


SUMÁRIO DO WORKSHOP

DESAFIOS DA MUNICIPALIDADE - MOBILIDADE URBANA



 **FGV CERI**

CENTRO DE ESTUDOS
EM REGULAÇÃO E
INFRAESTRUTURA



Em 2 de dezembro de 2016, o **Centro de Regulação da FGV (FGV CERI)** organizou uma mesa-redonda, em colaboração com a **Florence School of Regulation (FSR)**, reunindo operadores, pesquisadores, financiadores, reguladores e representantes de governos municipais, estaduais e federal para debater os principais desafios presentes nas regiões metropolitanas para aumentar a eficiência e a integração tarifária, operacional, física e institucional (regulação e planejamento) dos modos de transportes.

Este documento apresenta os principais pontos discutidos durante os debates e está dividido em duas partes:

- Resumo das principais contribuições durante a mesa-redonda;
- Lista dos temas identificados como mais importantes (agenda) e próximos passos.



1. Resumo das contribuições

A mesa-redonda reuniu *stakeholders* com diferentes pontos de vista para discutir os desafios da mobilidade urbana nas regiões metropolitanas. Contou com apresentação dos membros da mesa. Os demais participantes puderam expor suas opiniões. Tem-se a seguir um resumo dos principais temas debatidos:

1.1 GOVERNANÇA METROPOLITANA

Um dos primeiros temas levantados, e recorrentemente citado, é a necessidade de aperfeiçoar a governança entre os entes federativos participantes das regiões metropolitanas. Nas grandes cidades brasileiras (e mundiais) os limites geográficos não correspondem mais à divisão política dos territórios. Isso ocasiona uma série de implicações práticas para a prestação dos serviços públicos, como é o caso da mobilidade urbana. No campo político, as próprias diferenças entre os prefeitos já se mostram como um obstáculo para que se aplique uma política de transporte única na metrópole. Esse problema é agravado pela potencial descontinuidade gerada pelos ciclos eleitorais, uma vez que a cada dois anos ocorre uma nova eleição – estadual ou municipal – e o resultado pode culminar em uma mudança de rumo pelo novo governante.

Uma das implicações das lacunas existentes no arcabouço metropolitano é a insegurança jurídica e regulatória que projetos de concessão ou PPP de mobilidade em região integrada são expostos. É possível destacar casos de competição pelo passageiro entre que modos de transportes que deveriam atuar de forma complementar, como é o caso de algumas linhas

de ônibus que trafegam no mesmo traçado do Metrô em algumas metrópoles brasileiras. Do ponto de vista operacional, a existência de poderes concedentes diferentes gera obstáculos para a integração física, operacional e tarifária dos diversos modos de transporte disponíveis na metrópole, diminuindo a eficiência do sistema.

Algumas inovações institucionais recentes criam novas perspectivas para a criação de organizações metropolitanas com finalidade de realizar planejamento e a execução de funções ou serviços de interesse comum de municípios limítrofes. O Supremo Tribunal (STF), ao julgar a ADIN 1841/RJ em 2013, decidiu que a compulsoriedade da integração metropolitana não é incompatível com a autonomia municipal. Posteriormente, em 2015, foi promulgada lei conhecida como Estatuto da Metrópole que reforça a decisão do STF criando a obrigatoriedade de formulação de plano diretor metropolitano integrado.

Se por um lado essas inovações trazem otimismo para os agentes, por outro ainda não existe clareza do caminho a ser seguido para a superação das barreiras existentes. Por ser uma legislação, existe ainda uma carência de exemplos exitosos que inspirem os formuladores de política.

1.2 DIGITALIZAÇÃO

Outro tema amplamente discutido na mesa-redonda foi o papel das novas tecnologias de informação na evolução dos sistemas de mobilidade metropolitanos. Originalmente, os sistemas de transportes públicos eram vistos como infraestruturas

isoladas, possuindo características próprias, como consumidores, métodos de cobrança, tarifas, operação etc. A partir do avanço de novas tecnologias de informação, emerge a possibilidade de se criar um ambiente virtual no qual todas as infraestruturas de transporte urbano estejam conectadas formando um único grande sistema de mobilidade.

Neste novo ambiente, o usuário/consumidor se torna um cliente de uma plataforma integrada de mobilidade, e não mais de um modo de transporte específico. A digitalização permite a duplicação das informações de cada modo em uma plataforma virtual, reunindo todas as informações dos modos de transportes disponíveis em uma região, desde os trens suburbanos, metrô e BRT's até as estações de *bike* e *car-sharing*.

