

Subchefia de Articulação e Monitoramento - SAM

Casa Civil da Presidência da República

Audiência Pública: Comissão de Serviços de Infraestrutura

Senado Federal

Debate de Alternativas para redução do preço
da tarifa do Transporte Coletivo Urbano

Em linhas gerais a composição de uma tarifa depende, dentre outros fatores, de:

- ✓ Passageiros Transportados;
- ✓ Quilometragem rodada;
- ✓ Investimentos na Frota;
- ✓ Investimentos em terrenos, escritórios, garagens;
- ✓ Consumo de Combustível ou de Energia;
- ✓ Insumos: óleo lubrificante, pneus, manutenção, etc;
- ✓ Salários e leis sociais;
- ✓ Depreciação, despesas administrativas e financeiras, remuneração do capital, seguros, etc;
- ✓ Tributos;
- ✓ Subsídios;
- ✓ Diversos...

- ✓ Todos os fatores são importantes, mas dois merecem uma atenção especial de todos os atores envolvidos:
- ✓ Quanto maior for a quantidade de **Passageiros Transportados pela Quilometragem rodada (IPK)**, mais barata será a tarifa;
- ✓ De outro lado, se a tarifa for mais barata, cria-se um **círculo virtuoso**, pois aumenta a quantidade de Passageiros Transportados
- ✓ Como aumentar os Passageiros Transportados? com **Qualidade** no transporte:
 - **Veículos novos, confortáveis;**
 - **Quantidade razoável de pessoas nas viagens;**
 - **Pontualidade;**
 - **Rapidez;**
 - Enfim, **competitividade com outras alternativas** (carro próprio, moto, bicicleta, aplicativos).

- ✓ A Lei nº 12.587/2.012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabeleceu atribuições complementares para a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios;
- ✓ Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, **segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras** e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Infelizmente a situação atual é bastante negativa. É necessária uma auto crítica sobre os erros cometidos, para que não sejam repetidos;

Para ilustrar, Editorial do Estado de S.Paulo registrou em 24/08/2019:

“A grave crise econômica e financeira por que passa o País há alguns anos, e que levou a uma severa contenção de gastos públicos - que ainda continua -, só pode ser responsabilizada parcialmente por essa situação. A paralisa das obras, segundo o estudo da NTU, resulta de um conjunto de fatores que, além da crise, inclui corrupção; falta de prioridade à mobilidade urbana na programação de gastos dos governos federal, estaduais e municipais; projetos mal elaborados; e complicações jurídicas...”

...Tanto a crise não pode servir de desculpa que o problema começou a se agravar antes dela. O estudo lembra que benefícios para o setor do transporte público foram usados para justificar a realização no Brasil da Copa do Mundo, em 2014, e dos Jogos Olímpicos, em 2016. Os gastos faraônicos exigidos para abrigar esses eventos seriam compensados pelo prestígio que trariam para o País e, mais concretamente, pela construção, ampliação ou modernização de metrô e de modernas linhas de ônibus BRTs, além de corredores exclusivos ou faixas para esses veículos.

Quase nada disso foi cumprido. Não faltou dinheiro para a construção de caríssimos estádios e locais para acolher atletas - exigência da Fifa e do Comitê Olímpico -, com a maioria dos quais não se sabe agora o que fazer. Mas faltou para a mobilidade urbana. Calcula-se que somente 9,4% dos gastos previstos para obras nesse setor, R\$ 14,2 bilhões, foram efetivamente gastos”.

O Brasil não vai ficar em crise para sempre. Com a reforma da Previdência, enfrentada pelo Executivo com a corajosa colaboração do Congresso, e as demais reformas que começam a ser discutidas, certamente a **economia voltará a crescer**, e será criada a condição para que o Governo Federal, assim como Estados e Municípios possam destinar recursos a projetos prioritários de transporte coletivo;

Não é só uma questão de recursos, mas também de **gestão eficiente**;

O modelo de investimentos precisará ser revisto. Apesar de todas as dificuldades, uma série de projetos fundamentais para o País estão em andamento nos Ministérios, com a **participação da iniciativa privada** em ferrovias, portos, aeroportos e rodovias, por exemplo.

Concessões, Parcerias Público Privadas, são instrumentos legais que podem e devem ser adotados por todos os entes federados, sempre que possível, de modo transparente e responsável;

A **criatividade** e o bom senso são ferramentas essenciais, em especial quando há escassez de recursos;

A Subchefia de Monitoramento e Articulação da Casa Civil – SAM, tem acompanhado com interesse as sugestões oriundas de todos os setores, inclusive as do recente Seminário Nacional NTU 2019, onde foram detalhadas as propostas constantes do Documento **“Construindo Hoje o Amanhã”**, da NTU, ANTP, FNP, e Fórum Nacional dos Secretários de Transportes e Dirigentes Públicos de UM.

As questões relativas a mobilidade urbana são da alçada da Secretaria de Mobilidade e Serviços Urbanos, do MDR, que certamente as detalhará com mais profundidade;

A SAM também estará articulando o que for de sua competência dentro dos Órgãos Federais, mantendo **diálogo constante** com o setor, as entidades civis e a sociedade, e acompanhando com interesse as boas idéias que certamente surgirão das propostas legislativas, inclusive da presente **audiência pública**, por cuja iniciativa parabeniza os membros da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado.

OBRIGADO PELA ATENÇÃO!

Gustavo Zarif Frayha
Subchefe Adjunto de Infraestrutura
SAINF/SAM/CASA CIVIL

Subchefia de Articulação e
Monitoramento - SAM
Casa Civil da
Presidência da República