

VELHOS PROBLEMAS NOVOS DESAFIOS: FINANCIAMENTO OU VALORIZAÇÃO

Rosário Macário

Instituto Superior Técnico, Universidade de Lisboa

TIS.PT Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, s.a.

- ❑ **A evolução da forma urbana tem vindo a desafiar a qualidade do acesso** e a provocar o afastamento espacial das atividades e funções urbanas.
 - ✓ Poucas cidades compreenderam a necessidade de alterar a sua abordagem à mobilidade
 - ✓ A dimensão do problema exige alargar o âmbito das intervenções muito para além da problemática do transporte público e das infra-estruturas.

- ❑ Há mais de duas décadas que este problema é o **centro das decisões de políticas de transporte urbano**, tendo-se evidenciado uma forte relação entre o desenho institucional e organizacional e as alternativas de financiamento.

INSUSTENTABILIDADE DO PROBLEMA

- ❑ As consequências para a qualidade do acesso urbano têm sido enormes, e geradoras de um **loop negativo muito condicionador da sustentabilidade do transporte público**:
 - ✓ Dispersão espacial, aumento das distâncias, baixo fator de ocupação nas operações, consequentes deficits e exclusão social.

- ❑ Nesta perspetiva o **transporte público surge como um problema de difícil resolução**, com um enquadramento de forte concorrência relativamente aos recursos do Estado, onde concorre com outras necessidades públicas de maior abrangência (ex: saúde, educação)

ALTERAR A EQUAÇÃO

- ❑ As solicitações de transporte que a vida urbana gera obrigam a **equacionar o problema a um nível mais holístico**
 - ✓ onde a dicotomia entre transporte coletivo e transporte individual se esbate e dá lugar a um sistema de mobilidade mais complexo, e mais diverso;
 - ✓ onde cada modo assume uma função e missão específica, de acordo com as suas capacidades e vocações.

- ❑ Neste contexto duas questões assumem especial relevo:
 - ✓ a **indução de comportamentos** através de uma correta política de preços, e;
 - ✓ a **capacidade de financiamento** para suportar bons níveis de qualidade e capacidade de expansão quer das infra-estruturas quer dos serviços, permitindo respostas adequadas às necessidades de mobilidade, que vão variando ao longo do tempo

A MUDANÇA DE PARADIGMA

- ❑ Até aqui a **melhoria da mobilidade têm sido largamente conseguida através de aumentos de velocidade**, no pressuposto de que a percepção de qualidade do utilizador está centrada num orçamento de tempo.
 - ❑ O paradigma da velocidade conduziu-nos ao congestionamento é à exclusão social

- ❑ É necessário reconhecer que o **objetivo real (social e político) é assegurar um bom acesso** do cidadão aos empregos, serviços e interação social
 - ❑ O paradigma da acessibilidade promove a qualidade de vida e por consequência a competitividade da cidade

A URGÊNCIA DA MUDANÇA

- ❑ A mudança de paradigma é tanto mais importante quanto se aproximam os desafios das próximas décadas:
 - Aumentos de inequidade na sociedade: as camadas mais desfavorecidas têm cada vez maior dificuldade de resolver as necessidades de mobilidade, mesmo usando transporte público;
 - Fortes aumentos de população urbana;
 - Aumento da utilização de funções remotas (ex: trabalho, compras, educação, saúde);
 - Envelhecimento acentuado da população;
 - Escassez e regras de utilização de recursos do Estado;
 - Emergência irreversível de novos mercados da mobilidade, tanto mais bem sucedida quanto maior a insatisfação da população.

PONTO DE VIRAGEM

- ❑ TRANSPORTE PÚBLICO NÃO PODE CONTINUAR A SER UM PROBLEMA URBANO DE CARGA MUITO NEGATIVA.
- ❑ TEM DE SER PARTE RELEVANTE DA SOLUÇÃO DE COMPETITIVIDADE DA CIDADE, **UM ELEMENTO DE VALORIZAÇÃO** TAL COMO AS OUTRAS UTILIDADES e INFRAESTRUTURAS URBANAS (ex: esgotos, lixo, comunicações, etc)

CRIAÇÃO DE VALOR (I)

- ❑ A **valorização do TP** é um **objetivo específico e realista**, conseguido através de um posicionamento como :
 - **Elemento estruturante da rede estratégica de mobilidade**, a qual deve ser assumida como principal elemento da estratégia de desenvolvimento urbano, para uma cidade acessível e inclusiva;
 - **Elemento estruturante da cadeia de mobilidade**;
 - **Integrador inteligente** de outros modos e serviços complementares;

- ❑ Exige uma **visão de mercado** sobre o sistema de mobilidade em geral, e o transporte público em particular.

CRIAÇÃO DE VALOR (II)

- ❑ Esta valorização tem de **assegurar uma captura de valor com retorno na ordem de 40-50% de cobertura dos custos reais (meta sujeita a ajustes caso a caso)** do transporte público.
 - ✓ Note-se que o balanço a ser estabelecido entre os diferentes atores do sistema não é uma solução estática de desenho universal. Deve ser desenvolvido de forma gradual e acompanhado de regulamentação que irá gerir a entrada de novos atores e o conhecimento e/ou adoção de novas práticas.

- ❑ Indispensável o **apuramento rigoroso dos custos reais, suportado por uma base contabilística coerente**, para que se possa exigir, e monitorar, melhorias de eficiência produtiva e de eficiência de consumo.

