

O TRANSPORTE PÚBLICO PRECISA DE UMA AÇÃO COORDENADA

28 de dezembro de 2021.

Muita gente sabe que os sistemas de transporte público desempenham um papel fundamental dentro das cidades, seja assegurando o deslocamento de camadas significativas dentro da sociedade ou contribuindo para retirar automóveis do caótico trânsito da vida urbana e, com isso, diminuindo a emissão de poluentes e até mesmo fortalecendo a segurança viária, como apropriadamente reconheceu a Organização das Nações Unidas quando destacou a função estratégica deste modal nos esforços para a redução dos acidentes e do número de mortes no sistema viário.

Considerado como indutor do desenvolvimento econômico e tendo a sua importância assegurada na Constituição Federal, na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF), o caminho óbvio deveria ser o da dedicação de uma atenção toda especial por parte do poder público em relação ao transporte público para que ele assumisse o devido protagonismo dentro do território, assim como acontece em qualquer lugar do mundo onde essa política urbana tem papel relevante, mas aqui, no nosso caso, ainda não há uma gestão plena do sistema, ele continua massacrado por avaliações negativas e preconceitos e o seu uso se mantém restrito àqueles que não tem nenhuma outra opção para a realização das suas viagens.

Então, em vez de ser fortalecido, requalificado e priorizado dentro da matriz modal, por aqui seguimos no caminho contrário e parece que todos os ventos sopram para afastar ainda mais as pessoas do sistema de transporte público. Em 2016, a Pesquisa de Mobilidade Urbana identificou que 49,5% das viagens feitas no DF eram realizadas por meio do transporte individual motorizado, enquanto que somente 27,5% se davam através do transporte público, o que representa uma inversão de valores dentro da mobilidade urbana. O caminho natural seguido por cidades espalhadas no mundo onde essa também era a realidade foi o de modificar essa lógica, apostando em espaços sustentáveis.

Entretanto, aqui no DF se mantém a velha política de investimento público voltado para garantir a fluidez de automóveis, vide as grandes obras programadas (túnel de Taguatinga; viaduto da EPIG, etc.), mas sempre amparado no falso argumento de que elas também irão beneficiar o transporte público coletivo rodoviário, como se a ocupação do espaço viário em Brasília se desse de forma proporcional ao volume transportado. Esse caminho perverso dá algum sinal de que o transporte público será priorizado e poderá atrair novos usuários?

O investimento em infraestrutura exclusiva para o transporte público, como faixas e corredores, não tem custo financeiro tão volumoso, mas tem um potencial extraordinário para a sua requalificação, contribuindo para a redução do tempo de viagem de usuários e dos custos operacionais do sistema. Converse com qualquer usuário de ônibus do transporte público que circule por vias com corredores e/ou faixas exclusivas e peça um comparativo do seu tempo de viagem antes e depois da infraestrutura exclusiva, que os números surpreendem. Os moradores das cidades do Entorno Sul (Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama e Valparaíso) estão convivendo com essa experiência em parte de suas viagens, dentro do corredor do BRT, e há uma economia de tempo nos horários de pico. Se a circulação em via segregada é um

diferencial competitivo do transporte público em relação aos automóveis, assim como acontece com o metrô, porquê não se avança na implantação dessa infraestrutura? Por que se levou quase 8 anos para a implantação de novos km exclusivos destinados ao transporte público, como o que ocorreu no Eixo Monumental?

Como estimular o uso do transporte público se não há abrigos adequados para a espera do ônibus? Outro dia eu esperava um ônibus em uma parada localizada em frente ao Pátio Brasil. O local tem grande demanda de usuários, mas a estrutura de concreto é bem antiga e não consegue proteger a totalidade de passageiros. A chuva começou e obrigou uma aglomeração para a ocupação do espaço coberto. No retorno da Asa Norte, ainda em meio a forte temporal, tive que descer no Setor de Autarquias Sul e tentar me abrigar em um ponto com estrutura nova, mas que também não protegia ninguém. Na EPIG, que também está na área central, tem parada que não tem nem cobertura, situação que se assemelha a boa parte da realidade das regiões administrativas mais distantes.

Uma das principais reclamações de usuários do sistema de transporte público é o tempo de espera em paradas, terminais e estações. A tecnologia permitiu o acesso à informação dos horários e tempo de chegada dos ônibus em aplicativos, mas uma grande massa de pessoas ainda está excluída digitalmente, o que inclusive é um grande entrave para o avanço em direção à Mobilidade como um Serviço (MaaS). A implantação de uma estrutura com painéis digitais que fornecessem os horários de chegada de cada linha, assim como estava previsto, no mínimo nas paradas com maior demanda, combinado com o detalhamento impresso afixado e a divulgação de itinerários, seria fundamental para atrair passageiros para o transporte público, além de reduzir a angustiante espera e neutralizar as críticas ao sistema. A percepção do transporte público não seria diferente se houvesse informações aos usuários?

