

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

A conversão da Mobilidade Urbana,
de ónus para alavanca da Economia

UMA ORGANIZAÇÃO DE:



CARGO
edições, Lda

COM O APOIO DE:



GRUPO TRANSPORTES
DEP. ENGENHARIA CIVIL

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 conversão da Mobilidade Urbana,
de ónus para alavanca da Economia

- ❑ 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

- ❑ O Sistema de Mobilidade Urbana é muito complexo e gerador de múltiplos tipos de ónus à economia
- ❑ É possível elencar de forma relativamente simples os principais tipos de medidas que permitem transformar este sistema numa alavanca dessa mesma economia
 - Pela libertação de meios 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 legitimidade política, a competência técnica e a eficácia jurídica 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

Obrigado pela V. atenção !

**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

A conversão da Mobilidade Urbana,
de ónus para alavanca da Economia

UMA ORGANIZAÇÃO DE:



COM O APOIO DE:



GRUPO TRANSPORTES
DEP. ENGENHARIA CIVIL