

Crise e transporte urbano no Brasil

Além das incertezas e oscilações que vêm sendo vivenciadas pelo mercado financeiro no País, o próximo efeito da crise no Brasil deverá ser sentido no mercado de trabalho, com o aumento do desemprego. Tal aumento do desemprego deve desencadear uma queda da demanda por transporte público coletivo urbano, levando a uma redução das receitas tarifárias das concessionárias. Como importante parcela da remuneração dos serviços de transporte urbano se dá por meio dessas receitas, não é difícil visualizar que a sustentabilidade econômica e financeira desses serviços deverá ficar fragilizada.

A escassez de crédito gerada pela retração da economia e desconfiança do mercado, por sua vez, deve dificultar às empresas de transporte público o acesso ao crédito necessário para ampliação e renovação da frota. Caso essa restrição de crédito se concretize, o Brasil poderá observar um avanço na deterioração da frota nacional de transporte urbano com consequente queda na qualidade do serviço e penalização para os usuários. Atualmente, segundo pesquisa da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU) realizada em 132 cidades acima de mil habitantes, a idade da frota de ônibus urbanos do País é de seis anos em média, uma idade considerável, visto que, de acordo com especialistas, a idade média ideal seria cerca de três anos. Embora o BNDES esteja ampliando sua linha de crédito para compra de ônibus novos e usados, não há certeza se essa ampliação será suficiente, pois essas linhas de financiamento responderam por apenas 2,4% das operações de compra entre 2005 e 2007.

Diante da possibilidade de agravamento da crise, o gasto público já passou a sofrer maiores restrições com o corte na verba de vários ministérios. Nesse cená-

rio há sério risco do setor de transporte urbano ser afetado pelo encolhimento no orçamento público e, com isso, ter sua sustentabilidade econômica e financeira comprometida, na medida em que importante parcela desse equilíbrio só é mantida por meio de subsídios governamentais (em especial no setor metroviário). Pois é exatamente este efeito que passa a ser sentido nos EUA, de acordo com reportagem recente do *The New York Times*. Apesar do aumento do número de passageiros transportados pelos sistemas de transporte coletivo em várias cidades americanas ter elevado as receitas tarifárias, esses cortes no subsídio tarifário implicam em aumento do preço de tarifa e/ou queda de oferta do serviço em termos de quantidade (com eliminação de algumas linhas) e de qualidade (diminuição da manutenção dos ônibus), com prejuízo evidente sobre os usuários dos transportes públicos.

Por fim, medidas recentemente adotadas pelo governo do Brasil visando a apoiar a indústria automobilística – como a desoneração do IPI para aquisição de novos carros particulares – podem trazer efeitos negativos sobre as condições de mobilidade nas cidades brasileiras. Se, por um lado, essa isenção tenciona manter aquecida a produção de automóveis e garantir o nível de emprego no setor automobilístico, por outro, ela aumenta o acesso ao automóvel privado e estimula a evasão dos modais de transporte público para o particular, contribuindo para o aumento da frota de carros (problemática já presente em grandes cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, etc.), o que fortalece uma tendência insustentável da mobilidade urbana e diverge da Política de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

Fica claro que esses efeitos, em conjunto, comprometem as atuais condições de mobilidade nas cidades brasileiras (principalmente cidades médias e gran-

des) com a queda da oferta e da qualidade dos serviços de transporte público, o aumento das tarifas, a evasão do modal coletivo e o aumento do transporte individual. Evidentemente, a profundidade com que a crise afetará o setor de transporte urbano depende do seu grau de penetração na economia brasileira de uma forma geral. Nesse sentido, muito tem sido apostado no potencial do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) de minimizar os efeitos da crise e agir como medida anticíclica.

Para a área de transporte urbano, o orçamento federal inicialmente previsto no PAC era de R\$ 1,634 bilhões. Com a injeção de novos investimentos no programa, este número passa a R\$ 2,044 bilhões, segundo dados do Balanço de dois anos do PAC. Além de corredores de ônibus e ampliações de linhas de metrô em cinco regiões metropolitanas (Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte e São Paulo) previstos no projeto inicial do PAC, o Governo Federal está incluindo dentro da rubrica do PAC as obras de extensão da linha do metrô de Porto Alegre e o projeto do trem-bala que ligaria Campinas ao Rio de Janeiro.

Percebe-se que a expansão das linhas de crédito do BNDES e os investimentos do PAC se apresentam como as principais apostas do governo para escapar aos efeitos da crise. Contudo, para que estas medidas tenham alguma eficácia persistente no enfrentamento do atual problema da mobilidade urbana, a cooperação federativa e a coerência das ações governamentais deverão constituir pontos chave.

Rafael H. Moraes Pereira é sociólogo pela UnB e mestre em Demografia pela Unicamp. Pesquisador bolsista do Programa Nacional de Pesquisa em Desenvolvimento (PNPD) do **Ipea** e **Ana Paula Borba G. Barros** é arquiteta, mestre em Transportes e doutoranda em Transportes pela UnB. Pesquisadora bolsista do Programa Nacional de Pesquisa em Desenvolvimento (PNPD) do **Ipea**