

CA

Continue rodando

ASSENTOS PREFERENCIAIS PARA OBESOS, GESTANTES,
Pessoas com bebês ou crianças de colo,
idosos e pessoas com deficiência.
Acesso livre para essas condições.

PA

UM MARCO PARA O TRANSPORTE COLETIVO

União de entidades do setor de transporte público busca trazer novo fôlego aos modais mais democráticos e acessíveis do Brasil, com proposta de reestruturação completa do transporte público urbano por pneu e trilho



Em meados do ano passado, a NTU projetou com algum otimismo que 2020 terminaria com 100% da frota nacional de ônibus urbanos em operação, além de uma demanda de pelo menos 80% dos passageiros existentes antes da Covid-19. Com a persistência da pandemia e a lenta retomada das atividades, a previsão não se concretizou: o ano terminou com 61% da demanda usual e 80% da frota em circulação, com todos os operadores apresentando resultados negativos - o setor de transporte coletivo por ônibus no país registrou um prejuízo acumulado de R\$ 9,5 bilhões em 2020, resultado 8% pior que as estimativas iniciais.

Uma ajuda emergencial de R\$ 4 bilhões para estados e municípios investirem no reequilíbrio de seus sistemas de ônibus, trens e metrô, aprovada pelo Congresso em novembro, foi vetada no final do ano pelo presidente Jair Bolsonaro, reduzindo as opções de retomada. E as novas variantes do coronavírus, com o recrudescimento das ondas de transmissão no início de 2021, afastaram de vez qualquer expectativa de recuperação em curto prazo.

O resultado não poderia ser outro: segundo levantamento da NTU, 15 empresas operadoras e três consórcios operacionais suspenderam ou encerraram a prestação de serviços desde março de 2020. Além disso, 55 sistemas de transporte registraram paralisações dos serviços decorrentes de 122 greves e manifestações, motivadas principalmente por atrasos de salários e demissões provocados pela crise do setor. Em 2021, essa tendência continua: “desde janeiro deste ano, já estamos verificando dezenas de greves e paralisações dos serviços em todo o Brasil”, destaca o presidente executivo da NTU, Otávio Cunha.

Para os trabalhadores do setor, o impacto também foi significativo: segundo dados da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT) já são mais de 70 mil demissões em postos de trabalho somente no transporte público urbano e metropolitano de passageiros.

Diante desses resultados, e após sucessivas rodadas de diálogo com as áreas econômica e de mobilidade urbana do governo federal, o setor de transporte público entendeu que não poderia mais contar apenas com eventuais medidas emergenciais e ações pontuais para recuperar seu equilíbrio econômico-financeiro e a própria viabilidade dos serviços. Provocadas pelos interlocutores, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), entidades representativas respectivamente dos segmentos de ônibus urbano, trens e metrô, organizaram e encaminharam ao governo federal, no final do ano passado, um conjunto de propostas afirmativas e estruturantes para reformar completamente o transporte público brasileiro.

São propostas que vão da revisão do atual modelo de remuneração do transporte a novos contratos com mais segurança jurídica e riscos compartilhados. Reunidas, elas podem dar origem a um novo Marco Legal para o transporte público, cobrindo os principais problemas e gargalos do segmento.

O chamado *Programa de Reestruturação do Transporte Público Urbano* tem como norteadores três pilares: Regulação e Contratos; Financiamento; Qualidade e Produtividade. São temas interconectados e que precisam ser tratados em conjunto para atingir os resultados esperados.

“SEGUNDO LEVANTAMENTO DA NTU, 15 EMPRESAS OPERADORAS E TRÊS CONSÓRCIOS OPERACIONAIS SUSPENDERAM OU ENCERRARAM A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DESDE MARÇO DE 2020. ALÉM DISSO, 55 SISTEMAS DE TRANSPORTE REGISTRARAM PARALISAÇÕES DOS SERVIÇOS DECORRENTES DE 122 GREVES E MANIFESTAÇÕES.”



