



COMO INSERIR  
OS TRILHOS NO  
**PLANO DE  
MOBILIDADE**



COMO INSERIR  
OS TRILHOS NO  
**PLANO DE  
MOBILIDADE**



01

**APRESENTAÇÃO**

06 / 07

02

**A ESTRUTURA DA  
LOGÍSTICA URBANA  
NO BRASIL**

08 / 09

**OS TRILHOS E  
A MOBILIDADE  
URBANA**

10 / 12

03

**O TRILHO CERTO  
PARA CADA  
LOCALIDADE**

13 / 15

04

The background is a light gray grid of circuit-like lines with small white circles at the nodes. Four colored lines (blue, yellow, orange, and green) trace paths across the grid, each ending in a circular node containing a number. Section 05 is yellow, 06 is purple, 07 is orange, and 08 is green. Each section has a title and a page number below it.

05

**COMO INSERIR O  
TRILHO NO PLANO  
DE MOBILIDADE**

16 / 19

06

**ACESSO AO  
FINANCIAMENTO**

20

**A ANPTRLHOS  
APOIA OS GOVERNOS  
MUNICIPAIS**

21

**ANPTRLHOS  
E OS SEUS  
ASSOCIADOS**

22 / 23

07

08

## 01. APRESENTAÇÃO

A ANPTrilhos é uma associação civil, sem fins lucrativos, fundada em 2010 com o objetivo de promover o desenvolvimento e o aprimoramento do transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil, trabalhando de maneira integrada e coesa com os operadores dos sistemas, as indústrias e as entidades do setor.

Representa 100% dos operadores brasileiros de transporte de passageiros sobre trilhos e procura contribuir para o aumento da mobilidade do cidadão e pela melhoria de qualidade de vida das cidades, por meio do fomento e da disseminação do transporte sobre trilhos: um modo de transporte urbano rápido, seguro, eficiente e ambientalmente correto.

Partindo de uma visão integrada entre todos os atores envolvidos e reunidos na ANPTrilhos, a entidade contribui com a sociedade, com os formuladores de políticas públicas e com os formadores de opinião, para a promoção de soluções adequadas às diferentes realidades das cidades brasileiras.

O documento, *Como inserir os trilhos no Plano de Mobilidade*, faz parte da campanha realizada pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) e os seus associados a fim de orientar a sociedade e os membros do governo quanto à inclusão de modos sobre trilhos no Planejamento de Mobilidade Urbana dos seus municípios. Fazemos isso por meio de orientações, especificações e exemplos de como criar um plano bem-sucedido.

O documento tem por objetivo orientar os municípios e os estados a inserirem nos seus planos de mobilidade urbana os modos de transportes sobre trilhos e foi elaborado para os técnicos e gestores públicos que atuam diretamente com as questões do planejamento da mobilidade urbana, bem como para as lideranças políticas e para os movimentos sociais que atuam nas questões urbanas.

Com as cidades crescendo e se desenvolvendo rapidamente é necessário e urgente pensar na mobilidade e inserir o modo de transporte sobre trilhos no planejamento urbano que dignificará o deslocamento ainda imprescindível dos cidadãos.

Infelizmente, o sistema brasileiro de transporte de passageiros sobre trilhos tem ainda baixa participação na matriz de transporte urbano. Apenas 3,8% das viagens de passageiros urbanos no Brasil são realizados no sistema sobre trilhos.

O Congresso Nacional promulgou em 15 de setembro de 2015, a inclusão no Art. 6 da Constituição Federal que o transporte também é um direito social, unindo-se à liberdade, à segurança, ao bem-estar social, ao desenvolvimento, à igualdade e à justiça. E dentre os sistemas de transporte público, o de trilhos eletrificado é o único que gera ganhos importantíssimos para a comunidade – diminui os tempos de deslocamento, o consumo de combustíveis, a emissão de gases poluentes e o número de acidentes de trânsito – melhora a qualidade de vida do cidadão, cria condições para que as gerações futuras possam usufruir também das evoluções tecnológicas e o planeta possa sobreviver.



