

De São Paulo para Brasília, 24 de junho de 2024.

Ao Ilmo. Sr. Fernando Haddad, Ministro da Fazenda

Ao Ilmo. Sr. Rui Costa, Ministro Chefe da Casa Civil

Ao Ilmo. Sr. Jader Barbalho Filho, Ministro das Cidades

Ao Ilmo. Sr. José Guimarães, Líder do Governo na Câmara dos Deputados

Ao Ilmo. Sr. Jaques Wagner, Líder do Governo no Senado Federal

Ref: Recurso para o Transporte Coletivo Previsto no Novo Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito - SPVAT (Novo DPVAT)

Prezados Senhores,

O Instituto de Defesa de Consumidores (Idec) é uma associação de consumidores sem fins lucrativos, independente de empresas, partidos ou governos. Fundado em 1987 por um grupo de voluntários, tem como missão orientar, conscientizar, defender o equilíbrio ético na relação de consumo e, sobretudo, lutar pelos direitos dos consumidores-cidadãos.

Na esteira de sua histórica atuação na defesa das usuárias e dos usuários de transporte público coletivo, o **Idec** debate há anos soluções para o financiamento do transporte coletivo, e baseado na experiência desta discussão vem, por meio desta carta, colaborar com a regulamentação do recurso para o transporte coletivo estabelecido no Art. 22º da Lei Complementar 207 de 2024, que estabeleceu o Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT).

A presente carta tem como objetivo defender a utilização responsável e eficaz dos recursos públicos destinados ao transporte coletivo criados pelo novo instrumento, visando superar os problemas de gestão e financiamento, bem como a crise no setor, agravada pela pandemia.

A Crise do Transporte Coletivo no Brasil

O transporte coletivo no Brasil enfrenta uma crise profunda, cujas raízes estão fincadas em problemas de gestão, com um cenário de oligopolização do setor e falta de capacidade de controle das prefeituras e, principalmente, em erros estruturais de financiamento.

O sistema atual depende excessivamente da tarifa paga pelo usuário, o que gera um ciclo vicioso de baixa qualidade, baixa demanda e receita insuficiente. Esse modelo de financiamento se mostra insustentável há anos, com uma tendência contínua de perda de passageiros, expulsos pelos aumentos repetidos de tarifa, que tem levado à redução de receita do setor e ampliação de uma situação de profunda perda de receitas e subfinanciamento nos transportes. Este cenário foi especialmente agravado durante a crise sanitária da pandemia de COVID-19. A redução do número de passageiros resultou em uma queda drástica na receita das empresas de transporte, expondo a vulnerabilidade do sistema.

Além da escassez dos recursos, o seu uso também é extremamente ineficiente e mal aproveitado. O modelo predominante de pagamento às empresas é feito baseado no número de passageiros transportados, o que incentiva a superlotação e a ineficiência operacional, uma vez que o foco se torna a quantidade de passageiros e não a qualidade do serviço .

Para enfrentar essa crise, é essencial uma revisão completa do modelo de financiamento e remuneração do transporte coletivo. Esse novo modelo deve garantir a sustentabilidade financeira e permitir a melhoria contínua dos serviços oferecidos à população. Somente assim será possível reverter o quadro atual de precariedade e ineficiência que caracteriza o transporte coletivo no Brasil.

Aplicação dos Recursos do DPVAT nos Municípios

Considerando este cenário de crise e problemas estruturais de utilização de recursos públicos no setor de transportes urbanos, a utilização dos recursos do SPVAT é uma oportunidade única para reformular o modelo de remuneração das empresas de transporte. A utilização desses recursos pelos municípios deve ser organizada pela União, utilizando estritamente modelos de remuneração por custo do serviço.

A remuneração por custo implica que as empresas de transporte sejam pagas com base nos custos reais de operação e manutenção, e não na quantidade de passageiros transportados. Esse modelo permite uma gestão mais transparente e eficiente dos recursos, incentivando as empresas a cumprirem a qualidade estabelecida do serviço e não apenas buscarem o aumento do número de passageiros. A remuneração por custo possibilita uma melhor alocação dos recursos, garantindo que os subsídios sejam aplicados de forma justa e equitativa. Além disso, esse modelo facilita a implementação de políticas públicas que visam a melhoria do transporte coletivo, como a integração modal, a modernização da frota e a ampliação da cobertura do serviço, uma vez que fica superada a necessidade de lotação do veículo para ser definido o padrão de qualidade a ser atendido.