Essa plataforma digital pode ser desenvolvida na forma de um aplicativo de celular, onde os usuários teriam em mãos todas as possibilidades de deslocamento de um ponto para outro e com diferentes pacotes de tarifas. Esse novo conceito de mobilidade é conhecido como *Mobility as a Service - MaaS*.

A digitalização da mobilidade traz a oportunidade de se colocar em xeque a necessidade de se possuir um veículo particular para a realização das necessidades diárias de deslocamento. Com o uso dessa nova plataforma, a maneira como a viagem é realizada pode ser configurada pelo usuário. Quando há a necessidade de se realizar compras no supermercado, por exemplo, utiliza-se o sistema de *car-sharing*. Na hora do rush, quando os congestionamentos tomam as ruas, opta-se pelo uso do metrô.

Embora as tecnologias necessárias para a concepção de uma plataforma *MaaS* já estejam disponíveis e amplamente disseminadas, destacou-se durante a mesa-redonda que o desafio atual para torná-la realidade é definir sob quais regras e arcabouço regulatório ela irá operar. Ademais, é preciso garantir que as informações operacionais entre todos os operadores de serviços de transportes disponibilizem os seus dados operacionais de forma contínua e transparente.

1.3 FINANCIAMENTO DE LONGO PRAZO

A conjuntura econômica de crise econômica e fiscal também foi pauta no evento, sobretudo no que

se relaciona à disponibilidade de recursos públicos para financiamento de projetos de infraestrutura de transporte.

Apesar da situação preocupante das finanças públicas, ainda é possível encontrar recursos disponíveis para o financiamento de projetos em fundos federais gerenciados pelo Ministério das Cidades. O principal obstáculo encontrado pelo governo para a liberação dos recursos é a qualidade dos projetos, sobretudo no que se relaciona à viabilidade econômica de longo prazo e a falta de integração do projeto com o planejamento urbano da região. Outro entrave nessas operações é o aporte necessário do tomador, principalmente quando se trata de estados e municípios em crise financeira.

Dentre as causas destacadas para a ausência de viabilidade econômica nos projetos está o mal dimensionamento da demanda. A raiz desse problema pode residir na inconsistência do novo projeto no contexto do planejamento da cidade ou metrópole, o que remete novamente ao desafio do planejamento e governança metropolitana.

Destacou-se também a necessidade de acessar novas fontes de recursos, inclusive não tarifárias, sob o argumento que os usuários de modos de transporte individuais se beneficiam de diversas formas da existência de transportes coletivos, mesmo não sendo usuários. Esse subsídio-cruzado do usuário do transporte individual para o coletivo teria como finalidade o custeio dos novos investimentos, mas também geraria efeito positivo sobre a equidade do sistema de transporte. Como exemplos, foram citados a política de pedágio urbano e de *Land Value Capture*.

Uma alternativa ao modelo atual de investimento público é a Parceria Público-Privada – PPP. Para que essa modalidade possa prosperar será necessário o estabelecimento de marco regulatório mais sólido. A insegurança regulatória gerada por comportamento oportunista dos governantes afasta investidores privados desse mercado. Deve-se avançar também na estruturação de garantias. Em suma, é necessário viabilizar estabilidade política e econômica e propiciar condições para boas taxas de retorno aos investidores para atraí-los.



2. Agenda para a Mobilidade Urbana em Regiões Metropolitanas

Muitos dos argumentos mencionados na seção anterior se repetem nos fóruns do setor ao longo dos últimos anos, porém não se transformam em soluções para o avanço do setor. O FGV CERI pretende organizar as colaborações dos participantes para formular uma agenda de novos debates sobre os temas identificados como mais relevantes. O resultado dos novos debates, em conjunto com as pesquisas realizada no FGV CERI, deve resultar em propostas com aplicação prática e objetiva. Os temas identificados e próximos passos são:

2.1 GOVERNANÇA METROPOLITANA

Esse tema será estudado em conjunto com a área de Saneamento Básico do FGV CERI. Nesse tema pretende-se analisar a governança metropolitana em três aspectos:

- a. Governança federativa: como aplicar o novo arcabouço jurídico/institucional;
- b. Governança setorial: analisar como integrar o planejamento de transporte, habitação e saneamento;
- c. Governança regulatória e de modais: mapear os entes regulatórios do setor de transporte e suas atribuições nas grandes RMs, identificar problemas e propor soluções.