**QUANDO VOCÊ CONSTRÓI OU TRANSFORMA UMA CIDADE, DEVE TER EM MENTE QUE SUAS CONSEQUÊNCIAS NÃO VÃO REPERCUTIR APENAS POR CINCO ANOS, MAS POR SÉCULOS.**

(BRIAN SCHMIDT, ASTROFÍSICO AMERICANO)



**O SEGREDO DO SUCESSO NÃO É PREVER O FUTURO. É PROVER, NO PRESENTE, CERTAS CONDIÇÕES PARA PROSPERAR NO FUTURO QUE NÃO PODE SER PREVISTO.**

(MICHEL HAMMER, PROFESSOR AMERICANO, DO IMT)

**NÃO HÁ SOLUÇÃO DE MOBILIDADE PARA AS GRANDES CIDADES QUE NÃO SEJA CENTRADA NO TRANSPORTE PÚBLICO E COLETIVO.**

A equipe técnica da ANPTrilhos, por meio deste documento, busca esclarecer de forma didática, não só a inclusão dos trilhos no planejamento de transportes das cidades, mas também, agregar conhecimento e criar novos paradigmas sobre o tema.



**HOJE AS CIDADES NASCEM, CRESCEM, INCHAM E COLAPSAM. PRECISAMOS ROMPER ESTE CICLO.**

(REINIER DE GRAAF, ARQUITETO HOLANDÊS)

## 02.A ESTRUTURA DA LOGÍSTICA URBANA NO BRASIL

As principais normas federais que abordam os aspectos do transporte público coletivo são:

A Lei 10.257/01, de 03 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana, em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos bem como o equilíbrio ambiental.

A Lei 11.107/05, de 06 de abril de 2005, estabelece as normas gerais de contratação de consórcios públicos.

A **Lei 13.089/15**, de 12 de janeiro de 2015, estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança e critérios para o apoio da União a ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano.

A **Lei 12.587/12**, de 03 de janeiro de 2012, instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), em atendimento à determinação constitucional de que cabe à União

### ESSA LEI DEFINE:



**AGLOMERAÇÃO URBANA:** unidade territorial urbana constituída pelo agrupamento de dois ou mais municípios limítrofes, caracterizada por complementariedade funcional e integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas.



**METRÓPOLE:** espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE).



**REGIÃO METROPOLITANA:** aglomeração urbana que configura uma metrópole.

estabelecer as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, além de tratar de questões de política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade.

### ESTA LEI DEFINE:



**MOBILIDADE URBANA:** condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.



**ACESSIBILIDADE:** facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos a autonomia nos deslocamentos desejados.

A PNMU está fundamentada nos seguintes princípios: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade nas prestações dos serviços de transporte urbano; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da PNMU; segurança nos deslocamentos das pessoas; justa contribuição dos benefícios e ônus decorrentes dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

A PNMU é orientada pelas seguintes diretrizes: integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; propriedade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; integração entre os modos e serviços de transporte urbano; mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes; priorização de projetos de transporte público estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

A PNMU possui os seguintes objetivos: reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

proporcionar melhoria nas condições urbanas no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Para atingir esses objetivos, a PNMU prioriza os modos de transporte público coletivos em detrimento dos individuais motorizados e exige a integração entre todos os modos presentes no planejamento.

A principal ferramenta da PNMU é o Plano de Mobilidade Urbana (PMU) que se tornou obrigatório para todos os municípios com mais de 20 mil habitantes.

Como determina a PNMU o município deve elaborar um plano, aprová-lo nos órgãos competentes e programar avaliações periódicas em no máximo 10 anos. Com o plano aprovado, o município tem a atribuição de prestar o serviço de forma direta ou por meio de concessões, o que pode viabilizar de forma mais rápida e eficiente o projeto.

No planejamento, os municípios devem estipular seus objetivos de curto, médio e longo prazo. Com o PMU, os municípios têm acesso facilitado a diversos meios de financiamento em fundos públicos e privados.