Porém, como o financiamento do SPVAT não se destinará a cobrir todos os custos operacionais do serviço, é importante que a regulamentação do uso do recurso federal defina uma lista de atividades do serviço de transporte que poderão ser cobertas por esta fonte. Exemplos de tipologias de atividades que poderiam ser cobertas são:

- compra ou aquisição de frota;
- atividades de manutenção da frota;
- serviço de bilhetagem eletrônica independente;
- serviços de rastreamento do veículo ou projetos de ITS;
- aquisição de combustíveis ou fontes de energia;
- aquisição de peças de reposição;
- custeio de pessoal;
- ações de segurança no transporte, entre outros.

Com um financiamento adequado e baseado em custos reais, os municípios podem planejar e executar melhorias de longo prazo, com maior controle sobre o nível de qualidade do serviço, de forma a assegurar um transporte coletivo mais eficiente, acessível e de qualidade para todos os cidadãos.

Riscos da Remuneração por Passageiro Transportado ou Cobertura de Gratuidade

Se os recursos do SPVAT forem utilizados para remunerar as empresas de transporte por passageiro transportado ou para cobrir gratuidades, como foi realizado pela Emenda Constitucional 123/23, ou em alguma justificativa genérica ou pouco transparente de cobrir déficit ou equilibrar contratos, corremos o risco de perpetuar e até agravar os problemas atuais do sistema de transporte coletivo.

O Idec alerta que a remuneração por passageiro transportado leva a distorções, como o estímulo à superlotação dos veículos e a priorização de rotas mais lucrativas, em detrimento de áreas que necessitam urgentemente de um serviço de transporte público de qualidade. Ao remunerar as empresas por passageiro transportado perpetuamos a lógica de que a eficiência do transporte coletivo está diretamente ligada ao número de passageiros, desconsiderando a qualidade e a segurança do serviço prestado. Essa abordagem pode resultar em um serviço de transporte coletivo ainda mais precarizado, com maior insatisfação dos usuários.

Além disso, a cobertura de gratuidades com os recursos federais pode criar distorções estruturais no programa, desde desequilíbrios de distribuição de recursos entre as cidades, ao se ponderar o tamanho e a necessidade dos diferentes sistemas de transportes, e formas de repasse desvinculados

aos custos reais das atividades do serviço de transportes que dificultam a transparência sobre a utilização dos recursos.

Necessidade de investimentos da governança federal dos transportes

Por fim, apontamos que a falta de estruturação da governança do transporte no país e a completa insuficiência de dados sobre as políticas públicas do setor impõe a necessidade de que seja destinado algum recurso, oriundo da Lei Complementar ou não, para que o Governo Federal organize os repasses de recursos e a governança do programa.

No cenário atual não existe sequer a informação oficial e confiável sobre quais municípios brasileiros possuem sistema de transporte público coletivo como a lei menciona, o que demonstra a urgente necessidade de organização de uma governança interfederativa. Cabe ressaltar que tal governança está proposta em projetos que tramitam no Congresso Federal, como o Projeto de Lei 3.278/21, no Senado Federal, com texto substitutivo organizado pelo Ministério das Cidades, ou na Proposta de Emenda Constitucional 25/2023 na Câmara dos Deputados. Porém, enquanto estas proposições não forem aprovadas e sancionadas, é necessário que seja regulamentado um programa para organizar a governança de repasses vinculados a esta Lei Complementar 207/24.

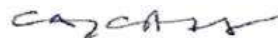
Conclusão

O novo SPVAT apresenta uma oportunidade única para transformar o transporte coletivo brasileiro. É fundamental que os recursos sejam utilizados de forma responsável, estratégica e eficiente, com uma remuneração baseada nos custos reais de operação e manutenção do transporte coletivo. Essa abordagem permitirá caminhar para a superação dos problemas de gestão e financeiros que atualmente afetam o sistema, garantindo um serviço de transporte coletivo mais eficiente, acessível e de qualidade para todos os brasileiros.

Atenciosamente,



Rafael Calabria
Coordenador de Mobilidade Urbana



Carlota Aquino Costa
Coordenadora Executiva