiência e uma experiência insatisfatória em praticamente todas as modalidades.

A Lei da Mobilidade Urbana propõe também a priorização dos modos de transporte ativo sobre os motorizados, e privilegia o transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado – o que inverte a prática perpetuada no país nos últimos anos. O incentivo à motorização nas últimas décadas contribuiu para a redução de 15% dos usuários do transporte coletivo e o acréscimo em três vezes na quantidade

¹¹Fonte: Ministério das Cidades. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/component/content/article/233-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/planejamento-da-mobilidade-urbana/4398-levantamento-sobre-a-situacao-dos-planos-de-mobilidade-urbana-nos-municipios-brasileiros?Itemid=101>

de carros nas ruas brasileiras¹². Tal incentivo levou o Brasil a ocupar a oitava colocação entre os países mais congestionados do mundo, com a cidade de São Paulo ocupando a sexta colocação entre as cidades¹³. Ademais, de acordo com a CNT, de 2010 a 2015, o transporte individual cresceu 3,6 vezes mais que o sistema de trens e metrô.¹⁴ Sob a ótica ambiental, esses números vão de encontro aos acordos climáticos e à busca pela qualidade de vida e sustentabilidade. Além da poluição, figuram ainda as perdas econômicas dos congestionamentos. Segundo projeções, apesar da redução dos congestionamentos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro – devido as obras olímpicas –, seus custos seriam da ordem de R\$ 30 bilhões¹⁵ em 2018.

Diversos fatores contribuem para a deterioração do transporte público e comprometem a sua viabilidade. Dentre eles, podem ser citados os congestionamentos, a baixa qualidade do transporte coletivo, as altas tarifas e os serviços alternativos de transporte a preços acessíveis. O IPK (índice de passageiros transportados por quilômetro) nos sistemas das principais cidades brasileiras vem caindo há mais de uma década¹⁶.

Somada à fuga dos usuários do transporte público, está a incapacidade dos governos de investir em infraestrutura e continuar com os subsídios ao sistema. Geralmente, o governo arca com a maior parte da diferença entre os custos operacionais dos transportes públicos e as receitas comerciais. No entanto, em um cenário de crise econômica, há uma pressão cada vez maior na alocação dos recursos públicos. Junto a isso, observa-se a crescente expectativa dos clientes quanto à qualidade dos serviços e o aumento dos custos dos fatores de produção, principalmente mão de obra e energia. Essa combinação – custos crescentes, degradação da cobertura de custos por tarifas e tensão nos orçamentos públicos – ameaça a continuidade do serviço público de transporte.

3.2 Desafios para o futuro

O setor de transporte ainda não passou por uma ruptura em sua provisão de serviços. Entretanto, chegou-se ao momento em que alguns elementos, como a rápida urbanização, avanços tecnológicos e a

¹² Fonte: WRI Brasil – Ross Center. Disponível em: <http://wricidades.org/noticia/menos-de-10-dos-munic%C3%ADpios-brasileiros-possuem-plano-de-mobilidade-urbana>

¹³ Fonte: INRIX. Los Angeles Tops INRIX Global Congestion Ranking. Disponível em: <http://inrix.com/press-releases/los-angeles-tops-inrix-global-congestion-ranking/>

¹⁴ Fonte: Jornal O Globo, Brasília, 12 dez.2016. Disponível em:<https://g1.globo.com/economia/noticia/em-5-anos-transporte-individual-cresceu-36-vezes-mais-que-trens-e-metros-diz-cnt.ghtml>

¹⁵ Fonte: Firjan. Os custos da (i)mobilidade nas regiões metropolitanas do rio de Janeiro e São Paulo. 2014. Disponível em: <http://www.firjan.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C908A8F4EBC426A014EC051E736421F>

¹⁶ Fonte: Anuário 2015/2016 da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano. Disponível em: <http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636068695752467573.pdf>

tendência global de redução das emissões de gases poluentes apontam para uma mudança de paradigma.

Essas tendências combinadas evidenciam a necessidade de mudança na forma como os sistemas de transportes são planejados e operados nas cidades atualmente. Devido à rápida urbanização, os sistemas de mobilidade ficarão cada vez mais congestionados e a pressão sobre as redes de transporte cada vez maior, demandando, assim, soluções inovadoras.

Sob o ponto de vista dos avanços tecnológicos, grandes *players* do mercado como Google, Tesla e Uber estão investindo em novas tecnologias veiculares, como veículos autônomos. Estes aumentam o conforto dos usuários e os permite utilizar o tempo de viagem em outras atividades. Como consequência, há a atração do usuário para o veículo privado e maiores níveis de congestionamento. No caso desses veículos serem de combustão interna, haverá emissões adicionais de gases poluentes. Ainda, o aumento da disposição dos usuários em dispendar mais tempo nas viagens pode contribuir para o espraiamento urbano.

O desenvolvimento e a penetração de veículos elétricos são fortemente impulsionados por acordos e políticas climáticas. Junto a isso, os custos da geração de energia elétrica renovável distribuída diminuíram. Uma vez que a geração distribuída, na maioria dos casos, é intermitente, identifica-se o armazenamento como um elemento chave para o seu desenvolvimento. Dessa forma, os veículos elétricos poderiam trazer flexibilidade à rede de energia, funcionando como armazenadores de energia.

