

AS POLÍTICAS PÚBLICAS E O SENSO COMUM*

Quando se pergunta alguma opinião sobre o Sistema Único de Saúde (SUS), é quase certo que iremos encontrar respostas do tipo: o Sistema não presta; nunca tem medicamentos e médicos para o atendimento nas unidades públicas de saúde; não há vagas para internação nos hospitais da rede; tem muita corrupção; a gestão é ineficiente, etc.

Não que esse não seja o quadro que reflita a realidade da saúde pública no país, mas é preciso enxergar além desse senso comum que se baseia na crítica pontual sem reconhecer possíveis aspectos positivos no Sistema.

O SUS está estruturado em todos os municípios do país e, no mínimo, considerando as pequenas cidades, há ao menos uma unidade pública de saúde implantada e que segue as diretrizes da política nacional, com acompanhamento uniforme de todos os programas, ou seja, o mesmo programa de saúde da mulher implementado em São Gabriel da Cachoeira/AM, por exemplo, também está presente em São Gabriel/RS. Essa capilaridade em todo o território nacional é um fundamento importante do Sistema.

Também esquecem os críticos de reconhecer que é para o SUS que são encaminhados os pacientes oriundos de planos de saúde privados para os procedimentos de alta complexidade e para os transplantes de órgãos ou mesmo para o custeio de medicamentos de alto custo. Então, há de se reconhecer que há vários pontos de acertos dentro do Sistema, mas eles sempre acabam suplantados pelo discurso geral de que o SUS não presta.

O mesmo se dá no âmbito do Sistema Único de Assistência Social (SUAS), também criticado por ainda não ter conseguido garantir os mecanismos para a proteção à infância, à velhice, à maternidade, à família e aos milhões de brasileiros que ainda permanecem em situação de extrema pobreza.

Os críticos do SUAS são incapazes de (re)conhecer que foi a sua organização enquanto um sistema é que permitiu a existência de um banco de dados poderoso com informações socioeconômicas de milhões de brasileiros – o CadÚnico – e a própria implantação de um programa de transferência de renda que atende mais de 13 milhões de famílias no país e com reconhecimento mundial como instrumento eficaz de política social – o Programa Bolsa Família.

Então, é preciso destacar que, assim como no SUS, também no SUAS há uma série de aspectos que merecem ser reconhecidos como avanços dentro das políticas públicas.

Toda essa introdução tinha como propósito o de adentrar no debate acerca do transporte público. Também aqui há uma visão predominante de que o Sistema não presta; de que as tarifas são caras; de que os ônibus são velhos e estão sempre lotados; de que os horários não são cumpridos; de que não há paradas e abrigos adequados; de que há uma caixa preta dentro do setor, de que os empresários só visam o lucro, etc.

Mesmo que se considere que há concordância em relação a alguns aspectos, também aqui é preciso registrar que ocorre um ataque sistematizado e permanente ao sistema de transporte público, seja aqui no DF ou em qualquer outra cidade do país e que esse senso comum acaba ajudando a desmontar uma das políticas públicas e fornece subsídios para o investimento e a priorização de ações voltadas para o eixo contrário, ou seja, em vez de o Estado/Poder Público se guiar sob a lógica do que está expresso na Política Nacional de Mobilidade Urbana, elegendo o transporte público e os modais ativos como orientadores do desenvolvimento das cidades, faz a opção pelo caminho inverso, injetando recursos volumosos para garantir a fluidez aos automóveis, amparado sob o falso argumento de que o transporte público não presta.

Vejamos a situação no Distrito Federal. Com a realização da licitação para o Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC/DF), em 2013 entraram em operação em torno de 2.600 veículos 0 km, conforme exigência prevista no edital, substituindo aquela frota antiga que contava com ônibus de até 15 anos de idade, o que representou um grande diferencial, mas mesmo assim sempre nos deparamos com comentários do tipo "a frota do DF está caindo aos pedaços". No Entorno do DF existem operadoras com ônibus de até 20 anos de idade.