Regulação e contratos

A proposta sugere um novo marco regulatório usando como base a Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Principal legislação federal do campo da mobilidade, a PNMU completará dez anos em 2022 sem ter sido plenamente implementada.

Para vencer esta etapa, é necessária ainda a revisão e atualização da legislação que regula os serviços de transporte público em todos os níveis, para que possa ser alinhada e adequada à política nacional de mobilidade. Questões como modelo de contratação e remuneração, transparência e controle devem ser avaliados e redefinidos, num processo de modernização da legislação existente como base na PNMU e soluções exitosas adotadas no Brasil e no exterior.

Com a atualização dessa legislação o setor passaria a contar com novos modelos de organização e contratação dos serviços, tornando-se mais atrativo aos investimentos privados. O que se espera nesse pilar é seguir um caminho semelhante ao recém-aprovado Marco Legal do Saneamento, levando-se em conta a semelhança institucional dos dois setores.

Financiamento

O pilar do financiamento é dividido em custeio (dos serviços) e investimentos (em veículos, sistemas e infraestrutura). Esse pilar está diretamente relacionado à Reforma Tributária, em tramitação no Congresso Nacional, dado que a redução dos tributos sobre os serviços e seus insumos é um ponto extremamente relevante para a sustentabilidade do setor.

No quesito custeio, a principal proposta é implementar a separação entre tarifa pública (paga pelo passageiro e definida pelo poder público) e tarifa de remuneração pela prestação do serviço (definida tecnicamente, em função dos custos de produção). O mecanismo está previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana desde sua aprovação, em 2012, e já vem sendo adotado em algumas cidades.

Outra ação importante e imediata a ser tratada nesse pilar é a oportunidade de criação de um fundo de custeio para o transporte público, que ajude a organizar e tornar viáveis eventuais repasses de recursos das três esferas de governo para o transporte público, algo que nunca existiu. Assim, seria possível financiar parte dos custos dos serviços com fontes extratarifárias e reduzir o valor da tarifa pública paga pelos passageiros. Um segundo fundo poderia ser constituído para operacionalizar a destinação de recursos para investimentos em infraestrutura de transportes urbanos, já que são despesas distintas.

Em complemento aos pontos citados, seria buscada uma solução para as gratuidades dos idosos e descontos tarifários para estudantes. Uma possibilidade é que a própria União custeie essas despesas, usando recursos orçamentários da seguridade social e educação, ao invés de onerar os passageiros pagantes que utilizam o transporte (e que arcam com o pagamento desses benefícios embutidos nas tarifas).

Qualidade e produtividade

Ao atuar nos pilares de regulação e contratos e de financiamento, automaticamente há um incremento na qualidade e na produtividade do setor. Com novas regras e melhor uso do orçamento do transporte, a cadeia produtiva se renova e o serviço prestado à população se torna mais acessível e moderno.



O pilar prevê a adoção de padrões de eficiência, qualidade e produtividade a serem cumpridos pelas empresas, além de explicitar a importância da implementação dos protocolos sanitários, a gestão da demanda por meio do escalonamento das atividades urbanas, a capacitação de pessoal e a adoção de princípios de transparência e de comunicação com a sociedade.

Dentre os benefícios esperados por todos os pilares da proposta estão uma maior segurança jurídica, a racionalização e inovação das redes de transporte e uma maior inclusão social e produtividade, sempre com sustentabilidade econômica para o setor e uma maior qualidade nos serviços prestados aos passageiros do transporte urbano.