A governança integrada entre entes da federação e entre os setores de serviços públicos é condição necessária para a aplicação das demais soluções mapeadas.

2.2 DIGITALIZAÇÃO E MODELOS DE NEGÓCIOS EM TRANSFORMAÇÃO

A digitalização e novas tecnologias está criando novos modelos de negócios que, se bem introduzidos, podem gerar ganhos para todos os *stakeholders*. Nesse contexto, essa linha de pesquisa pretende buscar casos exitosos de aplicação da digitalização para integrar os sistemas de transportes em regiões metropolitanas. Algumas perguntas devem ser priorizadas:

- Qual é o arcabouço regulatório que viabiliza a utilização de tecnologias de informação para a integrar diferentes modos de transporte público?
- Uma vez que todos os modos estão integrados, qual deve ser o modelo do cálculo tarifário? Quem e como são controlados os fluxos financeiros nesse novo sistema?
- Como garantir que seja transferido recursos para investimento em infraestrutura?

2.3 FINANCIAMENTO DE LONGO PRAZO

O ambiente econômico desafiador e a severa crise fiscal que o país enfrenta torna necessária a busca por novas soluções para a promoção dos investimentos em infraestrutura urbana. Essa linha de pesquisa pretende estudar mecanismos inovadores - mas que já obtiveram êxito em outras localidades - que possam contribuir na viabilização em projetos de infraestrutura de transporte.

- Tarificação do congestionamento e cobrança de estacionamento;

- Tarifa pico/fora-pico;

- *Land Value Capture (LVC)*.

2.4 CRONOGRAMA DE PUBLICAÇÕES

- Junho/2017: Avaliação do impacto da interrupção da política de integração tarifária sobre o desemprego na RMRJ.

- Dezembro/2017: Análise do *Land Value Capture* como instrumento de financiamento da infraestrutura de transporte.

- Junho/2018: Mapeamento da governança regulatória das principais RMs do país.



3. Lista de participantes

Alceu Segamarchi Junior	Secretário de Saneamento - Ministério das Cidades
Ana Lia de Castro	Diretora - ABCON
Ana Paula Medina	Diretora - AEGEA
Andrezza Rosalém Vieira	Diretora Presidente - Instituto Jones dos Santos Neves
Anie Amicci	Gerente - BNDES
Antônio Júlio Castiglioni Neto	Diretor Geral - Agência de Regulação de Serviços Público do ES
Armando Castelar	Coordenador de Economia Aplicada - FGV IBRE
Arthur Bastos	Conselheiro - AGETRANSP
Augusto Schein	Diretor de Operações - VLT Rio
Carlos Alberto Rosito	Vice-Presidente - ABES
Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho	Pesquisador - IPEA
Carlos Motta Nunes	Gerente - ANA
Carlos Roma Jr.	Presidente da Prolagos S.A. e Diretor de Novos Negócios RJ - AEGEA
Ciro Biderman	Professor - FGV
Ciro Loureiro Rocha	Coordenador de Normatização - ARIS
Delmo Pinho	Subsecretário de Transportes - Governo do Estado do RJ
Dilma Seli Pena	
Eduardo Leal de Oliveira	Consultor - FGV Projetos
Eduardo Saraiva	Assessor da Diretoria - BNDES
Fernando Macdowel	Vice-prefeito - Município RJ
Flávio Almada	Presidente - Metrô Rio
Flavio Amaral Garcia	PGE-RJ
Gerard Fischgold	Superintendente - Câmara Metropolitana do Rio de Janeiro
Guilherme da Rocha Albuquerque	Chefe de Departamento da Área de Desestatização - BNDES
Harald Zwetkoff	Presidente - ViaQuatro
Iuri Moura	ITDP
Jean Caris	Subsecretário de Planejamento e Modernização - Prefeitura do Rio de Janeiro
João Gouveia	Diretor de Operações - Supervia
João Vitor Pereira Pedrosa	Gerente de Operações - EDP
Jorge Ducci	Economista - BID
José Eduardo Azevedo	Secretário de Estado de Desenvolvimento - Governo do ES
José Gustavo Costa	
José Roberto Generoso	Secretário de Mobilidade - Ministério das Cidades
Joubert Filho	Diretor de Engenharia - Metrô Rio
Lelio Polessa	Geógrafo da Secretaria Municipal de Urbanismo - Prefeitura do Rio de Janeiro
Lélis Marcos Teixeira	Presidente - Fetranspor
Leonardo Pereira Cassol	Gerente de Operações - EBP
Leonardo Ugatti	Socio - Tiba Assessoria
Leonardo Yoshikawa	Assessor - Fernando Mac Dowell
Luiz Firmino Martins Pereira	Superintendente - Câmara Metropolitana RJ
Manuel Thedim	IETS