Além disso, um bom planejamento gera reflexos diretos na qualidade de vida, expressa na qualidade dos espaços públicos, melhor qualidade do ar, menor poluição sonora, melhores condições e menos custos na saúde, menos tráfego, economia de tempo e custo nos deslocamentos urbanos.

## 03.OS TRILHOS E A MOBILIDADE URBANA

**A**s cidades brasileiras têm forte propensão para localizar seus empregos em seus centros e sub-centros, e as moradias na periferia. Isso provoca altas concentrações de fluxos em horários estreitos e em alguns poucos eixos viários. Nas grandes cidades, somente os modos sobre trilhos são capazes de dar conta desses picos de demanda e de tornar o consumo total de viagens menos impactante sobre o ambiente do que os demais modos de locomoção (o consumo relativo de energia é menor, assim como a produção de poluentes, de calor, de acidentes e de intrusão visual). Além disso, a alta densidade de empregos nos centros urbanos e a dispersão de moradias na periferia das cidades provocam intensos movimentos cotidianos dos cidadãos, repetidos como o pêndulo de um relógio. Isso causa fluxos muito densos nos horários de pico de demanda e nos principais eixos de acesso. A congestão urbana resultante implica em enormes desperdícios de energia, perdas de tempo e de produtividade econômica e agressão ao ambiente.

Somente os modos sobre trilhos têm a capacidade de dar vazão a esses fluxos. Eles devem servir como estruturadores de sistemas de circulação integrados em redes, nas quais cada modo de transporte tem seu próprio nicho preferencial.

Os sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos são estruturadores, a espinha dorsal da malha, para a mobilidade urbana nos grandes centros, desde que integrados aos demais modos alimentadores. Sistema integrado é sinônimo de redução de custos do transporte, com integração física e tarifária, mitigando também os gastos da população com deslocamentos diários.

É indubitável de que os modos de transporte sobre trilhos são os que atendem os grandes corredores de demanda com maior segurança, menor tempo de deslocamento e sem emissões de poluentes. Além disso, esses sistemas contribuem para uma melhoria na qualidade de vida dos cidadãos que chegam aos seus destinos de forma mais rápida podendo usufruir mais tempo com a família e o lazer.

Entretanto, para desenhar um bom planejamento, criando uma rede de transportes que contribua de forma definitiva para o aumento da mobilidade urbana, é necessário integrar todos os modos de transporte. Planejar eficientemente as linhas de transporte e suas conexões é fundamental para garantir a sustentabilidade dos diversos modos de transportes que integram a rede do município ou da região metropolitana.

O transporte e a ocupação do solo são funções interdependentes, que devem ser planejadas conjuntamente. Nem sempre isso ocorre, pois o planejamento integrado ainda é um grande desafio para a gestão pública em nosso país, de tal forma que o crescimento das cidades costu-

ma ocorrer descolado do avanço na infraestrutura de transporte público, gerando déficits de atendimento de demanda que se agravam rapidamente com o passar dos anos. O fato concreto é que a ausência de sincronia entre o planejamento do uso do solo e o planejamento da mobilidade impede que os investimentos sejam otimizados, retardando o desenvolvimento econômico da região.

**NÃO BASTA TER CASA. É PRECISO MOBILIDADE. HABITAR NÃO É APENAS MORAR, MAS SIM TER NECESSARIAMENTE ACESSO A TRANSPORTE, INFRAESTRUTURA URBANA, SERVIÇOS PÚBLICOS E SOCIAIS, EQUIPAMENTOS ESPORTIVOS, CULTURAIS E DE LAZER, CRECHES, ESCOLAS, POSTOS DE SAÚDE, ENFIM UM CONCEITO QUE IMPLICA EM CONVIVÊNCIA, FUNCIONALIDADE E MOBILIDADE SOCIAL.**

(SYDNEI MENEZES – EX PRESIDENTE DO CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO DO RIO DE JANEIRO)

### BENEFÍCIOS DOS TRILHOS

Inúmeros são os benefícios que os transportes sobre trilhos geram nas cidades: rapidez, segurança, regularidade, baixa poluição sonora, consumo de fontes limpas e emissão zero nos sistemas eletrificados – estes são alguns dos principais benefícios proporcionados pelo setor sobre trilhos aos seus usuários e a toda a sociedade.

