



Lições de Curitiba

Até mesmo a maior referência em mobilidade urbana do país sofre com os efeitos devastadores do coronavírus no transporte público. Em Curitiba, o serviço de ônibus coletivo urbano viu a demanda de passageiros despencar para 75% no início da crise da Covid-19. O responsável pela gestão do sistema de transporte público da cidade, Ogeny Pedro Maia Neto, não tem dúvidas de que somente a ajuda do poder público pode evitar o colapso desse serviço essencial.

— com **Ogeny Pedro Maia Neto**



A cidade que sempre foi modelo para a mobilidade urbana no Brasil também está tendo que se reinventar para resistir ao duro impacto da pandemia da Covid-19 no sistema de transporte público. Mesmo assim Curitiba, precursora do sistema de BRT (*Bus Rapid Transit*), criado

há mais de 40 anos pelo ex-prefeito Jaime Lerner, já tem boas lições a compartilhar no enfrentamento da maior crise já vivida pelo transporte coletivo urbano no país, com perda diária de 32 milhões de passageiros entre março e abril, conforme levantamento nacional da NTU.

Ciente de que o maior de todos os desafios será reconquistar a confiança do passageiro no retorno à rotina desse serviço público, Ogeny Pedro Maia Neto, presidente da URBs (Urbanização de Curitiba S.A), órgão gestor do sistema de transporte público da cidade, já tem uma lista de ações para dividir com outras cidades na luta contra o estrago deixado pelo coronavírus. Entre elas, investimento em rígidos protocolos de higienização, sistema mais ágil e responsivo na nova programação dos ônibus, bilhetagem eletrônica em todo o sistema e outras iniciativas em andamento.

Em entrevista exclusiva à NTUrbano, ele conta como o transporte coletivo urbano da cidade, que transportava diariamente mais de um milhão de passageiros, chegou a perder 75% dessa demanda. Por outro lado, Curitiba se tornou exemplo no socorro financeiro às empresas de ônibus com o Programa Emergencial de Operação e Custeio do Transporte Coletivo, criado para ajudar as empresas a equilibrar receitas e despesas. O repasse das verbas foi temporariamente interrompido por ação do Tribunal de Contas do Estado, mas o presidente da URBs espera cassar a liminar que suspendeu o benefício. “Esperamos que a justiça nos dê a cassação, porque não teremos outra opção a não ser o colapso do sistema”, alerta o presidente.

Ogeny acredita que é preciso mudar a visão de entes públicos sobre o transporte coletivo urbano, que é serviço essencial e direito social. “Muitos países da Europa têm transporte coletivo com subsídio, que é visto como investimento e não como um gasto”, reforça. Ele lamenta que no Brasil seja diferente.

Confira a íntegra da entrevista!

Curitiba oferece imensos desafios na gestão do transporte coletivo, tanto pelas características urbanas quanto por ser até hoje uma referência para as demais cidades. Com o impacto da pandemia, quais são os novos desafios?

Temos um desafio importantíssimo que é ganhar novamente a credibilidade do passageiro no transporte público coletivo. Ele tem que se sentir à vontade para pegar um ônibus, não pode ter medo. Importante mencionar que estudos feitos no exterior com pessoas que adquiriram a Covid-19 durante o isolamento social indicam que só 4% delas eram usuárias do transporte coletivo.

Conquistar a confiança do usuário passa por rotinas de assepsia constantes e diárias nos ônibus, pontos e terminais. O desafio também é fazer com que a nova programação dos veículos seja mais responsiva, talvez criando bolsões no caminho, nas cidades, para que os ônibus parem entre os horários de pico e possamos reativá-los com mais agilidade, quando necessário. São coisas que estamos estudando em Curitiba.

A cidade também foi uma das poucas a adotar políticas de apoio ao transporte público para enfrentar a crise da Covid-19. O sr. poderia explicar o que é e como funciona o Programa Emergencial de Operação e Custeio do Transporte Coletivo?

