



PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE URBANA: FINANCIAMENTO, FISCALIZAÇÃO E CONTROLE SOCIAL

Ciclo de Debates

13 e 14 / 06/2013

**Assembleia Legislativa de
Minas Gerais**

João Luiz da Silva Dias
Economista

Planejar, financiar, fiscalizar o quê?

- **A MOBILIDADE URBANA ABRANGE**
 - **DESLOCAMENTO DE PESSOAS E DE CARGAS,**
 - **MODOS PÚBLICOS E PRIVADOS,**
 - **COLETIVOS E INDIVIDUAIS,**
 - **MOTORIZADOS E NÃO MOTORIZADOS.**
- **O DESLOCAMENTO URBANO SE REALIZA EM VIAS PÚBLICAS OU PRIVADAS.**

PLANEJAR E FINANCIAR O “**SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA**”

Priorizando os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e os serviços de **transporte público coletivo** sobre o transporte individual motorizado,
(Art. 6º, II, Lei da Mobilidade Urbana)

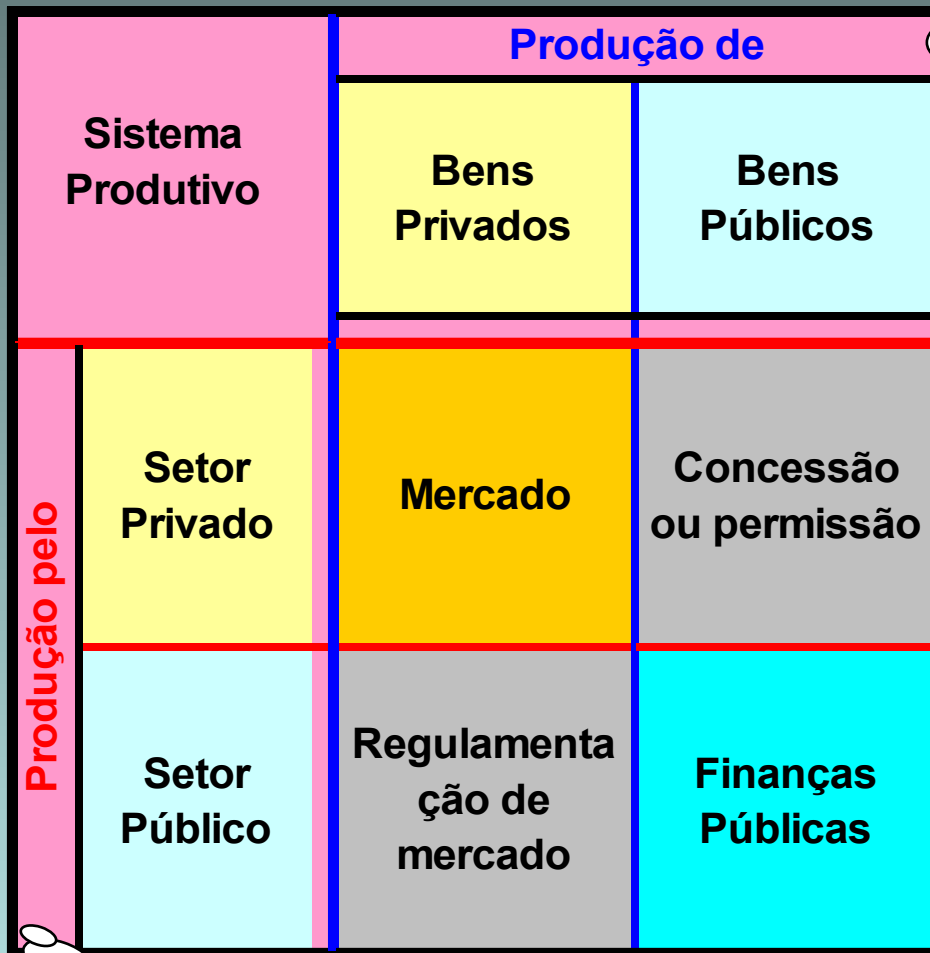
entre outras diretrizes, princípios e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana



Planejar, financiar e fiscalizar o
transporte público

Planejar, financiar e fiscalizar o
transporte privado

Sistema Econômico de Produção



Produce o que?

Quem produz?

REQUISITOS PARA O PLANEJAMENTO E O FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO



Autoridade Gestora

Sistema de Mobilidade Urbana

Política Fiscal de Financiamento da Operação

Os três pilares para um transporte público urbano eficiente e sustentável !



