



B

Superar a crise do transporte público exige ousadia e coragem

A pandemia escancarou o que especialistas em mobilidade urbana já sabiam. Mostrou que o transporte público beneficia quem usa e também aqueles que não utilizam o serviço essencial. “Os estoquistas de supermercado, balconistas de farmácia, policiais militares, empregados da área de saúde somente puderam chegar aos seus essenciais postos de trabalho porque o transporte público não foi paralisado”, afirma Sérgio Avelleda, que foi secretário de mobilidade urbana e transportes da cidade de São Paulo, e hoje coordena o Núcleo de Mobilidade Urbana do Laboratório Arq.Futuro de Cidades do Insper Instituto de Ensino e Pesquisa.

Avelleda não hesita em chamar o poder público à responsabilidade pela omissão no avanço do transporte individual sobre o coletivo. Na entrevista à NTUrbano, o especialista aprofunda o olhar sobre o ônibus urbano, avalia que o modal pode recuperar passageiros que migraram para outros meios de deslocamentos, mas adverte que o projeto do marco legal para o transporte público, apresentado no Senado Federal, “para ficar de pé, vai exigir uma mudança de mentalidade e da maneira de fazer negócios e de prestar serviços.”

— com Sérgio Avelleda



Defensor declarado da contribuição de quem não usa o transporte público para ajudar a financiar o serviço, Avelleda vai além nesse debate. Entende que a maioria das cidades, no Brasil, não prioriza esse transporte. Para ele, recursos que estão sendo investidos para subsidiar os combustíveis poderiam ser destinados a investimentos em corredores e faixas de ônibus, que promovem uma redução estrutural da dependência do combustível fóssil, melhoram a mobilidade, a sustentabilidade e a eficiência das cidades. Estes são aspectos que, segundo o especialista, só contribuem para reduzir o pouco de atratividade que o ônibus ainda oferece. "O preço da tarifa, alta diante da atual realidade econômica, também é um fator que diminui muito a utilidade do transporte público. Estamos diante de uma crise grave e que desafia a coragem no seu enfrentamento", afirma.

Conhecedor de todas as nuances que compõem o quebra-cabeças da mobilidade urbana no Brasil, Avelleda vai a fundo nas questões que abalam a estrutura do transporte público por ônibus. Repudia a forma como a sociedade em geral exalta o uso do automóvel e torce o nariz para o coletivo. Insiste que o transporte público não é tão ruim quanto as pessoas que não o utilizam pensam que é. Segundo ele, esse preconceito só seria rompido com medidas contundentes. A primeira seria a coragem do poder público em ampliar os espaços exclusivos do transporte público. Do outro lado, instiga as operadoras do serviço a abrir dados que permitam ao passageiro gerenciar as viagens, por meio de aplicativos, permitindo que programem o tempo total e o de espera no ponto de ônibus.

Acostumado a identificar percalços e soluções no caminho da mobilidade urbana, o especialista aponta ainda para a redenção do passageiro, em meio ao que ele descreve como a maior crise de sustentabilidade financeira dos sistemas. "É preciso entender, imediatamente, que a figura do usuário do ônibus, aquele que não tinha mais opção além de subir em um coletivo, não existe mais", alerta. E lembra que o setor tem concorrência por todos os lados. "O preço (baixo) da moto, a eficiência da bicicleta, os aplicativos e os clandestinos estão em toda parte". Avelleda entende que é preciso dialogar com aquele que está nos ônibus, conhecer suas necessidades, comunicar as virtudes e limitações dos sistemas e informar sobre as condições operacionais.

Ao incentivar as empresas a assumirem posições estratégicas na queda de braço com o poder público, por melhorias estruturais no transporte público, recomenda munir escolas com informações objetivas sobre vantagens ambientais do uso do ônibus, desenvolver agendas de ESG e adotar outras medidas que ajudem o operador a enxergar o usuário como cliente e principal ativo do negócio. Quanto ao poder público, o especialista é direto: "Penso que nossos prefeitos precisam enxergar a essencialidade do transporte público, assim como fazem com a educação e a saúde." Avelleda também não se furta a compartilhar outras lições deixadas pela pandemia. "A ousadia e a coragem, quando conjugadas com o engajamento da população e da sociedade civil organizada, podem catapultar a carreira de um gestor público. O transporte público precisa, com urgência, desses dois valores: ousadia e coragem", afirma. Sobre a sustentabilidade financeira do serviço, defende "uma articulação entre os três níveis federativos para assegurar fontes de financiamento estáveis e justas para o transporte público".