Próximos passos

Para o presidente executivo da NTU, Otávio Cunha, a receptividade foi muito boa até agora. "Parece que o governo federal pretende ampliar essa discussão com outros setores da sociedade antes de enviar um Projeto de Lei ao Congresso, de maneira a ter uma discussão mais ampliada, um entendimento sobre a real necessidade de um projeto desses e qual seria o seu conteúdo principal. Isso é o que está sendo construído agora. Nos colocamos à disposição para ajudar, discutir e esclarecer qualquer dúvida. Estamos satisfeitos que estejam tratando do assunto. Como projeto do governo, teremos grandes chances de uma saída definitiva para a melhoria do transporte público no país. Da nossa parte, vamos manter esse canal aberto e eventualmente vamos buscar saber como anda a proposta, porque o nosso setor carece de soluções definitivas", pontua.

A ANPTrilhos, coautora da proposta, também avalia essa abertura de interlocução com o governo como positiva: "Foi feita uma apresentação há pouco tempo para o governo e eles irão avaliar e dar algum retorno ao setor. Na medida que isso esteja redondo, os passos de como discutir isso com o Legislativo cabe ao governo federal decidir. A gente vai apoiar junto com ele qualquer caminho que for adotado. O importante é a gente ter um instrumento que seja formal para que, daqui para a frente, possamos sair gradativamente da situação em que a gente está", avalia Joubert Flores, presidente da ANPTrilhos.

O especialista em mobilidade urbana e ex-Secretário de Mobilidade Urbana de Porto Alegre, Rodrigo Tortoriello, reforça a importância dessa discussão com o governo para um novo Marco Legal ao setor de transporte público urbano. Segundo Tortoriello, o futuro do país, caso nada seja feito, é muito ruim para a mobilidade urbana e só tende a piorar, com o desmonte do sistema de transporte público no Brasil e o fechamento de diversos sistemas de transporte público sobre trilhos e pneus.

"Se a gente mudar a perspectiva, e por isso esse Marco Legal é importante, a gente tem condições de fazer e aprender com o que outros países já estão fazendo há algum tempo, que é não colocar o peso do transporte somente no cidadão que paga a tarifa. E aqui eu não estou falando só de Europa. Se a gente olhar para os nossos vizinhos Colômbia e Chile, eles já fizeram parte desse dever de casa e estão bem mais avançados do que nós em termos de contratos de prestação de serviço para transporte público", afirma Tortoriello.

O Governo Federal

Procurado pela reportagem da Revista NTUrbano, o Secretário Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano da Secretaria de Mobilidade Urbana do Ministério de Desenvolvimento Regional (MDR), Tiago Queiroz, encaminhou resposta sobre a nova proposta de Marco Legal por intermédio de sua assessoria de imprensa, afirmando que seria prematura qualquer manifestação mais específica sobre o assunto no momento. Diz a nota que "ainda estão estruturando um trabalho de análise da proposta das entidades e avaliação de possíveis estratégias de fomento ao transporte público no Brasil em conjunto com a Secretaria de Desenvolvimento da Infraestrutura (SDI), do Ministério da Economia. Esse trabalho, no entanto, está no início e ainda não temos elementos suficientes para responder com clareza às questões formuladas.

Já a Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, afirmou também em nota que "não comenta temas em discussão".

O QUE O SETOR DIZ SOBRE O NOVO MARCO LEGAL

Entidades do setor e especialistas avaliam a importância de um novo Marco Legal para o transporte urbano. Veja a opinião do *presidente executivo da NTU*, **OTÁVIO CUNHA**; do *presidente da ANPTTrilhos*, **JOUBERT FLORES**; do *superintendente da ANTP*, **LUIS CARLOS NÉSPOLI**; do *presidente da CNTTT*, **JAIME BUENO**; e do *especialista em mobilidade urbana e ex-secretário extraordinário de Mobilidade Urbana da Prefeitura Municipal de Porto Alegre (RS)*, **RODRIGO TORTORIELLO**.

QUAL A NECESSIDADE DE UM NOVO MARCO LEGAL PARA O TRANSPORTE URBANO NO BRASIL?