A contribuição desse meio de transporte, portanto, extrapola a oferta de mobilidade aos cidadãos, proporcionando vantagens muito importantes, mas pouco percebidas,

que envolvem, por exemplo, o menor uso do espaço urbano e a possibilidade de revitalizar áreas degradadas. Isso é possível tendo em vista que os sistemas sobre trilhos necessitam de 20 vezes menos espaço do que outros modos. Considerando-se um centro urbano de médio e grande porte, a alternativa do transporte sobre trilhos se torna fundamental para garantir a qualidade de vida nas cidades e regiões metropolitanas brasileiras.



A alta capacidade de transporte proporcionada pelos sistemas sobre trilhos permite perceber nitidamente os benefícios dessa modalidade. Uma única linha implantada de metrô, por exemplo, é capaz de transportar até 60 mil passageiros/hora/sentido. Para efeito de comparação, o automóvel e o ônibus têm capacidade de apenas 1,8 mil e 6,7 mil passageiros/hora/sentido, respectivamente, por faixa de circulação.

## QUANTIDADE DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR HORA/SENTIDO



# 60 MIL

PASSAGEIROS



# 6,7 MIL

PASSAGEIROS



# 1,8 MIL

PASSAGEIROS

Dessa forma, os sistemas sobre trilhos contribuem para o aumento da mobilidade nos centros urbanos, para o incremento da qualidade, da segurança e da regularidade do transporte público, reduzindo ainda a poluição sonora e as emissões atmosféricas. E quanto maior o índice de mobilidade, maior o desenvolvimento social e econômico. É importante que os gestores públicos considerem que o aumento da mobilidade tem de estar atrelado aos limites de sustentabilidade impostos pelo ambiente, pelo uso de energia, de espaço e de todos os demais recursos escassos para o Planeta. E, desse ponto de vista, são os meios de transportes sobre trilhos os mais indicados para economizar tais recursos.





## 04.O TRILHO CERTO PARA CADA LOCALIDADE

Todos os modos de transporte são bons, em princípio, mas cada modo tem seu próprio e preferencial nicho de mercado, mesmo no caso de coincidência de modos na mesma rota. É importante quando o arranjo de todos os modos é feito em redes integradas. Nas redes, cada modo contribui de acordo com as suas possibilidades para atender às necessidades gerais da cidade.

Para efetuar a escolha é preciso levar em conta, principalmente: a vocação da cidade, as características do uso e da ocupação do solo, o consumo e a demanda de viagens a serem atendidas, a disponibilidade de espaço e a topografia, os recursos econômicos e financeiros, a localização (a ser respeitada) de monumentos e bens culturais, a localização de polos geradores de viagens e a necessidade de sua interligação. É importante conformar malhas e redes com caminhos alternativos.

Políticas públicas, no Brasil, priorizam os carros. Ônibus foram sendo presos em congestionamentos, os quais duplicaram seu custo operacional e passaram a poluir até seis vezes mais, no que se refere a alguns dos poluentes. Seu desempenho e sua imagem caíram muito.

## O MAIOR INIMIGO DO ÔNIBUS É O AUTOMÓVEL E NÃO OS TRILHOS

Sem transporte não há como garantir educação, saúde, trabalho e lazer. O transporte é a base para a mobilidade, assegurando a liberdade de ir e vir à sociedade. Privar o cidadão do direito ao transporte é como impor, especialmente aos menos favorecidos, uma condenação à imobilidade, seja pela distância, pelo valor da tarifa, ou pelo tempo necessário para o deslocamento.

A mobilidade urbana é essencial para o bem estar e qualidade de vida dos cidadãos. Os constantes congestionamentos nos médios e grandes centros urbanos evidenciam a necessidade de mudança na matriz de transporte dos brasileiros. Para atender essa demanda é necessário planejamento.

