

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 17

A qualidade do transporte público

Amaral Borges Gil (*)

A qualidade do transporte público nas cidades brasileiras tem sido foco de grandes discussões entre todos, porém não acho que o assunto da mobilidade urbana que envolve plano diretor, outros tipos de modais e investimentos em infraestrutura façam parte do cotidiano da sociedade, isso porque grande parte da sociedade tem por compreensão que mobilidade é somente ônibus e boas vias para o trânsito de automóveis, o que se trata de um equívoco. Com o advento da Lei 12.587/12 temos a chance de projetar boas práticas de mobilidade urbana respeitando as diversidades de cada cidade, para tanto, isso tudo depende de viabilidade técnica e financeira das prefeituras em cumprir sua parte, a importância dos municípios conhecerem a fundo os problemas onde se a mobilidade for mal administrada trará sérias consequências futuras, entender as causas e soluções e implantar sistemas que minimizam a pressão sobre as pessoas é do que necessitamos. Para conseguir instalar e gerenciar um sistema que reconheça as dificuldades de mobilidade, da capacidade, do ambiental e habitacional dentro do município e o perfil da população. Do ponto de vista técnico entendo que o transporte coletivo por ônibus tem um papel de suma importância no Brasil, sendo esse meio de transporte facilmente adaptável a qualquer política pública que venha a ser feita, a de se considerar o lado social que o transporte coletivo tem frente a sociedade civil, outros serviços públicos limitam seu benefício, não é o caso do transporte coletivo, idosos e deficientes o benefício é dissociado sem qualquer controle, estudantes o desconto a via de regra é de 50 % da passagem, tudo isso compromete a operação devido ao excesso de gratuidades, como fazer com que o transporte público seja atraente para a sociedade se o automóvel está no centro da matriz do governo federal, para retomar o equilíbrio os gestores públicos devem garantir o lucro aos operadores com políticas públicas exequíveis, onde tarifa, qualidade e transparência são o tripé que permeiam o transporte coletivo. Até então o panorama do transporte coletivo vinha sobrevivendo de iniciativas isoladas, com poucas ações de priorização, de acordo com a lei da mobilidade os municípios terão de fazer algo que não estão muito acostumados, principalmente os menores que serão obrigados a fazer planos didáticos, que envolve tempo, engenheiros e especialistas além de consultas a sociedade para que possam atender as necessidades da mesma. Do ponto de vista da tarifa, ou tarifa social, o que se deseja é tarifa justa ou acessível; não dá para precisar se justo é um, dois ou três reais, mas por mais que pareça subjetivo para fazer isso elaborando uma planilha que contemple todos os vieses do transporte, ou seja, manutenção, folha de pagamento, custos diretos e indiretos, isenções, renovação de frota, etc... esta seria a primeira parte, outro aspecto que diz respeito a tarifa seria as especificações, o que o ente público e a sociedade basicamente demandariam em termos de conforto e frequência, ou seja, é o resultado



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

do processo de especificação da qualidade desejada que impactará diretamente nos custos reais do segmento, e uma última diretriz sabia para diferenciar tarifa pública paga pelos usuários da tarifa de remuneração das empresas, que pode ser pelo município, estado ou federal, como, desoneração dos tributos ou subvenções por meio de cobrança de pedágio em zonas urbanas, recursos oriundos da taxação do transporte individual sobre o combustível, ainda sobre essa introdução de fontes extra tarifárias, dois exemplos; as cidades de Porto Real no estado do Rio de Janeiro e Agudos no interior paulista zeraram, extinguiram a tarifa a partir de 2011, resultado disso foi um aumento de 60% no volume de passageiros alinhado a um aumento das linhas. Uma vez estabelecidos os critérios de operação a transparência que é a segunda alça do tripé serve de marco para fiscalização e operação, lembrando que os ajustes estão agora definidos pela lei 12.587/2012 que trata do transporte público nos artigos 8 a 13 do capítulo II da lei federal que em se tratando de déficit exigirá que o poder público estabeleça o subsídio tarifário conforme o parágrafo 5º do artigo 9º da lei 12.587/2012, repetindo não podendo ser transferido sob meio de repasse tarifário ao passageiro e sim por subsídio. A última parte do tripé (lembrando 1. tarifa, 2. transparência) qualidade está muito ligada a políticas públicas, investimento em BRTs e BRS de faixas seletiva que são sistemas mais simples porém muito eficientes que podem ser implantados em qualquer cidade independente do porte. as empresas operadoras cabe investir em monitoramento, bilhetagem eletrônica, sistemas de informação, ainda na redoma da qualidade quando se fala em transporte público há dissabores que temos de enfrentar, conforto não é andar sentado e sim rápido, falta de qualidade é sofrer prejuízo moral dentro coletivo, empurra-empurra, batedores de carteira, onde o cidadão já está exaurido em suas condições físicas e intelectuais. Transporte público é direito social e não apenas serviço essencial, onde os três grupos intervenientes, usuários, operadores e poder público, para tanto devem estabelecer um diálogo e produzir soluções que não favoreçam apenas uns em detrimento de outros. Estamos diante de um dilema, sim ou não? Investimento em transporte demora de 4 a 5 anos para dar resposta à sociedade. Da origem do ônibus não existia regulação e tudo estava alinhado, as pessoas gostavam e o poder público achava bom, hoje, regulado e o resultado parece que tudo está desregulado, não prego a desordem e sim uma reflexão onde em algumas regiões ou cidades temos boas matrizes de transporte e outras, na sua maioria não, a falta de uniformidade, o transporte público deve ser norteado pela funcionalidade, garantir ganho de parte a parte, conjugar tarifa baixa com transporte eficiente, tirar a pressão da tarifa para cobrir os custos. Temos que desmistificar quem planeja de quem executa, a sociedade pode reivindicar desorganizadamente, cabe a nós solucionar e entregar soluções organizadas, decodificar os seus anseios, custeá-los e implanta-los. É esta a caixa preta que as pessoas devem aprender a fazer a leitura adequada, onde " em todo dado falta informação, em toda informação falta conhecimento e em todo conhecimento falta sabedoria. "

(*) Amaral Borges Gil trabalha na Expresso de Transportes Catanduva Ltda



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP
