

POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

RELATÓRIO

Consulta Estruturada

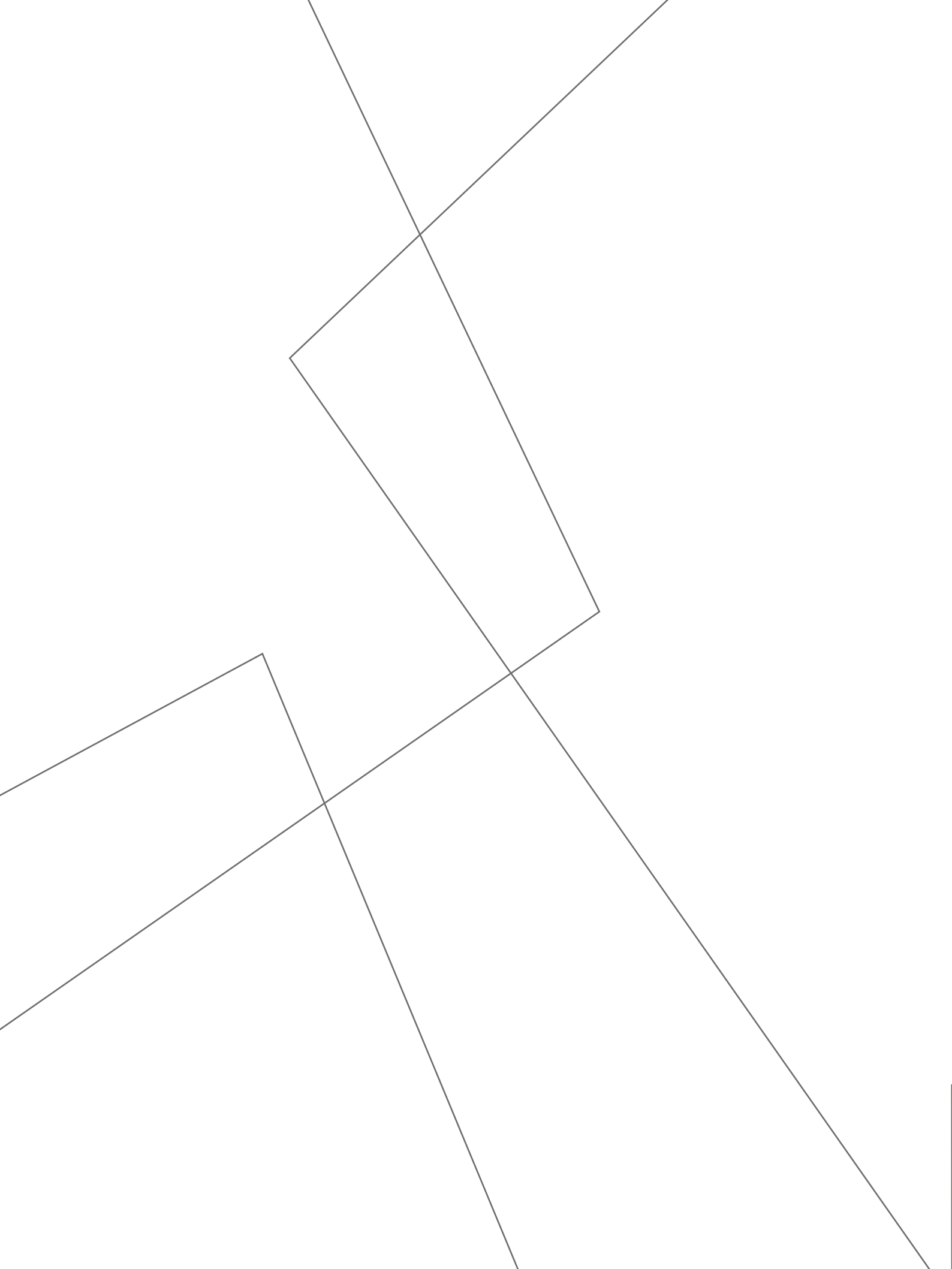
Brasília/DF, abril de 2021



MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL



POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

RELATÓRIO

Consulta Estruturada

Brasília/DF, abril de 2021

MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL

POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Relatório das consultas estruturadas

Tarcísio Gomes de Freitas

Ministro da Infraestrutura

Marcelo Sampaio Cunha Filho

Secretário Executivo

Felipe Fernandes Queiroz

Secretário Executivo Adjunto Interino

Marcello da Costa Vieira

Secretário Nacional de Transportes Terrestres

Luciano Lourenço da Silva

Diretor do Departamento de Planejamento,

Gestão e Projetos Especiais

EQUIPE TÉCNICA

Marcus Vinicius Fagundes Mota

Coordenador-Geral de Estudos e Cooperação Técnica

Arilena Covalesky Dias

Cibele Dutra de França

Everton Correia do Carmo

Francisco Francione Soares Júnior

Joaquim Carlos Soutinho Neto

Luzenildo Almeida de Sousa

Pâmella Ribeiro Barbosa

Sérgio Luiz Leite Oliveira

PARCEIRO

Associação Nacional dos Transportadores
de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos)

COLABORADORES

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Associação Brasileira da Indústria Ferroviária – ABIFER, Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros – ABRATI, Associação Brasileira de Preservação Ferroviária – ABPF, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU, Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF, Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, Corporação Andina de Fomento – CAF, Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (METRÔ – DF), Confederação Nacional de Municípios – CNM, Confederação Nacional do Transporte – CNT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Deutsche Bahn – DB, Empresa de Planejamento e Logística – EPL, Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, Fundação Getúlio Vargas – FGV Transportes, Fundação Dom Cabral – FDC, Instituto de Engenharia, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, Instituto de Pesquisas Tecnológicas – IPT, Instituto Militar de Engenharia – IME, Ministério do Desenvolvimento Regional – MDR, Ministério do Turismo – MTUR, Mobilidade Urbana Sustentável – Mobilize Brasil, Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro – SETRANS, Secretaria de Estado Infraestrutura de Goiás, Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, Secretaria de Infraestrutura, Cidades e Habitação do Estado do Tocantins, Secretaria de Estado da Infraestrutura do Rio Grande do Norte, Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Santa Catarina, Secretaria de Infraestrutura do Estado de Roraima, Departamento de Rodagem da Paraíba, Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará, Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia, Secretaria de Estado de Infraestrutura do Maranhão, Secretaria de Estado de Infraestrutura do Mato Grosso do Sul, Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística do Mato Grosso, Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais, Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Sustentabilidade do Estado de Sergipe, Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Pernambuco, Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo, Secretaria de Transportes e Desenvolvimento Urbano de Alagoas, Secretaria de Estado da Infraestrutura do Estado do Piauí, Secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná, Secretaria de Logística e Transportes do Estado do Rio Grande do Sul, Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos – SPPI/ME, Senado Federal, Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários – SIMEFRE, Sistema de Mobilidade Urbana e Logística – Idestra, SYSTRA Brasil, Universidade de Brasília – UnB, Universidade de São Paulo – USP, Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG, Universidade Federal do Ceará – UFC, Universidade Federal do Goiás – UFG, Universidade Federal do Paraná – UFPR, Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC e Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

Gabinete do Ministro – GM, Subsecretaria de Sustentabilidade – SUST, Subsecretaria de Gestão Estratégica, Tecnologia e Inovação – SGETI, Departamento de Transporte Ferroviário – DTFER/SNTT, Secretaria Executiva – SE, Secretaria Nacional de Aviação Civil – SAC, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias – SFPP





SUMÁRIO



Apresentação	13
1 Introdução	15
2 Metodologia	19
3 Situação do Setor Ferroviário no Brasil	25
3.1 Considerações sobre os respondentes	25
3.2 Análise das respostas apresentadas	29
3.2.1 Benefícios	29
3.2.2 Receitas acessórias – Formas de exploração – Investimentos	30
3.2.2.1 Receitas acessórias	30
3.2.2.2 Formas de Exploração	32
3.2.2.3 Investimentos	33
3.2.3 Compartilhamento	35
3.2.4 Política Tarifária, Equilíbrio Tributário e Política de Incentivos	39
3.2.4.1 Política Tarifária	39
3.2.4.2 Equilíbrio Tributário / Política de Incentivos	39
3.2.5 Parcerias e Escopo	40
3.2.5.1 Parcerias	40
3.2.5.2 Escopo	40
3.2.6 Plano de Desenvolvimento para o Transporte Ferroviário de Passageiros	41
4 Considerações Finais	47
Anexos	48



LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Organizações que participaram da Consulta Estruturada	26
TABELA 2: Quantidade de respondentes por categoria	28
TABELA 3: Benefícios adicionais decorrentes da Política para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros	30
TABELA 4: Fontes de receitas adicionais mencionadas pelos respondentes	32
TABELA 5: Indicações de outras formas de exploração a serem contempladas e incentivadas na formulação da política	33
TABELA 6: Indicações de itens relevantes para atrair o interesse do setor privado para realizar investimentos	34
TABELA 7: Impactos relevantes relacionados com o compartilhamento de tráfego em vias férreas (trens de cargas com trens de passageiros)	36
TABELA 8: Atrativos que podem ser percebidos pelas concessionárias em decorrência do compartilhamento de vias férreas entre trens de carga e de passageiros	37
TABELA 9: Posicionamento da organização sobre o compartilhamento de trens de carga e de passageiros considerando o tráfego atual e projetado em até 10 anos	38
TABELA 10: Posicionamento da organização sobre o compartilhamento de trens de carga e de passageiros considerando o tráfego atual e projetado em até 10 anos	38
TABELA 11: Alternativas de política tarifária que podem ser aplicadas em sistemas ferroviários de passageiros	39
TABELA 12: Avaliação de como deve ser a abordagem da Política de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros	41
TABELA 13: Avaliação de como deve ser a abordagem da Política de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros	41
TABELA 14: Abrangência do Plano de Desenvolvimento para o Transporte Ferroviário de Passageiros em relação à malha ferroviária a ser analisada	41
TABELA 15: Grau de dependência do desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros em relação às renovações antecipadas dos contratos de concessão ferroviária de carga	42
TABELA 16: Usos considerados pelos respondentes que optaram pelo “Uso Não Ferroviário”	45
TABELA 17: Alternativas para os trechos ferroviários considerados ociosos ou de baixa utilização além das sugeridas pela pesquisa	45



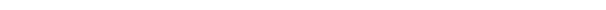
LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: Macro etapas do Projeto de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros	15
FIGURA 2: Proposta de Metodologia para formulação da PTFP	16
FIGURA 3: Fluxograma da Consulta Estruturada	19
FIGURA 4: Algumas organizações participantes da Consulta Estruturada	25
FIGURA 5: Grau de relevância dos principais benefícios que a Política para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros deve promover no Brasil	29
FIGURA 6: Grau de relevância das receitas acessórias, alternativas, complementares ou de projetos associados consideradas importantes para a Política para o Transporte Ferroviário de Passageiros	31
FIGURA 7: Grau de relevância das formas de exploração a serem consideradas na formulação da Política para o Transporte Ferroviário de Passageiros	32
FIGURA 8: Grau de relevância para atrair o interesse privado para realizar investimentos no serviço de transporte ferroviário de passageiros	34
FIGURA 9: Grau de relevância dos impactos da implantação do compartilhamento de vias férreas (trens de carga com trens de passageiros)	35
FIGURA 10: Grau de necessidade de revisão dos contratos de concessão quanto à obrigatoriedade de compartilhamento nos trechos de alta e baixa intensidade de tráfego	36
FIGURA 11: Avaliação das alternativas de política tarifária quanto ao grau de relevância para aplicação em sistemas de transporte regional ferroviário de passageiros	39
FIGURA 12: Expressões mais utilizadas pelos respondentes em relação às medidas necessárias para assegurar política tributária e de incentivos para conferir competitividade à indústria ferroviária nacional	40
FIGURA 13: Avaliação do potencial de complementariedade de integração intermodal do transporte ferroviário com os demais modos de transporte	42
FIGURA 14: Avaliação do potencial do transporte ferroviário atrair usuários do automóvel particular	43
FIGURA 15: Avaliação da relevância de monetizar as externalidades positivas do modo ferroviário nas diversas etapas do processo	43
FIGURA 16: Avaliação do grau de necessidade de definição de parâmetros/indicadores de desempenho para cada uma das disciplinas	44
FIGURA 17: Avaliação das alternativas de uso para os trechos ferroviários ociosos ou com baixa utilização	44



LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1 - Avaliação do Formulário de Consulta Estruturada	49
ANEXO 2 - Formulário online Consulta Estruturada	71
ANEXO 3 - Opinião dos respondentes sobre as medidas necessárias para assegurar Política Tributária e de Incentivos à Indústria Ferroviária	82







APRESENTAÇÃO

A Secretaria Nacional de Transportes Terrestres - SNTT do Ministério da Infraestrutura iniciou, no ano de 2020, ações para desenvolver o transporte ferroviário de passageiros no Brasil, visando à elaboração da Política e de um Plano, de forma a construir um ambiente propício à geração de empregos, à livre concorrência e à formação de novos mercados, considerando as experiências internacionais e nacionais e as diretrizes para formulação de um modelo de negócio atrativo ao mercado, que potencialize os benefícios sociais característicos do modo ferroviário.

Neste sentido, a Coordenação-Geral de Estudos e Cooperação Técnica do Departamento de Planejamento, Gestão e Projetos Especiais da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres elaborou um planejamento para o desenvolvimento dessa ação estratégica da Secretaria, com as seguintes etapas para o processo de elaboração e implantação da política de transporte ferroviário de passageiros:



A Etapa 1, Alinhamento com o Setor, foi desenvolvida com sucesso e grande envolvimento das principais partes interessadas no processo, sendo seus principais resultados consolidados no Relatório das Reuniões Participativas, recentemente divulgado pelo Ministério da Infraestrutura.

O presente relatório se refere à Etapa 2, Consulta Estruturada, que teve por objetivo aprofundar as discussões sobre o tema, de forma a colher as contribuições das principais partes interessadas na definição dos elementos da Política de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros (Objetivos, Diretrizes e Instrumentos), além de propiciar a obtenção de subsídios para consecução do correspondente Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário.

Este documento está organizado em um conjunto de quatro capítulos, disposto da seguinte forma:

- 1. Introdução:** São apresentados aspectos gerais do processo de desenvolvimento da Consulta Estruturada;
- 2. Metodologia:** São destacados os principais aspectos metodológicos relacionados com a preparação, construção do instrumento de pesquisa, aplicação do questionário "online", tabulação e crítica inicial dos resultados;
- 3. Apresentação e análise dos resultados; e**
- 4. Considerações finais.**





INTRODUÇÃO

Conforme já ressaltado, a Secretaria Nacional de Transportes Terrestres – SNTT do Ministério da Infraestrutura incluiu entre as suas Ações Estratégicas para o biênio 2020 / 2021, a implantação de um conjunto de ações voltadas ao desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros no Brasil, incluindo a elaboração de uma Política para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros e de um Plano Específico, com a mesma finalidade.

Vale destacar, ainda, que o Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros – PDTFP situa-se no campo do planejamento tático, e os seus objetivos encontram-se em sintonia com os objetivos e iniciativas táticos definidos no âmbito do Plano Setorial de Transporte Terrestre – PSTT, também em desenvolvimento pela SNTT, como parte do processo de Planejamento Integrado do Sistema de Transporte Nacional, definido pela Portaria GM nº 123, de 21 de agosto de 2020.

Neste contexto, o Departamento de Planejamento, Gestão e Projetos Especiais – DPLAN, por meio da Coordenação-Geral de Estudos e Cooperação Técnica – CGECO, iniciou um processo de planejamento com as seguintes macro etapas para o processo de elaboração e implantação da política de transporte ferroviário de passageiros:

FIGURA 1: Macro etapas do Projeto de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

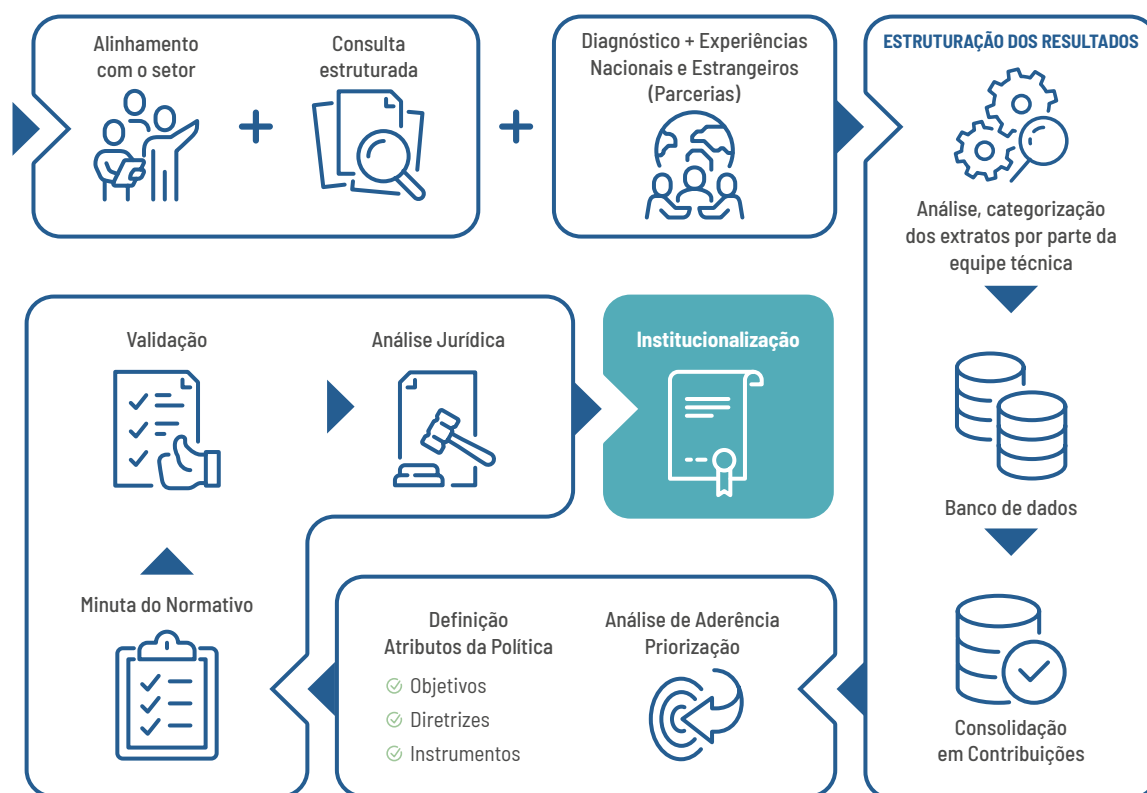


Para a primeira macro etapa, que trata da formulação de políticas para o desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros, o foco é estabelecer e consolidar um conjunto de diretrizes, objetivos e instrumentos para o Setor de Transporte, de forma a sinalizar os parâmetros norteadores para desenvolver o transporte ferroviário de passageiros no país. Neste sentido, foi estabelecida uma proposta de metodologia com as seguintes etapas: **Etapa 1** – Alinhamento com o Setor; **Etapa 2** – Consulta Estruturada; **Etapa 3** – Parceria; **Etapa 4** – Estruturação dos Resultados; **Etapa 5** – Definição dos Elementos da Política; e **Etapa 6** – Definição de Instrumento Legislativo.



A seguir, apresenta-se, na **Figura 2**, uma visão esquemática da proposta de metodologia a ser utilizada para formulação da Política de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros:

FIGURA 2: Proposta de Metodologia para formulação da PTFP



Neste relatório serão abordadas as informações relativas à segunda etapa da construção da política para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros, denominada Consulta Estruturada.

É certo que qualquer elaboração de políticas públicas necessita, para atendimento dos preceitos de transparência e efetividade, de subsídios vindos de consultas públicas, que têm o objetivo de captar os anseios, as expectativas e os descontentamentos da Sociedade e do Mercado para com o objeto da política em questão, além de ser utilizada, num âmbito mais técnico, para aprofundamento de temas.

Os benefícios alcançados, utilizando esses subsídios, refletem-se na formulação de políticas mais coerentes e bem direcionadas, porque são pactuadas entre as partes interessadas afetas ao tema da proposta de política pública.

Dito isso, uma das importantes etapas da elaboração da política para desenvolver o transporte ferroviário de passageiros constitui-se na realização de consultas, sejam elas estruturadas, como a tratada neste relatório; sejam públicas, como a que será realizada na etapa 6, tanto no âmbito do Governo, como da Sociedade, objetivando a construção de um novo marco, efetivamente pactuado e legitimado para desenvolver o transporte de passageiros pelo modo ferroviário.

Nesse sentido, as sugestões e considerações recebidas por meio das reuniões participativas, que fizeram parte da Etapa 1 - Alinhamento com o Setor, serviram de base para a etapa de Consulta Estruturada, na qual foi possível, mediante perguntas orientadas, a identificação, detalhamento e aprofundamento de temas trazidos

à tona durante as reuniões, bem como triagem e definição do potencial de contribuição de cada instituição em relação aos quinze temas destacados nas reuniões participativas.

Também foi objeto da Consulta Estruturada, identificar potenciais parceiros para elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros. As organizações selecionadas para participar dessa etapa foram selecionadas por meio de um processo de identificação de partes interessadas e compõem uma amostra representativa dos envolvidos com o Setor, incluindo instituições/representações dos Setores Públicos Federal e Estadual; das unidades integrantes do Ministério Infraestrutura (Secretarias e Entidades Vinculadas); do Setor acadêmico/técnico e de pesquisa; de Entidades de fomento multilaterais e nacionais; e das Organizações da sociedade civil de diversas naturezas (indústria, operadores de transporte e terceiro setor). Tal amostra perfaz um conjunto de 79 organizações, localizadas em todas as regiões do país.

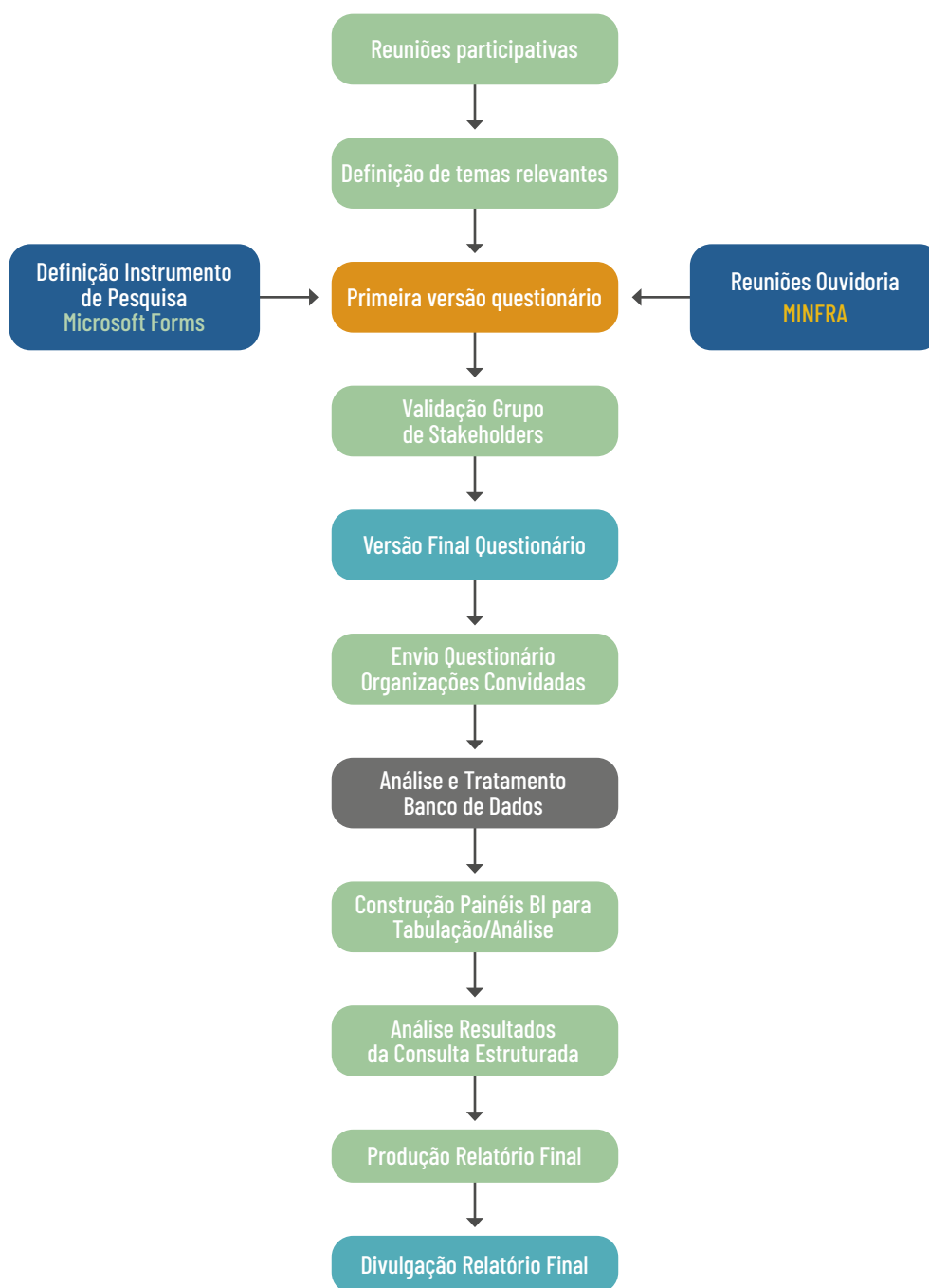




METODOLOGIA

O fluxograma apresentado, na [Figura 3](#), mostra uma visão geral das etapas de desenvolvimento da Consulta Estruturada, enfatizando o processo de construção do instrumento de pesquisa a partir da sistematização das informações coletadas na etapa de Alinhamento com o Setor.

FIGURA 3: Fluxograma da Consulta Estruturada



No desenvolvimento das ações planejadas foram realizadas reuniões de alinhamento com algumas das partes interessadas e quatro reuniões participativas, no mês de julho de 2020, com o objetivo de formular um diagnóstico preliminar sobre a temática do transporte ferroviário de passageiros, a partir da contribuição das partes envolvidas, incluindo: representantes de operadores de transportes de passageiros sobre trilhos; transportadores ferroviários de carga; indústria ferroviária; bancos de fomento nacional e multilateral; operador de transporte de passageiros no mercado internacional; órgãos públicos das esferas Federal, Estadual e Municipal, além de outras entidades representativas do setor.

A partir da sistematização das contribuições obtidas foram destacados quinze pontos relevantes a serem considerados na elaboração da política pública, os quais se pretende desenvolver e implementar. Tais pontos serviram de referência para a definição da Consulta Estruturada, que tem por objetivo aprofundar as discussões sobre o tema, de forma a colher as contribuições das principais partes interessadas na definição dos elementos da Política de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros (Objetivos, Diretrizes e Instrumentos), além de propiciar a obtenção de subsídios para consecução do correspondente Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário.

Os pontos identificados como mais relevantes nas Reuniões Participativas são indicados a seguir:

- a. Ausência de uma política estruturante e desenvolvida de forma específica para o setor de transporte ferroviário de passageiros;
- b. Demanda pela formulação de uma política tarifária eficiente e adequada à necessidade de cada mercado, considerando fortemente receitas acessórias ou não tarifárias, conforme experiências internacionais, em especial da Ásia e da Europa;
- c. Pleitos por equilíbrio tributário e política de incentivos à indústria ferroviária nacional, com a finalidade de lhe conferir competitividade no mercado mundial;
- d. Ausência de planejamento de longo prazo, considerando oportunidades e mitigando riscos, definindo cenários e critérios indicativos para a expansão dos serviços e da infraestrutura ferroviária, considerando, ainda, a integração com os outros modos de transportes (aeroportos e terminais de integração com o modo rodoviário), de modo a tornar o setor de transporte ferroviário atrativo aos investimentos privados, inclusive internacionais;
- e. Necessidade de definição de diretrizes claras e objetivas quanto à viabilidade de compartilhamento da infraestrutura ferroviária e necessidade de segregação de seu uso, considerando as características do transporte de carga no Brasil e a grande necessidade de ampliá-lo com vista aos ganhos logísticos e de competitividade que o País requer;
- f. Demanda pela formulação de rol de alternativas, se possível hierarquizadas de forma técnica e objetiva, para destinação/utilização da malha ferroviária ociosa e com baixa utilização, definindo uma política de incentivos ou indutora do desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros;
- g. Oportunidade de desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros em decorrência das renovações antecipadas das concessões ferroviárias de carga, havendo vasta extensão da malha com alta probabilidade de devolução à União, a qual poderá ser destinada à exploração de novos negócios como *short lines*;
- h. Existência de demanda reprimida e de mercados latentes para o transporte terrestre de passageiros;
- i. Oportunidade de potencializar as externalidades positivas do modo ferroviário, inclusive considerando nos modelos de negócios a monetização das reduções de emissão de gás carbônico por meio de *Green Bonds*;
- j. Necessidade de observação dos planos de desenvolvimento dos estados e planos diretores dos municípios na proposição de um Plano de Desenvolvimento em nível nacional, considerando inclusive a metodologia *Transit Oriented Development* – TOD;
- k. Pleito por revisão na obrigatoriedade do compartilhamento de transporte nos contratos das concessionárias;
- l. Demanda por estudos de pré-viabilidade qualificados, considerando as externalidades positivas, receitas

acessórias e não tarifárias, de modo a facilitar linhas de créditos para investimentos em infraestrutura e serviços de transporte de passageiros, avaliando-se a possibilidade de criação de fundo garantidor ou câmara de compensação para eventual custeio do projeto;

- m. Necessidade de indicação de parâmetros/indicadores serviços de qualidade definindo requisitos de gestão da infraestrutura, segurança operacional, requisitos de segurança pública, interoperabilidade (material rodante, comunicação, sinalização, centro de controle), acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, instalações fixas, estações, oficinas, pátios, vias, sistema de alimentação elétrica e bilhetagem.
- n. Oportunidade de melhorias regulatórias: (i) proposição para setor ferroviário de instrumento similar à Portaria nº 93/2020 do MInfra para o setor aéreo e (ii) aprovação do PLS nº 261/2018; e
- o. Indicação de agenda legislativa relacionada aos objetivos pretendidos pela proposição da Política Pública em construção.

A partir da identificação dos pontos relevantes foi produzida uma primeira versão do formulário de coleta online da Consulta Estruturada, utilizando o Microsoft Forms, um aplicativo online da Microsoft para criar formulários eletrônicos para questionários e cadastros, com acompanhamento de respostas em tempo real e formação de uma base de dados em modelo Excel.

A primeira versão do formulário para a Consulta Estruturada recebeu contribuições da equipe técnica da Coordenação-Geral de Estudos e Cooperação Técnica - CGECO e, na sequência, em 29.09.2020 e 02.10.2020 foram realizadas reuniões técnicas de validação com a Ouvidoria do Ministério da Infraestrutura, que fez sugestões de aprimoramento, de forma a evitar problemas de entendimento/semântica por parte dos respondentes, bem como padronizar a forma de apresentação das questões, utilizando uma escala “tipo” Likert em uma parte do conjunto de perguntas, complementadas por perguntas abertas, nas quais os respondentes tinham a possibilidade de sugerir opções complementares às apresentadas para avaliação. Foram propostas ainda algumas questões para as quais foi solicitada aos respondentes a escolha de uma das alternativas de resposta apresentada.

A escala Likert foi desenvolvida nos Estados Unidos, na década de 30, e apresenta as questões a partir de uma forma auto descritiva e, em seguida, é oferecida como opção de resposta uma escala de pontos com descrições verbais que contemplam extremos, como “concordo totalmente” e “discordo totalmente”. Dessa forma, torna-se possível perceber diferentes níveis de intensidade da opinião a respeito de um mesmo assunto ou tema.

A classificação da escala utilizada como “tipo Likert” decorre do fato de que tal escala não foi adotada na integridade, uma vez que algumas das perguntas propostas na Consulta Estruturada não apresentaram uma opção de resposta “neutra”, ou seja, um ponto intermediário entre uma avaliação de concordância e discordância.

As observações da ouvidoria foram incorporadas ao formulário da Consulta Estruturada e, na sequência, foram realizadas outras reuniões internas da equipe técnica da CGECO para validação do instrumento, sendo introduzidos novos melhoramentos, e gerada uma nova versão, que foi submetida a uma amostra das partes interessadas para comentários e sugestões, em reunião realizada no dia 21.10.2020, com a presença do Ministério da Infraestrutura e de representantes das seguintes organizações: ANPTTrilhos, BNDES, LabTrans, IDESTRA, Deutsche Bahn, ABIFER, Instituto de Engenharia, Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade - MG, Secretaria de Transportes Metropolitanos - SP e Ministério do Desenvolvimento Regional.

Na ocasião, foi apresentado o documento “Avaliação do Formulário da Consulta Estruturada” (Ver Anexo 1), que foi disponibilizado aos participantes da reunião, tendo sido concedido um prazo de 15 dias para encaminhamento de contribuições de melhoria do questionário. Esgotado o prazo foram recebidas contribuições do LabTrans, BNDES, IDESTRA e ANPTTrilhos. De posse dos comentários a equipe técnica do projeto realizou novas reuniões

internas para analisar e debater as sugestões de ajustes, tendo incorporado no instrumento de pesquisa aquelas que foram julgadas pertinentes e compatíveis com a visão estratégica do Ministério da Infraestrutura, sobre a forma de conduzir a Consulta Estruturada.

Foi então produzida uma nova e definitiva versão do formulário online para a Consulta Estruturada (ver [Anexo 2](#)), que foi encaminhado a um conjunto de 79 organizações. Recebidas as manifestações dos respondentes, após a eliminação das respostas duplicadas e não válidas, restaram 73 respostas válidas, que representam 92,41% do total de organizações selecionadas para participar do processo de Consulta Estruturada.

A partir do banco de dados das respostas, gerado pelo Microsoft Forms, com o objetivo de tabular e melhor visualizar os resultados da consulta, foram produzidos, pela Ouvidoria do MINFRA conjuntamente com os técnicos da CGECO/DPLAN, painéis utilizando a ferramenta de visualização de dados Microsoft Power BI. Tais painéis apresentam uma visão geral do perfil dos respondentes e as tabulações dos resultados.

Finalmente, os resultados da consulta foram analisados pela equipe técnica da CGECO/DPLAN, que sintetizou e que consolidou os procedimentos adotados para desenvolvimento do instrumento de pesquisa e dos resultados da análise neste relatório, conforme será apresentado no próximo capítulo deste documento.

Do ponto de vista da metodologia empregada, vale destacar que os procedimentos adotados para construção e para validação do instrumento da Consulta Estruturada seguiram as boas práticas recomendadas para enquetes desta natureza, assim como que as questões abordadas no questionário estão em consonância com os principais pontos destacadas pelas partes interessadas durante as reuniões participativas. Relevante mencionar ainda, que uma amostra bastante representativa das partes envolvidas participou de um teste de aplicação do instrumento e teve oportunidade de sugerir ajustes/melhoramentos no formulário.

Todas essas atividades de validação e de melhorias no formulário, com a participação de diversos interessados e com a Ouvidoria/MINFRA, foram essenciais para que o processo de obtenção de informações fosse transparente e efetivo, de forma a melhor captar os anseios e as expectativas das partes interessadas, bem como aprofundar temas que serão utilizados como subsídios para construção da Política para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros.







A **Tabela 1** apresenta a relação completa das organizações que participaram da Consulta Estruturada.

TABELA 1: Organizações que participaram da Consulta Estruturada

ENTIDADES DE FOMENTO MULTILATERAIS
Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)
Banco Mundial (BIRD)
Corporação Andina de Fomento (CAF)
ENTIDADES DE FOMENTO NACIONAL
Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES)
INSTITUIÇÕES TÉCNICAS/ACADÊMICAS/PESQUISA
Deutsche Bahn (DB)
Fundação Dom Cabral (FDC)
Fundação Getúlio Vargas (FGV Transportes)
Instituto Militar de Engenharia (IME)
Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)
Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT)
Universidade de Brasília (UNB)
Universidade Federal do Ceará (UFC – DET)
Universidade Federal de Goiás (UFG – Transportes)
Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)
Universidade Federal do Paraná (UFPR)
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)
Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)
Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC – Labtrans)
Universidade de São Paulo (USP)
Systra
ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL (INDÚSTRIA)
Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (SIMEFRE)
Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER)
ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL (MUNICÍPIOS)
Confederação Nacional de Municípios (CNM)
ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL (OPERADORES DE TRANSPORTE)
Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI)
Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos)
Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU)

Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)

Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF)

Confederação Nacional do Transporte (CNT)

ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL (TERCEIRO SETOR)

Sistema de Mobilidade Urbana e Logística (IDESTRA)

Mobilidade Urbana Sustentável – Mobilize Brasil

Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF)

Instituto de Engenharia

SETOR PÚBLICO ESTADUAL

Secretaria de Estado de Transporte e Desenvolvimento Urbano do Estado de Alagoas

Secretaria de Estado de Infraestrutura de Goiás

Secretaria de Estado da Infraestrutura do Rio Grande do Norte

Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia

Secretaria de Estado da Infraestrutura do Estado do Piauí

Secretaria de Infraestrutura do Estado do Ceará

Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura do Espírito Santo

Secretaria de Estado de Infraestrutura do Maranhão

Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais

Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e Sustentabilidade do Estado de Sergipe

Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Pernambuco

Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística do Mato Grosso

Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Santa Catarina

Secretaria de Infraestrutura do Estado de Roraima

Secretaria de Infraestrutura, Recursos Hídricos, do Meio Ambiente e da Ciência e Tecnologia do Estado da Paraíba (Questionário respondido pelo DER/PB)

Secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná

Secretaria de Estado de Infraestrutura do Estado do Mato Grosso do Sul

Secretaria de Estado de Transportes do Estado do Rio de Janeiro

Secretaria de Logística e Transportes do Estado do Rio Grande do Sul

Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo

Secretaria de Infraestrutura, Cidades e Habitação do Estado do Tocantins

SETOR PÚBLICO FEDERAL

Ministério do Turismo (MTur)

Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPi)

Senado Federal

Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR)



SETOR PÚBLICO FEDERAL - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

Empresa de Planejamento e Logística (EPL)

Gabinete do Ministro (GM)

Secretaria Executiva (SE)

Secretaria de Fomento, Planejamento e Parceiras (SFPP)

Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC)

Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA)

Secretaria Nacional de Transportes Terrestres (SNTT)

Subsecretaria de Gestão Estratégica, Tecnologia e Inovação (SGETI)

Subsecretaria de Sustentabilidade (SUST)

VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

SETOR PÚBLICO OPERADORES DE TRENS DE PASSAGEIROS

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)

Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (METRÔ-DF)

Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (TRENSURB)

Na **Tabela 2** é apresentada a divisão dos participantes da Consulta Estruturada por categoria.

TABELA 2: Quantidade de respondentes por categoria

CATEGORIA	RESPONDENTES
Setor Público Estadual	21
Instituições Técnicas/Acadêmicas/Pesquisa	16
Setor Público Federal – Ministério da Infraestrutura	12
Organizações da Sociedade Civil (Operadores de Transporte)	6
Organizações da Sociedade Civil (Terceiro Setor)	4
Setor Público Federal	4
Entidades de Fomento Multilaterais	3
Setor Público Operadores de Trens de Passageiros	3
Organizações de Fomento Nacional	2
Entidades de Fomento Nacional	1
Organizações da Sociedade Civil (Municípios)	1
TOTAL DE RESPONDENTES	73

3.2 Análise das respostas apresentadas

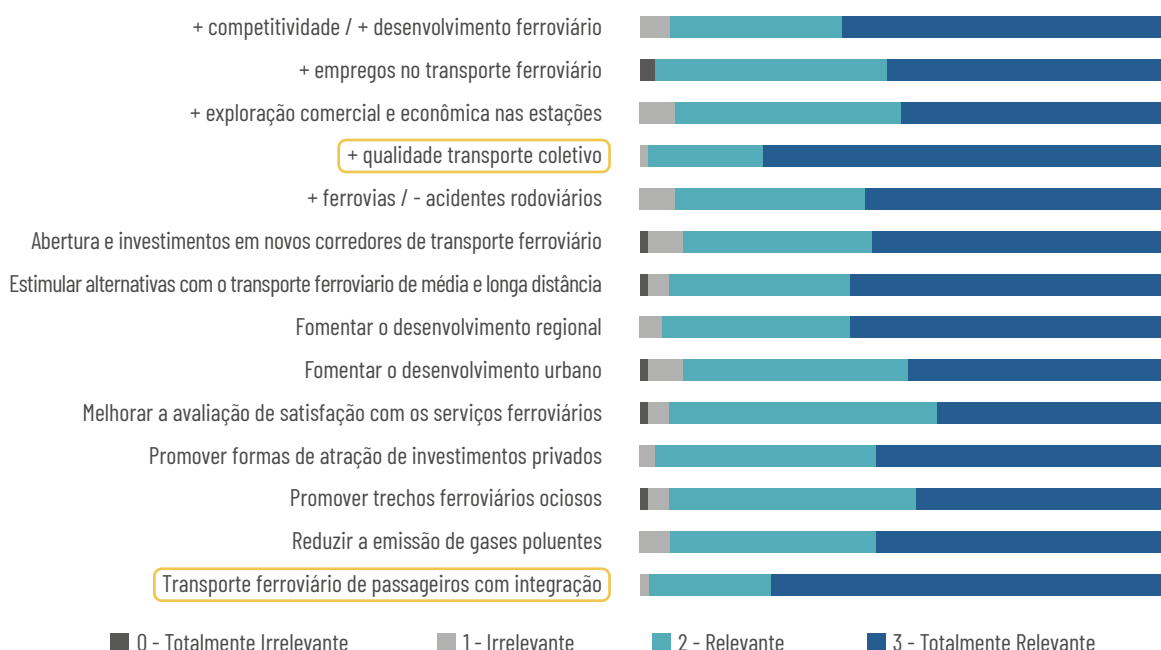
O formulário da Consulta Estruturada foi organizado em sete blocos, sendo o primeiro dedicado à identificação do respondente e os demais englobando questões relacionadas com: Benefícios; Receitas Acessórias – Formas de Exploração – Investimentos; Compartilhamento; Política tarifária, Equilíbrio Tributário e Política de Incentivos; Parceiras e Escopo; e Plano de Desenvolvimento para o Transporte Ferroviário de Passageiros.

Nas seções seguintes são apresentados e comentados os resultados da pesquisa para cada um dos blocos de questões acima mencionados.

3.2.1 Benefícios

Questão 7. Considerando os principais benefícios que a política para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros deve promover no Brasil, como a sua Organização avalia cada item abaixo quanto ao seu grau de relevância? A Figura 5 apresenta uma síntese das respostas apresentadas para a questão.

FIGURA 5: Grau de relevância dos principais benefícios que a Política para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros deve promover no Brasil



A análise das respostas revela que todos os 14 benefícios previamente identificados nas Reuniões Participativas apresentam a soma das avaliações “Totalmente Relevante” e “Relevante” superior a 90%, sendo que os benefícios “Melhorar a qualidade do transporte coletivo intermunicipal e interestadual de passageiros” e “Promover o transporte ferroviário de passageiros sustentável e integrado com outros modos” apresentam o maior percentual da mesma soma, 98,63%. Os mesmos benefícios apresentam ainda o maior percentual de classificação como totalmente relevante, respectivamente de 76,71% e 75,34%. Por outro lado, as opções “Fomentar o desenvolvimento urbano” e “Incentivar abertura e investimentos em novos corredores de transporte ferroviário de passageiros” apresentam a maior soma de classificações como “Irrelevante” e “Totalmente Irrelevante”, ambas com 8,22%.

Na sequência, na **Questão 9**, foi indicado um campo opcional para que os respondentes pudessem indicar outros benefícios decorrentes da política para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros, além daqueles já apontados.

A **Tabela 3** apresenta uma síntese dos principais benefícios adicionais mencionados pelos respondentes. Destaca-se as indicações de benefícios vinculados com a atividade turística (promover o turismo ferroviário (Trens Turísticos) e fomentar e incentivar o turismo municipal ou regional). Foram indicados ainda benefícios ligados à readequação e ao equilíbrio da matriz de transporte, além da indicação da possibilidade de recuperação da faixa de domínio da ferrovia.

TABELA 3: Benefícios adicionais decorrentes da Política para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

Promover o turismo ferroviário (Trens Turísticos), em regiões tipicamente turísticas ou com potencial turístico;
Fomentar e incentivar o turismo municipal ou regional com criação/ampliação de trens de passageiros;
Ajudar a viabilizar o ferroviário cargas (vias de uso compartilhado) em diversos casos de sinergia;
Promover a readequação da matriz de transporte;
Possibilitar a recuperação da faixa de domínio da ferrovia;
Viabilizar a operação de trens de passageiros entre trechos urbanos de ferrovias de carga com média e alta ociosidade;
Equilibrar a matriz de transporte de passageiros e especialmente do transporte de cargas face a excessiva dependência do modal rodoviário;
Reduzir a dependência dos deslocamentos inter-regionais de pessoas ao modo aeroviário;
Reduzir o uso de carros particulares nas vias de acesso e saída das cidades;
Atenuar/evitar a necessidade de investimentos vultosos em ampliação da capacidade das rodovias especialmente no entorno das grandes cidades;
Possibilitar a centralização e a articulação pelo Governo Federal, como principal agente promotor das ações que envolvam os demais entes federados, judiciários, órgão de controle e iniciativa privada;
Melhorar a qualidade dos serviços de deslocamento com utilização de trens com velocidades superiores a 80 km/h;
Possibilitar o transporte de carga (grãos) em conjunto com a modalidade de transporte de passageiros com aumento do potencial da rentabilidade do modal;
Promover a mobilidade para os estratos de renda menos favorecidos, como forma de reduzir a desigualdade, concorrendo para que o Brasil diminua a distância, em termos de igualdade social, em relação às economias avançadas e de renda média;
Promover um modelo de gestão da infraestrutura ferroviária, segregando sistemas fixos e móveis;
Promover a modicidade tarifária;
Fomentar o desenvolvimento econômico sustentável.

3.2.2 Receitas acessórias – Formas de exploração – Investimentos

3.2.2.1 Receitas Acessórias

Questão 9. Considerando as receitas acessórias, alternativas, complementares ou de projetos associados, que a sua Organização considera importantes a serem contempladas e incentivadas na formulação da política para o transporte ferroviário de passageiros, avalie cada item abaixo quanto ao seu grau de relevância.

A **Figura 6** apresenta uma síntese das respostas para esta questão.

FIGURA 6: Grau de relevância das receitas acessórias, alternativas, complementares ou de projetos associados consideradas importantes para a Política para o Transporte Ferroviário de Passageiros



Em relação às receitas acessórias, alternativas, complementares ou de projetos associados, as organizações respondentes consideram como o item mais importante a ser contemplado na Política, a “Exploração comercial das estações e terminais de embarque e desembarque”, com um total de 65,28% classificados como Totalmente Relevante e 33,33% Relevante, perfazendo um total de 98,61% de respostas nas duas categorias. Em seguida aparecem as opções “Exploração do serviço de transporte de carga em pequenos volumes” e “Exploração imobiliária associada à exploração dos serviços de transportes de passageiros”, com respectivamente 93,06% e 91,66% de respostas nas categorias Totalmente Relevante e Relevante. Por outro lado, a opção “Exploração de publicidade na faixa de domínio” apresenta a maior parcela de respostas classificadas como “Irrelevante” ou “Totalmente Irrelevante” (18,3%). Ressalta-se ainda que todas as alternativas apresentadas obtiveram a soma das respostas Totalmente Relevante e Relevante superior a 80%.

Na sequência foi disponibilizado espaço (**Questão 10**), para que fossem indicadas outras fontes a serem contempladas e incentivadas na formulação da política para o transporte ferroviário de passageiros, além daquelas já apontadas.

A **Tabela 4** apresenta uma síntese das principais fontes de receita citadas pelos respondentes.

Destacam-se novamente os aspectos relacionados com o turismo e atividades culturais. Também, mais uma vez, aparecem sugestões de aproveitamento da faixa de domínio da ferrovia para outros serviços públicos, como energia e comunicações, além de sugestão para adoção de subsídio cruzado combinado com taxaço de modais mais emissores, como o transporte individual rodoviário. Menciona-se, ainda, a possibilidade de reordenamento do uso do solo nas áreas adjacentes ao sistema de transporte ferroviário, com a implantação de empreendimentos associados e sinérgicos com o sistema de transportes.

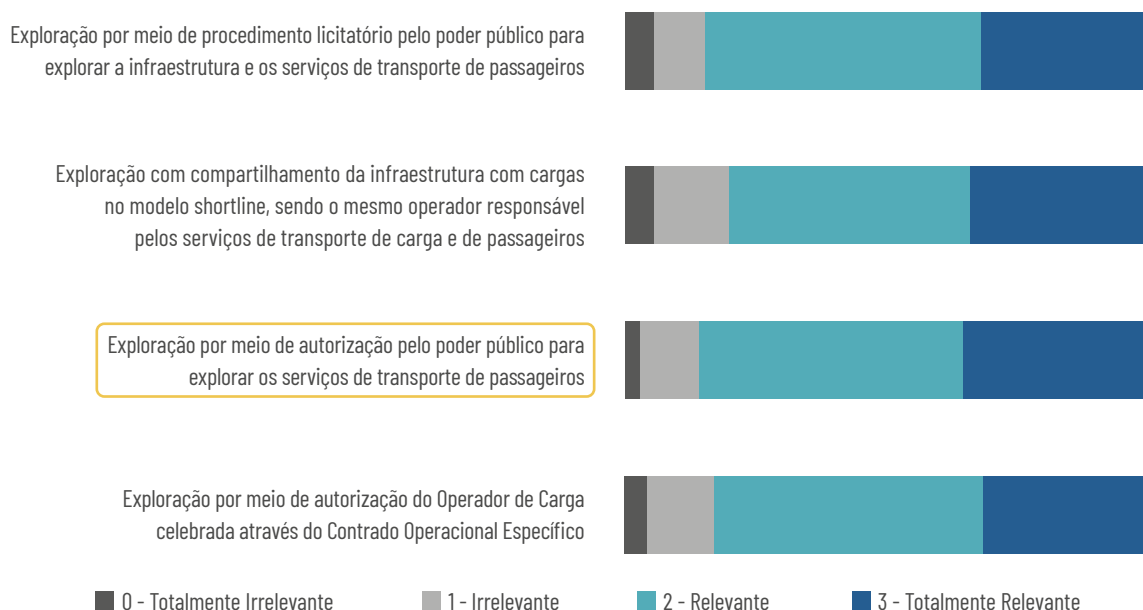
TABELA 4: Fontes de receitas adicionais mencionadas pelos respondentes

Exploração de aspectos turísticos e culturais nos serviços de bordo e nas estações, e suas adjacências , associando inclusive a possibilidade de pacotes de serviços que envolvam o acesso a atrativos naturais e culturais e integração com outros modos de transportes;
Cobrança de imposto a ser aplicado em cada produto da indústria ferroviária , em parcela justa, com o intuito de fomentar e financiar pesquisas ferroviárias (carga e passageiros);
Reordenamento do uso do solo em áreas nas quais será explorado o transporte ferroviário de passageiros;
Utilização da faixa de domínio para outros serviços públicos como energia e comunicação;
Comercialização de pacotes turísticos em parceria com empresas da área;
Hotelaria e turismo ;
Exploração do nível de conforto e experiência do usuário ;
Subsídio cruzado combinado com taxação de modais que emitem maiores taxas de contaminantes especialmente o transporte individual rodoviário;
Exploração da capacidade ociosa em momentos de baixa demanda , mediante transporte de pequenas cargas e utilizando algumas estações como pontos de captação e distribuição;
Exploração comercial de fibra ótica (aluguel) na faixa de domínio , em trechos <i>greenfield</i> de projetos ferroviários de passageiros;

3.2.2.2 Formas de Exploração

Questão 11. Considerando as formas de exploração que a sua Organização considera importantes a serem contempladas e incentivadas na formulação da política para o transporte ferroviário de passageiros, avalie cada item abaixo quanto ao seu grau de relevância.

A **Figura 7** apresenta uma síntese das respostas para esta questão.

FIGURA 7: Grau de relevância das formas de exploração a serem consideradas na formulação da Política para o Transporte Ferroviário de Passageiros


Observa-se que para todas as alternativas sugeridas o percentual da soma das avaliações como Totalmente Relevante e Relevante é superior a 80%, o que indica um elevado grau de concordância dos respondentes com relação às formas de exploração sugeridas. No entanto, constata-se uma pequena preferência pela alternativa de “Exploração por meio de autorização pelo poder público para explorar os serviços de transporte de passageiros”, que apresenta a maior soma de avaliação como Totalmente Relevante e Relevante e, o menor percentual para a soma de Irrelevante e Totalmente Irrelevante.

Foi ainda permitido aos respondentes (**Questão 12**) indicar outras formas de exploração que considerassem ser importante contemplar ou incentivar na formulação da política para o transporte ferroviário.

Nas indicações de novas formas de exploração surgem as *short lines*, sem obrigatoriedade de que o mesmo operador seja responsável pelos serviços de transporte de cargas e passageiros. A tendência de separação da operação aparece também na sugestão de operadores distintos para cargas, passageiros e infraestrutura. Destaca-se, ainda, a opinião de um dos respondentes que considera que os serviços de transporte de cargas e passageiros possuem características distintas e, em consequência, a sua utilização em uma mesma infraestrutura seria incompatível.

A **Tabela 5** apresenta uma síntese das indicações de outras formas de exploração.

TABELA 5: Indicações de outras formas de exploração a serem contempladas e incentivadas na formulação da política

A exploração com compartilhamento da infraestrutura com cargas no modelo tipo <i>short line</i> , sem necessidade de que o mesmo operador seja responsável pelos serviços de transporte de carga e de passageiros;
Construção e exploração da ferrovia pela iniciativa privada;
Na prorrogação dos contratos de concessão de transporte de carga, incluir o serviço de transporte de passageiros para o próprio operador, ou que se viabilize o compartilhamento carga/passageiro;
Exploração por meio de pagamento de outorga na participação em um processo de autorização - não monopolista - de vagões numa mesma composição;
Concessão através de licitação pública apenas para novas ferrovias (trechos ou ramais) com prazo compatível à amortização dos investimentos;
Avaliação de distintos modelos para condições específicas de segmentos com volumes de demanda alto, médios e baixos, combinado com a importância da operação de transporte para o fomento do desenvolvimento econômico e social;
Utilização de modelo de exploração com 3 tipos de operadores distintos: carga, passageiros e Infraestrutura fixa;
Transporte de passageiros e transporte de cargas são serviços de características diferentes. Um requer velocidade, o outro requer força, o que os torna incompatíveis sobre a mesma infraestrutura viária.

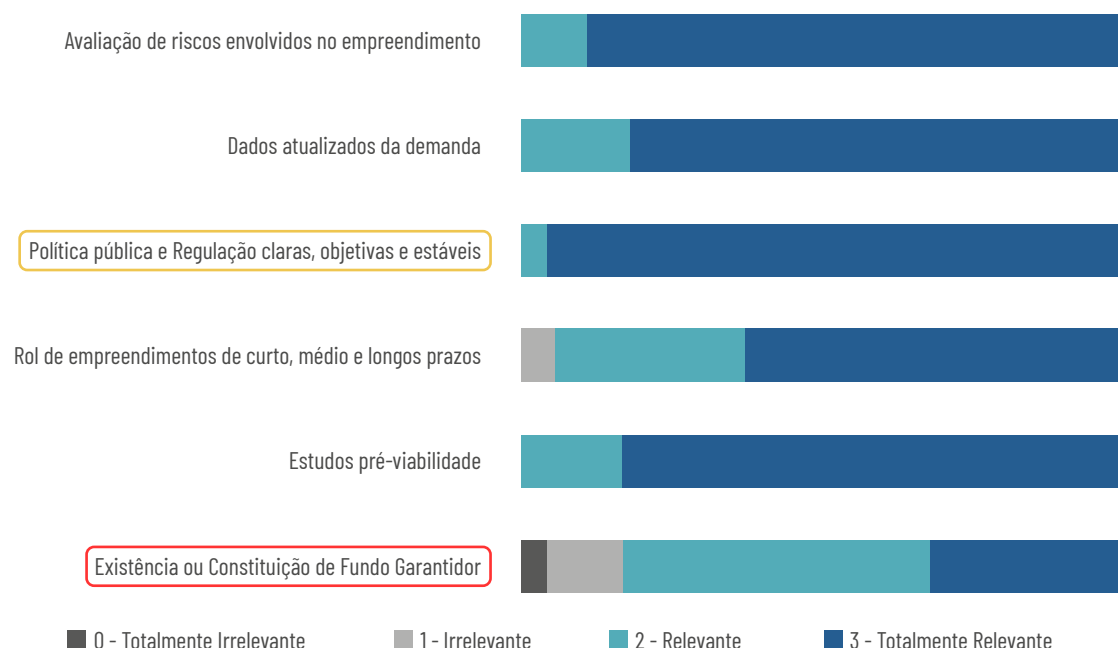
3.2.2.3 Investimentos

Questão 13. Considerando a necessidade de atrair o interesse do setor privado para realizar investimentos no serviço de transporte ferroviário de passageiros, como a sua Organização avalia cada item abaixo quanto ao seu grau de relevância.

A **Figura 8** apresenta os percentuais de avaliação do grau de relevância, acerca da necessidade de atrair o interesse do setor privado para realizar investimentos no serviço de transporte ferroviário de passageiros.



FIGURA 8: Grau de relevância para atrair o interesse privado para realizar investimentos no serviço de transporte ferroviário de passageiros



Verifica-se que todos os itens incluídos no questionário foram avaliados quanto à sua relevância, com um percentual superior a 90% para a soma de Totalmente Relevante e Relevante, sendo que a existência de “Política Pública e Regulação claras, objetivas e estáveis” foi indicada como mais relevante, com um percentual de 96% de classificação como Totalmente Relevante. A despeito de todas os itens terem recebido classificações de Totalmente Relevante e Relevante que superam os 90%, a “Existência ou Constituição de Fundo Garantidor” e “Rol de empreendimentos de curto, médio e longo prazos” obtiveram algumas indicações de não serem relevantes.

Foi ainda permitido aos respondentes indicar outros itens relevantes (**Questão 14**) para atrair o interesse do setor privado a realizar investimentos. A **Tabela 6** apresenta uma síntese de tais indicações. Destaca-se a menção à definição clara de projetos associados e de estudo consistente de empreendimentos, que possibilitem aumentar a participação das receitas acessórias, como condições importantes para atrair o setor privado para realizar investimentos, assim como a existência de estudos de engenharia no nível mínimo de anteprojeto e de projeções de demanda para horizontes de 5 e 10 anos. Vale mencionar, ainda, uma opinião individual e peculiar de que políticas públicas não devem ser reféns da participação de recursos privados.

TABELA 6: Indicações de itens relevantes para atrair o interesse do setor privado para realizar investimentos

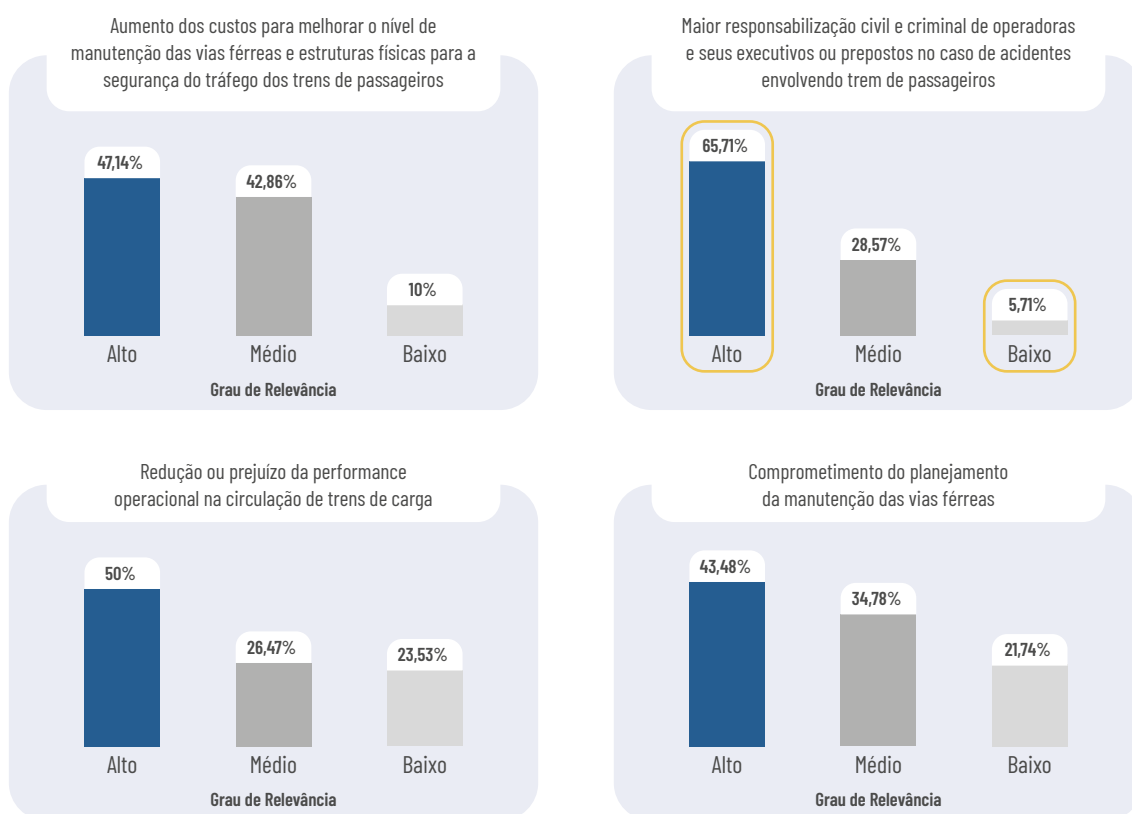
Definição clara de possíveis projetos associados à exploração do transporte ferroviário de passageiros;
Estudos de Engenharia a nível mínimo de Anteprojeto;
Criar condições competitivas de financiamento;
Dados de projeção da demanda nos horizontes de médio (5 anos) e longo prazo (10 anos);
Estudo consistente de empreendimentos que possibilitem aumentar a participação das receitas acessórias no total das receitas, melhorando a viabilidade da exploração dos serviços de transporte;
Políticas de governo não devem ser reféns da participação de recursos privados.

3.2.3 Compartilhamento

Questão 15. Havendo Compartilhamento de Tráfego em vias férreas (trens de cargas com trens de passageiros), e considerando os eventuais impactos descritos abaixo, como a sua Organização avalia o grau de relevância de cada um deles?

Observa-se, na [Figura 9](#), que o impacto “Responsabilização civil e criminal” apresentou o maior percentual de alto grau de relevância (65,71%) e o menor percentual de baixo grau de relevância (5,71%). Para todos os impactos previamente identificados a soma das classificação de Alto e Médio impacto é sempre superior a 75%, o que denota que a avaliação dos respondentes valida os impactos previamente identificados a partir das Reuniões Participativas. Por outro lado, a alternativa “Redução ou prejuízo da performance operacional” apresenta a maior classificação de baixo impacto entre os quatro impactos previamente identificados.

FIGURA 9: Grau de relevância dos impactos da implantação do compartilhamento de vias férreas (trens de carga com trens de passageiros)



Os respondentes indicaram outros impactos relevantes (**Questão 16**) relacionados com o compartilhamento de tráfego em vias férreas (trens de cargas com trens de passageiros). A [Tabela 7](#) resume as indicações adicionais de impactos.

Destacam-se menções a comprometimento de acordos celebrados; problemas decorrentes da falta de clareza das regras contratuais de compartilhamento; perda de capacidade de transporte de carga, com impacto nos custos para embarcadores e comprometendo a produção de transporte para usuários que já possuem contratos em vigência; incidência de processos e responsabilização entre operadores distintos; e uma opinião isolada e pouco usual de que o compartilhamento da via entre trens de carga e passageiros não deve sequer ser cogitado.

TABELA 7: Impactos relevantes relacionados com o compartilhamento de tráfego em vias férreas (trens de cargas com trens de passageiros)

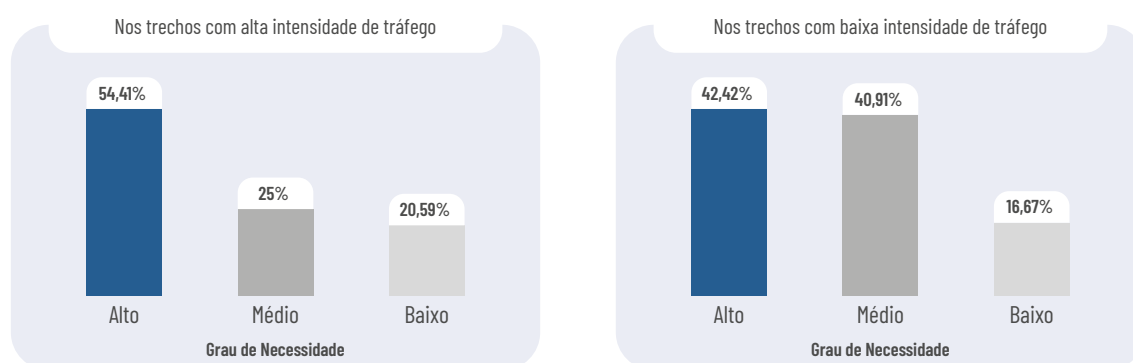
Comprometimento de acordos celebrados em função de eventuais problemas operacionais e acidentes;
Priorização do transporte de passageiros sobre os trens de carga;
Problemas decorrentes da falta de clareza nas regras do compartilhamento;
Necessidade de intervenções físicas na via permanente para que esta se adeque ao transporte de passageiros (considerando também os custos para tal adequação, manutenção e as alterações no sistema de sinalização);
Compartilhamento dos custos de operação e manutenção da composição mista;
Perda de capacidade do transporte de carga (com impacto em aumento de custos para embarcadores, comprometendo a produção de transporte de usuários que já possuem contratos em vigor);
Desafios operacionais relevantes, como a determinação da prioridade de passagem, redução na velocidade de outros trens ao cruzarem com o trem de passageiros e maior retenção em pátios de cruzamento dos trens cargueiros para aguardar a passagem do trem de passageiros;
Incidência de processos e responsabilização entre operadores distintos por eventuais atrasos ou acidentes no decurso da operação compartilhada carga / passageiros;
Compartilhamento de trens de carga com trens de passageiros sequer deve ser cogitado.

Questão 17. Na visão da sua Organização qual o grau de necessidade de revisão quanto à obrigatoriedade do compartilhamento de transporte (trens de cargas com trens de passageiros) nos contratos das concessionárias de carga?

A **Figura 10** apresenta os percentuais de resposta para o grau de necessidade de revisão dos contratos das concessionárias de carga quanto ao grau de obrigatoriedade de compartilhamento.

Para ambas as situações analisadas, trechos com alta intensidade de tráfego e com baixa intensidade de tráfego, existe um percentual acima de 75% do grau de necessidade de revisão considerado “Alto” ou “Médio”. Nos trechos com Alta intensidade de tráfego 54,41% dos respondentes identificam como “Alto” o grau de necessidade de revisão nos contratos.

FIGURA 10: Grau de necessidade de revisão dos contratos de concessão quanto à obrigatoriedade de compartilhamento nos trechos de alta e baixa intensidade de tráfego



Questão 18. Com relação ainda ao compartilhamento de vias férreas (trens de cargas com trens de passageiros), na visão da sua Organização, quais os atrativos que podem ser percebidos pela concessionária ferroviária de cargas?

A **Tabela 8** apresenta uma síntese das respostas referentes aos atrativos que podem ser percebidos pelas concessionárias ferroviárias de carga em função do compartilhamento de vias férreas. Ressalta-se que somente um dos respondentes considera que o compartilhamento não oferece atrativos para os concessionários. Além dos atrativos previamente identificados (ver área demarcada na tabela), que receberam os maiores percentuais de escolha, foram citados alguns outros, apresentados fora da área demarcada.

TABELA 8: Atrativos que podem ser percebidos pelas concessionárias em decorrência do compartilhamento de vias férreas entre trens de carga e de passageiros

Aumento da disponibilidade de recursos para investimentos na infraestrutura com melhoria conjunta para os operadores e seus usuários com relação à segurança e à confiabilidade da operação.	19.11%
Geração de novas receitas seja pelo pagamento de "direito de passagem de trens", seja pelas tarifas pagas pelos clientes ou ainda pela exploração das estruturas comerciais das edificações.	19.00%
Melhoria da qualidade das vias, reduzindo a possibilidade de acidentes (descarrilamentos/tombamentos) de composições ferroviárias.	16.58%
Valorização da importância do modo ferroviário nos municípios percorridos pela malha da operadora de cargas, com uma utilidade mais objetiva para a sociedade e para as economias locais.	15.82%
Aproximação com a sociedade civil e comunidades, trazendo ganhos como a redução de vandalismo nos materiais rodantes, vias férreas e invasões.	14.00%
Cumprimento de uma função social por parte da concessionária de cargas/operadora.	12.03%
Nenhum	1.70%
Esse mútuo uso tem que ser muito bem identificado na competitividade com outros modais.	0.71%
Melhoria na qualidade de vida dos passageiros que se deslocam diariamente para o trabalho.	0.44%
Geração de novos negócios conexos ao novo modelo operacional.	0.38%
O passageiro ferroviário terá uma visão bem clara do transporte ferroviário de carga e a necessidade de normas e critérios de segurança.	0.22%

Questão 19. Com referência ao compartilhamento de trens de cargas e passageiros, qual o posicionamento da sua Organização sobre este tipo de modelo operacional considerando o tráfego atual e projetado em até 10 anos?

A **Tabela 9** apresenta uma síntese das respostas para esta questão, destacando-se que somente 1% dos respondentes considera que o compartilhamento não deve ser implementado de nenhuma forma.

A maioria dos respondentes (38%) considera que o compartilhamento deve ser implementado em trechos de baixa e média densidade de tráfego (trechos que possuam até 50% de capacidade de tráfego ociosa). A segunda alternativa mais votada, com 21% dos participantes, foi a que considera que o compartilhamento pode ser implementado em qualquer trecho ferroviário, independente do atual estado de saturação do tráfego dos trens de carga. Finalmente, 21% dos respondentes optaram por sugerir outras formas de compartilhamento, conforme apresentado na Tabela 10.

Entre as sugestões de outras condições de compartilhamento, verifica-se uma tendência de que a decisão do compartilhamento depende de diversos fatores, cabendo uma análise específica para cada caso. Algumas respostas também indicam a necessidade de considerar o tema de segurança como uma das condições. Importante ainda mencionar que uma opinião isolada e particular de que o compartilhamento não deve ser implementado de nenhuma forma.

TABELA 9: Posicionamento da organização sobre o compartilhamento de trens de carga e de passageiros considerando o tráfego atual e projetado em até 10 anos

ITEM	QUANTIDADE	%
Só deve ser implementado se for construída na faixa de domínio uma via exclusiva (segregada), para o tráfego de trens e passageiros	6	8%
Somente deve ser implementado em trechos de baixa densidade de tráfego (trechos cuja capacidade de tráfego de trens possuem mais de 70% de ociosidade)	8	11%
Somente deve ser implementado em trechos de baixa e média densidade de tráfego (trechos que possuem até 50% de capacidade de tráfego ociosa)	28	38%
Pode ser implementado em quaisquer trechos ferroviários, independente do atual estado de saturação do tráfego dos trens de cargas	15	21%
Não deve ser implementado de nenhuma forma	1	1%
Outra	15	21%

TABELA 10: Posicionamento da organização sobre o compartilhamento de trens de carga e de passageiros considerando o tráfego atual e projetado em até 10 anos

A decisão de ser implementado se for construída na faixa de domínio uma via exclusiva (segregada), para o tráfego de trens de passageiros. Dependendo do volume de tráfego de trens ou de forma compartilhada depende da densidade de tráfego. A análise deve ser feita caso a caso e considerando um horizonte de planejamento a longo prazo.	1
A secretaria de desenvolvimento urbano nunca estudou esse modelo	1
Dependendo do trecho, do tráfego, da população a ser atendida, pode-se viabilizar coma construção de via segregada (ex. TIC SÃO PAULO, CAMPINAS, AMERICANA	1
Deve seguir a livre negociação	1
Deve ser implantado quando for economicamente viável para ambos independente do tráfego atual	1
Deve ser implantado sempre que houver espaço, exigindo-se previsibilidade operacional do operador de carga, e um anova via segregada só deve ser investida quando o nível de utilização for considerado inseguro, o que dependerá do trecho estudado	1
Deve ser implementado em trechos com ociosidade e demanda para tal. No caso de trechos com alta demanda, avaliar-se a demanda para passageiros justifica impactos na demanda de carga	1
Devem ser consideradas soluções adequadas a cada situação de densidade do tráfego de cargas, que podem variar desde a construção de via segregada até o compartilhamento diferenciado em função do nível de densidade (média e baixa)	1
Implementado em trechos com viabilidade turística e sustentabilidade econômica mínima	1
Não deve ser implementado de nenhuma forma	1
O compartilhamento deve ocorrer quando existir significativa demanda de passageiros e de cargas (sinergia)	1
O tema de segurança e nível de serviço deve ser considerado	1
O tipo e a intensidade de utilização de cada corredor devem ser considerados, sendo o ponto de partida um sólido planejamento de operação, e uma grade horária	1
Pode ser implementado em trechos de baixa e média densidade de tráfego (trechos que possuem mais de 30% de ociosidade)	1
Preferencialmente em trechos com baixa densidade, sem vedação para trechos de alta densidade, desde que sejam realizados investimentos necessários em segurança	1
Sua implantação depende de diversos fatores e cabe uma análise específica de cada trecho	1

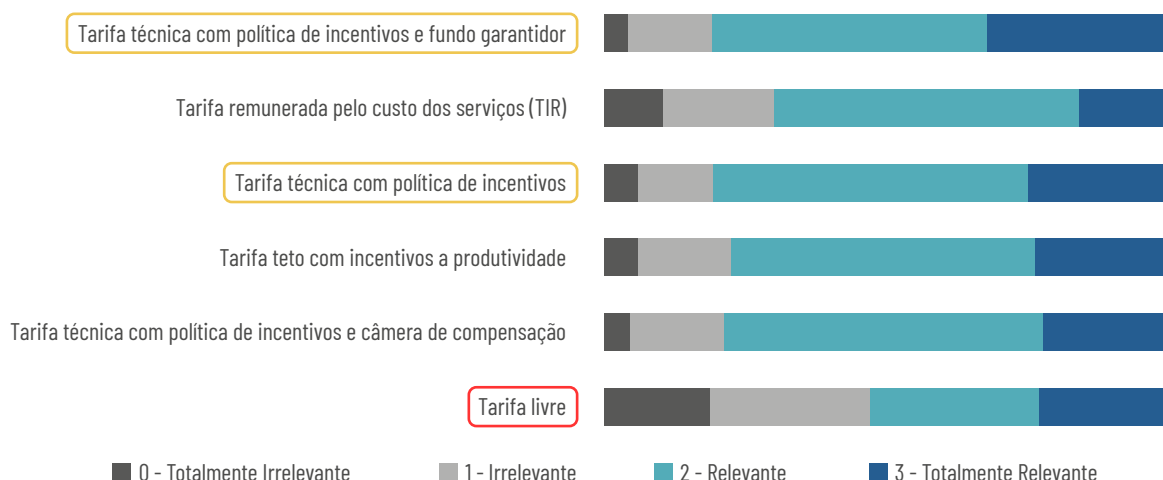
3.2.4 Política Tarifária, Equilíbrio Tributário e Política de Incentivos

3.2.4.1 Política Tarifária

Questão 20. Avalie na opinião da sua Organização as alternativas de política tarifária quanto ao grau de relevância para aplicação em sistemas de transporte regional ferroviário de passageiros?

A **Figura 11** apresenta uma síntese das respostas para esta questão.

FIGURA 11: Avaliação das alternativas de política tarifária quanto ao grau de relevância para aplicação em sistemas de transporte regional ferroviário de passageiros



Os respondentes indicaram alternativas (**Questão 21**) de política tarifária que podem ser aplicadas em sistemas de transporte ferroviário de passageiros. A **Tabela 11** resume as indicações de alternativas de política tarifária.

TABELA 11: Alternativas de política tarifária que podem ser aplicadas em sistemas ferroviários de passageiros

Tarifa livre para os serviços de transporte turístico ferroviário ;
Pensar em novo modelo de financiamento deste modo, fazendo com que a tarifa se torne um complemento e não o essencial ;
Política tarifária estará conectada com os valores comerciais advindos do emprego correto desse transporte ferroviário e adequada performance comercial planejada pela iniciativa privada;
Tarifa livre e modulada de acordo com o nível de serviço prestado em função das expectativas e necessidades do cliente;
Tarifação integrada aos sistemas de transportes urbanos , permitindo o uso de um único bilhete (cartão) em várias localidades e modos de transportes.

3.2.4.2 Equilíbrio Tributário / Política de Incentivos

Questão 22. Na visão da sua Organização, quais as medidas necessárias para assegurar política tributária e de incentivos à indústria ferroviária nacional a fim de lhe conferir competitividade?

Para esta questão aberta, os respondentes apresentaram mais de 70 sugestões de medidas necessárias para assegurar política tributária e de incentivos à indústria ferroviária nacional, com vistas a conferir competitividade para esse setor econômico. As sugestões de medidas estão apresentadas no **Anexo 3**.

Na [Figura 12](#) é apresentada uma representação com auxílio de uma “nuvem de palavras”, que possibilita a visualização das expressões mais utilizadas pelos respondentes. A expressão mais utilizada foi “Redução da Carga Tributária”, seguida de diversas outras conexas, como “Política Tributária”, “Incentivos Fiscais” e “Desoneração Tributária”. Também foram citadas medidas relacionadas com o “Arcabouço Legal”, prorrogação do “REPORTO”, “Conteúdo Local” e outras medidas de apoio ao setor.

FIGURA 12: Expressões mais utilizadas pelos respondentes em relação às medidas necessárias para assegurar política tributária e de incentivos para conferir competitividade à indústria ferroviária nacional



3.2.5 Parcerias e Escopo

3.2.5.1 Parcerias

Questão 23. Da lista de atividades previstas no processo de elaboração de Política de Transporte Ferroviário de Passageiros – PTFP, foi solicitado aos respondentes que assinalassem aquelas nas quais as suas organizações teriam capacidade técnica/estrutural para colaborar. Um quadro das respostas apresentadas foi elaborado a fim de subsidiar a articulação do MInfra com as instituições com disponibilidade em colaborar.

3.2.5.2 Escopo

Questão 24. Foi perguntado aos respondentes como deveria ser a abordagem da política: de forma geral ou de forma particular para cada um dos tipos de serviços de transportes de passageiros sobre trilhos: Trens interestaduais; Trens Intercidades (circunscritos ao território de uma UF); Trens metropolitanos interestaduais; Trens metropolitanos (circunscritos ao território de uma UF), Trens urbanos e Trens turísticos ou comemorativos, considerando as peculiaridades de cada um e a segregação de competências entre as diversas esferas da federação?

A [Tabela 12](#) mostra a tabulação das respostas. Observa-se que a maioria dos respondentes (66%) considera que a abordagem deve ser particular para cada tipo de serviço. Optaram por uma abordagem geral 25% dos respondentes e 10% sugeriram abordagens alternativas, conforme apresentado na [Tabela 13](#).

TABELA 12: Avaliação de como deve ser a abordagem da Política de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

ITEM	QUANTIDADE	%
A abordagem deve ser geral	18	25%
A abordagem deve ser particular para cada um dos tipos de serviços	48	66%
Outra	7	10%

TABELA 13: Avaliação de como deve ser a abordagem da Política de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros

A política pode ter princípios gerais , mas a abordagem deve ser individualizada para cada serviço ;
A abordagem deve ser geral , mas com aberturas para compatibilização de cada tipo de serviço ;
Entendemos que esta regulação deve ficar a cargo dos estados da Federação , pois já existem em diversos estados os serviços de transporte de passageiros entre Regiões Metropolitanas, Trens Urbanos e Turísticos, bem como concessões já em operação;
Depende da dinâmica territorial. É fácil imaginar a abordagem conjunta de trens urbanos e metropolitanos dentro de uma mesma UF, mas essa estratégia pode não funcionar tão bem para o interior e para trens interestaduais, com características diferentes;
Abordagem geral, particularizada quando couber ;
O ideal seria partir de uma abordagem geral , mas que permita a consideração de fatores locais e que considerem os tipos de serviços .

3.2.6 Plano de Desenvolvimento para o Transporte Ferroviário de Passageiros

Questão 25. Em relação à abrangência do Plano de Desenvolvimento para o Transporte Ferroviário de Passageiros, na visão da sua Organização, qual a alternativa mais adequada para a abrangência da malha ferroviária a ser analisada? As respostas apresentadas estão resumidas na **Tabela 14**. Verifica-se que a grande maioria dos respondentes (74%) considera que a análise deve abranger toda a malha, inclusive os novos corredores potenciais. Um quarto dos respondentes considera que a abrangência da análise deve tomar em conta a existência de estudos econômicos e financeiros que demonstrem a viabilidade dos empreendimentos. Apenas 1% dos respondentes considera que a análise deve ser restrita à malha ociosa ou com baixa utilização.

TABELA 14: Abrangência do Plano de Desenvolvimento para o Transporte Ferroviário de Passageiros em relação à malha ferroviária a ser analisada

ITEM	QUANTIDADE	%
Análise restrita da malha ociosa ou com baixa utilização.	1	1%
Análise restrita da malha ociosa ou com baixa utilização ou quando existirem estudos econômicos e financeiros que demonstrem sua viabilidade.	18	25%
Análise da toda malha e inclusive com novos corredores potenciais.	54	74%

Questão 26. Como a sua Organização avalia o grau de dependência do desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros em relação às renovações antecipadas dos contratos de concessão ferroviária de carga?

As respostas estão sintetizadas na **Tabela 15**. A opção “não sei responder” foi escolhida por 16% dos respondentes, um dos maiores percentuais de opção por tal resposta em todo o questionário. Para 5% das organizações o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros é independente da renovação antecipada dos contratos de concessão. Um grupo de organizações, que soma 18% dos participantes, considera que os temas em pauta são pouco dependentes. O maior percentual de respostas (34%) foi para a opção “parcialmente dependente”, que somado aos que indicaram haver “total dependência” (25%) perfaz um total de 59%.

TABELA 15: Grau de dependência do desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros em relação às renovações antecipadas dos contratos de concessão ferroviária de carga

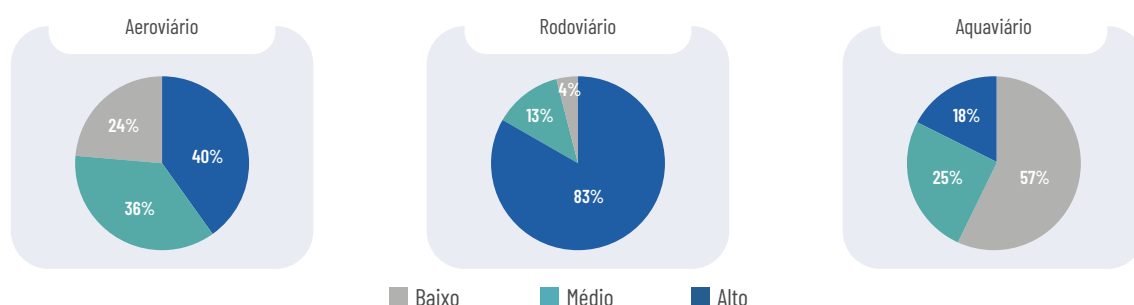
ITEM	QUANTIDADE	%
Totalmente dependente	18	25%
Parcialmente dependente	25	34%
Pouco dependente	13	18%
Independente	5	7%
Não sei responder	12	16%

Questão 27. Como sua Organização avalia o potencial de complementaridade de integração intermodal do transporte ferroviário de passageiros com os demais modos de transportes?

A **Figura 13** apresenta uma síntese das respostas. Observa-se que o maior percentual de avaliação como alto potencial de complementariedade está no transporte rodoviário (84%). Na sequência estão o transporte aeroviário (40%) e o transporte aquaviário (18%), este, também tem o maior percentual de baixo potencial de integração (57%).

Vale mencionar que alguns aeroportos brasileiros já estão conectados com sistemas ferroviários urbanos, como por exemplo, o Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, interligado ao VLT Rio; o Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, interligado ao TRENURB por uma ramal do sistema Aeromóvel; o Aeroporto de Guarulhos, atendido pela Linha 13 – Jade, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM; e o Aeroporto Guararapes, em Recife, interligado por uma passarela coberta à estação Aeroporto da Linha Sul, do Metrô de Recife – METROREC.

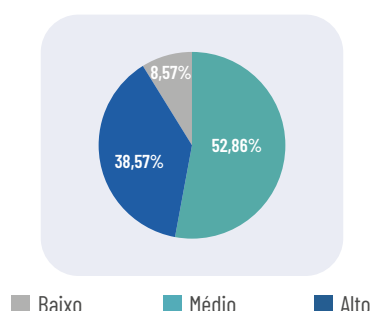
FIGURA 13: Avaliação do potencial de complementariedade de integração intermodal do transporte ferroviário com os demais modos de transporte



Questão 28. Em recente pesquisa O/D publicada pela Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, com base em dados de telefonia móvel de 2017, constatou-se que: a) A matriz O/D terrestre identificou 60.130 ligações com 1,806 bilhões de deslocamentos; b) Desse total, os números para o automóvel particular correspondem a 1,465 bilhões de deslocamentos, que representa 77% do total de deslocamentos. Como sua Organização avalia o potencial do transporte ferroviário de passageiros para atrair parte desta demanda?

A **Figura 14** apresenta uma síntese das respostas apresentadas. Observa-se que apenas cerca de 9% dos respondentes considera como “Baixo” o potencial do transporte ferroviário atrair os usuários que utilizam o automóvel particular. Os demais, ou seja, pouco mais de 90% dos respondentes, dividem-se entre 52,9% que optaram por um potencial “Médio” e 38,6% que consideraram ser “Alto” o potencial.

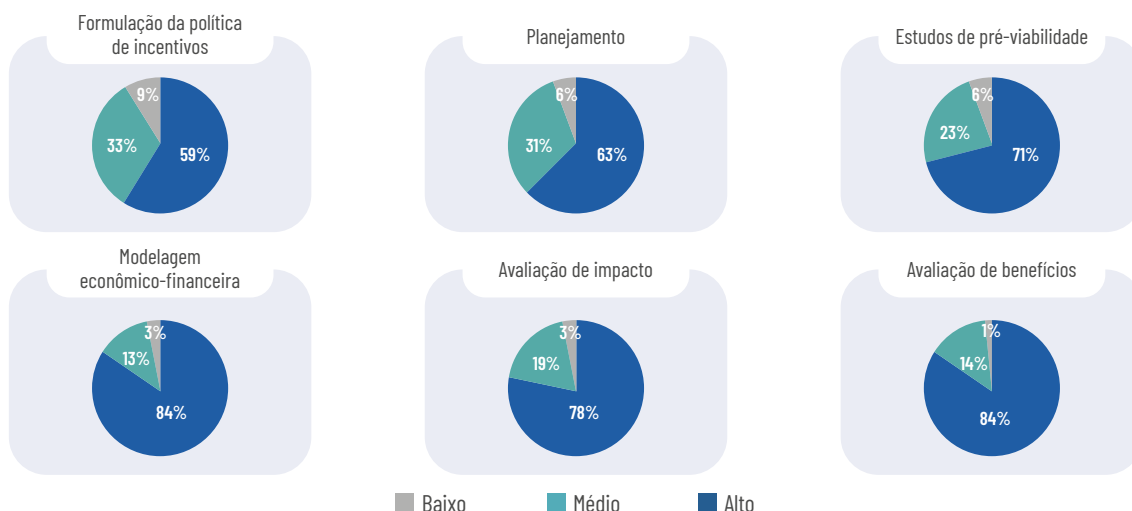
FIGURA 14: Avaliação do potencial do transporte ferroviário atrair usuários do automóvel particular



Questão 28. Considerando a visão da sua Organização, classifique a relevância de monetizar as externalidades positivas do modo ferroviário para o transporte de passageiros em cada uma das etapas: formulação de política pública; planejamento; estudos de pré-viabilidade; modelagem econômico-financeira; avaliação de impacto; e, avaliação de benefícios.

A **Figura 15** apresenta uma síntese das respostas apresentadas para cada uma das etapas. Observa-se que para todas as etapas listadas a soma das respostas “Média” e “Alta” relevância é sempre maior do que 90%, sendo o percentual de “Alta” relevância sempre superior a 60%. Vale mencionar ainda que os maiores percentuais de “Alta” relevância (84%) foram atribuídos para as etapas de modelagem econômico-financeira e avaliação de benefícios.

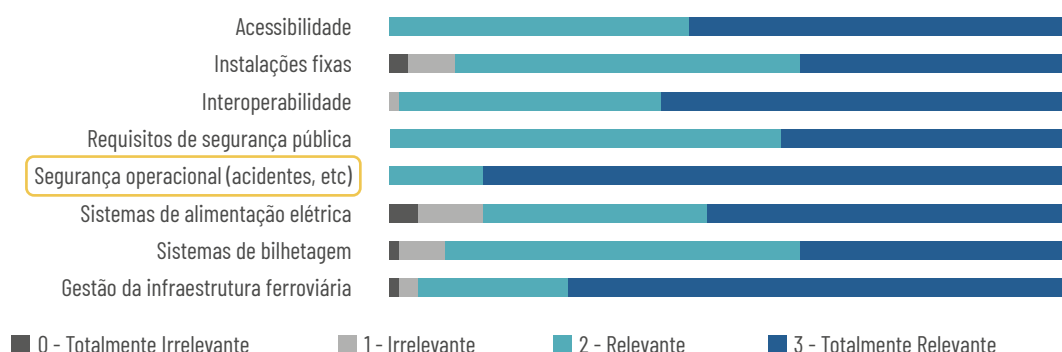
FIGURA 15: Avaliação da relevância de monetizar as externalidades positivas do modo ferroviário nas diversas etapas do processo



Questão 30. Considerando que serão formulados a Política de Transporte Ferroviário de Passageiros (PTFP) e o Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros (PDTFP), na visão da sua Organização, qual o grau de necessidade de definição de parâmetros/indicadores de desempenho para cada uma das disciplinas?

A Figura 16 apresenta uma síntese das respostas apresentadas. Em todas as opções observa-se um percentual superior a 85% para a soma das classificações “Totalmente Relevante” e “Relevante”, sendo que o item Segurança Operacional (acidentes, etc) obteve o maior percentual de “Totalmente Relevante” (86,3%), ressaltando a necessidade de definição de parâmetros / indicadores para este item. Além do item Segurança Operacional, dois outros não apresentaram qualquer classificação como “Irrelevante” ou “Totalmente Irrelevante”. Finalmente, os itens relativos a Sistemas de Alimentação Elétrica, Sistemas de Bilhetagem e Instalações Fixas apresentam percentuais máximos de classificação como “Irrelevante” ou “Totalmente Irrelevante” variando de 9,6% a 4,1%, respectivamente.

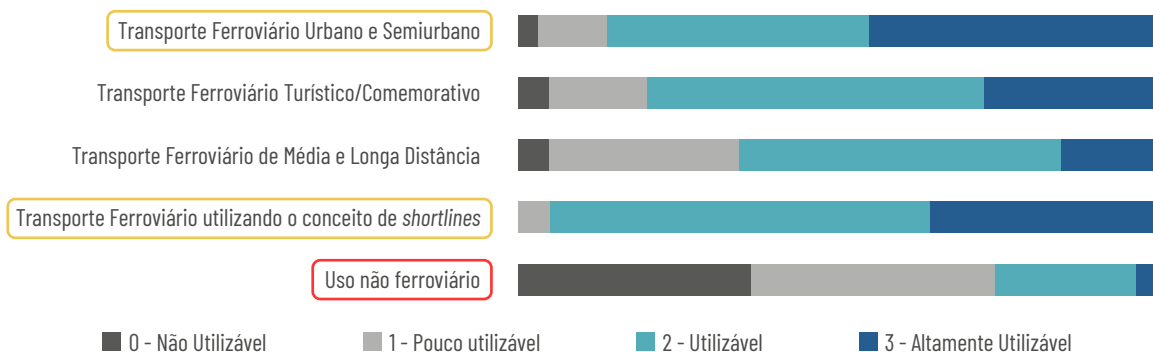
FIGURA 16: Avaliação do grau de necessidade de definição de parâmetros / indicadores de desempenho para cada uma das disciplinas



Questão 31. Pelo grau de conhecimento que a sua Organização detém sobre os trechos ferroviários ociosos ou com baixa utilização, classifique no rol de opções abaixo as melhores alternativas para utilização desta malha.

A Figura 17 apresenta uma síntese das respostas apresentadas. Observa-se que a maior soma de classificação com “Altamente Utilizável” e “Utilizável” foi concedida ao uso como Transporte Ferroviário utilizando o conceito de *short lines* (95,1%). Na sequência aparecem os usos como Transporte Ferroviário Urbano e Semiurbano; e o Transporte Ferroviário Turístico Comemorativo, com respectivamente 86,4% e 80,0%. Sendo o uso para o Transporte Ferroviário de Média e Longa Distância a opção escolhida para 66,9% dos respondentes. Finalmente, constata-se que o uso não ferroviário é a opção com menor soma de “Altamente Utilizável” e “Utilizável”, apenas 26,0%.

FIGURA 17: Avaliação das alternativas de uso para os trechos ferroviários ociosos ou com baixa utilização



Os respondentes que optaram na questão anterior pela opção “Uso não ferroviário”, como “Altamente Utilizável” ou “Utilizável”, foram solicitados (**Questão 32**) a descrever o uso considerado. A **Tabela 16** apresenta uma síntese dos usos considerados.

TABELA 16: Usos considerados pelos respondentes que optaram pelo “Uso Não Ferroviário”

Especialmente em estações ferroviárias é possível fazer uso como ativo cultural e histórico. Além disso a revitalização urbana da faixa de domínio nos trechos ociosos pode fomentar novos usos do solo, incluindo ativos turísticos como parques;
Nas regiões urbanas, para implantação de áreas de convívio: praças, parques, etc;
Ciclovias, pistas de motocross, rodovias vicinais;
Corredores de ônibus para conexão entre bairros;
Processos de renovação urbana, espaços públicos, usos em outros modos, como corredores de bicicletas;
Transformação dos trechos urbanos e suburbanos em estradas e avenidas;
Utilizar para atender passageiros do entorno das grandes cidades. Transporte turístico/comemorativo;
Outros meios de transporte público em casos urbanos e semiurbanos / circulação em áreas em desenvolvimento;
Ciclovía, BRT ou Orla Turística;
Espaços culturais, comerciais, espaços para lazer e esportes, trilhas, ciclovias, etc;
Destinação sustentável (via pública, corredores de preservação ambiental, empreendimentos imobiliários)
Parque lineares, ciclovias, uso imobiliário
Utilização para o desenvolvimento urbano e habitacional das cidades

Os respondentes puderam ainda (**Questão 33**) indicar outra(s) alternativa(s) de uso para trechos ferroviários ociosos ou com baixa utilização, além daqueles apontados na QUESTÃO 31.

As indicações estão consolidadas na **Tabela 17**.

TABELA 17: Alternativas para os trechos ferroviários considerados ociosos ou de baixa utilização além das sugeridas pela pesquisa

Para saber se existe algum potencial de uso, e de que modo se daria, é necessário estudar primeiro a rede como um todo;
Implantação de ciclovias e de estabelecimentos de apoio ao cicloturismo;
Utilização dos trechos não operados pela carga em áreas urbanas para implantação de sistemas de VLT, quando viável economicamente, financeiramente e operacionalmente.





CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados obtidos com o processo de Consulta Estruturada atingiram plenamente os objetivos de aprofundar as discussões sobre o tema, de forma a colher as contribuições das principais partes interessadas na definição dos elementos da Política de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros, além de propiciar a obtenção de subsídios para consecução do correspondente Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário.

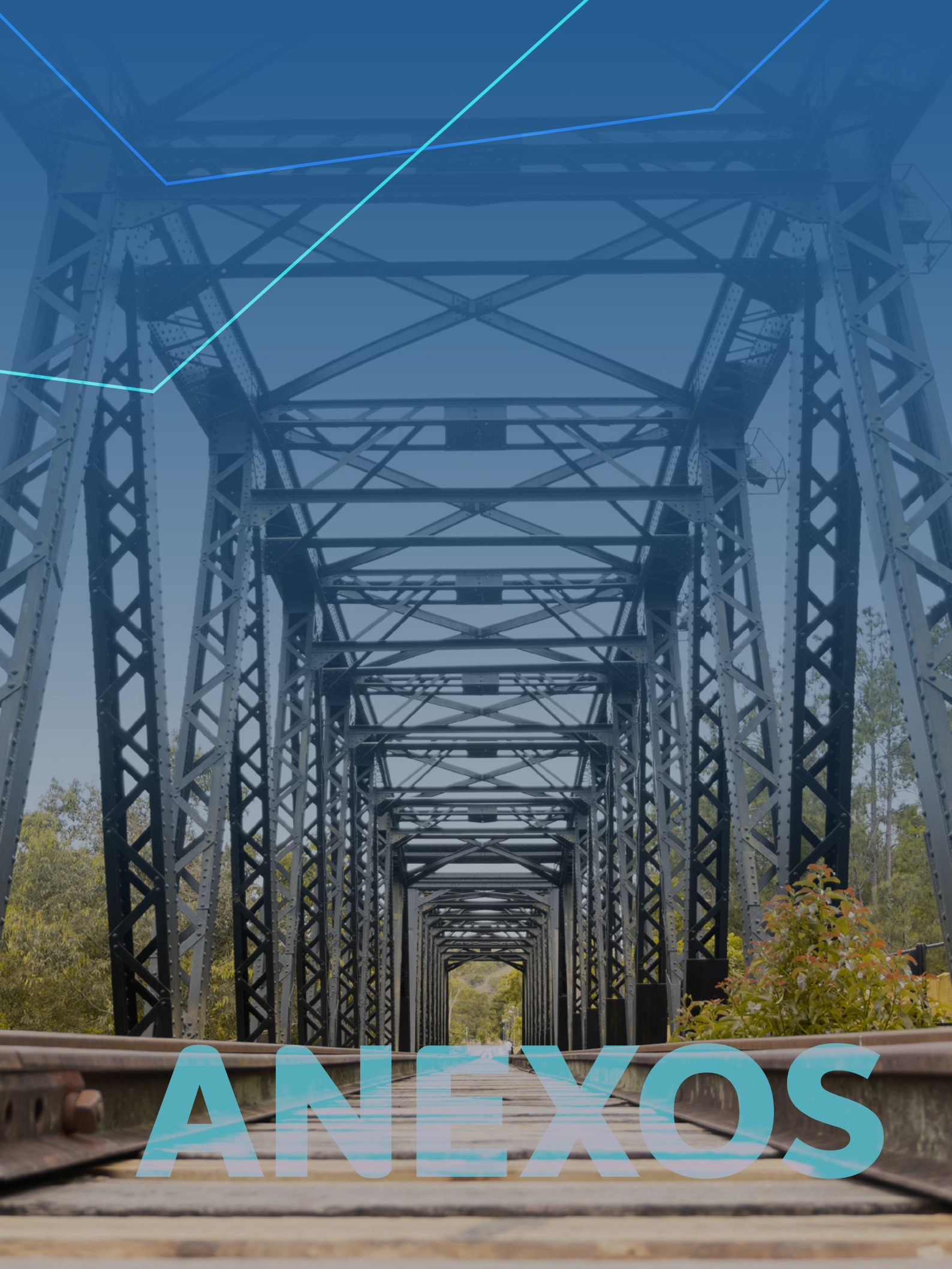
As organizações convidadas a participar do processo acolheram ao chamamento do Ministério da Infraestrutura, o que acabou por representar um percentual de participação acima de 90% das organizações selecionadas para integrar o processo de Consulta Estruturada.