Com a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do sistema, abolimos a planilha de custos normal do contrato, elaboramos projeto de lei onde retiramos alguns itens da planilha, inclusive a amortização e rentabilidade das empresas, por 90 dias, fazendo com que o sistema funcionasse minimamente para manter a operação de 60% a 70% da frota. Com isso, reduzimos o custo mensal do serviço de R\$ 78 milhões para R\$ 38 milhões. Desembolsamos apenas R\$ 18 milhões dos cofres públicos, enquanto numa operação de reequilíbrio estaríamos aportando mais R\$ 38 milhões.

Importante destacar que as empresas também abriram mão da rentabilidade e amortização ao aderir ao Programa Emergencial de Operação e Custeio do Transporte Coletivo, que não era obrigatório. Assim, conseguimos manter o transporte funcionando, com frota suficiente para transportar passageiros obedecendo o distanciamento exigido pelos órgãos de saúde. Infelizmente, o Tribunal de Contas do Estado (TCE) suspendeu o repasse das verbas pela ação de sindicatos, mas já pedimos a cassação dessa liminar. Existe esta transformação da pandemia em política.

Para que possamos trabalhar na modelagem pós-pandemia, numa operação intermediária que duraria até setembro e na estabilização do sistema após final do ano, solicitei ao secretário municipal de finanças uma parcela do auxílio a estados e municípios dado pelo Governo Federal. Precisamos dessa medida intermediária para não deixar o sistema colapsar, sem ação efetiva do poder público. ✨

“MUITOS PAÍSES DA EUROPA TÊM TRANSPORTE COLETIVO COM SUBSÍDIO, QUE É VISTO COMO INVESTIMENTO E NÃO COMO UM GASTO.”

O setor de transporte coletivo urbano vem defendendo a necessidade de apoio financeiro do Governo Federal às empresas, em função do impacto do coronavírus. Como avalia o Programa Emergencial Transporte Social, proposto pelo Fórum de Secretários de Mobilidade e entidades do setor?

Tudo isso visa melhorar a condição de operacionalidade e dar equilíbrio ao sistema. É o grande lema do setor de transportes, equilibrar os custos com as demandas e gratuidades definidas por lei. O valor da gratuidade hoje, em Curitiba, equivale à quantidade de recursos que faltam para esse equilíbrio do sistema. Acredito que esses benefícios, que são legítimos, deveriam ser revistos. Enquanto isso não acontece temos que fazer ajustes de linhas, de frotas, mais integrações temporais, que aliviam bastante o transporte. Estamos fazendo trocas no sistema de bilhetagem que vão facilitar as programações e integrações de frotas. Outro desafio.

As empresas de ônibus avaliam a possibilidade de que a taxa de ocupação dos ônibus no pós-pandemia não volte ao nível que era antes. Já existe algum plano para manter o transporte coletivo operando com menos passageiros, com cobertura dos custos e sem aumentar o valor das tarifas em Curitiba?

Estamos fazendo diversas ações de redução de custos para um novo normal, porque sabemos que os ônibus não andarão mais cheios. Agora, o governo do estado também editou decreto com horários de funcionamento escalonado para o comércio. Isso acaba diminuindo a lotação nos horários de pico e a operação fica mais uniforme. Para cortar custos do transporte coletivo urbano há dois anos implantamos a bilhetagem eletrônica total, com requalificação do cobrador para atuar em outras funções dentro do sistema. Cerca de R\$ 0,80 centavos da tarifa, de R\$ 4,50, é referente à mão de obra dos cobradores. Essa requalificação contribuiu para reduzir os custos do sistema.