Otávio Cunha (NTU) — Esse é um projeto antigo nosso, de buscar a sustentabilidade do transporte público. Nos últimos anos, principalmente de 2013 para cá, o setor conheceu uma grande perda de demanda e a dificuldade de se conseguir retorno econômico via tarifa. Esse sempre foi um grande problema, que se agravou nos últimos tempos depois da pandemia. Essa situação se mostrou totalmente insustentável e já era uma discussão nossa alterar esse modelo de remuneração do serviço.

Joubert Flores (ANPTTrilhos) — Esse foi um trabalho que a gente teve muita satisfação em fazer. Conversávamos com a NTU há tempos sobre a necessidade de alinhar esforços, porque o nosso objetivo no fundo é comum. Nessas discussões, houve uma identidade muito grande sobre o que nós entendemos como necessário, que são planejamento e a organização além do supramunicipal, porque tem muitas cidades que estão conectadas umas às outras. A gente sabe que esse planejamento vai indicar quais são os corredores principais, onde devem ser feitos os investimentos e integrar física e tarifariamente esses modais. O fundamental é que, em lugar nenhum do mundo, a tarifa é custeada 100% pelo usuário. Você tem que ter fonte de receita para poder cobrir isso. A nossa contribuição foi dar amplitude para que a proposta abrangesse tanto ônibus quanto trilho, porque conceitualmente a gente tinha pouquíssimas ou nenhuma divergência de entendimento e de proposta.

Luis Carlos Néspoli (ANTP) — Garantir um transporte público nas cidades brasileiras, através de fontes de financiamento que podem ser discutidas neste marco legal, contribui para você melhorar a dinâmica econômica da cidade. Temos que ter a discussão de um fundo nacional para o sistema de transporte. Passamos o ano todo discutindo o problema do déficit em si e sobre as formas de contratação e fontes de financiamento. Esse debate movimentou todo o setor. E quando eu digo todo o setor, significa indústria, os operadores, os órgãos públicos, os líderes de governo, as entidades não governamentais, ou seja, foi um debate nacional e a pandemia tornou evidente que o modelo não se ajustava. Então, o setor de fato discutiu muito isso. Para nós, há um consenso de que é necessária, imperativa e imprescindível essa discussão nacional sobre o modelo de prestação de transporte público no país.

Jaime Bueno (CNTTT) — O marco regulatório, na visão dos trabalhadores, certamente traria impactos positivos para o setor, na medida em que as partes envolvidas (Governo, Congresso Nacional e as empresas) dessem prioridade para o tema e discutissem com detalhes as inovações e atualizações necessárias para resguardar os interesses das empresas, sem perder de vista os direitos dos trabalhadores nos tempos atuais.

Rodrigo Tortoriello (Especialista) — No caso do transporte público, ainda vemos muita manifestação da sociedade e da imprensa como um todo dizendo que os empresários devem melhorar o serviço. O serviço na verdade é uma responsabilidade do poder público e, sim, também dos empresários que prestam esse serviço, mas dentro de um contrato, dentro de características que foram estabelecidas no processo licitatório para prestação daquele serviço. Então, esse novo marco regulatório, a exemplo do que se fez com o saneamento que foi aprovado há pouco tempo, pode ser uma oportunidade para ter um novo marco do sistema de transporte e caracterizá-lo como deve ser.

CONSIDERANDO O CENÁRIO PÓS-PANDEMIA E OS PROBLEMAS ATUAIS DO SETOR, QUAL É A URGÊNCIA DE APROVAÇÃO DESSA PROPOSTA?

Otávio Cunha (NTU) — Estamos vivendo uma situação de exceção e discutimos com o governo uma possibilidade de auxílio. Para nossa surpresa e desencanto, o presidente Jair Bolsonaro acabou vetando integralmente a ajuda emergencial que foi aprovada pelo Congresso, então isso frustrou muito a gente. Mas nós vínhamos trabalhando, além dessa ajuda emergencial, com o Marco Legal para o transporte. Com isso, o Governo demonstrou que pretendia avançar nessa relação que existe hoje com contratos muito precários, contratos que não são cumpridos e pressão para aumentos de tarifas, por exemplo. Ali deixamos clara a necessidade de se criar um arranjo legal que desse sustentabilidade para o serviço de transporte público, com a necessidade de mudanças substanciais na legislação atual. Conhecendo todos os problemas que existem hoje, nós tentamos adaptar a legislação vigente ao que foi feito para o saneamento, que conseguiu tramitar rapidamente.

Joubert Flores (ANPTrihos) — A gente hoje vive um problema porque você não tem um fundo ou uma garantia que possa manter o serviço numa situação como a que estamos vendo agora. Se você for olhar os exemplos do mundo todo, dificilmente numa cidade grande você tem um sistema de transporte (com média de 5 milhões de pessoas/dia) que é sustentado com aquela tarifa. Geralmente a tarifa cobre 50% dos custos de tudo: custo de operação, de investimento e o custo da manutenção e da atualização dos sistemas e das tecnologias que são utilizados. Aqui no Brasil, em muitas cidades, o custo é 100% pago pelo usuário. E é lógico que essa conta não fecha. A ideia é usar os exemplos consagrados desse serviço, mas por uma razão: eles têm fontes dedicadas (de financiamento e custeio). Essas fontes têm que ser estruturadas em um estudo no qual a tarifa possa ser minimamente ou parcialmente custeada por um fundo; com isso, você vai ter um ganho de escala, acaba ficando mais barato para as pessoas e trazendo outras pessoas que não poderiam usar. E a outra grande dificuldade é você também fazer uma organização, uma planificação mais centralizada, mais holística do ponto de vista das regiões metropolitanas.

Luis Carlos Néspoli (ANTP) — Os modelos atuais de contratação no Brasil não atendem mais, e já não atendiam mesmo antes da pandemia, com condições de prestar um bom serviço. Gratuidades dos idosos, previstas na Constituição Federal, fixam a idade de 65 anos, mas muitas cidades brasileiras já baixaram essa linha de corte para 60 anos. Por que essa isenção tem que ser paga por outro passageiro? Podemos falar também dos estudantes. Não é justo que a gratuidade seja exclusivamente paga por outro passageiro. Você acaba, através da tarifa, executando uma política social. É muito mais comum os prefeitos e governadores fixarem tarifas que sejam socialmente mais adequadas à população, mas isso não permite mais arcar com os custos operacionais. Daí você precisa mudar o modelo de contratação. Que ela venha de outras formas, e que sejam formas de o governo contratar o serviço pela sua prestação. Isso é urgente e importante para o setor.

“OS MODELOS ATUAIS DE CONTRATAÇÃO NO BRASIL NÃO ATENDEM MAIS, E JÁ NÃO ATENDIAM MESMO ANTES DA PANDEMIA, COM CONDIÇÕES DE PRESTAR UM BOM SERVIÇO.”

Luis Carlos Néspoli
Superintendente da ANTP

Jaime Bueno (CNTTT) — Entendemos que já não há mais como adiar essa discussão em busca de uma solução perene que resulte em tranquilidade para a classe trabalhadora e também segurança jurídica para as empresas operadoras do setor de transporte público. Seria muito importante um marco regulatório que definisse um conjunto de normas, leis e diretrizes para regular o funcionamento deste setor tão essencial na vida das pessoas que o utilizam. Sabemos que, sem um regulamento específico, cada ente concessor age per se, estabelecendo suas próprias regras. E regras desuniformes ocasionam muitos embaraços, tanto para o poder concedente, quanto para as empresas concessionárias. Tais dificuldades só têm facilitado a concorrência predatória e invenções de outros modais de transportes individuais em detrimento do coletivo.