Confira a íntegra da entrevista:

Olhando para o transporte público urbano, especialmente para o ônibus, antes e depois da pandemia, ficou evidente, nesse período de severas restrições à mobilidade, o caráter essencial do transporte público. Que lições a pandemia trouxe?

A pandemia tornou evidente algo que nós, envolvidos com a mobilidade urbana, sempre soubemos. O transporte público beneficia não só os seus usuários. Toda a sociedade, mesmo os que não usam o transporte público, em alguma medida, dele dependem. E a pandemia explicitou essa dependência. As medidas de isolamento social, essenciais para evitar a aceleração do contágio pelo vírus, só tiveram sucesso porque o transporte público permaneceu em funcionamento na maioria das cidades. Os estoquistas de supermercado, balconistas de farmácia, policiais militares, empregados da área de saúde somente puderam chegar aos seus essenciais postos de trabalho porque o transporte público não foi paralisado. As externalidades positivas dos sistemas coletivos de transporte ficaram escancaradas na pandemia. Eis aí uma grande oportunidade de usarmos essa circunstância para embasar o debate sobre o financiamento do transporte público. Se todos são beneficiados, por que somente os usuários são chamados a pagar a conta, como ocorre na maioria das cidades brasileiras? Penso que foi essa circunstância que legitimou muitas cidades a darem um passo gigante em termos de justiça social e começarem a subsidiar a passagem dos seus cidadãos.

Podemos afirmar que, nesse período de crise aguda, houve avanços na gestão desse serviço essencial? Quais?

Penso que sim. Uma delas, ainda que premidos pelo amargo da realidade, é que várias cidades, no Brasil, começaram a pagar subsídios, garantindo a higidez financeira de seus sistemas e a manutenção de tarifas módicas aos seus cidadãos. Algumas cidades, e eu cito Porto Alegre como exemplo, aproveitaram o vazio das ruas para aumentar consideravelmente as faixas exclusivas de ônibus e as ciclovias, afirmando a prioridade ao transporte público. Poderíamos ter feito mais, escalando o exemplo de Porto Alegre para muitas outras cidades. Recursos que estão sendo investidos para subsidiar os combustíveis poderiam ser destinados a investimentos em corredores e faixas de ônibus, que promovem uma redução estrutural da dependência do combustível fóssil, melhoram a mobilidade, a sustentabilidade e a eficiência das cidades.



Na sua avaliação, que fatores contribuem para afastar passageiros do transporte público por ônibus, que luta para recuperar a demanda perdida?

Penso que as nossas cidades, salvo algumas honrosas exceções, ainda não priorizam o transporte público. O ex-prefeito de Bogotá, Enrique Peñalosa, cunhou uma frase que me parece emblemática: "Se um ônibus transporta 150 pessoas mais que um carro, em qualquer país democrático, o ônibus teria 150 vezes mais espaço que o automóvel." Infelizmente, nossas cidades seguem tímidas em reservar espaços generosos e exclusivos aos ônibus. Estes ainda têm que disputar lugar com o congestionamento, o estacionamento proibido, a invasão às poucas faixas exclusivas. Quando o ônibus é mais lento que o carro, ele perde atratividade. Quando o ônibus não é confiável (não consegue cumprir o tempo de viagem e os intervalos) ele também perde atratividade. A demora em promover a adoção de ônibus limpos, contribui para diminuir seu apelo de sustentabilidade. A não abertura de dados, para que se possa proporcionar ao usuário um real gerenciamento de sua viagem, através de aplicativos, contribui para convidar o usuário à adoção de outros modos de transporte. O preço da tarifa, alta diante da atual realidade econômica, também é um fator que diminui muito a utilidade do transporte público. Estamos diante de uma crise grave e que desafia coragem no seu enfrentamento.