Não se pode mais pensar em transporte urbano de forma isolada, em que cada alternativa é considerada independente das demais. A integração entre os modos é a chave para a elaboração de um bom planejamento urbano.

Dado o estágio de evolução do nosso País e a dimensão e densidade das nossas cidades, não há solução para os gargalos da mobilidade urbana que não passe pela implantação de um sistema de transporte de passageiros sobre trilhos.

Os sistemas sobre trilhos contribuem para o aumento da mobilidade nos centros urbanos, para o incremento da qualidade, da segurança e da regularidade do transporte público, reduzindo ainda a poluição sonora e as emissões atmosféricas.

## SEGUEM AS PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DE CADA SISTEMA DE TRANSPORTE SOBRE TRILHOS QUE PODEM SER INSERIDAS NA SUA CIDADE:



### TREM METROPOLITANO

Sistema de alta capacidade que atende zonas mais afastadas do centro urbano, com demanda de **40 a 80 mil passageiros/hora/sentido**, podendo ser subterrâneo ou em superfície na zona central e em superfície na periferia. Distância média entre as estações de **1500 a 2500 m**, com intervalos no pico de **5 a 2 minutos**. Sustentação com rodas de ferro.



DEMANDA  
**40 a 80 mil passageiros/hora/sentido**



DISTÂNCIA MÉDIA  
**entre as estações de 1500 a 2500 m**



INTERVALO  
**5 a 2 minutos**



## METRÔ

Sistema de alta capacidade que atende grandes concentrações urbanas e é estruturador do transporte público coletivo, com demanda de 40 a 80 mil passageiros/hora/sentido. Subterrâneo na zona central e subterrâneo, em superfície ou elevado no bairro. A distância média entre as estações de 700 a 1200 m, com intervalo no pico de 3 minutos a 90 segundos. Sustentação com rodas de ferro ou de pneu. Trafega em via ou faixa exclusiva e segregada, com energia propulsora elétrica.



DEMANDA  
**40 a 80 mil passageiros/hora/sentido**



DISTÂNCIA MÉDIA  
**entre as estações de 700 a 1200 m**



INTERVALO  
**3 minutos a 90 segundos**



## VLT

VLT como um veículo de mobilidade urbana para transporte coletivo de passageiros de tração elétrica, piso baixo, que se move sobre trilhos e que compartilha a mesma via, concorrendo com outros tipos de veículos e pedestres, em faixas segregadas ou não (resolução M. Cidades, Nº 585, de março de 2016). Sistema de média capacidade, com linhas curtas atendendo os centros das cidades, com demanda de 7 a 20 mil passageiros/hora/sentido, trafega em superfície, podendo ser em via segregada ou ter pontos de cruzamento com outros modos de transportes. A distância média entre estações de 500 a 800 m. Veículos eletrificados economizadores de energia.



DEMANDA  
**7 a 20 mil passageiros/hora/sentido**



DISTÂNCIA MÉDIA  
**500 a 800 m**



## AUTOMATED PEOPLE MOVER - APM

Linhas curtas atendendo os “centros comerciais” das cidades, com demanda de 5 a 15 mil passageiros/hora/sentido trafegam em via segregada em geral elevada, com intervalos de 180 a 60 s. O aeromóvel é um *people mover*, com propulsão pneumática. O teleférico é um *people mover*.



DEMANDA  
**5 a 15 mil passageiros/hora/sentido**



INTERVALO  
**180 a 60 s**



## MONOTRILHO

Sistema de média capacidade. Corre em via cativa sobre uma estrutura de concreto ou aço, com rodas de pneus. Demanda de 20 a 48 mil passageiros/hora/sentido, com distância média entre as estações de 500 a 100 m.



DEMANDA  
**20 a 48 mil passageiros/hora/sentido**



DISTÂNCIA MÉDIA  
**500 a 100 m**



## 05. COMO INSERIR O TRILHO NO PLANO DE MOBILIDADE

É necessário estruturar a rede de transportes em torno dos sistemas sobre trilhos, não só pela maior capacidade de transporte que eles têm, mas também pela capacidade que eles têm de organizar todo o transporte (e mesmo a ocupação e o uso do território) de uma região.