Rodrigo Tortoriello (Especialista) — A crise já era grande antes da pandemia. Com a pandemia, ela se agravou sobremaneira. O governo federal não se sensibilizou ainda sobre a importância do serviço de transporte público a ponto de ter uma política e uma estratégia pensada para o atendimento dos problemas vivenciados pelo setor – e aqui a gente tem que deixar muito bem claro que o problema não é das empresas de ônibus. O problema é do sistema de transporte, é do cidadão que depende só do ônibus para poder se transportar. O problema vai ser do cidadão e da cidade que não vai ter espaço físico para todo mundo andar de carro, que não vai ter hospital para aguentar a quantidade de poluição, que vai gerar doença cardiorrespiratória nas pessoas, se todo mundo resolver andar de carro. Então, tem um componente muito mais grave, muito mais sério do ponto de vista de governança, de política pública que a gente não consegue passar para a sociedade ainda. A abordagem deve ser do ponto de vista de uma observação mais macro e não com relação ao sistema de transporte e às empresas de ônibus, mas como sociedade como um todo.

ALÉM DA APROVAÇÃO DE UM NOVO MARCO LEGAL, QUAIS AÇÕES IMEDIATAS DEVERIAM SER OU JÁ ESTÃO SENDO TOMADAS PARA MANUTENÇÃO DO TRANSPORTE URBANO COLETIVO?

Otávio Cunha (NTU) — Convivemos com extrema dificuldade desde março de 2020. Esperávamos uma recuperação de demanda, o que não aconteceu, e operando com oferta acima da demanda. As empresas continuam operando com *déficit*. Essa situação tem que ser revista e alterada.

Joubert Flores (ANPTrilhos) — A gente trabalhou muito forte para ver se o governo aprovava o auxílio emergencial para as nossas empresas, não no sentido de que fosse recuperar o passivo criado com isso, o que demandaria uma discussão mais ampla, mas que pelo menos a gente tivesse recursos para manter a prestação de serviços com qualidade e segurança, dado que a curva de retomada da demanda vai ser lenta. Infelizmente, esse instrumento de auxílio não foi aprovado. Você tem um monte de empresas que estão em dificuldades de caixa para poder manter uma prestação de serviço que, no fundo, é um serviço público.

Luis Carlos Néspoli (ANTP) — Temos um grande trabalho de comunicação pela frente, com transparência, demonstrando efetivamente como as coisas podem melhorar com a proposta do novo marco legal. Essa comunicação é fundamental para que se combata a ideia errônea da sociedade de que o sistema de transporte público é uma mazela e não tem solução, que é muito caro e muito ruim.

Jaime Bueno (CNTTT) — Não temos visto o poder concedente, as concessionárias e o Congresso Nacional se esforçarem conjuntamente, como deviam, no sentido de priorizar uma pauta, objetivando a discussão e o enfrentamento do problema desse setor. Que segue agonizando, sacrificando a população e desempregando milhares de trabalhadores que vão ficando à margem da miséria, causando regressão da economia e, consequentemente, baixa arrecadação do Estado brasileiro, sem a atenção do poder central.

Rodrigo Tortoriello (Especialista) — Nós precisamos ter mais segurança jurídica para alteração dos contratos tanto para o Poder Público quanto para a iniciativa privada, tanto é que nenhum operador internacional se interessa em fazer investimento no Brasil nesse segmento, porque não existe uma segurança jurídica significativa. A gente precisa que esse marco legal promova a transparência que também o setor nunca conseguiu transmitir para a população. Existem iniciativas de dados abertos, existem iniciativas de publicação de dados por parte das empresas e dos municípios, mas a gente não conseguiu fazer com que a sociedade entendesse que os dados estão disponíveis e em muitas cidades eles não estão nem disponíveis e nem acessíveis. Então, uma política de dados abertos, de transparência, é fundamental para conquistar a confiança da sociedade. E, nesse marco legal, mais do que nunca entender que a tarifa não vai ser o único meio de sustentação do serviço de transporte público. Acho que são três pilares essenciais e que não podem faltar no processo de construção desse novo marco legal.