Por que o brasileiro ainda resiste tanto ao transporte público? O que é preciso para mudar essa postura?

Há muitos fatores que contribuem para essa visão sobre o transporte público. O carro individual ainda ocupa um lugar de status no imaginário de boa parte da nossa sociedade. Para muitos, não há vida sem automóvel. Os formadores de opinião usam automóvel, poucos são aqueles que se valem do transporte público. Basta ver a reação da maioria deles, quando a prefeitura decide implantar uma faixa exclusiva de ônibus: em geral, protestam porque a faixa vai aumentar os engarrafamentos. Quase nenhum deles se coloca no lugar do usuário do ônibus, que irá diminuir o seu tempo de viagem. Há, ainda, uma ideia na sociedade, de que o transporte é ruim. É verdade, ele pode melhorar muito. Mas, ele é bem melhor do que as pessoas que não o utilizam pensam que ele é. Penso que se pode fazer muito para mudar essa postura. A primeira medida, já referida anteriormente, é a coragem do poder público em

ampliar os espaços exclusivos do transporte público. Quanto mais corredores e faixas, mais rápido e eficiente. Quando o ônibus é mais rápido que o automóvel, temos o maior convite para alguém trocar o carro (pelo ônibus). Abrir os dados para que aplicativos desenvolvam soluções para que o usuário gerencie sua viagem, seja capaz de programar o tempo total e o tempo de espera no ponto de ônibus. Tratar calçadas e pontos de ônibus como partes do sistema de transporte público. Ruas iluminadas, seguras, confortáveis e convidativas fazem parte do sistema de transporte público. Por fim, assegurar tarifas módicas, subsidiando-as e buscando novas fontes de financiamento da operação dos sistemas coletivos de mobilidade, deixando de depender apenas do bolso dos usuários. Essa tarefa não é só das prefeituras. Urge uma articulação entre os três níveis federativos para assegurar fontes de financiamento estáveis e justas para o transporte público.

Qual é o futuro do transporte coletivo urbano no pós-pandemia, no cenário de crise financeira crônica que esse setor ainda não superou? Como as empresas conseguirão se reinventar para atrair novos clientes?

— O futuro do transporte público depende de decisões que sejam tomadas agora. Vivemos a maior crise de sustentabilidade financeira dos sistemas. Se, de um lado, temos que o poder público, em todos os níveis, possui ferramentas hábeis para articular uma solução para a crise que enfrentamos, de outro lado também temos uma tarefa que cabe aos operadores de ônibus. É preciso entender, imediatamente, que a figura do usuário do ônibus, aquele que não tinha mais opção além de subir em um coletivo, não existe mais. O setor tem concorrência por todos os lados. O preço da moto, a eficiência da bicicleta, os aplicativos e os clandestinos. Estão em toda parte. É preciso dialogar com aquele que está nos nossos ônibus. Ouvi-las e ouvi-los, entender suas necessidades, comunicar nossas virtudes e nossas limitações, informar sobre as condições operacionais. Enxergar o usuário como cliente e como principal ativo do negócio. Ir à busca de novos usuários. Por exemplo, qual empresa de ônibus dialoga com jovens de classe média e alta que têm grande preocupação ambiental? Em qual cidade as empresas de ônibus foram às escolas de ensino médio fazer palestras mostrando as vantagens ambientais do uso do ônibus e propuseram um programa de treinamento para os jovens aprenderem a usar o ônibus? Em qual cidade instalamos um placar mostrando a economia de CO₂ que as viagens nos nossos ônibus proporcionaram quando comparadas com viagens por automóveis?

“O SUBSÍDIO DO AUTOMÓVEL ESTÁ OCULTO E DISPERSO EM INÚMERAS RUBRICAS ORÇAMENTÁRIAS, IMPEDINDO A SOCIEDADE DE AUFERIR E, DAÍ, DISCUTIR SE É JUSTO, RAZOÁVEL E LEGÍTIMO.”

Pensando na função social que o transporte público exerce nas cidades, como se explica que, no Brasil, o poder público ainda seja relutante a subsidiar esse serviço?

