



MINISTÉRIO DAS CIDADES
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

**ATA DA 42ª REUNIÃO DO
COMITÊ TÉCNICO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA**

DATA: 02/12/2014

HORÁRIO: Das 9:00 às 17:00

LOCAL: Ministério das Cidades - SeMob- sala
604

REPRESENTANTES:

Agnaldo Evangelista Souza – CMP

Aguiar Gonzaga Vieira da Costa– SeMOB

Alfredo da Costa Pereira Jr – Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

Anderson José Rodrigues – FNP

Antonio Junior Ferreira de Oliveira – CONAM

Bismarque Roberto - MNLM

Cristiane Amaral Sales Telles – UNMP

Eduardo H. Ellery Filho - ANP trilhos

Emiliano Stanislau Affonso Neto – AEAMESP

Expedito Solaney Pereira de Magalhães – CUT

Fernanda Adjuto – ANP trilhos

Getúlio Vargas de Moura Júnior – CONAM

Hércules Lopes Agostinho – UNMP

Humberto Kasper - TREN SURB

João Deon da Silva – CONAM

José Basílio Salomão – CNM

José Eugênio Morrot Jupy - ANP trilhos

Jussara Bellavinha – SeMOB

Lenival José de Oliveira – CNTT

Luana Xavier Pinto Coelho – Terra de Direitos

Luiz Otávio Maciel Miranda – DENATRAN

Manuel Xavier Lemos Filho – CTB
Marco Antonio Vivas Motta – SeMOB
Maria Inês Damasceno da Silva – ABM
Maricelma Vila Maior Zapata - CBTU
Milton José Gonçalves Junior – FNP
Mirce Cunha Silva Machado – FNSDPTUT
Nazareno Stanislau Affonso – ANTP
Nelson Saule Júnior – Instituto Pólis – SP
Neusa Aparecida dos Santos – FRENVRU
Nina Aureliano Aparicio - SeMob
Paulo João Estausia – Conf. Nacional dos Trabalhadores em Transporte
Paulo Timóteo – TRENSURB
Raphael Barros Dorneles - MDT
Raphael Rezende Neto – SeMOB
Rogério Pedrinha Pádua – Ministério da Fazenda

Pauta

1. Abertura
2. Apresentação da ata da reunião anterior
3. Apresentação pela SEMOB de balanço de atividades de capacitação e de divulgação da Lei 12587/2012 principalmente quanto à elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios.
4. Discussão sobre os sub- grupos criados na reunião anterior
 - a) Segurança no trânsito
 - b) Transporte sobre trilhos (CBTU e TRENSURB)
 - c) Divulgação e capacitação (Lei 12587/2012)
5. Balanço das resoluções do Comitê de Mobilidade

Abertura dos trabalhos: Secretário de Transporte e da Mobilidade Urbana, Raphael Rezende Neto

1) Raphael Rezende inicia a reunião e coloca em aprovação a Ata da 42ª Reunião, sendo aprovada sem ressalvas. Em seguida apresenta uma solicitação feita pelo Ministro para incluir como primeiro item de pauta um debate sobre a Resolução nº 414 da ANEEL, que muda a prática de faturamento da demanda de energia elétrica do serviço de transporte público por meio de tração elétrica, e se faz necessário elaborar uma resolução para discutir a oneração que vai ocorrer nas tarifas. Aprovado este item de pauta, o secretário convidou os representantes

da ANPTrilhos para expor os impactos decorrentes da aplicação dessa resolução.

2) José Eugênio, da ANPTrilhos inicia a apresentação relatando o problema que é a demanda coincidente. Devido ao tamanho e dimensionamento de uma ferrovia, ela tem mais de um ponto de entrega de energia. No caso da Supervia do Rio de Janeiro são cinco pontos de entrega. As subestações são usadas considerando o princípio da integralização, ou seja, há medições em cada uma dessas cinco subestações, mas elas têm uma regra para serem transformadas em uma conta só. Não tem um contrato individual para cada uma dessas subestações, se perder alguma subestação por manutenção ou por uma falha, a subestação que vai assumir não é penalizada com uma ultrapassagem de demanda. A ANEEL propõe separar e individualizar o contrato que passa a ter tolerância de 5% para cada uma delas. Se houver necessidade de transferir uma potência toda de uma subestação para outra, terá 100% de ultrapassagem, que será penalizada com uma multa que é três vezes o valor do custo normal.