Também estamos fazendo uma nova modelagem de linhas. E trabalhando com redução de acessos nos terminais. Até mesmo para controle de fluxo das pessoas. Linhas

com baixa ocupação são seccionadas ou agrupadas em outras já existentes. Tem que haver conscientização da população de que os sistemas não suportam todos ao mesmo tempo, no mesmo horário e lugar. A pandemia veio para mostrar isso. Vamos ter que diluir as atividades durante o dia para não ter curvas de consumo de transportes, o que é bom para todos.

Que outras mudanças estão previstas para melhorar a mobilidade urbana no pós-pandemia?

Estamos adequando o perfil da frota ao número de passageiros. Frotas superestimadas vão ser reduzidas. Nos corredores, a tendência é manter uma frota grande, porque transporta o maior volume de passageiros das cidades. É importante que a cidade tenha característica de prefeituras regionais de bairros, ruas da cidadania, onde haja descentralização dos serviços. A ideia é ter centros fortalecidos de comércio dentro de cada bairro para que as pessoas estejam inseridas naquela comunidade e evitem grandes locomoções e congestionamentos no transporte coletivo. Estamos falando de uma estruturação urbana diferente.



A Prefeitura está aproveitando o menor fluxo de veículos para implantar obras de priorização do transporte público coletivo na cidade? Quais são as medidas que estão sendo estudadas para atrair passageiros para o transporte coletivo no pós-pandemia?

Existe um programa junto com a secretaria de obras, de recapeamento asfáltico, de recuperação de pavimentos. Essas obras estão acontecendo com mais intensidade nesse período, em que o fluxo é menor nas ruas. Também estamos inaugurando novas estações. Temos feito ainda algumas obras físicas e integrações temporais, seccionamento de linhas e o aproveitamento da integração temporal para que as pessoas possam integrar com outra linha para continuar a viagem sem o ponto físico.

A pandemia trará mudanças no transporte coletivo, o que exigirá adaptações na regulamentação do setor. Como a URBs vê a possibilidade de nova modelagem nessa regulamentação?

Precisamos, mais do que nunca, revisar as leis que regem o transporte coletivo. Já temos feito isso em Curitiba. Desde de 2017 encaminhamos várias modificações de leis que adequam todo o sistema. Não tínhamos, por exemplo, há cinco anos, os aplicativos de transportes. Surgiram mudanças que precisam de um esforço político para fazer alterações legais, de maneira urgente. Estamos atentos a isso. O poder público tem que mudar a visão. O fornecedor não é inimigo da gestão. É um parceiro de trabalho. Se não, nada funciona.

“O PASSAGEIRO NÃO LIGA DE PAGAR A TARIFA, MAS ELE QUER UM SERVIÇO DECENTE, DE QUALIDADE.”

Como está a relação com as empresas de ônibus que prestam o serviço de transporte coletivo?

Desde o início ficou claro que a gestão é participativa. As empresas participam dos processos, discutimos e ouvimos as experiências que elas têm de campo, porque é importante escutar quem opera para tomarmos medidas assertivas. Muitas vezes, o poder público se fecha a isso e acaba não evoluindo. Essa gestão é diferenciada, pela participação de todos no processo. As empresas são sensíveis, tanto que aderiram ao Programa Emergencial de Operação e Custeio do Transporte Coletivo por 90 dias e abriram mão da rentabilidade e amortização de capital. Sem relação de confiança, não existe avanço. O passageiro não liga de pagar a tarifa, mas ele quer um serviço decente, de qualidade.



OGENY PEDRO MAIA NETO

é engenheiro mecânico, com MBA pela Fundação Dom Cabral, entre outras várias especializações técnicas e administrativas. Ogeny Pedro Maia Neto tem ampla trajetória profissional na iniciativa privada: de projetista industrial (1988 a 1992) a Presidente Executivo de uma grande empresa de logística, cargo que ocupou entre 2012 e 2016. Após esse período, assumiu a diretoria administrativa e financeira do ICS - Instituto Curitiba de Saúde. Atualmente preside a URBs (Urbanização de Curitiba S.A.).