— Eu tenho usado um exemplo muito claro. Entre no site da prefeitura de São Paulo e digite: “subsídio ao transporte público”. Imediatamente a página irá te levar para a rubrica orçamentária que tem garantido uma tarifa razoável para um sistema de mais de 11 mil ônibus. Agora, faça outra pesquisa. Digite: “subsídio ao transporte individual motorizado”. A sua pesquisa retornará como “informação não encontrada.” As prefeituras sequer contabilizam as despesas com automóveis: asfalto, engenharia de tráfego, sinalização, mortes e feridos, nada disso é contabilizado como despesa com o transporte individual motorizado, que parece ser de graça. Esse já é um fator que desencadeia uma discussão enorme na sociedade sobre a legitimidade do subsídio ao usuário do ônibus, porque afinal, ele é sempre claro e escancarado. Enquanto o subsídio do automóvel está oculto e disperso em inúmeras rubricas orçamentárias, impedindo a sociedade de auferir e, daí, discutir se é justo, razoável e legítimo. Outro fator complicador, e aqui falo com as empresas de ônibus, é a imagem do setor. Infelizmente, e com boa dose de injustiça, o setor é visto como mau prestador de serviço e detentor de grandes e, pouco transparentes, margens de lucro. Justa ou injusta, isso importa pouco, essa é a imagem. É preciso mudar essa realidade, se queremos engajar o dinheiro público no subsídio às tarifas de ônibus. Precisamos de empresas abertas, transparentes, auditáveis e comprometidas com a agenda ESG. Toda sociedade quer saber onde o dinheiro dos pagadores de impostos é aplicado. Se precisamos de subsídio para operar os sistemas, precisamos dar transparência, modernidade, e comprometimento com valores como sustentabilidade, inclusão social e boa governança.

Além disso, precisamos dar voz aos usuários do transporte público. Ciclistas sabem se organizar em Ongs, assim como até pedestres. Formadores de opinião andam de carro, e não se intimidam em defender os interesses dos que andam de automóvel. Motofretistas se organizam em sindicatos. Os usuários de ônibus, entretanto, não têm associação, nem sindicato, nem voz. Quando alguém não faz uma faixa de ônibus, quase ninguém se levanta. É preciso apoiar a organização em entidades, dos usuários de transporte público.

O senhor defende a participação de quem não usa o transporte público coletivo por ônibus no financiamento desse modal? Por quê?

Por que é tão difícil convencer o usuário do automóvel sobre dessa responsabilidade?

Claro que sim. O transporte público promove benefícios para todos, e não apenas para os seus usuários. É o que chamamos de externalidades positivas. Um empresário, que se desloca de carro (infelizmente), tem eficiência nos seus negócios porque seus colaboradores, fornecedores e clientes podem se relacionar com ele. E essa relação decorre, inúmeras vezes, pelo acesso proporcionado pelo transporte público. O transporte público precisa ser capaz de capturar parte dessas externalidades: eficiência do trânsito, sustentabilidade, valorização imobiliária. A primeira dificuldade para convencer o usuário do carro é que ele imagina que o seu deslocamento não custa nada para a sociedade. O Vereador Daniel Annenberg, da Câmara Municipal de São Paulo, apresentou um Projeto de Lei, já aprovado em primeira votação, que obriga a prefeitura a contabilizar, em uma única rubrica orçamentária, todas as despesas que ela tem com o transporte individual motorizado. Quando soubermos o valor desse gasto, poderemos discutir a sua legitimidade, eficiência e se é justo ou não que todos os contribuintes paguem para quem usa carro se deslocar gratuitamente pelas cidades. Alguém poderá replicar: mas eu já pago o IPVA. Eu também pago IPTU pelo meu apartamento, e nunca me passou pela cabeça pedir água, luz, internet e gás de graça porque pago o imposto da propriedade. O interessante é que essa discussão já está encerrada no caso das estradas. Lá, já está precificado e pacificado que paga pela manutenção da estrada aquele que usa, e não os demais contribuintes. É a mesma situação do uso das ruas. Se o automóvel, que ocupa espaço, polui e põe em risco todos os demais atores do trânsito, contribuiu para o ressarcimento das despesas que os contribuintes têm com ele, poderíamos ter um transporte de melhor qualidade e, em algumas cidades, até mesmo gratuito.