3) Eduardo continua a apresentação concluindo que a mudança na interpretação e prática para o faturamento, que em alguns casos estava vigente há mais de 30 anos, provoca aumentos de 20% a 30% no custo da energia elétrica para o serviço de transporte público por meio de tração elétrica. Esse aumento não foi provocado por nenhum investimento ou melhoria da qualidade dos serviços prestados pela distribuidora, e atinge indistintamente as concessões sob controle público ou privado, provocando a redução da capacidade de investimento com consequente degradação na qualidade do serviço prestado, ou o aumento das tarifas de mobilidade urbana. Além disso, nos casos de redes de uma mesma distribuidora, o pagamento a mais pela contratação de demanda individualizada transferirá recursos dos usuários de transporte público por tração elétrica para os consumidores de energia elétrica.

O assunto da cobrança de energia elétrica por demanda não coincidente para o transporte público por meio de tração elétrica requer, portanto:

- A Criação de Grupo de Trabalho Interministerial, com a participação da Casa Civil, do Ministério de Minas e Energia, Ministério das Cidades e Agências Reguladoras dos serviços envolvidos (energia elétrica, transporte público, etc.), visando avaliar e propor medidas para tratamento tarifário adequado para a questão apresentada, inclusive com realizações de audiências públicas.
- Diretriz de governo, a vigorar até o final dos trabalhos do Grupo acima citado, que vise orientar ajustes necessários nos procedimentos e na forma atualmente interpretada de faturamento do fornecimento de energia elétrica aos serviços de transporte público por meio de tração elétrica urbana ou ferroviária, que permitam o tratamento da demanda de modo integralizado.

4) Xavier solicita a ANPTrilhos que forneça estudos e informações sobre impostos e custos no transporte sobre trilhos, bem como o impacto dos diversos encargos sobre as tarifas, e o que significa a redução desses encargos em redução de tarifas para o usuário. A ANPTrilhos se comprometeu em levantar estas informações.

5) O Secretário Raphael agradeceu a ANPTrilhos e seguiu com os encaminhamentos: foi definido um grupo para elaborar a minuta de resolução a

ser submetida à reunião plenária do Concidades, recomendando ao Ministério das Cidades que solicite à Casa Civil a criação do grupo interministerial e diretrizes de governo que oriente ajustes necessários para mudança de interpretação pela ANEEL.

6) Getúlio propôs fazer uma resolução com um posicionamento mais forte em termos de isenção de tributos, reafirmando aquilo que está no Pacto, de forma a subsidiar o transporte coletivo, principalmente nesse modal metroferroviário.

7) Xavier mostra a sua preocupação de ter vários ambientes de debate, como o GT do Pacto da Mobilidade e os subgrupos, e agora se introduz mais um.

8) Emiliano concorda com Getúlio integralmente e com as considerações do Xavier. Segue dizendo que o Pacto da Mobilidade realmente contém o assunto de desoneração de custos e de tarifas de energia elétrica, mas é muito além de energia elétrica, inserido em algo muito maior, como priorização de transporte, entre outros. Quando se cria o grupo proposto à Casa Civil, deve-se tentar tratar a questão de energia dentro do sistema Metroferroviário de uma maneira integral. No primeiro momento prioriza alguns assuntos, e depois avança sobre o problema geral das tarifas, também seria prudente colocar nesse grupo o acompanhamento do Comitê.

9) Nazareno prossegue a discussão dizendo que se pode fazer uma Resolução propondo a constituição de um GT Interministerial, que é um avanço, não ficando só uma questão energética, mais também uma política de preços dentro do transporte público, dentro da política que é defendida no Pacto.

10) Secretário Raphael Rezende sugere que a Resolução retire a ANEEL e inclua a Fazenda, o MPOG e o Comitê, devendo-se verificar como incluir o Comitê na Resolução.

11) Getúlio faz algumas considerações e diz que antes mesmo de ser apresentada a proposta pela ANPTrilhos, já existia um consenso, pelo processo histórico de aprovar este pleito. Getúlio conclui dando ênfase em aprovar a resolução específica referente à ANEEL e se encaminhar um pedido de um debate de conjuntura na próxima reunião do CONCIDADES para ganhar força e trazer esse debate no conjunto do Conselho.

12) Xavier alega que o grupo deve ter outros objetivos para reduzir tarifas além da Resolução da ANEEL.

13) Secretário Raphael Rezende sugere que não se faça uma Resolução muito abrangente, porque há perda de tempo e pouco êxito. E segue propondo já fazer a Resolução.

14) Getúlio faz um adendo na fala do Secretário Raphael e diz para fazer a Resolução específica da tarifa de energia elétrica, fazer uma moção desse Comitê, e uma proposta de debate de conjuntura sobre a questão da oneração dos serviços na área de mobilidade urbana. E que faça mais rápido possível uma reunião deste grupo de trabalho.

15) Foi deliberado que três membros do Comitê elaborassem a Resolução para ser apresentada na parte da tarde.

16) Marco Motta iniciou a apresentação das atividades da SeMob e mostrou o que se avançou. Falou sobre os Seminários feitos em 2013 e 2014 para a sensibilização de autoridades e gestores, no sentido de sensibilizá-los para a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em particular para a elaboração de planos de mobilidade urbana. A segunda atividade está baseada em um trabalho feito com a participação do Conselho. No mês de novembro foi realizado um curso em Parauapebas, com o apoio da Fundação Valle. Decidimos fazer esse curso, de forma que ele desse os subsídios para podermos fazer o curso à distância, atingindo todo o país. Temos alguns parceiros como IPEA, EMBARQ e ITDP, que participaram do curso. Foram elaboradas apostilas, todas as aulas foram filmadas e gravadas. Temos aqui na Secretaria Executiva do Ministério das Cidades uma estrutura que possibilita a elaboração do curso à distância. Serão feitas entrevistas e colhidos depoimentos, para que tenhamos mais informações para elaborar os cursos à distância. Temos um grande trabalho para o próximo ano, no sentido de capacitar técnicos dos municípios com relação à elaboração dos planos de mobilidade urbana.

17) Aguiar complementa a apresentação do Marco Motta explicando todo o histórico da Política de Capacitação da Secretaria, dizendo que tudo começou com a oficina que foi feita com a ENAP em 2013, com a participação dos representantes da SeMob, do Conselho das Cidades, e diversas entidades do Setor (ITDP, IEMA, EMBARQ, IPEA); e alguns consultores da ENAP. Foi definido junto a ENAP todo o formato que seria utilizado nos Seminários, e nos cursos de capacitação. Esse modelo que foi definido em parceria com o Conselho é até hoje utilizado. Foram realizados oito seminários em 2013 a 2014 que incluem: Campinas, Brasília, Parauapebas, Porto Alegre, Corumbá, Curitiba, Rio de Janeiro, Mogi das Cruzes. O curso do Plano de Mobilidade foi feito em novembro em Parauapebas, com três dias e meio de duração, e estiveram presentes quarenta e oito participantes de quatro Municípios.

Algumas publicações foram elaboradas neste período: a Cartilha que trata da Lei de Mobilidade Urbana; o Planejamento de Mobilidade Urbana, feito em parceria com a União Européia e o material do Curso de Mobilidade Urbana, estão disponíveis no site.

Aguiar segue a apresentação expondo outra atividade desenvolvida pela SeMob, que é o Sistema de Informações em Mobilidade Urbana, no qual há testes pilotos em algumas cidades. Em seguida, mostra a experiência que tiveram em Canaã dos Carajás e em Votuporanga, e explica que para colher informações visitam essas cidades, e fazem reuniões com todas as secretarias que são vinculadas ao tema, e apresentam a Política de Mobilidade Urbana. Serão ainda visitadas as cidades de Juiz de Fora, Fortaleza e Teresina.

