

É hora de definir para onde vai o transporte coletivo

Pedro Pereira Benvenuto*

Os dados do censo de 1991 confirmam que dois terços dos brasileiros já residem nas cidades e que nas metrópoles o crescimento populacional foi maior nas áreas periféricas. O processo de migração, agora menos intenso, continuou acontecendo no sentido do campo para as cidades, principalmente as com população entre 50 mil e 1 milhão de habitantes.

Como consequência, grande parte da produção nacional se concentra nos centros urbanos, fazendo com que os serviços públicos existentes sejam cada vez mais exigidos. Entre estes serviços, ganha destaque o transporte coletivo, responsável que é por grande parte das viagens diárias com destino ao trabalho, à educação, ao atendimento médico e odontológico e ao lazer.

Não se pode admitir, portanto, que a responsabilidade sobre este serviço público tão fundamental para o desenvolvimento sócio-econômico do País fique restrito somente ao Executivo municipal, ficando o governo federal alheio à sua indispensável participação.

Por esse motivo, o Congresso deve regulamentar com urgência os dispositivos da Constituição de 1988 que tratam da atuação da União no setor de transporte coletivo, estabelecendo um balizamento capaz de promover o desejado salto qualitativo no funcionamento desse serviço público.

Tendo em vista a importância do assunto, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) empreendeu um trabalho de quase três anos, visando dar uma contribuição significativa para as definições necessárias ao futuro do transporte coletivo. O resultado desse trabalho foi uma proposta de projeto de lei de Diretrizes Nacionais para o Transporte Coletivo Urbano, cujo texto final incorporou muitas das sugestões dadas, tanto pelo setor público quanto pelo privado, representados, respectivamente, pelo Fórum Nacional dos Secretários Municipais de Transporte e pela Associação Nacional das Empresas de Transportes

Urbanos (NTU), que reúne os empresários operadores de ônibus urbanos.

Entre os objetivos buscados pelos 34 artigos que compõem o projeto de lei, vale destacar o estabelecimento de regras básicas para a prestação desse serviço público, incluindo aí a cobertura de seus custos, de forma que o mesmo possa independar da alternância do poder político-partidário do município. Isso permitirá que o sistema de transporte coletivo fique menos vulnerável, oferecendo menores riscos e maior atratividade para os investimentos privados.

Outro objetivo do projeto é garantir a prioridade de circulação para o transporte coletivo no viário das cidades, possibilitando tanto a melhoria das condições operacionais quanto a redução dos custos de prestação desses serviços, com reflexos diretos no preço final pago pelo usuário.

A proposta da ANTP ressalta o papel da União enquanto responsável pelas definições estratégicas sobre as opções energéticas e tecnológicas do setor de transporte coletivo urbano. Essa responsabilidade deve garantir racionalidade e economia de escala à indústria nacional.

O projeto de lei condiciona o apoio financeiro da União aos municípios integrantes de regiões metropolitanas a que estes, em conjunto com os governos estaduais, estabeleçam entidades de coordenação de planejamento, investimentos e operação. A intenção aqui foi incentivar a prestação adequada dos serviços de transporte coletivo de interesse comum a mais de um município.

Por fim, o projeto propõe fontes de receitas que poderão ser exploradas pelos municípios como reforço das disponibilidades orçamentárias e sempre no sentido de custear a gestão do sistema de transporte coletivo. Para tanto, o projeto toma como base o princípio de que os custos da implantação e operação devem também, em parte, ser suportados pelas empresas públicas e privadas servidas pelo sistema de transporte coletivo urbano. E mais ainda pelo transporte individual, quando este se utilizar das vias destinadas preferencialmente ao transporte coletivo.

* Diretor da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).