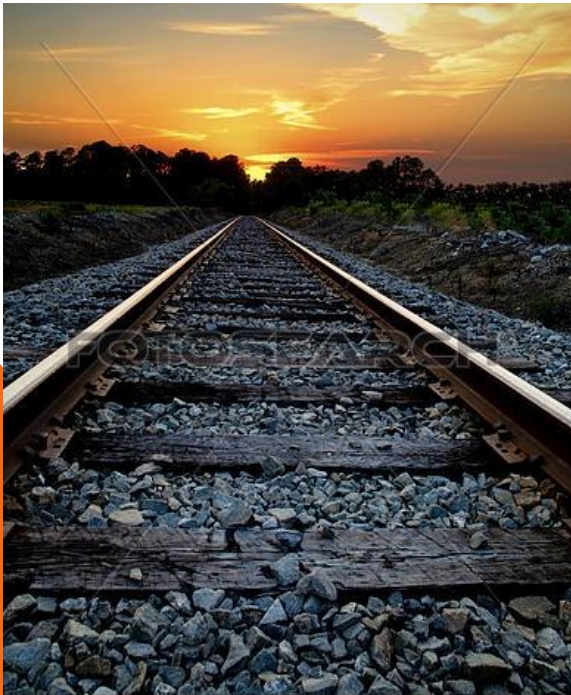


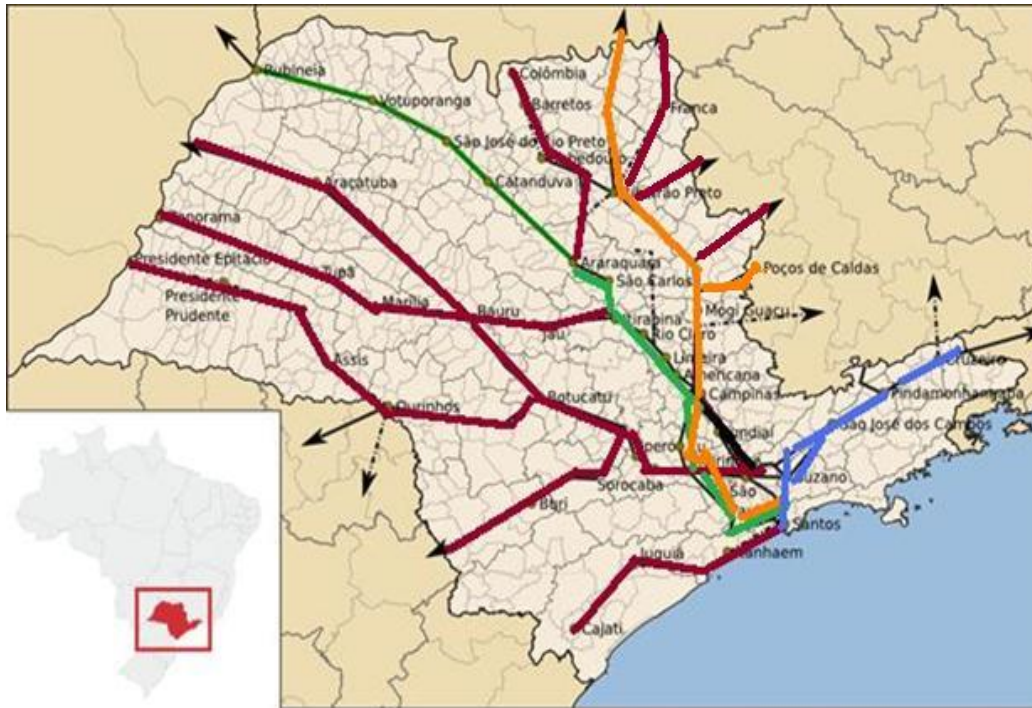
SHORT LINES & DIREITO DE PASSAGEM & PASSAGEIROS

JEAN PEJO

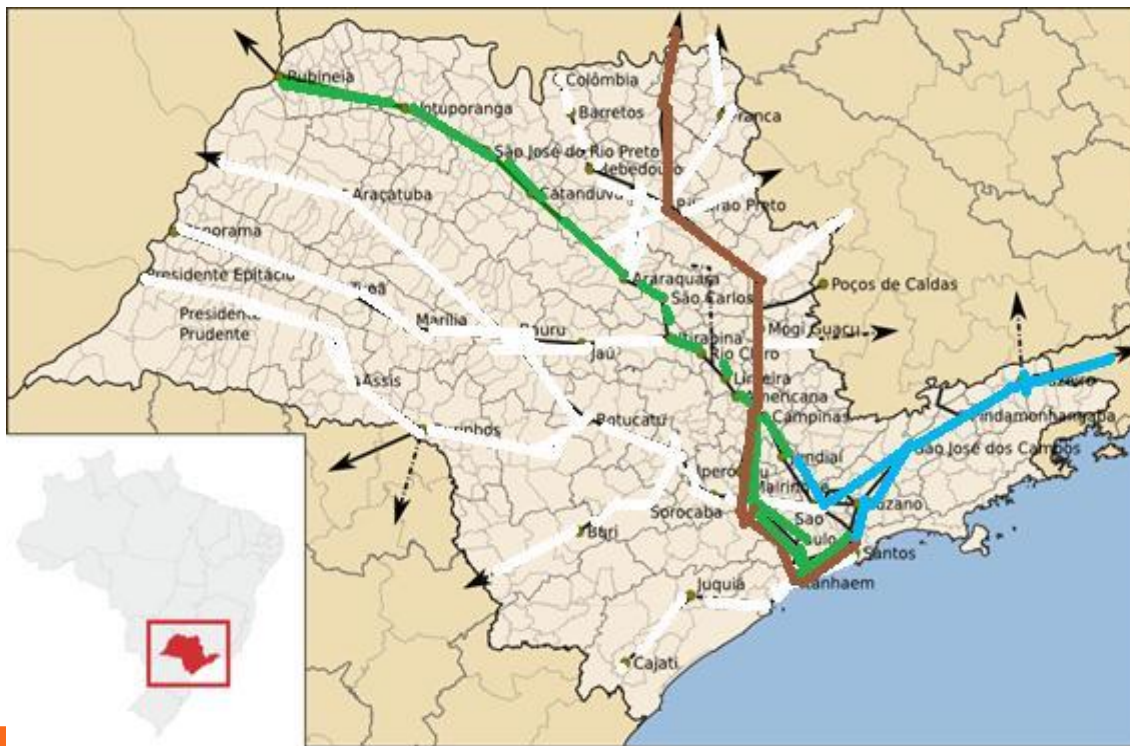
23ª Semana de Tecnologia Metroferroviária



POTENCIAL PARA SHORT LINE



MALHA FERROVIÁRIA PAULISTA OPERACIONAL



23ª Semana de Tecnologia Metroferroviária 2017

A row of icons representing different modes of rail transport: a metro train, a passenger train, a bus, a truck, a freight train, and a high-speed train.

OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO PELA FERROVIA

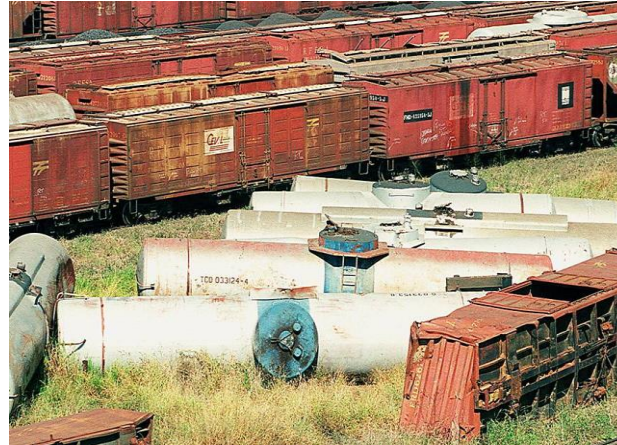
Pais	Rede Ferroviária (km)	Ocupação território (km/Km ²) x 10.000
África do Sul	31.000	256
Brasil - Instalado	29.000	35
Brasil - Operacional	12,000	14
China	121.000	127
Índia	65.000	208
São Paulo - Instalado	4.350	175
São Paulo - Operacional	1.800	71



EIXOS DE INDUSTRIALIZAÇÃO



O QUE NÃO QUEREMOS!



