

MANIFESTO DO INSTITUTO MDT EM DEFESA DO TRANSPORTE PÚBLICO NA CRISE DA COVID-19

Vivemos um momento inédito em nossa história moderna. O COVID-19 (Coronavírus) é uma pandemia global que chegou com força no Brasil. As medidas mais eficientes para retardar a disseminação do vírus e não sobrecarregar o sistema de atendimento médico – como orientam instituições científicas e de saúde pública, são isolamento social e evitar a aglomeração de pessoas. Com certeza estas medidas tendem a causar forte impacto na economia, porém, o valor das vidas que serão salvas é maior que os prejuízos econômicos.

Diante da situação de calamidade pública ocasionada pela COVID-19, muitas iniciativas precipitadas têm sido tomadas no sentido de interromper os serviços de transporte público coletivo, demonstrando total desarticulação entre os entes federativos, prejudicando os trabalhadores da saúde e os pacientes, a limpeza pública, o comércio, as indústrias e outras atividades essenciais que devem funcionar para que o país enfrente esta situação.

Isso demonstra a desarticulação e ineficácia do Estado brasileiro para prover com eficiência, responsabilidade e qualidade o transporte público coletivo que é um serviço essencial e um Direito Social, conforme prevê a Constituição Federal. Além disso, ele é o único serviço de mobilidade urbana que pode ser universal, ou seja, pode atender a todas as pessoas em todos os locais da cidade.

Nos últimos anos o setor enfrenta uma crise, com inexistência de recursos suficientes para o financiamento da implantação e da operação dos sistemas. O Governo Federal deixou de promover iniciativas de financiamento do setor. De modo geral, com pouquíssimas exceções, os sistemas de transporte são custeados pelas tarifas pagas pelos usuários e, nas últimas duas décadas e meia, observa-se perda progressiva de passageiros transportados e de receita, determinando a queda constante na qualidade desse serviço essencial, em quase todas as cidades brasileiras.

Tal quadro se agrava neste momento em que se adotam medidas de isolamento social com a redução drástica e mesmo a interrupção total da oferta dos serviços de transporte público em algumas localidades por determinação do Poder Público. Observa-se, em conseqüência, a queda ou mesmo a impossibilidade de arrecadação, o que anuncia uma crise sem precedentes no setor para os próximos meses, com impacto especialmente grave sobre os trabalhadores do setor.

A perspectiva para a Economia, pós pandemia, vislumbra um quadro de recessão e elevação do desemprego em todo o mundo e também no Brasil, o que reforça a necessidade de haver garantias de se manter a oferta de serviços de transportes públicos essenciais a todos os brasileiros.

Em um ritmo menor do que a crise exige começam a surgir iniciativas governamentais em setores da economia, em particular do Transporte Público Urbano, para que os mesmos possam sobreviver ao período de quarentena, que ainda não tem previsão de término no Brasil. No enfrentamento da pandemia, outros países já anunciaram medidas fortes no sentido de preservar empresas e serviços públicos, empregos e viabilidade de empresas de setores estratégicos de suas economias. Vale ressaltar que nas 460 maiores cidades brasileiras vivem 61% da população e são gerados 75% do PIB, o que mostra a importância da mobilidade urbana, responsável pelo deslocamento de pessoas, bens e serviços.

No Brasil, o Instituto MDT apóia duas propostas de três de suas associadas – a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e de outro parceiro, o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana

O Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana, a ANTP e a NTU apresentaram ao Governo Federal o documento “Medidas Emergenciais do Transporte Público - Estado Emergencial do Transporte Público - (COVID 19)”, consubstanciadas no Programa Transporte Social, onde pleiteia o aporte de **R\$ 2,5 bilhões** por mês para aquisição dos créditos eletrônicos de passagens, enquanto perdurar a crise do COVID-19, e fornecimento de óleo diesel a preço de custo, entre outras ações, durante o período de enfrentamento da crise de forma a garantir a manutenção da essencialidade dos serviços dentro da sociedade.

Já a ANPTrilhos apresentou aos Líderes dos Poderes Executivos Federal e Estaduais um documento que reúne medidas de rápida adoção, que contribuirão para garantir a manutenção da prestação dos serviços dos transportes metroferroviário e a manutenção do quadro de colaboradores diante da crise gerada pela pandemia do coronavírus. As medidas emergenciais consideram: linha de crédito para capital de giro; aprovação célere dos projetos de investimento para fins do financiamento por meio de debêntures incentivadas; redução dos encargos setoriais; isenção de ICMS sobre energia elétrica para o setor; deferimento no pagamento de tributos federais; redução de custos previdenciários e reabertura do prazo para a opção pelo regime da contribuição substitutiva à contribuição previdenciária sobre folha de salários.