Aqui no DF, a mobilização social foi determinante para a conquista da gratuidade para todos os estudantes, independente de faixa de renda ou tipo de instituição de ensino a que esteja vinculado, bem diferente da realidade do Entorno, onde não há nenhum tipo de benefício e os alunos são obrigados a desembolsar valores altos para chegarem até o Distrito Federal, mas é aqui que o transporte público não presta.

No STPC/DF houve a implementação do bilhete único, o que garante aos seus usuários a possibilidade de se fazer até 3 viagens com 2 transbordos, em um prazo de 3 horas, com a vantagem de poder realizar essas integrações em qualquer ponto das linhas sem a necessidade de desembarque em terminais fechados e com o pagamento de apenas uma tarifa. Para se ter uma dimensão do que representa a integração tarifária temporal aberta, o usuário pode sair de Brazlândia e chegar até Planaltina/DF, em uma distância de quase 100 km, pagando apenas o teto da tarifa metropolitana 2, os R\$ 5,50. No Entorno e na grande maioria das cidades brasileiras isso ainda não é a realidade, mas é aqui no DF que o transporte público não presta.

O GDF fez um aporte de R\$ 721 milhões no STPC/DF, em 2019, sob a forma de subsídio, para a complementação tarifária e o pagamento das gratuidades, como está expresso na Lei Nacional de Mobilidade Urbana (n. 12.587/2012). A complementação se deve em função da diferença entre as tarifas técnica e usuário. Entretanto, a maior parcela do subsídio (58,28%) visa custear o pagamento de todas as gratuidades (estudantes e pessoas com deficiência), o que é justo, pois todos nós defendemos que o transporte como direito social deve receber uma atenção especial do poder público.

O que não é justo é a apropriação do discurso de que o aporte de recursos não deveria acontecer, pois o transporte público no DF é de péssima qualidade. Reproduzir essa fala é a coisa mais fácil e nessa direção vai a maior parcela dos usuários, boa parte da mídia, parlamentares e, principalmente, os proprietários e beneficiários do transporte individual motorizado, que se agarram a essa teoria de sistema de transporte público falido como salvo conduto para continuarem a ocupar o espaço viário com suas máquinas.

Para o senso comum não interessa saber se falta investimento em faixas e corredores exclusivos para ônibus, se não há recursos extratarifários para custeio do sistema, se ainda há a ausência da gestão plena do sistema por parte do poder público, seja com a implantação do Centro de Controle Operacional (CCO) ou com a implementação do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), ou se ainda não houve a racionalização do STPC/DF com a adoção do Tronco-Alimentado, ou se o Sistema tem características diferenciadas em função da baixa densidade demográfica do DF, que faz as linhas serem de grande extensão e com concentração do fluxo apenas no pico.

Tudo que poderia dar qualidade ao Sistema não é tema de interesse da sociedade, o que importa é que o transporte público não presta e, em função disso, vamos direcionar mais recursos para o alargamento de vias, para a construção de novas avenidas, pontes e viadutos e para dar satisfação aos notáveis formadores de opinião dentro da cidade. Não importa saber se a frota de veículos no DF já beira os 1,9 milhão e que o espaço viário é finito. Não interessa saber que nenhuma cidade no mundo conseguiu resolver seus problemas de mobilidade urbana investindo em soluções para o transporte individual motorizado, mas sim priorizando o transporte público e as ações voltadas para os modais ativos. O que importa, para grande parte das pessoas, é que o transporte público não presta e é contra esse senso comum que acaba fragilizando as políticas públicas que precisamos direcionar nossos esforços.

* Wesley Ferro Nogueira é economista, com pós-graduação em Gestão de Micros e Pequenas Empresas, em Marketing e em Gestão Pública, colaborador no Projeto "Pensar o Transporte Público na Cidade Planejada para o Automóvel" e atualmente é Secretário-Executivo do Instituto MDT.