PORQUÊ ISSO ?

Ausência de indicadores técnicos de desempenho.



Essas condições permitiram dentro da regra, concentração das atividades nos trechos mais rentáveis.



POSIÇÃO DA ALAF BRASIL

Quatro aspectos essenciais a serem tratados no ambiente institucional

- Devolução de vias nas regiões sem utilização
- Classificação das ferrovias
 - **Indicadores técnicos e operacionais de qualidade**
- Regras do acesso ao Direito de Passagem
- Inclusão na pauta, o serviço de passageiros



POSIÇÃO DA ALAF BRASIL

■ INDICADORES TECNICOS E OPERACIONAIS

- Qualidade da Via permanente
- Qualidade da Infraestrutura
- Qualidade da Sinalização e Sistemas
- Qualidade do Material Rodante



REGRAS PARA DIREITO DE PASSAGEM

REGULAMENTO INSTITUCIONAL



- ❑ REGRAS PARA EXPANSÃO

- ❑ NORMATIVAS E DIRETRIZES TECNICAS
 - COMPATIBILIDADE DE SISTEMAS
 - COMPTIBILIDADE DE MATERIAL RODANTE

- ❑ NORMATIVAS OPERACIONAIS
 - COMPATIBILIDADE DE TRENS



POR QUE SHORT LINE

- ✓ Promove novos negócios na região
- ✓ Recupera os entornos com valorização imobiliária
- ✓ Aumento de arrecadação para prefeituras
- ✓ Viabiliza o transporte regional de passageiros



POR QUE SHORT LINE

- ✓ Permite as atuais concessionárias investir em expansões da rede, deixando a renovação das vias existentes e subutilizadas aos responsáveis pelas short lines.
- ✓ Aumenta a participação da ferrovia na matriz de transportes
- ✓ Não tem problemas com desapropriações e aprovações dos setores ambientais
- ✓ Promove em curto prazo atividades para toda a indústria ferroviária, desde os trabalhos de projetistas, construtoras e provedores de equipamentos, gerando empregos na região e na indústria.



POR QUE SHORT LINE

O foco dos negócios das grandes concessionárias é diferente se comparadas a pequenos empreendedores locais.

Um negócio não atrativo comercialmente aos concessionários grandes pode ser rentável para outros investidores



DESENVOLVER ESTUDOS

- Visão pró –ativa
- Foco no resultado
- Realista
- Interesse do mercado local
- Interesse de governo



DESENVOLVER ESTUDOS

REQUISITOS FUNDAMENTAIS

MERCADO

- TIPO DE PRODUTOS, VOLUMES, DEFICIÊNCIAS ATUAIS DE LOGÍSTICA, INTERESSE DO PRODUTOR REGIONAL EM USAR A FERROVIA

TRAÇADO DA FERROVIA

- COMPATIBILIDADE COM OS FLUXOS ORIGEM DESTINO DAS CARGAS, ATENDE A DEMANDA DE PASSAGEIROS



DESENVOLVER ESTUDOS

Demanda

Engenharia

Comercial

Operacional

Sócio-econômico

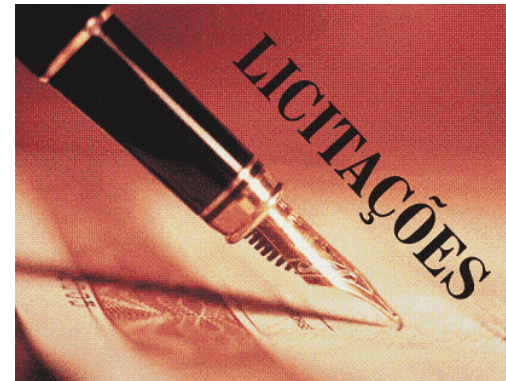
Ambiental



MODELAGEM DO NEGÓCIO

Se viável,

as short lines poderão ser estabelecidas no regime de concessão, subconcessão ou PPP dependendo do interesse do Estado no desenvolvimento regional, além da atratividade do negócio, dentro da normativa a ser estabelecida pela Agencia Reguladora e dos estudos desenvolvidos.



CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

- ❑ O critério de concessão de ferrovias precisa ser modificado inserindo critérios de classificação de ferrovias, definindo os direitos e obrigações do concessionário conforme a classe que pertença.
- ❑ Entendemos que as ações para devolução das ferrovias abandonadas devem ser iniciadas independente das tratativas para prorrogação das concessões das Malhas, conforme resultado dos estudos realizados , e o quanto mais cedo possível,



CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

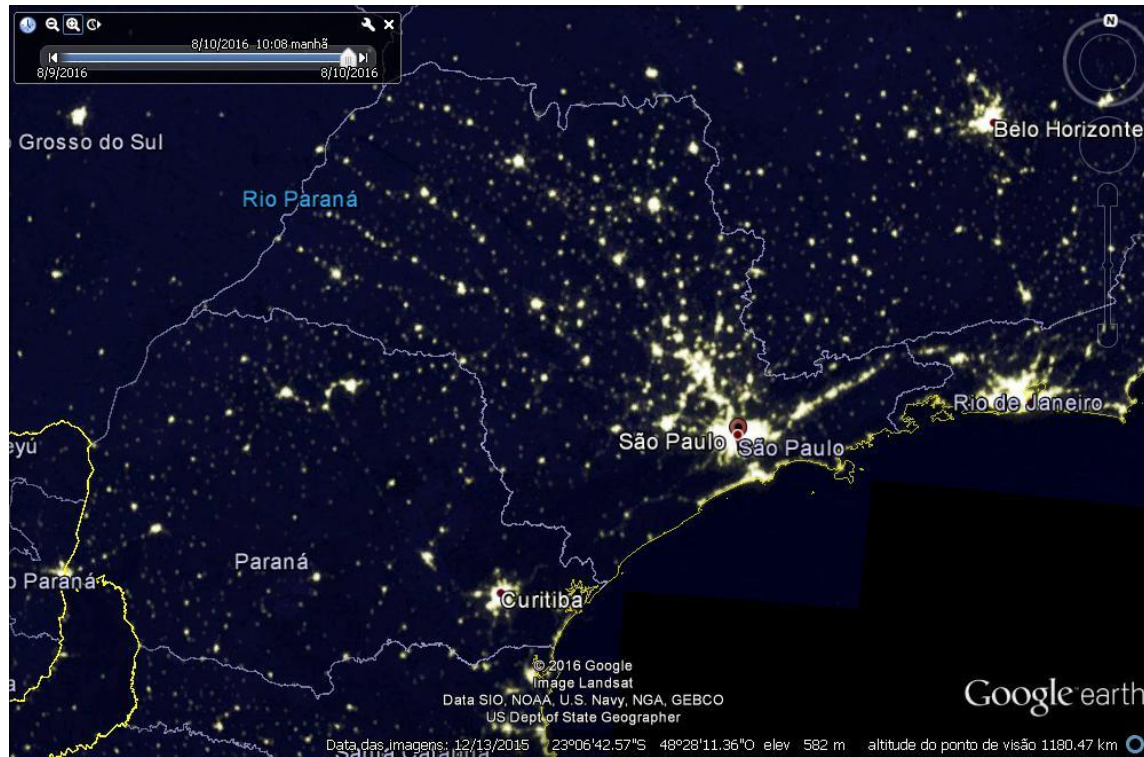
É preciso realizar os estudos técnicos, econômicos também com foco no meio ambiente e na integração social para cada trecho subutilizado dentro de uma visão específica da vocação regional de maneira pró-ativa, visando o desenvolvimento e a oportunidade a novos players num modelo de concessão adequado para sua viabilização.

É fundamental o protagonismo dos Governos de Estado no retorno efetivo da ferrovia especialmente nas regiões onde a produção regional nos campos da agropecuária, dos minerais e e da indústria demandam do serviço ferroviário, hoje inexistente através de apoio institucional

❑ É preciso renascer a ferrovia regional !



FERROVIA & DESENVOLVIMENTO



23ª SEMANA DE TECNOLOGIA

Muito
Obrigado,

Jean C. Pejo
Secretário Geral da ALAF - Brasil
Diretor IDESTRA
210917