Vale destacar, também, o alto grau de representatividade e de relevância das organizações participantes em suas áreas de atuação específicas. Mais de 20 secretarias estaduais de infraestrutura e transportes de diferentes estados brasileiros participaram da Consulta Estruturada. Da mesma forma, cabe destacar a expressiva participação de instituições técnicas, acadêmicas e de pesquisa, representadas pelas mais importantes organizações nacionais com atuação no setor de transportes e logística. Somam-se a este relevante conjunto de organizações, as principais entidades representativas dos diversos segmentos de atuação no transporte ferroviário de passageiros, além de entidades de fomento nacionais e internacionais, incluindo Banco Mundial, Banco Interamericano de Desenvolvimento e Banco de Desenvolvimento da América Latina - CAF.

Do ponto de vista da metodologia empregada, vale enfatizar que os procedimentos adotados para construção e validação do instrumento da Consulta Estruturada seguiram as boas práticas recomendadas para questionários desta natureza, assim como que as questões abordadas no questionário estavam em consonância com os principais pontos destacados pelas partes interessadas durante as reuniões participativas.

Por fim, ressalta-se que as informações levantadas a partir da Consulta Estruturada proporcionarão importantes insumos para o processo de construção da Política de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros e respectivo Plano, permitindo à SNTT dar continuidade às suas ações estratégicas, voltadas ao desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros no Brasil.





ANEXOS

ANEXO 1 – AVALIAÇÃO DO FORMULÁRIO DE CONSULTA ESTRUTURADA

Após as reuniões participativas, realizadas no mês de julho/2020 e dando continuidade às atividades com vistas à elaboração da política para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros, o Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres, elaborou consulta estruturada para aprofundar a coleta das contribuições dos principais *stakeholders* a fim de definir os atributos da Política de Desenvolvimento que nortearão os planos, programas e ações do Governo de forma a contribuir para a evolução do transporte ferroviário de passageiros no país.

Para que a consulta expresse fielmente as percepções e as necessidades dos interessados é necessário assegurar que o questionário seja de interpretação clara e de simples entendimento para todos aqueles que serão consultados.

Com a finalidade de verificar se as questões levantadas abordam os parâmetros que são afetos ao problema em estudo, a especificação dos objetivos, a construção de hipóteses, a operacionalização dos conceitos e à semântica das entrevistas, de forma que a interpretação possa ser uniforme, foi elaborada uma **avaliação preliminar** das questões, antes da execução da pesquisa abrangendo um universo mais amplo de apoiadores ou interessados.

I. Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

1. Você concorda em participar desta pesquisa e declara que está ciente de que os dados serão analisados coletivamente, para subsidiar e avaliar Políticas Públicas no âmbito do Ministério da Infraestrutura e que qualquer informação pessoal prestadas neste formulário será anonimizada e está protegida pela Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais – LGDP- nº. 13.709 de 14 de agosto de 2018? Informamos, também, que esta pesquisa NÃO realiza identificação ou rastreamento de IP (Internet Protocol) de computadores, tablets ou celulares das pessoas que responderem o formulário.

☐ CONCORDO

☐ NÃO CONCORDO

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, coloque (S) para “sim” ou (N) para “não”, considerando a adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quanto à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.



Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

II. Identificação

2. Nome da Entidade ou Órgão:

3. Se for o caso, quantidade de associados representados pela sua Entidade:

4. Nome do Responsável pelas Informações:

5. Cargo do Responsável pelas Informações:

6. Email do Responsável pelas Informações:

Em relação às questões nº 2, 3, 4, 5 e 6 acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

III. Proposição e Validação de Benefícios

7. Considerando os principais benefícios que a política para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros deve promover no Brasil, avalie cada item abaixo quanto ao seu grau de relevância.

Melhorar a qualidade (velocidade, frequência, cobertura, custo, conforto, segurança, etc...) do transporte coletivo intermunicipal e interestadual de passageiros	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Induzir o desenvolvimento econômico da indústria ferroviária	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Promover a destinação de trechos ferroviários ociosos ou com baixa utilização	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Possibilitar a geração de empregos diretos e indiretos com o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros.	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Promover a exploração, comercial e econômica, imobiliária das estações, terminais e faixas de domínio	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Fomentar o desenvolvimento urbano	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Fomentar o desenvolvimento regional	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Incentivar a abertura e investimentos em novos corredores de transporte ferroviário de passageiros	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Promover transporte ferroviário de passageiros sustentável e integrado com outros modos no Brasil	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder



Reduzir a emissão de gases poluentes

() 5 - Totalmente Relevante () 4 - Muito Relevante
() 3 - Pouco Relevante () 2 - Pouco Irrelevante
() 1 - Muito Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante
() Não Sei Responder

Promover formas de atração de investimentos privados

() 5 - Totalmente Relevante () 4 - Muito Relevante
() 3 - Pouco Relevante () 2 - Pouco Irrelevante
() 1 - Muito Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante
() Não Sei Responder

Promover a redução de acidentes rodoviários com o
incremento do uso do transporte ferroviário de passageiros

() 5 - Totalmente Relevante () 4 - Muito Relevante
() 3 - Pouco Relevante () 2 - Pouco Irrelevante
() 1 - Muito Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante
() Não Sei Responder

Estimular alternativas de transporte ferroviário para
médias e longas distâncias, aumentando a competitividade
e fortalecendo o poder de escolha do usuário

() 5 - Totalmente Relevante () 4 - Muito Relevante
() 3 - Pouco Relevante () 2 - Pouco Irrelevante
() 1 - Muito Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante
() Não Sei Responder

Melhorar a avaliação da satisfação dos usuários com
os serviços de transporte coletivo de passageiros

() 5 - Totalmente Relevante () 4 - Muito Relevante
() 3 - Pouco Relevante () 2 - Pouco Irrelevante
() 1 - Muito Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante
() Não Sei Responder

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

() A escala da questão está corretamente dimensionada, considerando os grupos de respostas possíveis.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

8. Caso os itens apontados acima não sejam suficientes, quais outros deveriam ser contemplados e qual o grau de relevância de cada um? (Este campo é opcional)

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N) considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

IV. Receitas Acessórias - Formas de Exploração - Investimentos

9. Considerando as receitas acessórias, alternativas, complementares ou de projetos associados que a sua entidade/órgão considera importantes a serem contempladas e incentivadas na formulação da política para o transporte ferroviário de passageiros, avalie cada item abaixo quanto ao seu grau de relevância.

Exploração da publicidade na faixa de domínio	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Exploração da publicidade nas composições	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Exploração dos serviços de bordo	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Exploração da faixa de domínio	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Exploração econômica imobiliária associada a exploração do serviço de transporte de passageiros	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder



Exploração comercial das estações e terminais de embarque e desembarque

- () 5 - Totalmente Relevante () 4 - Muito Relevante
() 3 - Pouco Relevante () 2 - Pouco Irrelevante
() 1 - Muito Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante
() Não Sei Responder

Exploração do serviço de transporte de carga em pequenos volumes

- () 5 - Totalmente Relevante () 4 - Muito Relevante
() 3 - Pouco Relevante () 2 - Pouco Irrelevante
() 1 - Muito Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante
() Não Sei Responder

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

- () Quando à semântica e concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.
- () A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.
- () As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.
- () A escala da questão está corretamente dimensionada, considerando os grupos de respostas possíveis.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

10. Caso os itens apontados acima não sejam suficientes, quais outros deveriam ser contemplados e qual o grau de relevância de cada um? (Este campo é Opcional)

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

- () Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.
- () A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.
- () As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

11. Considerando as formas de exploração que a sua entidade/órgão considera importantes a serem contempladas e incentivadas na formulação da política para o transporte ferroviário de passageiros, avalie cada item abaixo quanto ao seu grau de relevância.

Exploração com compartilhamento da infraestrutura com carga no modelo tipo *shortline*, sendo o mesmo operador responsável pelos serviços de transporte de cargas e de passageiros

- () 5 - Totalmente Relevante () 4 - Muito Relevante
() 3 - Pouco Relevante () 2 - Pouco Irrelevante
() 1 - Muito Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante
() Não Sei Responder

Exploração por meio de autorização do Operador de carga celebrada através do contrato operacional específico

- () 5 - Totalmente Relevante () 4 - Muito Relevante
() 3 - Pouco Relevante () 2 - Pouco Irrelevante
() 1 - Muito Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante
() Não Sei Responder

Exploração por meio de concessão (licitação) pelo poder público para explorar a infraestrutura e os serviços de transporte de passageiros

- () 5 - Totalmente Relevante () 4 - Muito Relevante
() 3 - Pouco Relevante () 2 - Pouco Irrelevante
() 1 - Muito Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante
() Não Sei Responder

Exploração por meio de autorização pelo poder público para explorar os serviços de transporte de passageiros.

- () 5 - Totalmente Relevante () 4 - Muito Relevante
() 3 - Pouco Relevante () 2 - Pouco Irrelevante
() 1 - Muito Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante
() Não Sei Responder

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

- () Quando à semântica e concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.
- () A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.
- () As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.
- () A escala da questão está corretamente dimensionada, considerando os grupos de respostas possíveis.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

12. Caso os itens apontados acima não sejam suficientes, quais outros deveriam ser contemplados e qual o grau de relevância de cada um? (Este campo é opcional)

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

- () Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.
- () A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.
- () As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.



Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

13. Considerando a necessidade de atrair o interesse do setor privado para realizar investimentos no serviço de transporte ferroviário de passageiros, avalie cada item abaixo quanto ao seu grau de relevância.

Estudos de pré – viabilidade	() 5 – Totalmente Relevante () 4 – Muito Relevante () 3 – Pouco Relevante () 2 – Pouco Irrelevante () 1 – Muito Irrelevante () 0 – Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
------------------------------	--

Dados atualizados de demanda	() 5 – Totalmente Relevante () 4 – Muito Relevante () 3 – Pouco Relevante () 2 – Pouco Irrelevante () 1 – Muito Irrelevante () 0 – Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
------------------------------	--

Política Pública e regulação claras, objetivas e estáveis	() 5 – Totalmente Relevante () 4 – Muito Relevante () 3 – Pouco Relevante () 2 – Pouco Irrelevante () 1 – Muito Irrelevante () 0 – Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
---	--

Rol de empreendimentos elegíveis a curto (até 3 anos), médio (até 5 anos) e longo prazo (mais de 5 anos)	() 5 – Totalmente Relevante () 4 – Muito Relevante () 3 – Pouco Relevante () 2 – Pouco Irrelevante () 1 – Muito Irrelevante () 0 – Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
--	--

Fundo Garantidor	() 5 – Totalmente Relevante () 4 – Muito Relevante () 3 – Pouco Relevante () 2 – Pouco Irrelevante () 1 – Muito Irrelevante () 0 – Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
------------------	--

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

- () Quando à semântica e concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.
- () A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.
- () As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.
- () A escala da questão está corretamente dimensionada, considerando os grupos de respostas possíveis.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

14. Caso os itens apontados acima não sejam suficientes, quais outros deveriam ser contemplados e qual o grau de relevância de cada um? (Este campo é opcional)

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

V. Compartilhamento

15. Havendo Compartilhamento de Tráfego em vias férreas (trens de cargas com trens de passageiros), e considerando os impactos previstos abaixo, qual o provável nível de cada um deles?

Aumento de custos em investimentos para melhorar o nível de manutenção das vias férreas e estruturas físicas para segurança do tráfego do trem de passageiros

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Probabilidade de ocorrer responsabilização civil e criminal de operadoras e seus executivos/ preposto no caso de acidentes

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder



Redução ou prejuízo da performance operacional
na circulação de trens de carga

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Comprometimento do planejamento da manutenção das
vias férreas

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

() A escala da questão está corretamente dimensionada, considerando os grupos de respostas possíveis.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

16. Caso os itens apontados acima não sejam suficientes, quais outros deveriam ser contemplados e qual o nível de impacto de cada um? (Este campo é opcional)

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

17. Na visão da sua entidade/órgão qual o grau de necessidade de revisão quanto à obrigatoriedade do compartilhamento de transporte nos contratos das concessionárias de carga:

Nos trechos com alta intensidade de tráfego () Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Nos trechos com baixa intensidade de tráfego () Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

- () Quando à semântica e concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.
- () A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.
- () As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.
- () A escala da questão está corretamente dimensionada, considerando os grupos de respostas possíveis.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

18. Com relação ainda ao compartilhamento de vias férreas, quais os atrativos que podem ser percebidos pela concessionária ferroviária de cargas:

- ☐ Nenhum
- ☐ Geração de novas receitas seja pelo pagamento de “direito de passagem de trens”, seja pelas tarifas pagas pelos clientes ou ainda pela exploração das estruturas comerciais das edificações
- ☐ Cumprimento de uma função social por parte da concessionária de cargas / operadora
- ☐ Aproximação com a sociedade civil e comunidades, trazendo ganhos como a redução de vandalismos nos materiais rodantes, vias férreas e invasões
- ☐ Melhoria da qualidade das vias, reduzindo a possibilidade de acidentes (descarrilamentos/ tombamentos) de composições ferroviárias



☐ _____

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

19. Referente ao compartilhamento de trens de cargas e passageiros, qual o posicionamento da sua entidade/ órgão sobre este tipo de modelo operacional? Opção única.

☐ Não deve ser implementado de nenhuma forma

☐ Só deve ser implementado se for construída na faixa de domínio uma via exclusiva (segregada), para o tráfego de trens de passageiros

☐ Somente deve ser implementado em trechos de baixa densidade de tráfego (trechos cuja capacidade de tráfego de trens possuem mais de 70% de ociosidade)

☐ Somente deve ser implementado em trechos de baixa e média densidade de tráfego (trechos que possuem até 50% de capacidade de tráfego ociosa)

☐ Pode ser implementado em quaisquer trechos ferroviários, independente do atual estado de saturação do tráfego dos trens de cargas

☐ _____

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

VI. Política Tarifária, Equilíbrio Tributário e Política de Incentivos

Avalie na opinião da sua entidade/órgão as alternativas de política tarifária quanto ao grau de relevância para aplicação em sistemas de transporte regional ferroviário de passageiros?

Tarifa Livre	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Tarifa remunerada pelo custo dos serviços (TIR)	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Tarifa teto com incentivos a produtividade	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Tarifa técnica com subsídios - política de incentivos e câmara de compensação	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Tarifa técnica com subsídios - política de incentivos e fundo garantidor	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder
Tarifa técnica com subsídios - política de incentivos	<input type="checkbox"/> 5 - Totalmente Relevante <input type="checkbox"/> 4 - Muito Relevante <input type="checkbox"/> 3 - Pouco Relevante <input type="checkbox"/> 2 - Pouco Irrelevante <input type="checkbox"/> 1 - Muito Irrelevante <input type="checkbox"/> 0 - Totalmente Irrelevante <input type="checkbox"/> Não Sei Responder

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

- ☐ Quando à semântica e concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.
- ☐ A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.
- ☐ As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.
- ☐ A escala da questão está corretamente dimensionada, considerando os grupos de respostas possíveis.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

21. Caso os itens apontados acima não sejam suficientes, quais outros deveriam ser contemplados e qual o nível de impacto de cada um? (Este campo é opcional)

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

22. Quais as medidas necessárias para assegurar equilíbrio tributário e política de incentivos à indústria ferroviária nacional a fim de lhe conferir competitividade?

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

VII. Parcerias e Escopo

23. Assinale as alternativas as quais a sua organização teria a capacidade técnica / estrutural em colaborar diretamente na elaboração da Política do Transporte Ferroviário de Passageiros – PTFP.

- ☐ Elaboração do documento contendo proposta legislativa (técnica/conteúdo)
- ☐ Atuar no acompanhamento e na sensibilização dos parlamentares na etapa de aprovação legislativa
- ☐ Estudos e proposta de modelagens econômico financeiras e política tarifária
- ☐ Apoio técnico à elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros (PDTFP)
- ☐ Apoio financeiro à elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros (PDTFP)
- ☐ Apoio técnico para definição de parâmetros indicativos para avaliação da possibilidade de compartilhamento (carga/passageiros) ou necessidade de segregação das linhas
- ☐ Apoio técnico para definição de alternativas para destinação/utilização da malha ociosa e com baixa utilização
- ☐ Apoio técnico para definição de parâmetros / indicadores para classificar a malha como baixa, média ou alta intensidade de tráfego
- ☐ Apoio técnico com fornecimento ou disponibilização de base de dados ou de estudos de demanda
- ☐ Apoio técnico com estudos para formulação de metodologia para monetização das externalidades
- ☐ Apoio técnico na aplicação da metodologia Transit-Oriented Development (TOD)
- ☐ Apoio técnico na definição de diretrizes indicadores/parâmetros de qualidade para o serviço de transporte ferroviário de passageiros
- ☐ Apoio técnico ou financeiro para eventual necessidade de trabalhos de campo relativos a estudos de demanda
- ☐ Apoio técnico ou financeiro para eventual necessidade de elaboração de estudos jurídicos
- ☐ Apoio técnico com tratamento estatístico de dados
- ☐ Apoio técnico com a entrega de estudos já previamente elaborados / existentes referentes a viabilidade de implantação de ligações ferroviárias para transportes de passageiros

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

- () Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.
- () A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.
- () As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.



Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

24. A sua entidade/órgão avalia que a política deva abordar de forma geral ou de forma particular cada um dos tipos de serviços de transportes de passageiros sobre trilhos: Trens interestaduais; Trens Intercidades (circunscritos ao território de uma UF); Trens metropolitanos interestaduais; Trens metropolitanos (circunscritos ao território de uma UF), Trens urbanos e Trens turísticos ou comemorativos, considerando as peculiaridades de cada um e a segregação de competências entre as diversas esferas da federação? Opção única.

☐ A abordagem deve ser geral

☐ A abordagem deve ser particular para cada um dos tipos de serviços

☐ _____

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

VIII. Plano de Desenvolvimento para o Transporte Ferroviário de Passageiros

25. Em relação à abrangência do Plano de Desenvolvimento para o Transporte Ferroviário de Passageiros escolha a alternativa mais adequada:

☐ Análise restrita da malha ociosa ou com baixa utilização.

☐ Análise da toda malha e inclusive com novos corredores potenciais.

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

26. Como a sua entidade/órgão avalia o grau de dependência do desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros em relação as renovações antecipadas dos contratos de concessão ferroviária de carga: Opção única.

☐ Totalmente dependente

☐ Parcialmente dependente

☐ Pouco dependente

☐ Independente

☐ Não Sei Responder

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

27. Como sua entidade/órgão avalia o potencial de complementariedade de integração intermodal do transporte ferroviário de passageiros com os demais modos de transportes:

Aeroviário

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Rodoviário

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Aquaviário

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder



Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

- () Quando à semântica e concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.
- () A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.
- () As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.
- () A escala da questão está corretamente dimensionada, considerando os grupos de respostas possíveis.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

28. Em recente pesquisa O/D publicada pela Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura com base em dados de telefonia móvel de 2017, constatou-se que: a) A matriz O/D terrestre tem 60.130 ligações com 1,806 bilhões de deslocamentos b) Desse total, os números para o automóvel particular correspondem a 1,465 bilhões de deslocamentos, que representa 77% do total de deslocamentos Como sua entidade/órgão avalia o potencial do transporte ferroviário de passageiros para atrair parte desta demanda? Opção única.

