

A CIDADANIA EXIGE UM TRANSPORTE PÚBLICO DIGNO, ECONÔMICO E AMBIENTALMENTE SUSTENTÁVEL

A ANTP – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, ENTIDADE QUE HÁ 43 ANOS TEM POR OBJETIVO A DEFESA PERMANENTE DO TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE E CIDADES COM QUALIDADE DE VIDA, VEM A PÚBLICO MANIFESTAR SUA PREOCUPAÇÃO COM A POSSIBILIDADE DE COLAPSO DO ATUAL SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO NO BRASIL

A pandemia COVID-19 é umas das maiores causas, mas não a única, da gravidade dos problemas em que mergulhou o transporte público coletivo. O que é incontestável é o grau de letalidade da situação atual, que não pode ser relevado, tão pouco ignorado.

Ao contrário de outras crises, a atual é definitiva: coloca não só as bases desse sistema em xeque, como desafia um conjunto de constatações e incertezas, que exige de todo o setor e, ***mais ainda da própria sociedade***, um forte posicionamento de enfrentamento.

Tudo pode ser resumido numa única questão, que precisa ser respondida com clareza e celeridade: ***a cidade precisa de sistemas de transporte público coletivo?***

Diante do quadro vivido não é mais possível hesitar e, a depender das respostas que tivermos, as cidades brasileiras terão que assumir (e conviver) com as consequências que advirão das medidas tomadas ou ignoradas.

Antes de propor saídas para a crise, portanto, é preciso que toda a sociedade e as partes interessadas tenham consciência do que significa destruir um sistema que hoje funciona. Com problemas, erros, desvios, mas funciona. E bem melhor do que há algumas décadas.

A própria história já demonstrou, não apenas aqui, mas em várias cidades do planeta, que não há vazios quando se trata de serviços públicos essenciais. A ausência de polícia produz a insegurança e soluções não convencionais. A falta de transporte leva as pessoas, cada qual com sua capacidade e condição econômica, a buscar diferentes formas de deslocamento.

Em condições de crise econômica profunda, mais do que amplificar problemas sociais, a ausência de transporte público enseja o surgimento do transporte possível, o que produz enormes espaços para ações desregradas e sem qualquer normatização. Em

resumo, traz graves problemas econômicos ao desarticular a estrutura de produção local, distanciando a oferta de mão de obra dos locais de trabalho.

Ao aclarar as consequências, **é preciso vocalizar seus efeitos**. É nesse cenário que as cidades brasileiras querem adentrar? É com eles que decidirão conviver, a partir de agora?

É preciso ponderar que transporte é vetor de desenvolvimento econômico, e que sua desqualificação implica diretamente em destruição de fortes bases em que se assenta o mercado de trabalho, além de impor sérias restrições à qualidade e à atratividade da vida urbana.

Logo, mais do que definir saídas para crise definitiva, é preciso envolver a sociedade não só para superar o presente momento, mas, sobretudo, para entender definitivamente que **é inevitável rever toda a prestação de serviço de Transporte Público Coletivo**.

Esse problema, portanto, precisa ser assumido e enfrentado pelo conjunto das forças econômicas que é afetado pela prestação desse serviço.

É necessário que todos os atores sociais assimilem, como sua parcela de responsabilidade, aquilo que o mundo técnico já compreendeu há muito tempo: a dinâmica econômica das cidades e sua sobrevivência como *locus* de desenvolvimento e sustentabilidade, bem como da qualidade de vida urbana – objetivo maior de toda a sociedade – dependem, fundamentalmente, de um transporte público universal e de qualidade. Não por outro entendimento, a Constituição Federal o consagrou como um dos direitos sociais dos cidadãos.

Se for percebido como uma questão setorial – como até aqui sempre o foi – não há o que fazer, a não ser se preparar, se é que isso é possível, para um indesejável desenlace final, ruim para os negócios, para as instituições e, enfim e principalmente, para todos os cidadãos, em especial os mais pobres e vulneráveis.

Em resumo, **o que é mais barato**, seja do ponto de vista social (pessoas) ou do ponto de vista econômico (lucro e atratividade): destruir o atual sistema de TP ou modificar todo o modelo, com vistas a permitir sua (sobre) existência?

Trata-se, portanto, de uma **escolha econômica**, reforçada por um **forte apelo social**.

As cidades brasileiras, na sua maioria, contam com sistemas estruturados de transportes coletivos por ônibus, sistemas sobre trilhos e barcas, com serviços organizados em mais de 2.900 municípios brasileiros, que atendem a 70 milhões de passageiros por dia.

A prestação dos serviços por ônibus é realizada por empresas privadas, estruturadas e com experiência reconhecida na prestação desses serviços. No Brasil, cerca de 1.800 empresas operam diariamente 107 mil ônibus, percorrendo 191,4 milhões de

quilômetros por mês. O setor gera mais de 400 mil empregos diretos (motoristas, cobradores, pessoal de manutenção e demais profissionais).

O transporte sobre trilhos – metrô e ferrovias metropolitanas – é administrado por Estados, pelo Governo Federal e também pela iniciativa privada, por meio de contratos de concessão, que congregam 15 operadoras, num total de 1.105 km de linhas, transportando diariamente 10,9 milhões de passageiros.

Considerados todos os modos, o transporte público coletivo responde por 50% das viagens motorizadas realizadas diariamente no país.

No setor público, os órgãos gestores possuem boa capacidade gerencial e técnica, inclusive para implementar projetos de melhoria da infraestrutura, como a implantação de projetos de vias com tratamento preferencial para a circulação dos ônibus e a construção de terminais e outros equipamentos de apoio à operação.

O transporte de pessoas, por todos os modos existentes, custa atualmente R\$546 bilhões por ano, dos quais R\$446 bilhões são devidos ao transporte individual (82%), quando se consideram todos os custos envolvidos – custo para as pessoas, para a gestão pública, para o meio ambiente e os decorrentes de acidentes de trânsito. A quebra do sistema organizado do transporte público e a consequente migração das pessoas para os sistemas individuais de transporte, notadamente o automóvel e o transporte por aplicativos, elevará os custos atuais para R\$866 bilhões por ano.

Se nada for feito, além da perda de qualidade dos serviços, as perdas (deseconomias) para a sociedade serão da ordem de R\$320 bilhões por ano. **Para se ter uma ideia do que esse montante significa, apenas 10% deste valor já permitiria reduzir a tarifa em 50% para todos os brasileiros.**

O sistema atual de transporte coletivo foi instituído ao longo do século passado e é garantido pelos poderes concedentes, nas esferas federal, estadual e municipal, por meio de uma base legal e de contratos que organizam a distribuição do mercado. Por outro lado, diferentemente do que ocorre na maioria dos países mais desenvolvidos e nas grandes cidades mundiais, o serviço de transporte coletivo no Brasil é financiado, na quase totalidade das cidades, exclusivamente pelas próprias tarifas pagas pelos usuários, havendo raríssimas exceções em que existem subsídios aos passageiros, bancados pelo poder público.

Qualquer esforço para a melhoria da qualidade do serviço prestado – maior número de ônibus colocados em circulação, menores lotações nos veículos e menores tempos de viagem – mantida essa condição atual, terá que ser financiado pelo próprio passageiro, o que elevaria a tarifa pública para valores absolutamente irrealistas para serem suportados pela maioria da população brasileira.

Ao contrário do que muitos imaginam, que a população buscará o transporte individual motorizado como forma mais factível para realizar seus deslocamentos, isso

não ocorrerá. A razão é que uma parcela razoável das pessoas que usa o transporte público não tem qualquer condição de pagar por um veículo individual; como consequência, haverá exclusão social e econômica de uma parte significativa da sociedade, que não terá qualquer condição de acesso às oportunidades oferecidas pelas cidades, tais como: emprego, estudo, saúde, lazer etc. Por essas e por outras razões já referidas, é com o transporte público, ao lado de serviços complementares sustentáveis, e não com o automóvel, que alcançaremos cidades em sintonia com o futuro ecologicamente sustentável.

Visto por um lado mais brando, haverá uma redução expressiva na mobilidade da cidade, aumentando mais ainda a desigualdade social, justamente em uma situação de crescimento exponencial do desemprego.

Não é de hoje que se busca convencer a sociedade e os governos, em suas diferentes instâncias, sobre a necessidade da mudança na matriz de transporte, com ênfase para o transporte público e outros modos. É neste momento, devido à crise da pandemia provocada pelo COVID-19, que grande parte da população, formadores de opinião e governos despertaram e passaram a exigir transporte digno, dentro de protocolos estabelecidos pela área da Saúde Pública. Mas, é neste momento, também, que a desorganização do sistema de transporte público, na tentativa de garantir os novos padrões exigidos pelas autoridades responsáveis pela saúde pública, vem gerando impactos profundos na arrecadação e na manutenção dos serviços.

Mais ainda: é preciso reconhecer que vivemos um desencontro histórico entre a exigência de um transporte de qualidade e a manutenção do seu modelo de financiamento, uma vez que os investimentos em infraestrutura sempre foram, historicamente, favoráveis ao automóvel, enquanto os recursos para o custeio da operação sempre ficaram sob responsabilidade total dos usuários do transporte público.

Essa contradição se acerba, agora, nesse momento de pandemia, e precisa ser eliminada já e para o futuro. É preciso exigir da sociedade e, especialmente dos poderes econômicos e das autoridades públicas, nova postura e novas decisões. Esta é a grande oportunidade para o Brasil rever seu modelo de mobilidade urbana. Para tanto, é preciso reconhecer o custo imenso que cidades desorganizadas impõem à economia de um país. Prejudicam a saúde pública, a produção econômica, o lazer e o estudo das pessoas, sua qualidade de vida enfim. Uma cidade desarmônica é um fator de impedimento a uma sociedade competitiva e produtiva.

Num momento em que as instâncias de poder mais próximas ao cidadão estão em situação desesperadora diante do combate necessário e devido à pandemia, como as Prefeituras e os governos estaduais, não há espaço possível para esforços emergenciais. Por outro lado, por sua magnitude e capilaridade, apesar de municipal, a gravidade do problema o coloca como de ***natureza estritamente nacional***.

É imperioso, nesse sentido, a ação coordenada por parte dos órgãos do poder central, particularmente no que tange ao aporte de recursos e à equalização das necessidades mais prementes. Deixar a estados e municípios que cada qual cuide da situação local, não apenas vai tornar as possíveis soluções mais distantes e inexecutáveis, como se tornará em importante obstáculo à necessária recuperação econômica no pós-pandemia.

Em face do exposto, a ANTP propõe:

- Durante a pandemia e durante a fase de transição pós-pandemia para uma situação de maior normalidade, a destinação imediata de recursos extra tarifários, provenientes dos respectivos orçamentos públicos dos governos locais e, em especial, do Governo Federal, para o equilíbrio entre o custo de manter a oferta de serviços em níveis adequados aos protocolos da Saúde e a correspondente arrecadação pela prestação dos serviços, em razão da queda substancial da demanda;
- A implantação imediata dos princípios, das diretrizes e dos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), com investimentos massivos para o desenvolvimento de uma mobilidade urbana sustentável, com ênfase para a implantação de infraestrutura de transporte público coletivo em geral, em especial, para garantia da prioridade na circulação dos ônibus nas vias;
- Incentivo especial, inclusive tributário, para a mobilidade ativa, especialmente para deslocamentos a pé e de bicicleta, desde as medidas emergenciais até a reformulação urbana de longo prazo, por reduzirem os riscos de contágio, já serem naturalmente saudáveis, mais simples, rápidas, fáceis e baratas para implantar, de maneira complementar a matriz modal para um modelo mais eficiente e menos poluente;
- A mudança do modelo de financiamento do custeio do transporte público, hoje pago exclusivamente pela população mais pobre, com previsão de recurso extra tarifário, oriundo também do orçamento público, mas, sobretudo, de todos os grandes beneficiários de um transporte público de qualidade. Não seria novidade, já que este modelo existe nos países mais desenvolvidos;
- Tendo-se a mudança do modelo de financiamento do custeio do transporte público, é fundamental a mudança, também, do modelo de contratação da prestação de serviços, passando-se para a contratação da oferta, esta definida e redefinida, sempre que necessário, pela autoridade concedente, de maneira a garantir os padrões de qualidade de forma permanente.