

Proposta de Ação Orçamentária para custeio do Transporte Público Coletivo

ALERTA AO GRUPO DE CIDADES DA TRANSIÇÃO:

RUBRICA DE CUSTEIO PRECISA SER CRIADA PARA HAVER PROGRAMAS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO EM 2023

O **Idec - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor** é uma associação de consumidores, sem fins lucrativos, de utilidade pública federal, criada em julho de 1987 e mantida por seus associados. A missão do Idec é promover a educação, a conscientização, a defesa dos direitos do consumidor e a ética nas relações de consumo, com total independência política e econômica.

O Instituto acompanha as iniciativas que envolvem os direitos do consumidor e dos cidadãos em mobilidade urbana nas cidades. Neste sentido, frente à grave crise que o setor de transportes públicos no Brasil enfrenta, acompanhamos o debate no Congresso Nacional de propostas para mitigar a crise nos transportes. Na atual conjuntura, o transporte público atestou seu caráter indispensável para o funcionamento das cidades, deixando claro que é essencial para atender os cidadãos e cidadãs, e seu funcionamento é fundamental para a qualidade de vida e de saúde nas cidades.

Diante da ausência de propostas do atual governo para solucionar a crise, apontamos a fragilidade da proposta idealizada por empresas do setor e aprovada na Emenda Constitucional 123/21, pois a mesma se baseia em estimativas de idosos e não possui critérios de qualidade para a utilização do recurso. Assim, não houve espaço para o Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) definir critérios mínimos de qualidade¹.

Por estes motivos, consideramos necessário organizar o recurso para o setor de transportes urbanos no orçamento do Ministério, para que a equipe técnica possa desenvolver programas adequados e que deem qualidade ao uso do recurso federal. Para isso, é necessário a criação de uma rubrica de custeio, que hoje não existe no orçamento!

Diante do exposto, propomos uma emenda ao texto da Lei Orçamentária Anual de 2023 para este tema. **Diante da impossibilidade de se criar um programa para o ano que vem, sugerimos a criação de uma Ação Orçamentária** no futuro Ministério das Cidades, para auxílio ao custeio das gestões municipais do transporte público coletivo:

¹ Análise do Idec sobre o Projeto de Lei 4392/21 em discussão na Câmara dos Deputados:
<https://idec.org.br/noticia/idec-alerta-deputados-sobre-subsidio-gratuidade-dos-idosos-no-transporte>

1. Situação do transporte público nas cidades e da criação da emenda

Diante do atual cenário de crise do setor de transportes, na visão do Idec está evidenciado que o sistema de transporte coletivo não pode ser baseado apenas na tarifa paga pelo usuário. Este modelo adotado nas cidades brasileiras é insustentável e injusto quando se precisa manter níveis aceitáveis de lotação e frequência no serviço².

A dependência completa da tarifa paga pelo usuário faz com que a lotação se torne um fenômeno rentável, impossibilitando a busca por níveis adequados de qualidade. Além disso, linhas mais movimentadas se tornam mais “rentáveis”, atraindo os investimentos privados e recebendo um serviço mais frequente, enquanto linhas locais de bairros periféricos — que são menos concentrados que os centros urbanos, e portanto, menos movimentadas — são reduzidas, seccionadas ou excluídas. Ou seja, além de favorecer a má qualidade, a dependência da tarifa leva à ampliação das desigualdades regionais nos serviços de transportes urbanos.

A pandemia agravou essa situação devido à necessidade de se obrigar a reduzir a circulação de pessoas, o que reprimiu a arrecadação tarifária do setor, e portanto, retirou a sua única fonte de receitas no modelo brasileiro. Por conta disso, no Idec identificamos que 122 prefeituras realizaram subsídios emergenciais com recursos próprios, mas também sem critérios ou exigências de qualidade³.

O agravamento desta situação diante da pandemia impõe a necessidade de uma discussão estrutural do setor, com a modificação de regras, leis e padrões de funcionamento. No entanto, de forma emergencial, se faz necessário ações imediatas e incrementais que atenuem a situação atual rapidamente, e que, concomitantemente, busquem deixar legados positivos sem obrigar mudanças administrativas que desprezem o debate e o tempo necessário.

Assim, a criação de programas federais de custeio do transporte coletivo é uma possibilidade extremamente proveitosa e conveniente para se começar a corrigir os problemas estruturais do setor de transportes e melhorar a qualidade de vida nas cidades brasileiras.

Ressaltamos que a emenda e o programa a serem criados não se destinam a resolver toda a crise, mas apenas começar a estruturar nos transportes programas federais que ajudem a qualificar o serviço e gerar boas práticas no setor. Além disso, pelo ineditismo da proposta, o programa em 2023 deverá se limitar a uma iniciativa piloto ou bastante inicial, sendo suficiente uma despesa orçamentária proporcional a esta necessidade.