A situação atual mostra a urgência da necessidade de rever a forma com que as três esferas de governo lidam com o transporte público para o enfrentamento, durante e mesmo para o período pós-crise, o que demanda ação articulada na defesa de um sistema de transporte público com qualidade e integrado.

Diante deste quadro, o Instituto MDT vem manifestar à sociedade sua posição em defesa dos sistemas de transporte público coletivo e solicitar às autoridades competentes:

1-Estabelecimento de um Pacto de Combate da Crise com a participação das empresas operadoras, trabalhadores e sociedade civil, tendo como objetivo garantia da sobrevivência do serviço de transporte público, garantindo empregos, melhorias de serviços e a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Nº 12.587/2012, bem como a Lei Nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade) e o Decreto Nº 5.296/2004. Dentre as principais ações do Pacto podem ser citadas:

- **Implantação de Faixas Exclusivas de Ônibus** que as Prefeituras podem implantar a baixo custo, aproveitando a oportunidade de haver, nestas semanas, pouca circulação de automóveis. Esta medida de execução muito simples é capaz de reduzir em aproximadamente 20% os custos operacionais;
- **Convocação imediata da Frente Parlamentar Mista do Transporte Público** para a definição de estratégias e de agenda legislativa, para o pós-crise, visando à reorganização do transporte público no país, que é responsável pelo deslocamento diário de mais de 50 milhões de pessoas.

2-Implantação de um SISTEMA ÚNICO DE MOBILIDADE URBANA - SUM – O sucesso que vem tendo o Sistema Único da Saúde-SUS é um ótimo exemplo a ser seguido pelo Transporte Público para realizar ações coordenadas, que articule medidas dos governos federal, estaduais e municipais por meio da criação de um Sistema único da Mobilidade –SUM, que contemple linhas de financiamento permanentes para infraestrutura de transporte público, subsídios aos projetos dos planos de mobilidade urbana, modelos permanentes de custeio operacional que reduzam as tarifas pagas pelos usuários e novos modelos operacionais e melhoria de qualidade dos serviços. O SUM deve tratar das maiores cidades, visando à racionalização, ao custeio da operação e ao investimento na qualidade dos serviços; fluidez ao transporte público, promover a defesa do meio ambiente e trazer recursos para custeio e investimento no setor. O processo de construção do SUM se apresenta como uma possibilidade real para a regulamentação do transporte como direito social.

Dentre outras ações a serem estudadas e implementadas pelo SUM, podem ser citadas:

- Estabelecimento de linhas de financiamento para implantação de infraestrutura de transporte, como as faixas e os corredores exclusivos de ônibus e sistemas sobre trilhos, gerando milhares de empregos na construção civil;
- Implementação da Lei Nº 12.587/2012, elaboração de um Plano Nacional de Mobilidade Urbana, que destaque ações estruturantes, prioridades de investimentos e ações estratégicas, buscando regras e ações que interliguem, racionalizem, otimizem e barateiem sistemas de mobilidade estratégicos para o desenvolvimento econômico e social, em especial nas regiões metropolitanas, de forma integrada pelas 3 esferas de governo;

- Planejar novas centralidades junto a estações de transporte público estruturador, de BRTs e/ou metroferroviárias, visando ao desenvolvimento urbano, à geração de recursos e à melhoria das condições de vida da população;
- Estimular e desenvolver empreendimentos associados junto às estações e pátios dos sistemas metroferroviários, capazes de gerar retorno significativo para redução dos aportes de capital público na etapa de construção, como também permitir a redução no valor das tarifas;
- Implantar o Financiamento de Projetos de Desenvolvimento Urbano e de Infraestrutura de Transporte Público - “TaxIncrementFinancing” através da Antecipação do Incremento de Arrecadação Tributária Imobiliária. Em aplicação há cerca de duas décadas nos EUA, o “TaxIncrementFinancing” (TIF) vem sendo utilizado como fonte de recursos para implantação de projetos de financiamentos e custeio dos sistemas estruturais de transportes, requalificação urbana, desenvolvimento imobiliário e projetos de infraestrutura;
- Promover políticas de disciplinamento do Transporte Individual Motorizado desenvolvendo políticas de estacionamentos e pedágio urbano como forma de redução dos gases de efeito estufa e captação de recursos para custeio e financiamentos de sistemas de transporte público.

O serviço de Transporte Público é um dos pilares no enfrentamento dessa pandemia. Essas medidas vêm ao encontro da determinação Constitucional do Direito Social, da essencialidade do transporte público e do seu reconhecimento como um dos vetores principais de desenvolvimento econômico, social e ambiental das cidades e do país. Devemos nos preparar para ampliar os serviços, reduzir as tarifas pagas pelos usuários, incluir milhares de desempregados e todos aqueles que serão prejudicados pela atual crise, principalmente, aqueles que mais precisam, contribuindo para a reconstrução do país, após a crise do coronavírus.