Todo sistema de transporte tem de ser pensado em torno de uma rede estrutural. Às vezes se ouve falar: “O sistema sobre trilhos é caro!” Mas é preciso entender o que é o sistema sobre trilhos. Na verdade, é intensivo em capital, mas não é caro. Pelos benefícios que ele trás, corretamente implantado e corretamente concebido, ele não é caro. Caro é andar de moto, não custa nada para comprar, mas o

prejuízo que trás ao país é enorme. Isso, evidentemente, é caro de verdade!

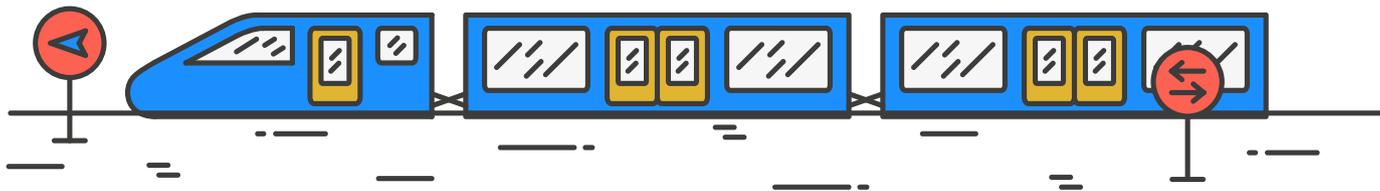
Os sistemas sobre trilhos são essenciais não só para as regiões metropolitanas, mas também, para as cidades de médio porte.

Devem estar totalmente integrados de maneira física e tarifária aos demais modos públicos e privados. Essa estruturação, nos dias de hoje, diferentemente do que ocorria até recentemente, envolvem viagens que combinam modos individuais e modos coletivos. As próprias necessidades de circulação são variadas, hoje em dia, o que implica o uso de vários modos distintos.

Outro ponto fundamental a ressaltar, é que todo cuidado é pouco quando do correto dimensionamento de todos os componentes dos projetos. É o conceito da corrente, que sempre rompe no elo mais fraco. Então há que se estar muito atento para não permitir que um elo mais fraco venha impedir o correto funcionamento do sistema.

**ÀS VEZES SE OUVE FALAR:  
“O SISTEMA SOBRE TRILHOS É CARO!”**

**CORRETAMENTE IMPLANTADO  
E CORRETAMENTE CONCEBIDO, ELE NÃO É CARO.**



# ANTES DE INICIAR UM PLANO DE MOBILIDADE URBANA DEVEM-SE SEGUIR OS SEGUINTESS PASSOS:

**1** Verifique os planos de mobilidade do seu município e dos municípios vizinhos e veja se há projetos de transportes sobre trilhos que possam ser integrados aos do seu município.

**2** Tenha em mãos a demanda de transportes dos principais corredores do seu município e a demanda projetada para os próximos anos.

**3** Identifique qual o modo de transporte sobre trilhos mais adequado para cada um dos corredores de transportes identificado, com base na sua demanda atual e futura.





4

Discuta com os órgãos locais sobre o projeto de transporte sobre trilhos desejado e os benefícios que serão gerados para a mobilidade do seu município e dos cidadãos.

5

Desenhe as diretrizes básicas para a elaboração do projeto de transporte sobre trilhos dentro do plano de mobilidade do seu município. (traçado, rota, estações, integração com os demais modos).

6

O primeiro grande passo para concretizar o projeto que mudará a mobilidade em seu município foi dado. No seu plano de mobilidade aprovado constará, certamente, o projeto de pelo menos um modo de transporte sobre trilhos.