Autoridade Gestora

(agência reguladora: gestor local ou consórcio regional)

- Com capacidade de prospectar e formular o sistema de transporte e os projetos de infra-estrutura, e de fiscalizar a execução e a operação;
- Com um grau razoável de autonomia política e financeira, que assegure estabilidade e perspectiva de longo prazo

(Consórcio público entre Municípios de uma região integrada; ou, entre Municípios e o Estado; ou ainda, entre Municípios, o Estado e a União)

PILAR Nº 1: Autoridade Gestora



2. Sistema de Mobilidade Urbana

Sistema: um todo composto em partes, com funções próprias, harmonicamente estabelecidas para o cumprimento de sua finalidade

PILAR Nº 2: Sistema de Mobilidade e Sistema de Transporte Público



2. Sistema de Mobilidade Urbana

Uma linha de metrô é parte da rede metroviária, que é parte da rede de transporte público, que, por sua vez, é parte do sistema de mobilidade urbana.

O transporte público tem interfaces e impedâncias com o transporte privado. E conflitos que devem ser prevenidos ou solucionados.

PILAR Nº 2: Sistema de Mobilidade e Sistema de Transporte Público



2. Sistema de Transporte Público

É constituído por uma rede modal / intermodal de linhas, integradas física, operacional e tarifária, estabelecida em condições de monopólio natural no sistema público, e de privilégio de circulação no sistema de mobilidade urbana.

PILAR Nº 2: Sistema de Mobilidade e Sistema de Transporte Público



3. Política fiscal de financiamento da operação

- Que assegure a visão de médio e longo para o planejamento da Autoridade Gestora e para os parceiros / fornecedores
- Que assegure a acessibilidade universal, física e econômica (inerente à natureza de bem público)
- Que assegure a qualidade requerida pelo sistema público possibilitando uma tarifa de remuneração justa e atraente para os operadores, públicos ou privados
- Que induza a política de mobilidade urbana para a maior eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e no desenvolvimento da cidade sustentável



3. Política fiscal de financiamento da operação

- **Tarifa pública** módica estabelecida em função da capacidade de pagamento dos usuários, assegurando a mobilidade universal
- **Tarifa de remuneração** justa para ressarcir custos e remunerar o capital na produção de um serviço qualificado (*altamente qualificado!*)

PILAR Nº 3: Política Fiscal de Financiamento



3. Política fiscal de financiamento da operação

Tarifa pública < tarifa de remuneração
(a tarifa pública é necessariamente menor do que a tarifa de remuneração !)

A concessão – *para operadora pública ou privada* – há de ser sempre **patrocinada!**

PILAR Nº 3: Política Fiscal de Financiamento



Porque delegar (*) a produção de transporte público ?

- Financiar obras e agilizar a execução?
- Especificar as obras a serem realizadas?
(PMI – Procedimento de manifestação de interesse)
- Delegar a operação em função das características econômicas do modo de produção?

(*) Concessões ou PPPs



Desvirtuamento do transporte público urbano no Brasil

- Ausência de uma política fiscal a favor de uma mobilidade urbana eficiente e sustentável
- Baixa capacidade técnica das Autoridades Gestoras locais
- Baixo grau de autonomia política e financeira das Autoridades Gestoras locais (**nenhuma autonomia!**)



Desvirtuamento do transporte público urbano no Brasil

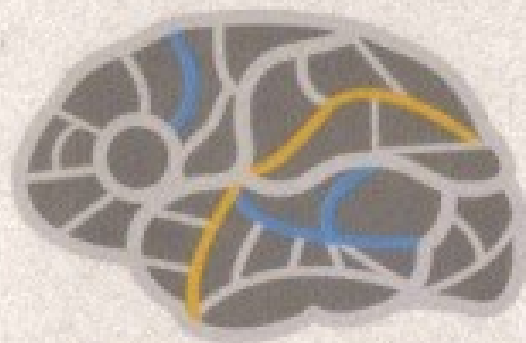
- Viés privado nas concessões pelo regime de remuneração das tarifas **“custo médio por passageiro pagante”**
- Desvirtuamento da natureza pública do sistema por prevalência do interesse privado
- Corrupção pela ausência de um efetivo controle social



Uma Agenda Brasil para a mobilidade urbana sustentável

- I. Institucionalização, ou reinstitucionalização, da Autoridade Gestora nas cidades – ou em aglomerados urbanos – para o planejamento do sistema e a fiscalização das obras e serviços realizados, com efetivo controle social;
- II. Vinculação de impostos ao sistema de transporte público que permita a previsibilidade dos recursos a curto, médio e longo prazos para financiamento da operação e retorno dos investimentos
- III. Adoção do subsídio fiscal com tarifa zero para estudantes e idosos, com tarifa subsidiada para os demais usuários, e uma tarifa de remuneração compatível com um transporte público qualificado.

É o que se fez na Europa nas décadas de 70 e 80 !



MOBILIDADE URBANA

CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES



João Luiz da Silva Dias

Economista

joaoluiz@ruaviva.org.br