18) Marco Motta relata o trabalho voltado às melhorias das condições dos ciclistas, realizado no Dia Mundial Sem Carro. Foi elaborada uma pesquisa com as pessoas do Ministério sobre quem tinha interesse de vir de bicicleta. Surpreendentemente, mais de cem pessoas responderam que tinham interesse de ir de bicicleta para o trabalho, caso tivessem condições adequadas para isso. No entanto, foi possível

implementar algumas ações para melhorar as condições dos ciclistas, como: construção de um bicicletário que cabem vinte bicicletas na garagem do prédio do Ministério das Cidades, usando três vagas de garagem. Reformas dos banheiros e colocação de chuveiros, e construção de outro bicicletário na parte externa do prédio do Ministério das Cidades, que deve ser explorado também por ciclistas de outros órgãos. Outra ação foi encaminhar ofício aos outros 38 ministérios, mostrando nossa iniciativa, e sugerindo que todos os Ministérios e órgãos ligados a eles adotem providências semelhantes. Algumas respostas foram enviadas parabenizando a iniciativa, algumas dizendo que providências estavam sendo tomadas.

19) Nazareno propõe uma iniciativa do Midades quanto as calçadas e trânsito no entorno do Midades.

20) A convite do subgrupo Paz no Trânsito, o assessor do DENATRAN, Luiz Otávio Maciel Miranda apresentou o histórico do movimento internacional para a redução dos acidentes de trânsito. Luiz Otávio relata que essa discussão toda de trânsito que o Brasil hoje está envolvido, insere em uma discussão mais ampliada. Começa na verdade há dez anos, em 2004, com um informe global da OMS, que sinalizava para o primeiro diagnóstico da situação mundial de trânsito. Serviu como um marco referencial da Década de Ações para Redução de Acidentes.

Logo após esse informe, em outubro, a ONU apresenta a primeira resolução de uma série de outras, que define os principais fatores de risco no trânsito, mostrando um diagnóstico bastante grave. No mesmo ano, em dezembro, Brasília sediou a primeira Reunião das Américas, assim como foi feito em todos os continentes, reuniões buscando uma mobilização global.

Em 2007, a ONU promoveu o primeiro grande debate mundial, que foi em Genebra, tendo a Conferência foco no segmento jovem. Foi o primeiro momento em que alguns líderes mundiais endossaram a preocupação com o problema do trânsito no mundo, e de lá saiu um documento chamado Declaração Jovem sobre Segurança Viária.

A partir daí o nível se elevou ainda mais e a ONU realizou a Primeira Conferência Global Ministerial de Segurança Viária. Em novembro de 2009 a Rússia sediou a primeira conferência global ministerial sobre segurança viária. De lá saiu um documento que norteou o informe do secretário da ONU para mais uma Resolução. Por outro lado a OMS atualizou o informe de 2004 produzindo outro com mais elementos, para os países fazerem as suas gestões. Lá já estava diagnosticado dados de mortalidade, qualificação da legislação, em cima dos cinco grandes fatores de riscos definidos pela OMS e pela ONU.

Em 2010 seguindo a linha da conferência em Moscou, a ONU definiu cinco pilares para elaborar planos globais. No mesmo ano a Bloomberg Philanthropies investiu nessa iniciativa 125 milhões de dólares, e chamou dez países para investir em cinco anos em intervenções focadas em dois dos cinco fatores de riscos apontados pela ONU: mal uso de capacetes; velocidade; beber e dirigir; mal uso de cinto de segurança; e infraestrutura. Em 2012 foi feita uma nova Resolução que reforçou a preocupação da ONU com a melhoria da legislação.

Em 2013 foi lançado o terceiro informe da OMS que trouxe mais argumentos. E em 2014 saiu a nova Resolução das Nações Unidas e o Brasil vai sediar a Conferência Global de Alto Nível em Segurança Viária, em 2015. Nesse mesmo ano, sairá o quarto informe sobre a situação do trânsito mundial.