## 06. ACESSO AO FINANCIAMENTO

As parcerias entre o governo e a iniciativa privada são importantes para o desenvolvimento de projetos de infraestrutura do Brasil e não seria diferente com o setor de transporte de passageiros sobre trilhos, onde o investidor privado é um aliado para o rápido desenvolvimento de projetos. O concessionário, por ter liberdade de negociação, consegue desenvolver e ampliar a sua cadeia de fornecedores, dando mais velocidade às obras de implantação de sistemas.

O aprimoramento do processo de concessão facilitou os investimentos em obras, aquisições de equipamentos, modernização da manutenção e melhorias nos serviços ofertados.

Atualmente, o Brasil está implantando 8 projetos de novas linhas para o transporte de passageiros sobre trilhos, todos já contratados e/ou em execução. Dentre eles, 3 estão sendo concebidos no regime de Parceria Público-Privada (PPP) e 4 são sistemas totalmente novos para as cidades. Se considerarmos que, dentre os 4 novos sistemas, 2 estão sendo desenvolvidos no modelo de PPP e que os governos estaduais já sinalizaram a possibilidade de conceder para a iniciativa privada a operação de outros projetos, pode-se concluir que há uma forte tendência de que novos projetos de mobilidade urbana sobre trilhos sejam realizados na modalidade de PPP.

Embora os números mostrem essa tendência para novos projetos, a ANPTrilhos defende o investimento para o avanço das redes de transporte sobre trilhos, seja ele governamental ou privado. O importante é que os projetos não fiquem parados e sejam administrados de forma eficiente para garantir a conclusão das obras, o início da operação comercial e a mobilidade do cidadão.



## 07.A ANPTRILHOS APOIA OS GOVERNOS MUNICIPAIS

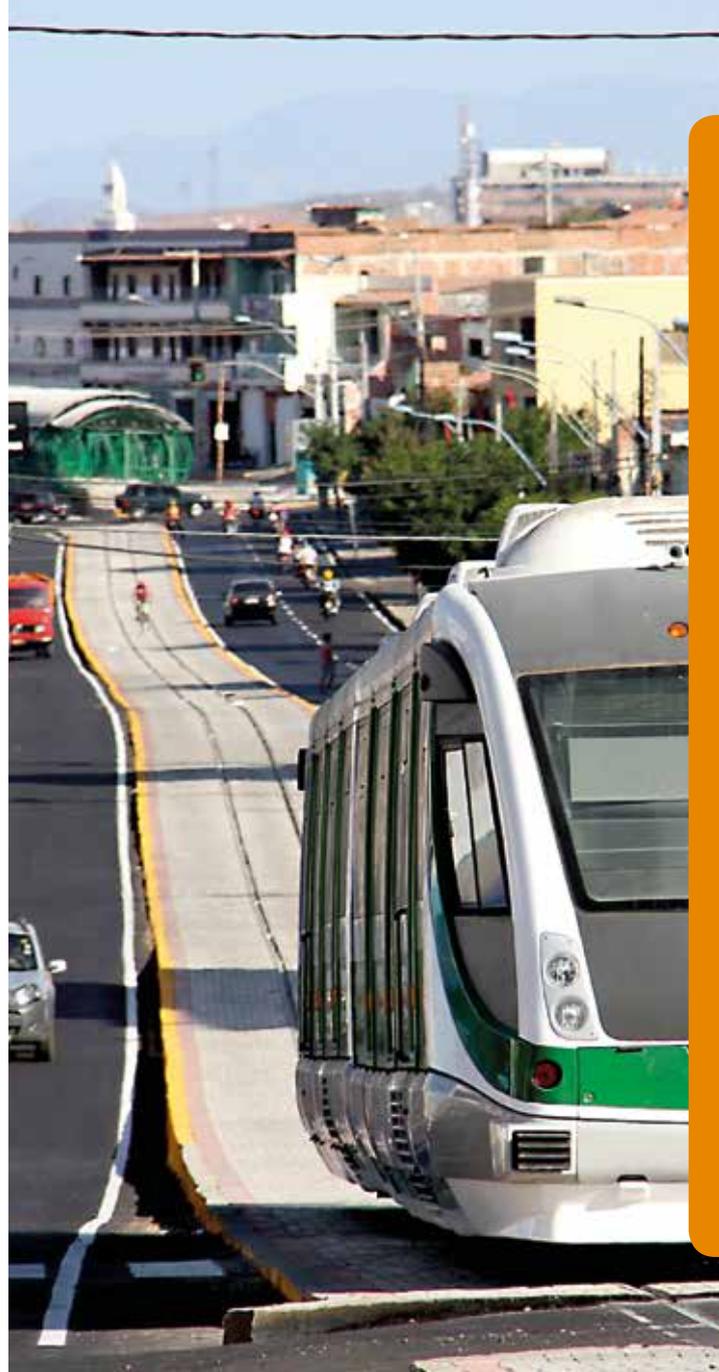
A ANPTrilhos estará sempre presente na defesa desta causa, pois estamos cada vez mais seguros da importância da nossa luta em prol da população brasileira e do transporte sobre trilhos no País!