Como especialista em mobilidade urbana, o senhor avalia que nossas cidades estão prontas para adotar um novo marco legal para o setor, que deverá ser mais eficiente, transparente e acessível?

Eu penso que precisamos estar prontos. O poder público, repito, nas três esferas federativas, precisa se convencer de que o transporte público é essencial e estratégico para a prosperidade econômica e para a redução das desigualdades sociais. Convencer e agir, cada qual na sua esfera de competência. Os operadores precisam compreender que não há mais espaço para a falta de transparência, a má governança e a falta de abertura para valores que são caros à toda a sociedade. O projeto de marco legal, em discussão no Congresso Nacional, para ficar de pé, vai exigir uma mudança de mentalidade e da maneira de fazer negócios e de prestar serviços.



É realmente viável, no Brasil de hoje, investir em matrizes energéticas sustentáveis e inovadoras para um transporte público coletivo urbano que ainda depende da tarifa para se manter operante?

Penso que não só é viável como é urgente, até para reduzir os custos operacionais. Mas, para que a adoção de ônibus limpos seja um fato, volto a insistir, é preciso que os três níveis federativos coordenem uma agenda comum. A Colômbia e o Chile, países com economias que não chegam a 25% da economia brasileira, já adotam frotas de ônibus elétricos que só perdem para as das cidades chinesas. E por quê? Porque lá houve um engajamento do governo federal, contribuindo com liderança, apoio técnico e construção das soluções desafiadoras de financiamento e garantias. A mobilidade limpa não é apenas uma troca de ônibus. É uma nova forma de contratar o serviço, de operar e manter os ônibus. Reduz custos operacionais como nenhuma outra medida é capaz de fazer, melhora a imagem do setor e tem forte potencial de atrair novos usuários.



“PARA QUE A ADOÇÃO DE ÔNIBUS LIMPOS SEJA UM FATO, VOLTO A INSISTIR, É PRECISO QUE OS TRÊS NÍVEIS FEDERATIVOS COORDENEM UMA AGENDA COMUM.”

O Senhor foi secretário de mobilidade e transportes da cidade de São Paulo, que adota um modelo ideal de separação tarifária e subsídio ao transporte público. É viável replicar esse modelo em outras cidades? O que recomenda aos gestores de cidades que não têm disponibilidade orçamentária para dar subsídios aos passageiros?

É perfeitamente viável, recomendável e até mesmo urgente. Penso que nossos prefeitos precisam enxergar a essencialidade do transporte público, assim como fazem com a educação e saúde. Ninguém, com juízo, propõe cobrar mensalidades nas escolas municipais e muito menos consultas nos postos de saúde. Contudo, admitimos cobrar dos usuários pelos seus deslocamentos e sequer nos preocupamos em saber quanto gastamos com os automóveis. Se o capital do prefeito é sua popularidade, fico imaginando um que viabilizasse fontes de financiamento para reduzir ou até mesmo zerar a tarifa do transporte público, o que aconteceria com sua liderança. Inspirem-se em modelos disruptivos, em cidades que estão ousando fazer diferente, e seus políticos colhendo frutos dessa coragem. Anne Hidalgo, a prefeita que está revolucionando Paris, foi reeleita. Jaime Lerner foi eleito prefeito e governador depois de atuar com vigor em favor do espaço do transporte público. A ousadia e a coragem, quando conjugadas com o engajamento da população e da sociedade civil organizada, podem catapultar a carreira de um gestor público. O transporte público precisa, com urgência, desses dois valores: ousadia e coragem.



SÉRGIO AVELLEDA

é coordenador do Núcleo de Mobilidade Urbana do Laboratório Arq.Futuro de Cidades do Insper e sócio fundador da Uruçuia, empresa de assessoria especializada na área de mobilidade urbana. Foi Presidente da CPTM e do Metrô de São Paulo e Secretário de Mobilidade Urbana e Transportes da Cidade de São Paulo. Também foi Diretor Global de Mobilidade Urbana da WRI, em Washington, e membro do Conselho de Administração da Slocat. É articulista e colunista de diversas publicações e rádios.