² Manifesto publicado por grupo de entidades, entre elas o Idec, apontando a necessidade de uma reestruturação do setor de transportes no país: <https://idec.org.br/noticia/manifesto-da-sociedade-pede-criacao-do-sistema-unico-de-mobilidade>

³ Pesquisa do Idec sobre as cidades que subsidiaram emergencialmente o transporte na pandemia: <https://idec.org.br/noticia/idec-revela-122-cidades-subsidiaram-o-transporte-coletivo-na-pandemia>

2. Proposta de Emenda

Programa 2219 - Mobilidade Urbana

1. Ação XX - Apoio à eficiência nos serviços de transporte público coletivo

2. Objetivo: Apoiar os órgãos gestores locais na prestação do serviço de transporte público coletivo urbano rodoviário, ferroviário e aquaviário para ampliação do acesso dos usuários e modernização tecnológica da operação.

3. São itens custeados por esta ação orçamentária:

- a. Subsídios tarifários para a operação eficiente do sistema;*
- b. Serviços tecnológicos para arrecadação e monitoramento operacional do sistema;*
- c. Equipamentos para a transição e eficiência energética do sistema, incluindo veículos.*

4. Condicionantes gerais

- 4.1. Adoção de Política de dados abertos, certificação e auditoria;*
- 4.2. Descentralização dos recursos ao poder público prestador ou concedente do serviço;*
- 4.3. Habilitação de sistemas com operadores privados, incluindo consórcios e SPE, que possuam contratos regulados conforme legislação federal;*
- 4.4. Apresentação de estudo para avaliação dos resultados e indicadores de eficiência;*
- 4.5. Cadastro do sistema atualizado no SIMU/MDR*

5. Condicionantes específicos

(A definir)

3. Propostas de programas a serem criados

Considerando a necessidade do aporte de recursos não se limitar a uma transferência de receitas sem critérios aos sistemas locais, e serem um importante indutor de qualidade, destacamos as vantagens de programas que se apoiem nos itens 3.c e 3.d da proposta acima.

Caso o programa a ser criado seja baseado na aquisição ou aluguel de frota de ônibus elétrica ou na oferta de serviços tecnológicos de bilhetagem, o aporte financeiro aos municípios se daria pela própria execução do serviço, garantindo critérios de transparência centralizados no governo federal e gerando impactos de qualidade imediatos nas cidades, seja pela redução da emissão de poluentes, modernização da frota ou pela disponibilidade de um serviço moderno de bilhetagem. Além disso, a prestação destes serviços de forma dissociada da operação se configura em uma das formas mais modernas de gestão do transporte coletivo segundo exemplos internacionais e nacionais.

4. Justificativa da proposta

O auxílio se faz necessário e urgente ao setor de transportes por se tratar do atendimento a um direito social dos cidadãos, garantido na Constituição Federal, que não pode ser

interrompido. O transporte coletivo também é um serviço essencial que é fundamental para o funcionamento das atividades econômicas e das cidades. Ainda, a Lei 12.587/12, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, define a distribuição da atribuição de financiamento do transporte público entre as esferas de governo, incluindo a federal.

Os sistemas de transportes no país sofrem de vários problemas estruturais econômicos e administrativos que têm resultado em perda de passageiros, uma constante crise no setor, que está sendo ampliada pela pandemia, e leva a impactos sociais profundos⁴. A criação de uma rubrica de recursos federais se faz importante, pois um dos motivos que tem levado a esta crise é a falta de financiamento público ao setor, que hoje tem seu custeio coberto apenas pela arrecadação tarifária cobrada dos usuários⁵.

Assim, a proposta define um recurso financeiro que garantirá a estabilidade do sistema de transportes nas cidades, sem a dependência de elevado número de passageiros para se sustentar economicamente, atendendo ao intuito da Lei 12.587/12, principalmente os Art.9º §5 e Art.8º, VI.

Ao propor a elaboração de programas com critérios de qualidade, contrapartidas, transparência e fiscalização do setor, a proposta também colabora com a melhoria da qualidade do transporte nas cidades, com o melhor uso do recurso público e com o início da organização de uma política pública nacional de transporte público coletivo.

O momento é de extrema dificuldade e exige respostas objetivas para garantir o bem-estar e a dignidade da população. É isso que os consumidores e consumidoras esperam das empresas e do governo.

Sem mais, agradecemos a atenção de V.Sas. e nos colocamos à inteira disposição para quaisquer esclarecimentos ou oportunidade de diálogos para a melhoria desta política pública.

⁴ Estudo do ITDP Brasil sobre impactos sociais, com enfoque em raça e gênero, gerado pelos problemas de mobilidade e de financiamento do transporte no país:

<https://itdpbrasil.org/boletim-8-mobilidados-a-ilusao-da-mobilidade-padrao/>

⁵ Estudo do Inesc sobre a necessidade de modificar o financiamento do transporte público no Brasil:

<https://www.inesc.org.br/estudomobildadeurbana/>