

**FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO
URBANO NO BRASIL**

Expositor: Otávio Cunha Filho

Financiamento transporte: contexto histórico

- Historicamente os investimentos privados se concentraram na compra de veículos e instalações e equipamentos de garagem
- O poder público se responsabilizava pelo sistema viário e equipamentos urbanos
- Desde a CF de 1988 o Governo federal concentrou investimentos nos sistemas metro-ferroviários, que respondem por menos de 5% da demanda Global de transporte
- GF priorizou indústria automobilística – transp. individual

PPA 2000/2003:

- **R\$ 3,5 bilhões para ferrovias**
- **R\$ 75,0 milhões p/ ônibus**

Financiamento do transporte urbano

Principais problemas para implantação de políticas de financiamento eficazes

Setor público

- Não há fontes de recursos permanentes (Desvirtuamento da CIDE)
- Esgotamento da capacidade do estado em investir
- Competição por verbas com outros setores com forte apelo social (ex: saúde e educação)
- Restrições macro-econômicas – necessidade de cortes em investimentos para formação de superávits primários

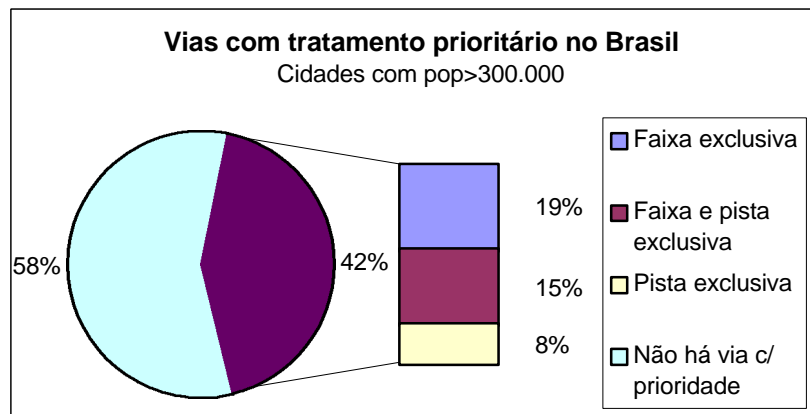
Setor privado

- Empresas de transporte em crise (perda de produtividade, transp. Ilegal, aumento custos, etc.)
- Falta de garantias do retorno dos investimentos e risco político
- Preço das tarifas muito acima da capacidade de pagamento de grande parte da população – não há como recuperar investimentos via aumento de tarifa.

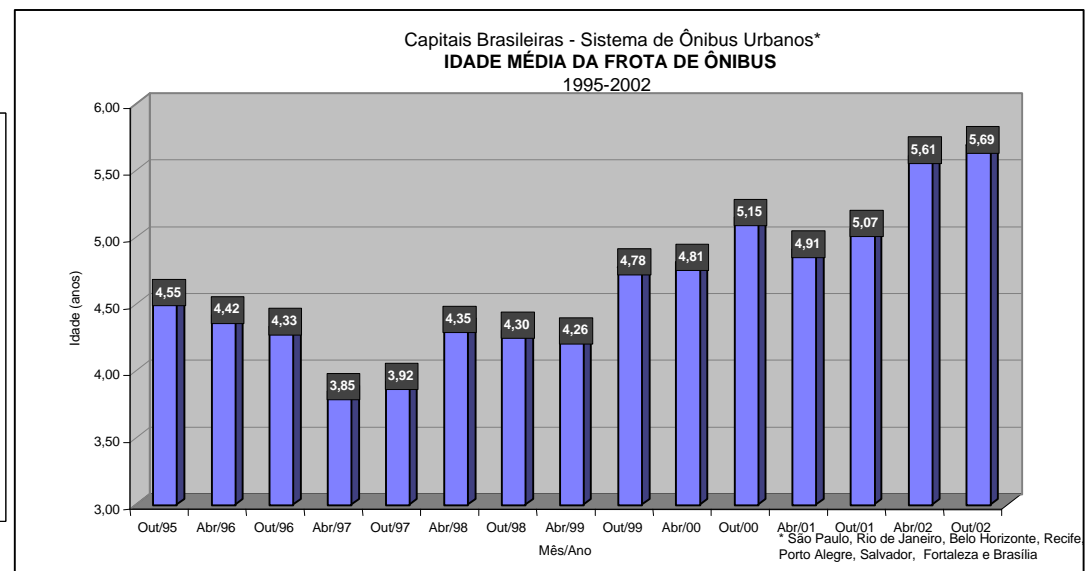
Financiamento do transporte urbano

Efeito da falta de políticas de financiamento eficazes

Infra-estrutura



Frota



- **58% dos municípios c/ pop > 300000 sem qualquer tipo de tratamento prioritário.** Estima-se apenas 400 km de vias com prioridade no Brasil, maioria com faixas exclusivas simples – redução da velocidade comercial, aumento de custo e perda de competitividade.
- **Sucateamento da frota de ônibus** – perda de qualidade e competitividade das empresas legais.

Financiamento do transporte urbano

Problemas ocorridos no lançamento de programas especiais de financiamento do setor

1997 – Bndes lançou o Programa Federal de Renovação e Adequação da Frota de Ônibus Urbanos

- Excesso de burocracia para empresas acessarem as linhas especiais
- Visão do Bndes extremamente engessada para soluções do transporte – Preconizava projetos padronizados, com base no conceito tronco-alimentado, sem considerar as peculiaridades de cada localidade e avanços tecnológicos.
- Apesar do Bndes oferecer prazos dilatados, os agentes financeiros não tinham interesse de intermediar operações de longo prazo
- Garantias patrimoniais muito altas – 130% do valor financiado, além de não aceitar receitas do vale-transporte como garantia.
- Grande demora no processo de análise dos pedidos

2003 – Lançamento do Pró-transporte – muito recente para avaliações

Financiamento do transporte urbano

Experiência bem sucedida no exterior

Transmilênio Bogotá/ Colômbia

- Reestruturação do caótico sistema de transporte de Bogotá pela construção de corredores exclusivos de ônibus
- Em vez de construir metrô a custo superior a U\$ 30 milhões/Km, foi construído extensa rede de corredores de ônibus ao custo de U\$ 5 milhões/Km

Características da operação de financiamento

- Taxação de 25% na gasolina para financiar as obras de infra-estrutura
- Loyd Bank liberou empréstimo para aquisição de veículos aceitando como garantia a arrecadação do sistema – as empresas não tinham capital para garantia já que foram constituídas a partir de cooperativas de transportadores autônomos
- Venda de parte das ações das futuras empresas operadoras na bolsa de valores

Financiamento do transporte urbano

Financiamento operacional

- No Brasil, a operação do transporte é financiada pelos usuários via tarifa, ao contrário dos países desenvolvidos
- O vale-transporte atinge apenas 50% dos usuários. Entre os usuários de baixa renda, apenas 20% é beneficiado.
- Gratuitades são bancadas pelos usuários pagantes, além de praticamente não atingir a população de baixa renda.

Porcentagem da tarifa paga pelos usuários nas cidades europeias			
Roma – 10%	Atenas – 27%	Paris – 33%	Viena – 40%
Amsterdã – 25%	Bruxelas – 33%	Estocolmo – 34%	Frankfurt – 45%

Receitas e Subsídios nas cidades dos Estados Unidos							
Ano	Receita Operacional			Subsídio Governamental			
	Tarifa	Outra	Total	Local	Estadual	Federal	Total
2001 - % s/ Total	35,2	14,1	49,3	23,7	22,5	4,5	50,7

Fonte: American Public Transport Association - APTA

Financiamento do transporte urbano

PROPOSTAS

Financiamento infra-estrutura e equipamentos

- Criação de fontes perenes – Vinculação de 25% da CIDE para investimento no transporte urbano e metropolitano
- Volta do investimento nos sistemas de transporte público por ônibus por parte do Governo Federal
- Desburocratização do acesso às linhas especiais de financiamento do BNDES
- Aceitação das receitas do vale-transporte como garantia real das operações financeiras
- Eliminação da figura do agente financeiros nas grandes operações
- Financiamento às prefeituras através das empresas de transportes

Financiamento da operação

- Criação de fontes extra-tarifárias para financiamento das gratuidades
- Desoneração tarifária do setor
- Expansão do vale-transporte para categorias de baixa renda não beneficiadas atualmente – ex: desempregados.
- Subvenções diretas às famílias abaixo da linha de pobreza.

Financiamento do transporte urbano

Otávio Vieira da Cunha Filho
Presidente da NTU
contato: ntumaster@ntu.org.br

MUITO OBRIGADO PELA ATENÇÃO