Luiz Otávio segue mostrando o projeto Bloomberg, o qual escolheu dez países em 2010, financiando pequenas intervenções com o critério de que cada país indicasse duas cidades com dois fatores, dos cinco fatores de risco, para diminuir mortes com acidentes graves em cinco anos. No Brasil foi feita uma contrapartida diferente com a definição de cinco cidades, coordenada pelo Ministério da Saúde, de uma ação interministerial, propondo uma contrapartida financeira. Belo Horizonte, Curitiba, Campo Grande, Palmas e Teresina foram as cidades selecionadas para essa intervenção.

Em 2014 foi finalizado, em cada um desses países, o projeto. O Egito saiu do projeto no ano passado, restando nove países.

Com a Expansão do Projeto Vida no Trânsito, o Governo Brasileiro começou, em 2011, a financiar parte dessas intervenções, coordenadas pelo Ministério da Saúde. Nesse mesmo ano saiu a primeira Portaria para financiar as intervenções, com o Fundo Municipal e Estadual de Saúde.

Em 2012, além das capitais, foram incluídas Guarulhos e Campinas. Em 2013, incluiu-se São Gonçalo, São José dos Pinhais e Foz do Iguaçu. Em 2014 esse repasse passou a ser política permanente para os Estados e para essas cidades.

Luiz Otávio explana sobre a Resolução aprovada na Assembleia Geral, em 10 de abril de 2014. Essa Resolução pede para os países elaborarem um plano de ação com foco especialmente nos usuários vulneráveis, implementem a Convenção de Viena (1968), a Convenção de direitos das pessoas com deficiência, e o Fórum de Harmonização de Veículos. Essa Resolução também define a terceira semana da ONU sobre segurança viária, que será realizada nos dias 4 a 10 de maio de 2015.

A agenda pós 2015 vai discutir os novos objetivos de desenvolvimento do Milênio, onde a ONU quer incluir a discussão de segurança no trânsito por mais 15 anos. E a terceira Conferência da ONU sobre Segurança Viária, que será realizada em Brasília nos dias 18 a 19 de novembro de 2015.

Em relação à legislação, a Resolução de 2012, destaca alguns pontos importantes: a mobilização dos países para que adotem e implementem leis abrangentes sobre os principais fatores de risco; aplicação da lei de forma consistente e sustentável; adesão (e implementação) às convenções internacionais de trânsito; e aumentar em mais de 50% o número de países com legislação abrangente sobre os fatores de risco até 2020. Somente 28 países têm leis abrangentes cobrindo os 5 principais fatores de risco.

Luiz Otávio comenta sobre o Plano Nacional de Ações pela Segurança no Trânsito de 2011 a 2020. Esse Plano foi um dos produtos resultantes de um trabalho muito bem construído em 2012 pelo Comitê de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz, como primeira resposta ao enfrentamento dessa chamada global. De lá saiu um documento, que diferente do proposto pela ONU, que era cinco eixos, foram definidos seis eixos, que são: gestão, fiscalização, saúde, infraestrutura, segurança veicular e educação.

Finalizando a apresentação, Luiz Otávio prossegue com algumas recomendações sobre o que será monitorado a partir de agora: o aumento dos valores das multas para infrações sobre “racha” e ultrapassagens perigosas; a ação de inconstitucionalidade 4103/2008; desmontagem de veículos inutilizados (lei que entrará em vigor em 2015); segurança viária, que é componente da segurança pública (Emenda Constitucional 82/2014); Infração por velocidade média (Projeto de Lei nº 3152/2011), criminalização da embriaguez ao volante (Projetos de Lei nº 5512/2013 e 5568/2013), Política Nacional de Trânsito e Programa Nacional de Trânsito.

A Política Nacional de Trânsito passou por uma reformulação, ela era de 2004, na qual estabelecia metas até 2014. Na semana passada o processo ficou concluído e vai entrar na pauta de votação do Conselho Nacional de Trânsito, em dezembro.