Outra crítica bastante frequente se refere à lotação de ônibus e trens e, nesse caso, o problema não está vinculado à uma baixa oferta de veículos, mas em função da própria característica do território, que é baseada em viagens pendulares em direção à área central do DF e retorno, com grande concentração de demanda no início da manhã e no final da tarde, mas com ociosidade de frota nos outros horários do dia. Para se ter uma ideia, 49% das viagens do sistema de transporte público rodoviário estão concentradas em apenas 4 horas dos dias úteis (entre 06:00 e 08:00 h e entre 17:00 e 19:00 h) e as demais 51% se distribuem em 15 horas ao longo do dia.

Interessante é que a pandemia trouxe para a discussão a possibilidade do escalonamento do horário de funcionamento das atividades econômicas dentro da cidade, como estratégia de combate aos riscos de contaminação e que também reduziria a pressão da demanda sobre o transporte público nos horários de pico do sistema, racionalizando a ocupação ao longo do período, mas nem na grave crise sanitária essa proposta conseguiu avançar por causa das grandes resistências de empregadores de mão-de-obra. Essa perspectiva de redimensionamento do sistema de transporte público não seria interessante para a cidade, para a redução dos seus custos operacionais e até para atrair mais pessoas? Por que não incentivar o uso do transporte com a instituição de tarifas menores nos entropicos e nos finais de semana, assim como está previsto na Lei Distrital nº 4.011/2007?

E a lista de itens que ajudam a desestimular o uso do transporte público continua bem extensa: são as facilidades e os espaços sempre generosos para automóveis e motocicletas dentro do sistema viário; a falta de estacionamentos adequados para a integração intermodal junto à estações e terminais (no BRT, por exemplo, com exceção do Terminal de Santa Maria, em todas

as outras não há a menor chance para quem queira fazer o primeiro trecho de carro ou de bicicleta e embarcar em seguida no transporte público); a inexistência até hoje do Centro de Controle Operacional (CCO) para que o GDF assuma a gestão plena do sistema de transporte público, fiscalizando a operação das concessionárias e sinalizando para a sociedade que os horários e as frequências estão sendo fielmente cumpridos; a limitada opção de alternativas para pagamento das tarifas, que se resumem aos cartões tradicionais do sistema de bilhetagem e dinheiro, mas que ainda ignoram várias outras possibilidades que ampliariam as chances de atração de novos usuários; a falta de uma política institucional regular de comunicação com a sociedade para detalhamento de benefícios e das condições de funcionamento do sistema, por exemplo, como o Bilhete Único, o processo de integração temporal aberta e a política de subsídio; etc.

Além disso tudo e das medidas que exigem investimento financeiro, avalio que a requalificação passa obrigatoriamente por uma mudança urgente de paradigma no campo da gestão: a da garantia de transparência absoluta em relação a dados e números do sistema de transporte público, sejam eles relacionados aos custos da operação das concessionárias, ao número de passageiros transportados e de km percorridos, dos valores de subsídios desembolsados, da prestação do serviço e dos processos de reajuste e revisão das tarifas técnicas.

É a abertura e a divulgação de dados do sistema, combinados com outros elementos descritos acima, que irão contribuir para que os argumentos que desconstróem o transporte público sejam enfrentados. Não tenho dúvidas de que o sistema irá conquistar o apoio e a defesa da sociedade se as informações forem transmitidas de forma transparente. Enquanto isso não acontecer, a defesa da importância do transporte público estará limitada a grupos restritos que atuam na área de mobilidade, aos próprios concessionários e trabalhadores do sistema e dentro do governo, de forma isolada, pela Secretaria de Transporte e Mobilidade (Semob). E do outro lado permanecerá um grupo significativo da cidade ecoando os velhos preconceitos de que o transporte público é de péssima qualidade, que a frota é velha (mesmo com a renovação já tendo avançado bastante) e que os subsídios públicos são transferências para o enriquecimento dos empresários que operam o sistema, em vez de serem reconhecidos como os recursos que financiam a operação, que remuneram operadores, que pagam salários dos trabalhadores, que custeiam gratuidades, que viabilizam o complemento tarifário e que asseguram o exercício do transporte como direito social através do aporte de recursos do tesouro.

Não tenho dúvidas de que o sistema de transporte público do DF tem um alto custo, mas a sociedade não tem essa dimensão e o mínimo que o GDF deveria fazer é garantir a transparência dos dados e promover um debate aberto com toda a cidade para que a gente consiga criar novas instâncias de defesa dessa política pública. Essa ação deve se dar de forma coordenada e envolver todos os segmentos, mesmo aqueles que acreditam que não tenham nenhum benefício direto com o transporte público. Se essa transformação não acontecer, iremos continuar reproduzindo os velhos chavões e oferecendo munição para que as alternativas dentro da mobilidade sejam todas elas relacionadas à garantia de fluidez para automóveis e motos, assim como historicamente tem sido feito e, assim, nosso projeto de cidade sustentável continuará sendo um sonho distante.

*** Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, colabora no Projeto "Pensar o transporte público na cidade planejada para o automóvel" e é membro suplente do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF.**