Apesar dos avanços nas tecnologias veiculares, a tecnologia da informação e comunicação (TIC) desponta como o elemento disruptivo do setor de mobilidade urbana. Enquanto as antigas infraestruturas e serviços de transporte continuam a existir, estes foram espelhados em uma camada digital. Tal camada armazena informações sobre o estado e a utilização das infraestruturas geradas graças a sensores, *Radio-Frequency Identifications (RFIDs)*, *GPS*, satélites, câmeras, *smartphones* e pelos próprios usuários. Cadeias de valor físicas são projetadas em uma dimensão digital, e estes dados utilizados para agregar mais valor a esta cadeia ou criar novos serviços e modelos de negócios. Assim, identificam-se duas implicações da digitalização: a gestão inteligente das infraestruturas de transporte, aumentando a eficiência e otimizando as cadeias de valor, e o desenvolvimento de novos serviços inteligentes e novos modelos de negócio.

Aplicações baseadas em geolocalização e celulares, como Waze e Uber, estão influenciando o mercado *Intelligent Transport System (ITS)* e fazem parte de uma tendência da mobilidade compartilhada. Esta, alimentada pela mudança comportamental das gerações mais jovens, mais propensas a consumir experiências e serviços e mais conscientes dos custos atrelados a posse. Neste sentido, a TIC está impactando diretamente o transporte urbano, reduzindo a necessidade da posse do carro e transformando o modelo de negócios dos operadores de transporte público. Sua introdução promove uma mudança de foco da infraestrutura e dos provedores de serviço de mobilidade para o cliente. Por outro lado, a introdução

destes novos serviços guia para redundâncias no sistema e amplia a complexidade de toda a rede, necessitando uma maior integração entre os diferentes modos de transporte.

Como resultado dessa mudança de foco para o cliente, surge o conceito “Mobilidade como um serviço” (*Mobility as a Service*). Nele, todas as necessidades de transporte são supridas em uma única plataforma com serviços oferecidos por um provedor integrado, combinando infraestruturas e serviços de transportes, informações sobre a viagem e serviços de pagamento. Tal modelo sugere a melhor opção para cada viagem, seja através de modos de transporte público, privado ou compartilhado, e as gerencia da maneira mais inteligente possível.

Ainda que este processo esteja em um ritmo acelerado nos países desenvolvidos, espera-se que haja algum tipo de convergência nas regiões em desenvolvimento. Aplicativos de *e-hailing* já estão operando em várias capitais do país e provocando desconforto entre os taxistas. Os aplicativos de *ride-sharing*, que conectam motoristas com vagas em seus veículos com o público em busca de uma viagem estão atraindo usuários, especialmente em viagens mais longas. Aplicativos de compartilhamento *peer-to-peer* -- nos quais os proprietários de carros disponibilizam seus veículos para que outros possam alugar por curto período de tempo -- estão começando a operar nas principais cidades.

Devido às especificidades de cada local, a transição para a mobilidade do futuro também se desenvolverá de forma distinta. O ritmo desta mudança e sua amplitude dependem de fatores como densidade populacional, desenvolvimento econômico, investimentos públicos, condições da infraestrutura viária e de transportes público, níveis de poluição e congestionamento e governança local. Independentemente de quão preparada é a cidade para avançar em direção a modelos de mobilidade mais inteligentes e integrados, o poder público deve estabelecer uma visão de longo prazo de como a mobilidade se desenvolverá e como a sua cidade evoluirá em conformidade com esta visão. O poder público tem papel fundamental na gestão desta transição para que seus benefícios sejam maximizados de acordo com as prioridades locais, melhorando, assim, a qualidade de vida dos habitantes.

QUESTÕES PARA DISCUSSÃO

Com base nos cenários e desafios apresentados, apresentam-se as seguintes questões estratégicas para discussão do setor:

Transporte e Logística

- Como melhorar a integração das redes nacionais de transporte ferroviário, rodoviário, aéreo e hidroviário de modo a promover ganhos de competitividade e bem-estar?
- Como criar e desenvolver capacidade institucional nas agências reguladoras, criando condições para atração de investimentos e participação privada em infraestrutura de transportes?
- Como criar condições favoráveis para atrair investimentos e garantir melhoria nas condições de prestação de serviços?

Concessões e PPPs

- Em que medida as repactuações dos contratos de concessão e as novas modalidades de concessão sendo discutidas podem preservar incentivos para investimentos no setor?
- Quais outros modelos de concessões e PPPs poderiam ser adotados no setor?
- Como criar mecanismos mais eficientes para priorizar projetos, de forma a atrair investimento privado interna e externamente?
- Como melhorar a arquitetura institucional do setor, de forma a permitir projetos sustentáveis e exequíveis?
- Como aperfeiçoar o processo de identificação, mensuração e alocação de riscos para investimentos em infraestrutura de transportes?

Mobilidade Urbana

- Como garantir que o transporte urbano seja vetor de melhoria social, com adequada distribuição dos benefícios e ônus subjacentes dos diferentes modos e serviços?
- Como possibilitar que o setor de mobilidade urbana se desenvolva de forma apropriada, considerando as prioridades e especificidades locais?
- Como as políticas públicas e a regulação devem se adaptar dado o rápido desenvolvimento tecnológico e o surgimento de novos modelos de negócio?
- Quais mecanismos alternativos podem ser aplicados para financiamento de infraestrutura urbana?