Nosso trabalho parte das necessidades e anseios da população e busca a melhoria da qualidade de vida de nosso país.

A ANPTRILHOS ESTÁ À DISPOSIÇÃO DAS PREFEITURAS MUNICIPAIS PARA CONTRIBUIR PARA A MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA E DA QUALIDADE DE VIDA DO CIDADÃO.

**SE CONSERTARMOS AS CIDADES,  
CONSERTAREMOS O MUNDO.**

(BENJAMIN R. BARBER NO LIVRO “SE OS PREFEITOS GOVERNASSEM O MUNDO”)



## 08. ANPTRILHOS E OS SEUS ASSOCIADOS



A Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos - ANPTrilhos é uma associação civil, sem fins lucrativos, que tem como objetivo trabalhar pelo desenvolvimento e aprimoramento do transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil.

Fundada em 2010, a ANPTrilhos é a representante dos operadores do setor de transporte urbano de passageiros sobre trilhos, agregando os operadores brasileiros, a indústria e as entidades do setor. São associadas da ANPTrilhos as empresas SuperVia, MetrôRio, VLT Carioca, Metrô de São Paulo, CPTM, ViaQuatro, Metrô-DF, CCR Metrô Bahia, CTB, Trensurb, CBTU, Metrô de Fortaleza, Alstom, CAF Brasil, T'Trans, Hyundai Rotem, IAT-Pandrol, Thales e a Associação Nacional da Indústria Ferroviária (ABIFER).

A ANPTrilhos atua de forma integrada com os seus associados com o intuito de estimular o desenvolvimento de políticas públicas para o crescimento do transporte sobre trilhos, de forma adequada à realidade e à necessidade das diferentes cidades brasileiras.

Unindo forças para ampliar e qualificar a mobilidade urbana, a ANPTrilhos firma parcerias com entidades e instituições internacionais, participa de delegações e eventos nacionais e internacionais, em busca da universalização do conhecimento e trazendo para os operadores brasileiros as melhores práticas do setor.

Atualmente, a ANPTrilhos tem convênios de cooperação firmados com Associação Internacional de Transportes Públicos (UITP - International Association of Public Transport), Associação Latino-Americana de Metrôs e Subterrâneos (Alamys), Associação Latino-Americana de Estradas de Ferro (Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles - ALAF), Associação de Engenheiros e Arquitetos de Metrô (AEAMESP) e Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

## ASSOCIADOS



## APOIO



A ANPTrilhos conta também com o apoio da Confederação Nacional do Transporte (CNT), que coordena e defende nacionalmente o setor, tanto na esfera pública quanto no âmbito privado.





201



 ANPTrilhos

 @ANPTrilhos

 ANPTrilhos

Associação Nacional dos Transportadores  
de Passageiros sobre Trilhos

Setor de Autarquias Sul, Quadra 1, Bloco J  
Ed. CNT, Torre A, 5º andar – Sala 510  
70.070-010 – Brasília/DF

fone: (61) 3322-3158  
contato@anptrilhos.org.br

[WWW.ANPTRILHOS.ORG.BR](http://WWW.ANPTRILHOS.ORG.BR)