Mariam Daychoun	Pesquisadora - UFRJ
Marilene Ramos	Diretora de Infraestrutura - BNDES
Martha Seiller	Assessora-Chefe - Casa Civil
Matthias Finger	Diretor - Florence School
Natalia Levy	VLT Rio
Newton Leão Duarte	Coordenador Técnico - SETRANS
Orlando Strambi	USP
Paul Procee	Diretor para Infraestrutura - Banco Mundial
Paulo Canedo	Professor - COPPE/UFRJ
Paulo Lins	Pesquisador - FGV IBRE
Paulo Ruy	Secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas - Governo do ES
Pedro Leal	Economista - FGV EPGE
Raul Pinho	Trata Brasil
Ricardo Barretto Vasconcelos	Diretor de Novos Negócios - Compesa
Richele Cabral Gonçalves	Diretora de Mobilidade Urbana - Fetranspor
Rômulo Orrico	Professor - COPPE/UFRJ
Suzana Kahn Ribeiro	Coordenadora Executiva - Fundo Verde/UFRJ
Valéria Bechara	Sócia - Instituto Jaime Lerner
Vicente Loureiro	Diretor Executivo - Câmara Metropolitana RJ

4. Programação

PAINEL MOBILIDADE URBANA	
08h30 - 9h30	Abertura e explicações gerais sobre o workshop Sergio Ribeiro da Costa Werlang – Assessor da Presidência da FGV Joisa Dutra – Diretora da FGV CERI José Generoso – Secretário de Mobilidade do Ministério das Cidades
PRIMEIRA PARTE	
09h30 - 10h30	Vicente Loureiro – Diretor Executivo da Câmara Metropolitana do Rio de Janeiro – <i>Apresentação do diagnóstico do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro</i> Matthias Finger – Diretor da Florence School of Regulation – <i>Modelos internacionais de regulação e de governança</i> Armando Castelar – Coordenador de Economia Aplicada da FGV IBRE – <i>Perspectiva econômica e seus impactos sobre o setor de transportes</i>
10h30 - 10h45	Coffee Break
SEGUNDA PARTE - DEBATE	
10h45 - 13h	Os membros da mesa tiveram a oportunidade, a partir das apresentações e experiências, de se posicionarem sobre os principais gargalos e apresentem sugestões de encaminhamentos.
13h - 14h	Almoço

PAINEL DE SANEAMENTO	
DESAFIOS DA PARTICIPAÇÃO PRIVADA NO SETOR DE ÁGUA E ESGOTOS NO BRASIL	
14h - 14h30	Abertura e explicações gerais sobre o workshop Joisa Dutra - Diretora da FGV CERI Alceu Segamarchi Junior - Secretário de Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades Marilene Ramos - Diretora de Infraestrutura do BNDES
PRIMEIRA PARTE	
14h30- 15h30	Jorge Ducci - Economista do BID - <i>Lições aprendidas da experiência da América Latina de participação privada no saneamento</i> Ricardo Barretto Vasconcelos - Diretor de Novos Negócios da Compesa - <i>O Programa Cidade Saneada: a experiência do Estado de Pernambuco na parceria com a iniciativa privada na Região Metropolitana de Recife</i> Ana Paula Medina - Diretora Executiva da Empresa Prolagos S.A (Grupo AEGEA) - <i>Vencendo os mitos da participação privada: a experiência da AEGEA</i>
15h30 - 15h45	Coffee Break
SEGUNDA PARTE - MESA DE DISCUSSÃO	
15h45 - 18h	Os participantes da Mesa de Discussão farão seus comunicados, refletindo suas ponderações e proposições acerca do ambiente atual brasileiro de incentivo à participação privada no setor de saneamento nos temas: arcabouço legal e regulatório, arcabouço institucional, maturidade operacional, ambiente para investimentos e instrumentos financeiros.

FGV CERI

Rua Barão de Itambi, 60 - sala 201
Botafogo - Rio de Janeiro/RJ
55 21 3799-6147 | ceri@fgv.br



FGV CERI

**CENTRO DE ESTUDOS
EM REGULAÇÃO E
INFRAESTRUTURA**