21) Os conselheiros pedem para Luiz Otávio disponibilizar a Apresentação.

22) Nazareno propôs fazer uma reunião do grupo no ano que vem para tirar uma pauta de trabalho, e espera que o DENATRAN continue com essa postura junto ao Comitê, para continuar desenvolvendo satisfatoriamente o trabalho.

23) Foi deliberado que a reunião do subgrupo Paz no Trânsito será em fevereiro, tendo como pauta os contingenciamentos do FUNSET e do DPVAT; como apoiar o programa nacional e preparar para a próxima reunião do Comitê.

24) Foi escolhido como coordenador do subgrupo Paz no Trânsito, Nazareno Stanislau Afonso.

25) Lenival inicia a discussão do subgrupo CBTU explicando que está sendo organizado um seminário de trabalhadores da CBTU em janeiro, e que o subgrupo pretende aproveitar a ocasião para debater com os participantes o papel da CBTU na política de transporte no país.

26) Emiliano propôs que o grupo troque informações de imediato, especialmente sobre a lei de descentralização da CBTU e a situação dos processos de transferências para os estados. A representante da CBTU, Maricelma, informou que o presidente da CBTU abrirá a agenda para receber o subgrupo a partir de janeiro.

27) Foi aprovada a entrada de um novo membro no subgrupo da CBTU, o representante do movimento popular Antonio Júnior Ferreira Coelho (CONAM).

28) Foi escolhido como coordenador do subgrupo da CBTU, Emiliano Stanislau Afonso Neto.

29) O subgrupo que trata da divulgação da lei de mobilidade inicia a apresentação com relatos do Aguiar expondo que foi feita uma reunião no dia 26 de novembro com o objetivo de definir uma proposta de campanha nacional de divulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana com ênfase na elaboração dos Planos de Mobilidade. Estavam presentes quatro membros do Comitê do subgrupo: Getúlio, Heliane, Hércules, Nazareno, e dois membros do Departamento de Cidadania e Inclusão Social do Ministério das Cidades, Martha e Aguiar. Foi feita uma apresentação sobre o balanço das ações de capacitação da Secretaria nos anos de 2013 e 2014. Nesta reunião, chegou-se a uma deliberação para se apresentar a todos os componentes do Comitê. A de se criar uma estrutura, para que os municípios possam pleitear a realização de seminários, pois quando há maior engajamento por parte do município e uma maior mobilização local, consegue-se um maior número de participantes e um maior número de municípios. Quem quiser pleitear, poderá entrar em contato por email ou preencher um formulário online de inscrição para realização do seminário, com todas as condições necessárias, como auditório e coffee break, para a mobilização de vários municípios de uma

região.

30) Getúlio se manifesta parabenizando Aguiar e Martha, pois são dois servidores da Secretaria de Mobilidade Urbana que tomaram frente, com diversas iniciativas para realizar seminários e ações de capacitação, mesmo sem ter estrutura e toda burocracia necessária para que isso possa acontecer em uma escala mais ampla.

E segue complementando a apresentação do Aguiar, dizendo que tem acontecido ações pontuais. Foram oito seminários onde se procurou dialogar com diversas regiões e cidades que se disponibilizaram a organizar junto com a Secretaria esses seminários. Para essa iniciativa que já existe, propomos enquanto não conseguimos construir uma Política mais ampla de divulgação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e de sensibilização para a elaboração de planos, que tivesse no mínimo um e-mail criado, com um formulário eletrônico no site capacidades ou no próprio ministério, onde os municípios ou regiões metropolitanas que tenham interesse de levar o seminário de sensibilização sobre a lei possam ter como acionar a Secretaria, oferecendo estrutura necessária para o seminário. Getúlio continua dizendo que o prazo para elaboração dos Planos é até abril de 2015. Se vamos fazer todo esse processo de capacitação e sensibilização, é necessário que ocorra de uma maneira mais densa e capilar possível, para chegar aos recantos mais distantes do país. Os municípios vão buscar elaborar seus planos, mas não terão capacidade técnica necessária. A intensão é que os Municípios/Estados tenham recursos para poder elaborar os planos de acordo com os critérios que temos que estipular.

31) Foi levantada a questão de como serão arrecadados recursos para este fim. A SeMob deve verificar a possibilidade de obter orçamento para custear a divulgação, assim como verificar possíveis instituições que possam assumir a organização da oficina e seminários e ainda como fará a descentralização de recursos.

32) Getúlio diz que o problema não é a falta de recurso, e sim a inexistência de parcerias e empresas que possam estar utilizando esses recursos. É um problema do Ministério como um todo.

33) Marco Motta complementa e diz que a Secretaria previu recursos para este ano, e tinha como objetivo contratar uma entidade que pudesse apoiar o Sistema Nacional de Informações da Mobilidade Urbana para que colocasse o sistema funcionando. Depois de várias reuniões a Coordenação de Informática (CGMI), considerou que não iria precisar contratar uma empresa ou entidade externa. No entanto, esses recursos acabaram não sendo utilizados, e no próximo ano também não serão utilizados para o Sistema de Informações se permanecer a posição da CGMI de desenvolver o sistema internamente.

Marco Motta também fala da dificuldade do Ministério em termos de quantidade de pessoal e diz que a Secretaria atualmente possui somente duas pessoas em tempo integral para a área de capacitação, assistência técnica voltada à elaboração de planos de mobilidade urbana.

34) O Comitê aprovou os encaminhamentos do subgrupo Campanha de Divulgação da Lei de Mobilidade deliberadas na reunião do subgrupo no dia

26/11/2014.

35) Foi decidido que a oficina com o objetivo de elaborar o conteúdo do curso deve ocorrer na primeira quinzena de março de 2015.

36) Foi escolhido como coordenador do subgrupo Campanha de Divulgação da Lei de Mobilidade, Getúlio Vargas M. Júnior.

37) A reunião do Grupo de Trabalho que é responsável por acompanhar o Pacto da Mobilidade ficou para fevereiro de 2015.

38) Ficam definidos os representantes para o GT do Pacto da Mobilidade, são eles:

ENTIDADES DOS MOVIMENTOS POPULARES

Titular: Getúlio Vargas M Júnior (CONAM)

Suplente: Neila Gomes dos Santos (MNLM)

Titular: Hércules Lopes Agostinho (UNMP)

Suplente: Agnaldo Evangelista de Sousa (CNM)

ENTIDADES EMPRESARIAIS

Titular: Marcos Bicalho dos Santos (NTU)

Suplente: Eurico Divon Galhardi (CNT)

ENTIDADES PROFISSIONAIS, ACADÊMICAS E DE PESQUISA

Titular: Nazareno Stanislaw Afonso (ANTP)

Suplente: Emiliano Stanislaw Afonso Neto (AEAMESP)

PODER PÚBLICO MUNICIPAL

Titular: Mirce da Cunha Silva Machado (FNSDPTUT)

Suplente: Maria Inês Damasceno da Silva (ABM)

ORGANIZAÇÕES NÃO GOVERNAMENTAIS

Titular: Nelson Saule Júnior (Pólis)

Suplente: Luana Xavier Pinto Coelho (Terra de Direitos)

ENTIDADES DE TRABALHADORES

Titular: Manuel Xavier Lemos Filho (CTB)

Suplente: Lenival José de Oliveira (CNTT)

PODER PÚBLICO FEDERAL

Titular: Raphael Rezende Neto (SeMob)

Suplente: Rogério Pedrinha Pádua (Fazenda)

PODER PÚBLICO ESTADUAL

(não tem participado)

39) Xavier inicia a leitura da RESOLUÇÃO que foi feita na parte da manhã, e depois de um debate, foram feitos alguns ajustes necessários, ficando:

RESOLUÇÃO RECOMENDADA Nº 172, DE 03 DE DEZEMBRO DE 2014.

