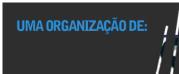
# da Mobilidade Urbana, conversão

### A conversão da Mobilidade urbana, de ónus para alavanca da Economia

#### José Manuel Viegas

Instituto Superior Técnico; e TIS.pt, consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, s.a. Lisboa, Portugal

Lisboa, 13 Dez 2011











#### NO PRESENTE, UM ÓNUS EM VÁRIAS DIMENSÕES



- ☐ FINANCEIRA: Absorção de vastos recursos dos contribuintes
  - > Sistema de transportes públicos com forte défice operacional
  - Grande dependência do transporte individual agrava factura energética (importações de petróleo)
- □ PRODUTIVIDADE: Redução de produtividade dos cidadãos e empresas
  - Congestionamento ocasiona graves perdas de tempo, quer a quem se desloca quer na espera pelos últimos em reuniões
- ☐ SAÚDE: baixo recurso a modos suaves e poluição dos modos motorizados geram custos agravados no sistema de saúde e novas perdas de produtividade



### A QUESTÃO FINANCEIRA

- É possível anular ou quase o recurso aos orçamentos públicos, atacando de forma coerente do lado dos custos e do lado das receitas
- Do lado dos custos
  - Experiência internacional mostra que pressão competitiva permite manter os mesmos padrões de serviço reduzindo os custos entre 20% a 25%
- Do lado das receitas
  - Sistema tarifário actual contém várias injustiças e incentivos perversos
    - Evolução para pagamento por viagem mais relacionado com distância (embarque inicial – desembarque final), sem penalização por transbordo
    - Cartões de valor acumulado, com desconto de quantidade, e não passes mensais (só paga pelo que usa)
  - > Essencial captar receitas dos beneficiários indirectos
    - Detentores dos terrenos, valorizados pela acessibilidade
      - Cobrável no IMI, com processos de cálculo rigorosos
    - Automobilistas, beneficiados pelo menor congestionamento
      - Sobretaxa sobre o estacionamento não residencial (incl. oferecido pela empresa), em níveis crescentes com a qualidade da oferta de TC na área



#### A QUESTÃO DA PRODUTIVIDADE

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO

- Combate pela repartição modal não deve ser feito pelos preços baixos do transporte colectivo
  - > O que conta é a diferença entre o preço de usar o TI e usar o TC
  - Subsídio TC apenas para os cidadãos carentes (coesão social)
- ☐ No combate ao congestionamento, três instrumentos principais
  - Preço e regime de rotação do estacionamento como dissuasor do uso do TI (tão mais severo quanto melhor a qualidade do TC no destino)
  - Melhor velocidade comercial e confiança no serviço do TC de superfície
    - Baixa distância entre paragens é hoje o principal factor de lentidão
    - Grandes ganhos de confiança possíveis com TIC (Tec. Inf. e Comunicação)
  - Partilha de veículos de menor dimensão (modos intermédios), sem qualquer subsídio
    - Única forma de associar boa velocidade com alta ocupação
    - Carpooling, taxis partilhados, minibus expresso
    - Com forte recurso a TIC



#### A QUESTÃO DA SAÚDE



- Marcha a pé e bicicleta compatíveis com boa parte das deslocações urbanas (cerca de 1/3 com menos de 2 km)
  - Melhor tratamento da infra-estrutura especializada e sobretudo dos contactos com tráfego motorizado
    - Contenção do volume de estacionamento facilita alargamento de passeios
  - Falta de (este) exercício associada ao aumento da obesidade e das doenças coronárias
- ☐ Medidas contra o congestionamento ajudam a reduzir as emissões
  - > Reduções no número de veículos e nas emissões por veículo
- ☐ Medidas de discriminação negativa contra uso de veículos mais poluentes nos centros urbanos
  - Proibição de estacionamento das classes mais nocivas e penalização tarifária das intermédias
  - > Pagamento electrónico do estacionamento facilita este tipo de medidas



#### O COMANDO ESTRATÉGICO



- Todas as medidas sugeridas são compatíveis e reforçam-se mutuamente
  - Mas em todas elas é necessária a calibração de parâmetros para que sejam justas e eficazes
- ☐ Só uma entidade com responsabilidades globais sobre o sistema de mobilidade urbana pode desempenhar esse papel
  - No caso das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, as Autoridades Metropolitanas de Transportes
- ☐ É essencial rever os respectivos estatutos e desbloquear os vários estrangulamentos aí presentes
  - ➤ E especificar as formas que permitam o envolvimento eficaz e responsabilizante dos municípios



#### **CONCLUSÕES**



- □ O Sistema de Mobilidade Urbana é muito complexo e gerador de múltiplos tipos de <u>ónus</u> à economia
- ☐ É possível elencar de forma relativamente simples os principais tipos de medidas que permitem transformar este sistema numa <u>alavanca</u> dessa mesma economia
  - Pela <u>libertação de meios</u> que hoje aí são despendidos e pela forte redução dos custos de contexto das actividades sociais e económicas
- □ Após a identificação dos tipos de medidas é necessário passar à sua especificação e programação devidamente parametrizada
  - ➤ Para isso é essencial dispor de uma organização com a <u>legitimidade</u> <u>política</u>, a <u>competência técnica</u> e a <u>eficácia jurídica</u> para gerir bem este sistema tão complexo
    - No quadro actual a Autoridade Metropolitana de Transportes não tem como responder bem em qualquer destes três requisitos



# da Mobilidade Urbana, conversão

### Obrigado pela V. atenção!

## A conversão da Mobilidade urbana, de ónus para alavanca da Economia

#### José Manuel Viegas

Instituto Superior Técnico; e

<u>TIS.pt.</u> consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, <u>s.a.</u>

<u>Lisboa, Portugal</u>

Lisboa, 13 Dez 2011