CUSTO REAL SOCIAL

- ❑ Componentes do Custo Real Social a considerar:
 - ✓ Custos de exploração dos serviços;
 - ✓ Custos das infra-estruturas;
 - ✓ Custos do tempo de viagem e dos atrasos e congestionamento;
 - ✓ Custos dos acidentes;
 - ✓ Custos do ruído;
 - ✓ Custos da poluição atmosférica;
 - ✓ Custos do aquecimento global

FONTES DE FINANCIAMENTO

❑ As seguintes fontes de receitas são possibilidades de financiamento parcial:

- ✓ ISP – Imposto sobre os produtos petrolíferos + CSR Contribuição do serviço rodoviário
- ✓ ISV – Imposto sobre veículos
- ✓ IUC – Imposto único de circulação
- ✓ IMI – imposto municipal sobre os imóveis (tem componente acessib)
- ✓ Imposto de selo (associado aos seguros automóveis)
- ✓ Contribuição consignada aos INEM,
- ✓ Fundo Português do Carbono
- ✓ Fundo de sustentabilidade e Eficiência Energética
- ✓ Fundo Social Municipal
- ✓ Taxas de estacionamento Municipal
- ✓ Taxa de conservação
- ✓ Derrama
- ✓ Multas e coimas de estacionamento
- ✓ Multas e coimas das infrações rodoviárias

E ainda

- Taxa de acesso a novos empreendimentos
- Taxa municipal de transportes
- Contribuições publicas

específicas

DESMISTIFICAR O PREÇO

- ❑ Preço em transportes não é apenas uma questão de natureza política, é um **elemento essencial da cobertura de custos de produção** do sistema de transportes – a primeira fonte de financiamento.
- ❑ Mas o preço é também um **elemento essencial dos mecanismos de escolha dos consumidores** – função que tem sido largamente ignorada nos transportes públicos urbanos. Porquê ?
- ❑ Os custos de produção são sempre integralmente cobertos, em tempo real ou diferido. **Não é verdade que existam sistemas a operar sem cobertura de custos.** A questão fulcral é saber quem, quando e como vai ser pago.
- ❑ Na sociedade de hoje **não é possível ignorar os custos externos**
 - Quem os gera ? Como devem ser compensadas as vítimas ?

CLARIFICAR A MISSÃO DO ESTADO

- G
- Criação e funcionamento eficaz da infra-estrutura institucional e organizacional da economia de mercado;
 - Criação e funcionamento eficaz da infra-estrutura institucional e organizacional dos direitos dos cidadãos;
- E_T
- Promoção da qualidade de vida e bem estar do cidadão, cujos itens associados tem variado em função da evolução da sociedade e da tecnologia;
 - Regulação e monitorização dos sistemas;
 - Afirmação interna da autoridade do Estado;
 - Defesa da integridade territorial face a ameaças externas

CLARIFICAR OS BENEFÍCIOS GERADOS PELO TP

□ **Benefícios externos**

- Aumento de competitividade da **cidade**;
- Benefícios capturados pelo **sector privado**:
 - Proprietários do imobiliário: aumento do valor;
 - Empregadores: expansão da bacia de captação de emprego especializados;
 - Comerciantes e empresários em geral: aumento do seu hinterland;
 - Condutores automóveis: menor congestionamento;
- Benefícios capturados pelo **sector publico**:
 - Receita fiscal resultante do aumento de valor do imobiliário (com atual perca por evasão fiscal)
 - Redução da exclusão social
 - Aumento da produtividade agregada

ECONOMIA PARTILHADA

- ❑ O reconhecimento da existência de beneficiários diretos e indiretos da existência de uma oferta coletiva e regular de serviços de mobilidade é em si mesmo o reconhecimento de que estamos perante uma **solução de partilha de custo**;

- ❑ **Essa partilha é feita por via da utilização de diferentes fontes de financiamento:**
 - ✓ **Utilizador;**
 - ✓ **Receitas não operacionais;**
 - ✓ **Impostos e taxas específicas;**
 - ✓ **Captação de valor, por via fiscal ou por via económica;**

- ❑ **Outras soluções existem (algumas ainda em estado experimental)**

EXEMPLOS DE PARTILHA

- ❑ **Orestad (Dinamarca)** resulta de um projeto de desenvolvimento conjunto gerido pelo ODC Orestad Development Corporación, com o objetivo de:
 - Construir e gerir o metro
 - Desenvolver a área urbana
- O sistema ferroviário **Japonês (Toquio)** tem sido desenvolvido com base na captura de valor
- “Seine Rive Gauche” em **Paris, que contém a estação de Austerlitz**, é um dos maiores projectos de desenvolvimento urban
- **Água Espraiada, no Brasil**, é um projecto conjunto de operação urbana

O DESAFIO DO FINANCIAMENTO

- ❑ O desafio do Financiamento tem **solução inevitavelmente holística**, e corresponde a uma preocupação central da mobilidade urbana sustentável

- ❑ Implica abordar :
 - Necessidade de mobilidade;
 - Transferência modal;
 - Redução de distâncias nas deslocações;
 - Aumento na eficiência de produção e de consumo;
 - Abordagem de economia partilhada envolvendo todos os beneficiários

- ❑ O desafio do financiamento exige mudança:
 - Não aquela mudança necessária para que tudo fique na mesma;
 - ✓ Mas sim, **uma mudança que assegura a estabilidade financeira dos sistemas de mobilidade urbana e a competitividade dos territórios por eles servidos**
 - ✓ **É uma mudança com enfoque na GERAÇÃO DE VALOR !**

Obrigada pela V. Atenção

Rosário Macário

rosariomacario@tecnico.ulisboa.pt

rosario@tis.pt