Recomenda que o Ministério das Cidades solicite à Casa Civil da Presidência da República o estabelecimento de política de governo que vise orientar ajustes nos procedimentos e na forma atualmente interpretada de faturamento do fornecimento de energia elétrica aos serviços de transporte público por meio de tração elétrica, bem como a criação de Grupo de Trabalho Interministerial que vise avaliar e propor medidas para tratamento tarifário adequado de custos, com base nas diretrizes de governo, entre concessões de serviços públicos de distribuição de energia elétrica e transporte público por meio de tração elétrica.

O Conselho das Cidades, no uso das suas atribuições estabelecidas pelo Decreto 5.790, de 25 de maio de 2006, e:

Considerando que a Lei nº 12.587, de 2012, determina a priorização do transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado;

Considerando que é de extrema importância o serviço de transporte público por meio de tração elétrica para a mobilidade da população;

Considerando que o transporte público é um item essencial para a melhoria da qualidade de vida das populações e para o desenvolvimento das cidades;

Considerando que o transporte público é um dos mais sensíveis itens de custo de vida para a população, haja vista as mobilizações da sociedade ocorridas em 2013 em diversas regiões do país;

Considerando que ao longo dos últimos anos mudanças efetivadas no cálculo de cobrança pelo fornecimento da energia de tração vêm onerando os custos de operação dos sistemas com reflexos para a população;

Considerando que a energia de tração é o segundo item de custo dos sistemas metroferroviários;

Considerando que a alteração introduzida pela Resolução nº 414, Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL muda a prática vigente há mais de 30 anos

para o faturamento da demanda de energia elétrica do serviço de transporte público por meio de tração elétrica;

Considerando que a referida mudança reflete em aumento direto no custo da energia elétrica para o serviço de transporte público por meio de tração elétrica, caracterizando interferência de políticas públicas entre o Ministério de Minas e Energia e o Ministério das Cidades, com reflexos em políticas de transporte público de outros entes federados; e

Considerando (~~-, ademais,-~~) que esse aumento no custo de energia elétrica (~~atinge o serviço de transporte coletivo por tração elétrica, exigindo o aumento de tarifas, ou reduzindo a capacidade de investimento,-~~) acarreta aumento das tarifas, ou reduz a capacidade de investimentos, com conseqüente degradação na qualidade do serviço (~~prestado~~) de transporte público por tração elétrica, **adota, mediante votação, e seu Presidente torna pública, a seguinte Resolução de Plenário:**

Art.1º Recomendar ao Ministério das Cidades que solicite à Casa Civil da Presidência da República que (~~estabeleça~~) emita diretriz (~~de governo, separadamente ou em conjunto com o Ministério de Minas e Energia e o Ministério das Cidades, que vise orientar ajustes necessários nos procedimentos e na forma atualmente interpretada de faturamento do fornecimento de energia elétrica aos serviços de transporte público por meio de tração elétrica, que permitam o tratamento da demanda de modo integralizado, até que sejam aprovadas e implementadas as recomendações decorrentes do Grupo de Trabalho Interministerial recomendado no art. 2º desta Resolução~~) que retorne ao procedimento de cobrança do fornecimento de energia elétrica de tração para os serviços de transporte público de tração elétrica para assegurar a cobrança de modo integralizado, até que sejam aprovadas e implementadas as recomendações decorrentes de debate em instância de diálogo a ser instituída.

Art. 2º Recomendar ao Ministério das Cidades que solicite à Casa Civil da Presidência da República a criação e coordenação de Grupo de Trabalho Interministerial, com a participação do Ministério de Minas e Energia, do Ministério das Cidades e do Comitê Técnico de Transporte, Trânsito e Mobilidade do Conselho das Cidades visando avaliar e propor medidas para tratamento tarifário adequado, objetivando elidir os impactos da Resolução nº 414, da ANEEL, no custo de vida para as populações, inclusive propondo medidas de desoneração do transporte público e realizando, se necessário, audiências públicas prévias, conduzidas em conjunto com as agências reguladoras competentes.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

40) Marco Motta agradece a todos e encerra a reunião.