- ☐ Baixo
- ☐ Médio
- ☐ Alto
- ☐ Não Sei Responder

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

- () Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.
- () A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado
- () As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

29. Classifique a relevância de monetizar as externalidades positivas do modo ferroviário em cada uma das etapas:

Formulário da Política de incentivos

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Planejamento

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Estudos de pré-viabilidade

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Modelagem econômica-financeira

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Avaliação de impacto

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Avaliação de benefícios

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

() A escala da questão está corretamente dimensionada, considerando os grupos de respostas possíveis.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

30. Dentro dos instrumentos que estamos formulando, qual o grau de necessidade de definição de parâmetros/ indicadores de desempenho para cada uma das disciplinas:

Segurança operacional (acidentes, etc)	<input type="radio"/> 5 - Totalmente Necessário <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 0 - Totalmente Desnecessário <input type="radio"/> Não Sei Responder
Requisitos de segurança pública (vandalismo, assalto, etc)	<input type="radio"/> 5 - Totalmente Necessário <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 0 - Totalmente Desnecessário <input type="radio"/> Não Sei Responder
Interoperabilidade (material rodante, comunicação, sinalização, centro de controle)	<input type="radio"/> 5 - Totalmente Necessário <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 0 - Totalmente Desnecessário <input type="radio"/> Não Sei Responder
Acessibilidade	<input type="radio"/> 5 - Totalmente Necessário <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 0 - Totalmente Desnecessário <input type="radio"/> Não Sei Responder
Instalações fixas (oficinas, postos de abastecimento, estações, etc)	<input type="radio"/> 5 - Totalmente Necessário <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 0 - Totalmente Desnecessário <input type="radio"/> Não Sei Responder
Sistemas de alimentação elétrica	<input type="radio"/> 5 - Totalmente Necessário <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 0 - Totalmente Desnecessário <input type="radio"/> Não Sei Responder
Gestão da infraestrutura ferroviária (manutenção e liberação de tráfego)	<input type="radio"/> 5 - Totalmente Necessário <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 0 - Totalmente Desnecessário <input type="radio"/> Não Sei Responder

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

- ☐ Quando à semântica e concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.
- ☐ A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.
- ☐ As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.
- ☐ A escala da questão está corretamente dimensionada, considerando os grupos de respostas possíveis.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

31. Pelo grau de conhecimento que a sua organização detém sobre os trechos ferroviários ociosos ou com baixa utilização, classifique no rol de opções abaixo as melhores alternativas para utilização desta malha. Sendo 1 para pior e 5 para melhor.

Shortlines

() 1 () 2 () 3 () 4 () 5
() Não Sei Responder

Trens intercity e/ou interestaduais

() 1 () 2 () 3 () 4 () 5
() Não Sei Responder

Veículos leves sobre trilhos (VLTs)

() 1 () 2 () 3 () 4 () 5
() Não Sei Responder

Trens comemorativos/turísticos

() 1 () 2 () 3 () 4 () 5
() Não Sei Responder

Opção de uso não ferroviário

() 1 () 2 () 3 () 4 () 5
() Não Sei Responder

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

- () Quando à semântica e concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.
- () A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.
- () As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.
- () A escala da questão está corretamente dimensionada, considerando os grupos de respostas possíveis.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

32. Se foi escolhida a “Opção de uso não ferroviário” na questão anterior, descreva-o: Texto de linha única.

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

- () Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.
- () A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.
- () As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.



Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:

33. Caso os itens apontados de melhores alternativas acima não sejam suficientes, quais outros deveriam ser contemplados e qual o grau de relevância de 1 a 5? (Este campo é opcional)

Em relação à questão acima, quanto aos aspectos abaixo listados, marque sim (S) ou não (N), considerando à adequada interpretação do enunciado da questão.

() Quando à semântica e à concisão, o texto permite a correta compreensão do objetivo apresentado.

() A redação do texto é clara e os conceitos adequados para o fim almejado.

() As informações e conceitos apresentados são suficientes para a caracterização do objetivo.

Na possibilidade de uma das alternativas acima indicar inconformidade do seu ponto de vista, qual seria a nova sugestão de texto para a questão:



ANEXO 2 - FORMULÁRIO ONLINE CONSULTA ESTRUTURADA

A presente Consulta Estruturada tem por finalidade colher contribuições para definição dos atributos da Política de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário Interestadual e Internacional de Passageiros e subsídios para consecução do seu respectivo Plano de Desenvolvimento. Lembramos que o Ministério da Infraestrutura tem o objetivo estratégico de melhorar o nível dos serviços e a qualidade da infraestrutura de transportes do Brasil, elaborando Políticas Públicas e ações em prol da sociedade.

I. Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

1. Esta pesquisa visa subsidiar e avaliar Políticas Públicas no âmbito do Ministério da Infraestrutura, particularmente no tema transporte ferroviário de passageiros. Nela os dados serão analisados coletivamente e qualquer informação pessoal prestada será anonimizada e está protegida pela Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais – LGDP- nº. 13.709 de 14 de agosto de 2018. Não será realizada identificação ou rastreamento de IP (Internet Protocol) de computadores, tablets ou celulares das pessoas que responderem o formulário. Ressalta-se que as suas respostas serão consideradas como o posicionamento da sua Organização.

Diante destas informações, você concorda em participar desta pesquisa? Requer resposta. Opção única.

- ☐ CONCORDO
- ☐ NÃO CONCORDO

II. Identificação

2. Nome da Organização:

3. Se for o caso, quantidade de associados representados pela sua Organização:

4. Nome do Responsável pelas Informações:

5. Cargo do Responsável pelas Informações:

6. Email do Responsável pelas Informações: Requer resposta. Texto de linha única.



III. Benefícios

7. Considerando os principais benefícios que a política para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros deve promover no Brasil, como a sua Organização avalia cada item abaixo quanto ao seu grau de relevância.

Melhorar a qualidade (velocidade, frequência, cobertura, custo, conforto, segurança, etc...) do transporte coletivo intermunicipal e interestadual de passageiros	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Aumentar a competitividade e fomentar o desenvolvimento da indústria ferroviária	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Promover a destinação de trechos ferroviários ociosos ou com baixa utilização	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Possibilitar a geração de empregos diretos e indiretos com o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros.	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Promover a exploração, comercial e econômica, imobiliária das estações, terminais e faixas de domínio	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Fomentar o desenvolvimento urbano	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Fomentar o desenvolvimento regional	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Incentivar a abertura e investimentos em novos corredores de transporte ferroviário de passageiros	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Promover transporte ferroviário de passageiros sustentável e integrado com outros modos no Brasil	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Reduzir a emissão de gases poluentes	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Promover formas de atração de investimentos privados	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Promover a redução de acidentes rodoviários com o incremento do uso do transporte ferroviário de passageiros	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Estimular alternativas de transporte ferroviário para médias e longas distâncias, aumentando a competitividade e fortalecendo o poder de escolha do usuário	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Melhorar a avaliação da satisfação dos usuários com os serviços de transporte coletivo de passageiros	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder

8. Utilize este campo caso queira indicar outro(s) benefícios decorrentes da política para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros, além daqueles apontados na **QUESTÃO 7**, atribuindo o grau de relevância utilizando a mesma escala: () 3 – Totalmente Relevante; () 2 – Relevante; () 1 – Irrelevante; () 0 – Totalmente Irrelevante; () Não Sei Responder. (Este campo é opcional)

IV. Receitas Acessórias – Formas de Exploração – Investimentos

9. Considerando as receitas acessórias, alternativas, complementares ou de projetos associados que a sua Organização considera importantes a serem contempladas e incentivadas na formulação da política para o transporte ferroviário de passageiros, avalie cada item abaixo quanto ao seu grau de relevância.

Exploração da publicidade na faixa de domínio	() 3 – Totalmente Relevante () 2 – Relevante () 1 – Irrelevante () 0 – Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Exploração da publicidade nas composições	() 3 – Totalmente Relevante () 2 – Relevante () 1 – Irrelevante () 0 – Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Exploração dos serviços de bordo	() 3 – Totalmente Relevante () 2 – Relevante () 1 – Irrelevante () 0 – Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Exploração da faixa de domínio	() 3 – Totalmente Relevante () 2 – Relevante () 1 – Irrelevante () 0 – Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Exploração econômica imobiliária associada a exploração do serviço de transporte de passageiros	() 3 – Totalmente Relevante () 2 – Relevante () 1 – Irrelevante () 0 – Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Exploração comercial das estações e terminais de embarque e desembarque	() 3 – Totalmente Relevante () 2 – Relevante () 1 – Irrelevante () 0 – Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Exploração do serviço de transporte de carga em pequenos volumes	() 3 – Totalmente Relevante () 2 – Relevante () 1 – Irrelevante () 0 – Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder

10. Utilize este campo caso queira indicar outra(s) receitas que considere importantes a serem contempladas e incentivadas na formulação da política para o transporte ferroviário de passageiros, além daquelas apontados na **QUESTÃO 9**, atribuindo o grau de relevância utilizando a mesma escala: () 3 – Totalmente Relevante; () 2 – Relevante; () 1 – Irrelevante; () 0 – Totalmente Irrelevante; () Não Sei Responder. (Este campo é opcional)

11. Considerando as formas de exploração que a sua Organização considera importantes a serem contempladas e incentivadas na formulação da política para o transporte ferroviário de passageiros, avalie cada item abaixo quanto ao seu grau de relevância.



Exploração com compartilhamento da infraestrutura com carga no modelo tipo <i>shortline</i> , sendo o mesmo operador responsável pelos serviços de transporte de cargas e de passageiros	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Exploração por meio de autorização do Operador de carga celebrada através do contrato operacional específico	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Exploração por meio de procedimento licitatório pelo poder público para explorar a infraestrutura e os serviços de transporte de passageiros	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Exploração por meio de autorização pelo poder público para explorar os serviços de transporte de passageiros.	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder

12. Utilize este campo caso queira indicar outra(s) forma(s) de exploração que considere importante a serem contempladas e incentivadas na formulação da política para o transporte ferroviário de passageiros, além daquelas apontados na [QUESTÃO 11](#), atribuindo o grau de relevância utilizando a mesma escala: () 3 - Totalmente Relevante; () 2 - Relevante; () 1 - Irrelevante; () 0 - Totalmente Irrelevante; () Não Sei Responder. (Este campo é opcional)

13. Considerando a necessidade de atrair o interesse do setor privado para realizar investimentos no serviço de transporte ferroviário de passageiros, como a sua Organização avalia cada item abaixo quanto ao seu grau de relevância.

Estudos de pré - viabilidade	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Avaliação de riscos envolvidos no empreendimento	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Dados atualizados de demanda	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Política Pública e regulação claras, objetivas e estáveis	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Rol de empreendimentos elegíveis a curto (até 3 anos), médio (até 5 anos) e longo prazo (mais de 5 anos)	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Existência ou Constituição de Fundo Garantidor	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder

14. Utilize este campo caso queira indicar outro(s) item(s) relevante(s) para atrair o interesse do setor privado para realizar investimentos no serviço de transporte ferroviário de passageiros, além daqueles apontados na **QUESTÃO 13**, atribuindo o grau de relevância utilizando a mesma escala: () 3 – Totalmente Relevante; () 2 – Relevante; () 1 – Irrelevante; () 0 – Totalmente Irrelevante; () Não Sei Responder. (Este campo é opcional)

V. Compartilhamento

15. Havendo Compartilhamento de Tráfego em vias férreas (trens de cargas com trens de passageiros), e considerando os eventuais impactos descritos abaixo, como a sua Organização avalia o grau de relevância de cada um deles?

Aumento de custos para melhorar o nível de manutenção das vias férreas e estruturas físicas para segurança do tráfego do trem de passageiros

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Maior responsabilização civil e criminal de operadoras e seus executivos/ prepostos no caso de acidentes envolvendo trem de passageiros

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Redução ou prejuízo da performance operacional na circulação de trens de carga

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Comprometimento do planejamento da manutenção das vias férreas

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

16. Utilize este campo caso queira indicar outro(s) impacto(s) relevante(s) relacionados com o compartilhamento de tráfego em vias férreas (trens de cargas com trens de passageiros), além daqueles apontados na **QUESTÃO 15**, atribuindo o grau de impacto utilizando a mesma escala: () Baixo; () Médio; () Alto; () Não Sei Responder. (Este campo é opcional).



17. Na visão da sua Organização qual o grau de necessidade de revisão quanto à obrigatoriedade do compartilhamento de transporte (trens de cargas com trens de passageiros) nos contratos das concessionárias de carga:

Nos trechos com alta intensidade de tráfego

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Nos trechos com baixa intensidade de tráfego

() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

18. Com relação ainda ao compartilhamento de vias férreas (trens de cargas com trens de passageiros), na visão da sua Organização, quais os atrativos que podem ser percebidos pela concessionária ferroviária de cargas? Múltipla escolha.

- ☐ Nenhum
- ☐ Geração de novas receitas seja pelo pagamento de "direito de passagem de trens", seja pelas tarifas pagas pelos clientes ou ainda pela exploração das estruturas comerciais das edificações
- ☐ Cumprimento de uma função social por parte da concessionária de cargas/operadora Aproximação com a sociedade civil e comunidades, trazendo ganhos como a redução de vandalismos nos materiais rodantes, vias férreas e invasões
- ☐ Melhoria da qualidade das vias, reduzindo a possibilidade de acidentes (descarrilamentos/tombamentos) de composições ferroviárias
- ☐ Valorização da importância do modo ferroviário nos municípios percorridos pela malha da operadora de cargas, com uma utilidade mais objetiva para a sociedade e para as economias locais.
- ☐ Aumento da disponibilidade de recursos para investimentos na infraestrutura com melhoria conjunta para os operadores e seus usuários com relação à segurança e à confiabilidade da operação.
- ☐ _____

19. Com referência ao compartilhamento de trens de cargas e passageiros, qual o posicionamento da sua Organização sobre este tipo de modelo operacional considerando o tráfego atual e projetado em até 10 anos?

- ☐ Não deve ser implementado de nenhuma forma
- ☐ Só deve ser implementado se for construída na faixa de domínio uma via exclusiva (segregada), para o tráfego de trens de passageiros
- ☐ Somente deve ser implementado em trechos de baixa densidade de tráfego (trechos cuja capacidade de tráfego de trens possuem mais de 70% de ociosidade)
- ☐ Somente deve ser implementado em trechos de baixa e média densidade de tráfego (trechos que possuem até 50% de capacidade de tráfego ociosa)
- ☐ Pode ser implementado em quaisquer trechos ferroviários, independente do atual estado de saturação do tráfego dos trens de cargas
- ☐ _____

VI. Política Tarifária, Equilíbrio Tributário e Política de Incentivos

20. Avalie na opinião da sua Organização as alternativas de política tarifária quanto ao grau de relevância para aplicação em sistemas de transporte regional ferroviário de passageiros?

Tarifa Livre	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Tarifa remunerada pelo custo dos serviços (TIR)	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Tarifa teto com incentivos a produtividade	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Tarifa técnica com política de incentivos e câmara de compensação	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Tarifa técnica com política de incentivos e fundo garantidor	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder
Tarifa técnica com política de incentivos	() 3 - Totalmente Relevante () 2 - Relevante () 1 - Irrelevante () 0 - Totalmente Irrelevante () Não Sei Responder

21. Utilize este campo caso queira indicar outra(s) alternativa(s) de política tarifária que podem ser aplicadas em sistemas de transportes ferroviários de passageiros, além daquelas apontadas na **QUESTÃO 20**, atribuindo o grau de relevância utilizando a mesma escala: () 3 - Totalmente Relevante; () 2 - Relevante; () 1 - Irrelevante; () 0 - Totalmente Irrelevante; () Não Sei Responder. (Este campo é opcional)

22. Na visão da sua Organização, quais as medidas necessárias para assegurar política tributária e de incentivos à indústria ferroviária nacional a fim de lhe conferir competitividade?



VII. PARCERIAS EESCOPO

23. Desta lista de atividades previstas no processo de elaboração de Política de Transporte Ferroviário de Passageiros – PTFP, assinale aquelas nas quais a sua Organização teria capacidade técnica/estrutural para colaborar.

- ☐ Elaboração do documento contendo proposta legislativa (técnica/conteúdo)
- ☐ Atuar no acompanhamento e na sensibilização dos parlamentares na etapa de aprovação legislativa
- ☐ Estudos e proposta de modelagens econômico financeiras e política tarifária
- ☐ Apoio técnico à elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros (PDTFP)
- ☐ Apoio financeiro à elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros (PDTFP)
- ☐ Apoio técnico para definição de parâmetros indicativos para avaliação da possibilidade de compartilhamento (carga/passageiros) ou necessidade de segregação das linhas
- ☐ Apoio técnico para definição de alternativas para destinação/utilização da malha ociosa e com baixa utilização
- ☐ Apoio técnico para definição de parâmetros / indicadores para classificar a malha como baixa, média ou alta intensidade de tráfego
- ☐ Apoio técnico com fornecimento ou disponibilização de base de dados ou de estudos de demanda
- ☐ Apoio técnico com estudos para formulação de metodologia para monetização das externalidades
- ☐ Apoio técnico na aplicação da metodologia Transit-Oriented Development (TOD)
- ☐ Apoio técnico na definição de diretrizes indicadores/parâmetros de qualidade para o serviço de transporte ferroviário de passageiros
- ☐ Apoio técnico ou financeiro para eventual necessidade de trabalhos de campo relativos a estudos de demanda
- ☐ Apoio técnico ou financeiro para eventual necessidade de trabalhos de campo relativos à avaliação da malha
- ☐ Apoio técnico ou financeiro para eventual necessidade de elaboração de estudos jurídicos
- ☐ Apoio técnico com tratamento estatístico de dados
- ☐ Apoio técnico com a entrega de estudos já previamente elaborados / existentes referentes a viabilidade de implantação de ligações ferroviárias para transportes de passageiros

24. A sua Organização avalia que a política deva abordar de forma geral ou de forma particular cada um dos tipos de serviços de transportes de passageiros sobre trilhos: Trens interestaduais; Trens Intercidades (circunscritos ao território de uma UF); Trens metropolitanos interestaduais; Trens metropolitanos (circunscritos ao território de uma UF), Trens urbanos e Trens turísticos ou comemorativos, considerando as peculiaridades de cada um e a segregação de competências entre as diversas esferas da federação?

- ☐ A abordagem deve ser geral
- ☐ A abordagem deve ser particular para cada um dos tipos de serviços
- ☐ _____

VIII. Plano de Desenvolvimento para o Transporte Ferroviário de Passageiros

25. Em relação à abrangência do Plano de Desenvolvimento para o Transporte Ferroviário de Passageiros, na visão da sua Organização escolha a alternativa mais adequada:

- ☐ Análise restrita da malha ociosa ou com baixa utilização.
- ☐ Análise restrita da malha ociosa ou com baixa utilização ou quando existirem estudos econômicos e financeiros que demonstrem sua viabilidade.
- ☐ Análise da toda malha e inclusive com novos corredores potenciais.

26. Como a sua Organização avalia o grau de dependência do desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros em relação as renovações antecipadas dos contratos de concessão ferroviária de carga:

- ☐ Totalmente dependente
- ☐ Parcialmente dependente
- ☐ Pouco dependente
- ☐ Independente
- ☐ Não Sei Responder

27. Como sua Organização avalia o potencial de complementaridade de integração intermodal do transporte ferroviário de passageiros com os demais modos de transportes:

Aeroviário () Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Rodoviário () Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

Aquaviário () Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder

28. Em recente pesquisa O/D publicada pela Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura com base em dados de telefonia móvel de 2017, constatou-se que: a) A matriz O/D terrestre identificou 60.130 ligações com 1,806 bilhões de deslocamentos b) Desse total, os números para o automóvel particular correspondem a 1,465 bilhões de deslocamentos, que representa 77% do total de deslocamentos. Como sua Organização avalia o potencial do transporte ferroviário de passageiros para atrair parte desta demanda?

- ☐ Baixo
- ☐ Médio
- ☐ Alto
- ☐ Não Sei Responder

29. Considerando a visão da sua Organização, classifique a relevância de monetizar as externalidades positivas do modo ferroviário para o transporte de passageiros em cada uma das etapas:

Formulação da Política de Incentivos () Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder



Planejamento	() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder
--------------	--

Estudos de pré-viabilidade	() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder
----------------------------	--

Modelagem econômica-financeira	() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder
--------------------------------	--

Avaliação de impacto	() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder
----------------------	--

Avaliação de benefícios	() Baixo () Médio () Alto () Não Sei Responder
-------------------------	--

30. Considerando que serão formulados a Política de Transporte Ferroviário de Passageiros (PTFP) e o Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros (PDTFP), na visão da sua Organização, qual o grau de necessidade de definição de parâmetros/indicadores de desempenho para cada uma das disciplinas?

Segurança operacional (acidentes, etc)	() 3 - Totalmente Necessário () 2- Necessário () 1 - Desnecessário () 0 - Totalmente Desnecessário () Não Sei Responder
--	--

Requisitos de segurança pública (vandalismo, assalto, etc)	() 3 - Totalmente Necessário () 2- Necessário () 1 - Desnecessário () 0 - Totalmente Desnecessário () Não Sei Responder
--	--

Interoperabilidade (material rodante, comunicação, sinalização, centro de controle)	() 3 - Totalmente Necessário () 2- Necessário () 1 - Desnecessário () 0 - Totalmente Desnecessário () Não Sei Responder
---	--

Acessibilidade	() 3 - Totalmente Necessário () 2- Necessário () 1 - Desnecessário () 0 - Totalmente Desnecessário () Não Sei Responder
----------------	--

Instalações fixas (oficinas, postos de abastecimento, estações, etc)	() 3 - Totalmente Necessário () 2- Necessário () 1 - Desnecessário () 0 - Totalmente Desnecessário () Não Sei Responder
--	--

Sistemas de alimentação elétrica	() 3 - Totalmente Necessário () 2- Necessário () 1 - Desnecessário () 0 - Totalmente Desnecessário () Não Sei Responder
Sistemas de Bilhetagem	() 3 - Totalmente Necessário () 2- Necessário () 1 - Desnecessário () 0 - Totalmente Desnecessário () Não Sei Responder
Gestão da infraestrutura ferroviária (manutenção e liberação de tráfego)	() 3 - Totalmente Necessário () 2- Necessário () 1 - Desnecessário () 0 - Totalmente Desnecessário () Não Sei Responder

31. Pelo grau de conhecimento que a sua organização detém sobre os trechos ferroviários ociosos ou com baixa utilização, classifique no rol de opções abaixo as melhores alternativas para utilização desta malha.

Transporte Ferroviário utilizando o conceito de <i>Shortlines</i>	() 3- Altamente Utilizável () 2- Utilizável () 1- Pouco Utilizável () 0- Não Utilizável () Não Sei Responder.
Transporte Ferroviário de Média e Longa Distância	() 3- Altamente Utilizável () 2- Utilizável () 1- Pouco Utilizável () 0- Não Utilizável () Não Sei Responder.
Transporte Ferroviário Urbano e Semiurbano	() 3- Altamente Utilizável () 2- Utilizável () 1- Pouco Utilizável () 0- Não Utilizável () Não Sei Responder.
Transporte Ferroviário Turístico/Comemorativo	() 3- Altamente Utilizável () 2- Utilizável () 1- Pouco Utilizável () 0- Não Utilizável () Não Sei Responder.
Uso não ferroviário	() 3- Altamente Utilizável () 2- Utilizável () 1- Pouco Utilizável () 0- Não Utilizável () Não Sei Responder.

32. Caso na questão anterior você tenha classificado a opção “Uso não ferroviário”, como “Altamente Utilizável” ou “Utilizável”, descreva o uso considerado:

33. Utilize este campo caso queira indicar outra(s) alternativa(s) de uso para trechos ferroviários ociosos ou com baixa utilização, além daqueles apontados na **QUESTÃO 31**, atribuindo o grau de utilização conforme a escala: () 3- Altamente Utilizável; () 2- Utilizável; () 1- Pouco Utilizável; () 0- Não Utilizável; () Não Sei Responder. (Este campo é opcional)

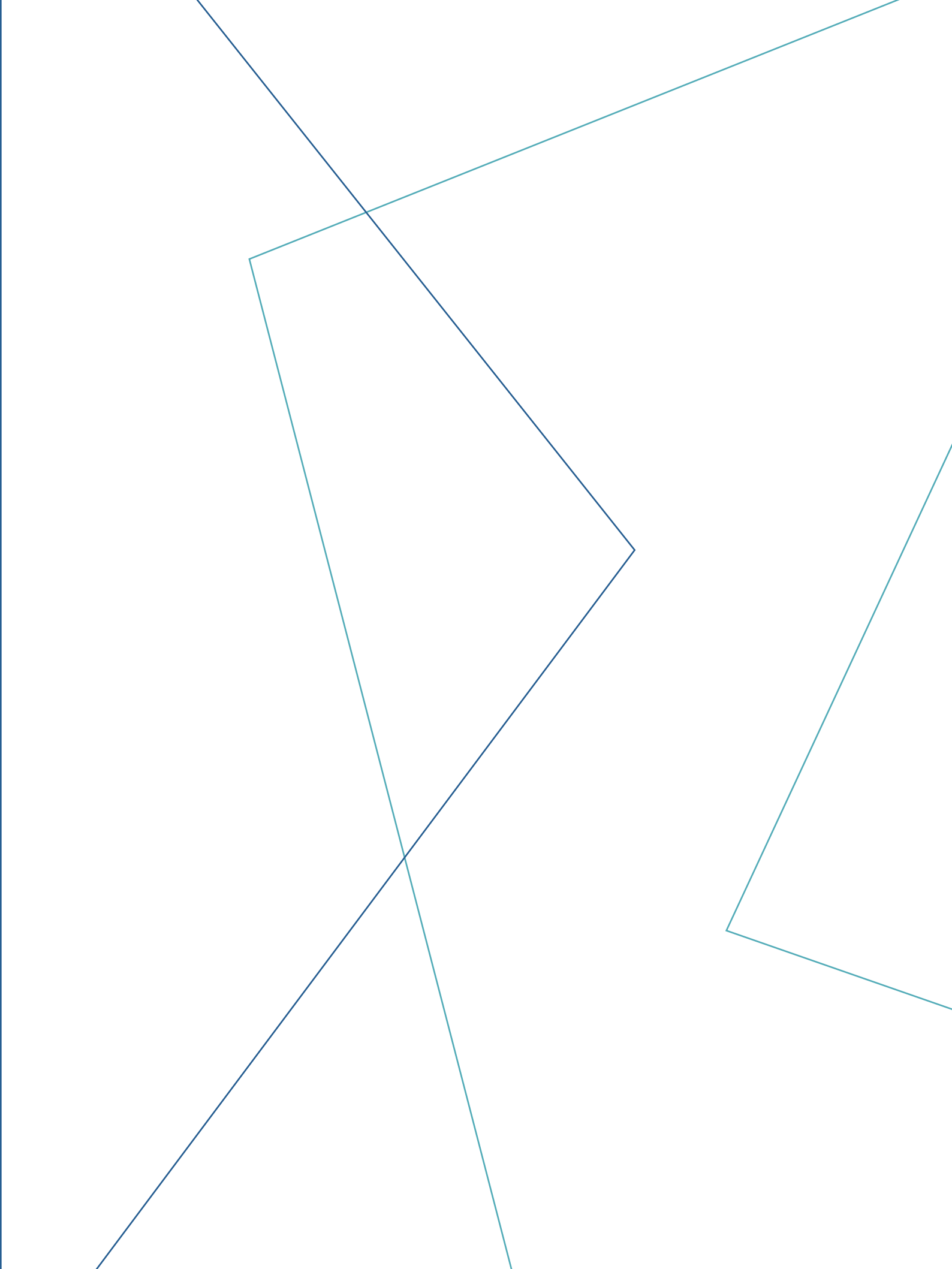


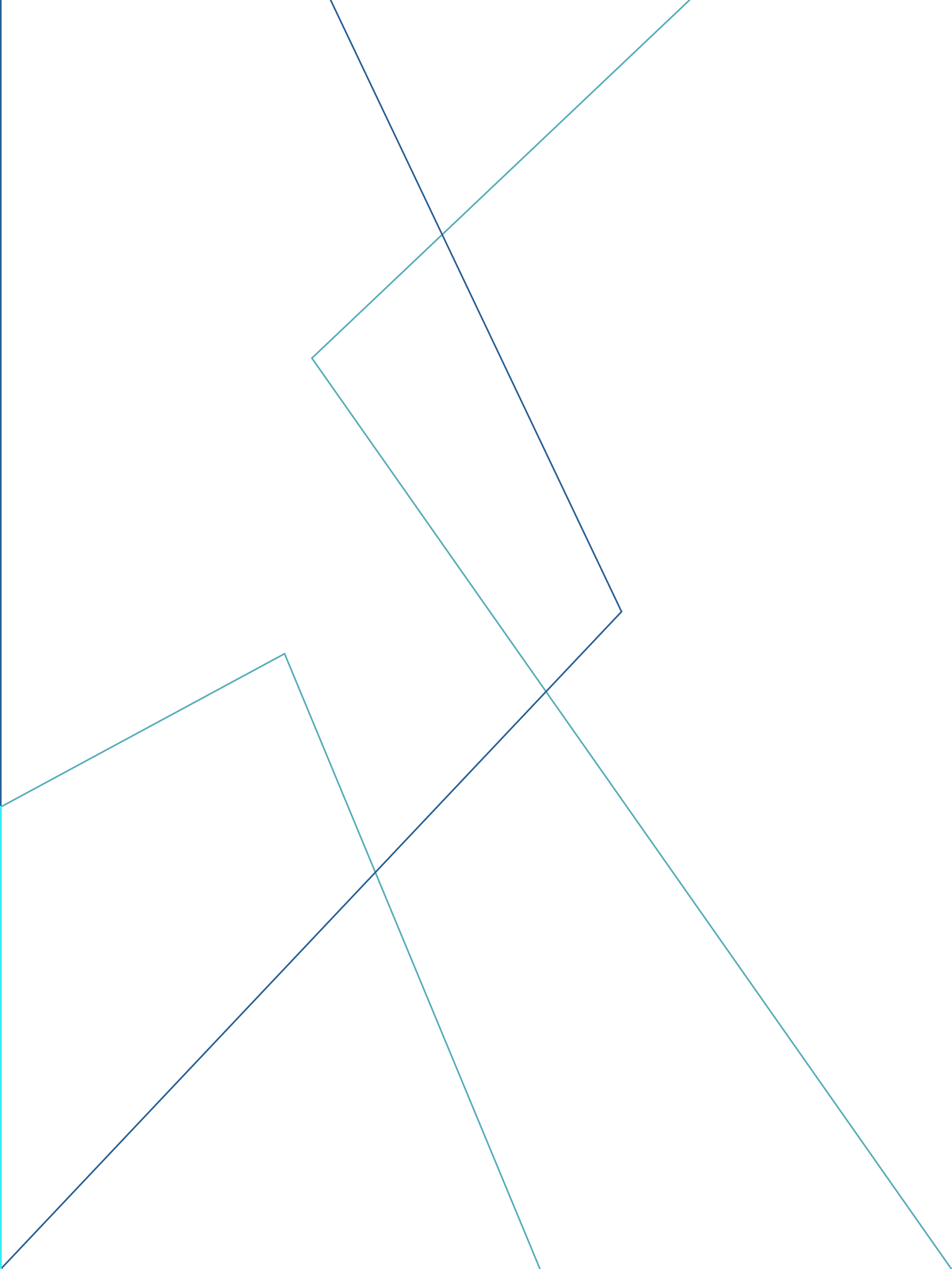
ANEXO 3 - OPINIÃO DOS RESPONDENTES SOBRE AS MEDIDAS NECESSÁRIAS PARA ASSEGURAR POLÍTICA TRIBUTÁRIA E DE INCENTIVOS À INDÚSTRIA FERROVIÁRIA

Adoção para o segmento ferroviário, para que haja isonomia, modelos semelhantes aos demais modais de transporte, com ajustes para que todos recebam o mesmo tratamento, corrigindo atuais distorções.
Melhoria do ambiente de negócios, com procedimentos desburocratizados, claros e ágeis e com segurança jurídica;
Ampliação do acesso ao crédito;
Adoção dos princípios e diretrizes constantes no PLS 261/2018;
Redução da carga tributária nacional e de importação para ativos ferroviários;
Isonomia fiscal de alguns produtos e insumos importados;
Incentivos fiscais à geração de empregos no âmbito ferroviário;
Evitar subsídios diretos;
Adotar programa específico de financiamento com regras de incentivo à indústria nacional e benefícios tributários, associados à aquisição de material rodante e material ferroviário para projetos de transporte de passageiros;
Prorrogação do Reporto por mais 5 anos seria muito importante para a indústria ferroviária, principalmente pelas expectativas de novos investimentos em ferrovias nos próximos anos;
Renovação antecipada das concessões ferroviárias é fundamental para gerar investimentos e alavancar a indústria ferroviária;
Aprovação das autorizações de ferrovias e a implantação das <i>shortlines</i> ;
Concessão de benefícios fiscais decrescentes, com intuito principal de aumentar os indicadores de viabilidade do empreendimento;
Promoção de aumento de transporte de cargas, aumento da distância percorrida, aumento do volume de cargas e interligação multimodal estratégica com outros meios de transporte, a fim de viabilizar a conexão e escoamento da produção e da utilização por passageiros;
Políticas de incentivos com redução de tributos para a indústria ferroviária nacional. Entretanto, acreditamos que nossa indústria ferroviária é capaz e competitiva. Basta que surjam encomendas.
Considerar a possibilidade de redução de tributos a fim de se ter impactos que ajudem a proporcionar tarifas competitivas no transporte de passageiros;
Isonomia na política tributária em relação as eventuais importações;
Redução de tributos na produção nacional, incentivando o parque industrial existente;
Redução de impostos na importação de insumos;
Compromisso de realização desse conceito em nível nacional oferecendo a certeza que o tema passa a ser de importância estratégica nacional;

Baixa demanda da indústria ferroviária resulta em custos altos;
Política tributária e de incentivo deveria estar vinculada a produção de produtos de qualidade dentro de uma plano de implantação de um serviço ferroviário específico;
Expandir o Convenio CONFAZ 150/2017 para todo o País;
Bancos Públicos devem exigir percentual de conteúdo local nos financiamentos ferroviários, a exemplo do que ocorre no setor de Petróleo;
Tratamento tributário diferenciado com desoneração tributária da atividade e dos insumos como incentivo temporário na fase de implantação dos projetos;
Política de redução e/ou isenção da carga tributária;
Na ALMG se encontra em tramitação o PL 22222/2020, que prevê a isenção do pagamento de ICMS para estabelecimentos localizados no Estado de Minas Gerais, responsáveis pela fabricação, reforma ou manutenção de trens, locomotivas, vagões e contêineres;
No caso do transporte de passageiros, a implantação toda uma rede de trens de alta velocidade, isso aumenta a escala de consumo e diminui os custos médios da indústria, conferindo-lhe maior lucratividade.
Incentivos ou isenções fiscais aos fabricantes nacionais de modo a que possam concorrer em condições mais equilibradas com fornecedores do exterior, que já têm mercados consolidados e de grande escala;
Os incentivos devem ser isonômicos para todos os modos de transporte;
Se continuarmos (nós, poder público), criando incentivos (ou desincentivos) e políticas públicas específicas por modo, nunca vamos evoluir a competitividade entre modos, onde ela é desejável, e teremos muita dificuldade de montar uma rede de transporte complementar e coerente, principalmente, no que tange ao transporte de pessoas;
Reduzir (ou zerar) taxa de imposto territorial para os parques fabris e gares;
Estabelecer um programa de incentivos, com redução de taxas de importação de componentes não fabricados no país, e gradativo aumento dessas taxas até a consolidação de uma indústria;
Investimento em infraestrutura deve ser feito com recursos públicos, garantindo que a operação não dependa exclusivamente da receita tarifária.
Riscos devem ser atribuídos corretamente entre os atores públicos e privados para evitar que não possam ser mitigados (por exemplo, risco de demanda)
Desoneração na aquisição de insumos e equipamentos;
Política tributária deve ser igual para todos os modos de transportes;
Manutenção do Reporto;
Indústria ferroviária nacional precisa se desenvolver com bases de competição de mercado e não através de incentivos. Só assim ela terá condições de sobreviver através de seus próprios meios;
O que ela precisa é de um sistema jurídico institucional que lhe garanta estabilidade de atuação;
Fundo de desenvolvimento alimentado por tarifas de importação;
Programa de tarifas reduzidas para importação de tecnologia de ponta e componentes sensíveis;
Abrir a competição internacionalmente, reduzir protecionismos;
Transparência, estudos atualizados, especialmente de demanda;
Estabelecimento de uma sólida regulamentação abrangente do setor ferroviário, com regras claras e isonômicas para todos os players, apoiada em regras existentes, que reflitam melhores práticas internacionais;
Tributação da atividade ferroviária deveria ter uma política específica de subsídios com o intuito de torná-la mais competitiva;
Política de Isenção tributária para toda a cadeia envolvida no transporte ferroviário de passageiro;
Política tributária deve considerar o municipalismo e o pacto federativo, a uniformidade no tratamento tributário é essencial para uma boa política;
Inserção da atualização das políticas tributárias, quando são de competência municipal, devem estar previstas na Constituição, para dar mais respaldo ao gestor;

Competitividade da indústria ferroviária nacional depende do desenvolvimento a nível local, a estruturação de uma política tributária de incentivo deve considerar o Pacto Federativo, que muda a repartição de recursos entre União, Estados e Municípios;
Indústria ferroviária necessita ter previsibilidade e volumes de equipamentos regulares para se planejar adequadamente;
Na questão tributária, tem que ter isonomia em relação à indústria estrangeira;
Equidade tributária no transporte terrestre, com possibilidade de isenção para cargas estratégicas como combustível e consumíveis, nos trechos em que o destino seja de difícil acesso rodoviário;
Pelo menos o mesmo grau de incentivo concedido a indústria rodoviária;
Um estudo mais aprimorado da situação;
Não recomendo a utilização de proteção do mercado doméstico;
Alteração e complementação das leis que regulam o tráfego de transporte de passageiros (intermunicipal e interestadual e internacional), inclusive com relação a prazo de concessão, pay-back/EVTEA, e política de fiscalização (ANTT, PRF, Conselhos Rodoviários Estaduais);
Igualdade de incentivos que são aplicados aos carros elétricos;
Setores com mais externalidades positivas deveriam ser os menos tributados (transporte coletivo vs. transporte individual; transporte menos poluente/mais eficiente no uso da energia vs mais poluente/menos eficiente no consumo de energia);
Definição de uma marco regulatório moderno, com dispositivos legais efetivos que garantam a segurança jurídica da política tributária definida;
Isenção sobre as receitas tarifárias;
Oferta de crédito de longo prazo (financiamento à infraestrutura);
Política industrial que incentive a produção de insumos e material para instalação e manutenção dos sistemas de transporte ferroviário;
Essa é uma política do Ministério da Economia.
Políticas de incentivo à indústria nacional, no mais das vezes retiram as vantagens competitivas entre as nações;
A indústria ferroviária nacional encontrará seu espaço pelo incremento natural da atividade;
Segurança jurídica;
Planejamento e modelagens eficientes;
Política clara;
Redução de impostos sobre os gastos com pessoal e insumos nos operadores do setor ferroviário (carga/passageiros);
Política específica de importação de insumos e tecnologias, e, posterior nacionalização promovendo o estímulo à implantação de indústrias com know how oriundas de outros países;
Redução de impostos na aquisição de material rodante; Incentivos às empresas fabricantes de peças com interesse de instalação no Brasil;
Políticas tributárias devem considerar, na medida do possível, os principais insumos da cadeia e oportunidades de incentivos financeiros/econômicos com relação a modelos de negócios e garantias para as empresas realizarem investimentos em infraestrutura.







MINISTÉRIO DA
INFRAESTRUTURA



PÁTRIA AMADA
BRASIL
GOVERNO FEDERAL