

Em 12 anos, teremos 200 milhões de viagens/dia

Frederico Bussinger (*)

O debate nacional restringe-se hoje a questões imediatas, enquanto reflexões e propostas



ó s - Constituinte e além 88 parecem coisas de um longínquo futuro. É bom lembrar, porém, que alguns problemas, mesmo conjunturais, só são efetivamente enfrentáveis e solúveis com mudanças estruturais. O caso dos transportes urbanos é típico: os longos e crescentes congestionamentos, a má qualidade do transporte coletivo e o seu alto peso nos orçamentos familiares são problemas de difícil solução dentro da lógica vigente.

A Constituinte parece caminhar para incorporar, já na Carta Magna, alguns necessários e importantes preceitos hoje consagrados por amplos setores da sociedade: o transporte coletivo urbano como serviço

público essencial, a explicitação de ser ele de responsabilidade do poder público e, bem assim, atribuição dos governos locais. Mas isso é ainda insuficiente e, para perceber o porquê, há que se olhar alguns anos à frente.

Nos doze anos que nos separam do final do século (período de três mandatos), a população brasileira — estima-se — deverá crescer cerca de 50 milhões de habitantes, ou seja, o equivalente a três Recifes por ano ou a uma Grande São Paulo a cada quatro anos.

Nesse mesmo período, o número de deslocamentos diários deverá pular de cerca de 100 milhões para 200 milhões de viagens/dia, dos quais 70 milhões são hoje feitos em transportes coletivos.

Até o ano 2000, essas últimas viagens deverão passar a 150 milhões. No caso específico da região metropolitana de São Paulo, a população poderá passar de 16 milhões a 21 milhões de habitantes, na

visão mais otimista, que gerarão cerca de 25 milhões de viagens/dia em transportes coletivos, em vez dos 15 milhões atuais. Como se vê, todos os parâmetros do setor crescerão significativamente, alguns até mais que o dobro. Isso significa que precisaremos fazer em doze anos tanto quanto fizemos até hoje.

Sem se levar em conta a renovação dos sistemas existentes e as necessárias e expressivas melhorias na qualidade do serviço disponível, estima-se que serão necessários US\$ 28 bilhões (US\$ 2,3 bilhões/ano) para investimentos no setor de transporte coletivo urbano no Brasil, dos quais US\$ 6,8 bilhões (US\$ 570 milhões/ano) na Grande São Paulo, apenas para a expansão do sistema na mesma proporção da expansão da demanda.

Para efeito de comparação, deve-se registrar que tais níveis de investimentos anuais são cerca de três vezes mais que os do ano em que mais se investiu em

São Paulo e no Brasil, e isso já faz mais de dez anos!

Desses dados podem-se tirar algumas conclusões: nem as fontes convencionais de financiamento nem as "máquinas administrativas" (ainda que estivessem a pleno vapor) estão no calibre de tal empreendimento. Esse quadro exige, pois, que sejam feitas mudanças estruturadas mais profundas, aproveitando a "oportunidade" que a crise nos traz.

No campo administrativo, o poder público precisa equipar-se para cumprir competentemente a atribuição que agora, parece, a Constituição irá explicitamente atribuir-lhe. Isso, no caso das regiões metropolitanas, deverá exigir a criação de "corporações de transporte" com o objetivo de racionalizar, democratizar e coordenar a ação das dezenas de órgãos e empresas que se entrecrocam no setor.

Na área econômico-financeira, a modificação deve começar, também,

por uma reconceitualização: de "paga quem utiliza o transporte coletivo" para "paga quem dele se beneficia". Esse conceito fundamenta desdobramentos importantes, entre eles, legítima o subsídio e possibilita a geração de novas e permanentes fontes de financiamento, como é o caso do "Fundo de Transporte Coletivo", para o qual contribuiriam o usuário do transporte individual, o proprietário do imóvel urbano diretamente beneficiado e, principalmente, o empregador (do usuário).

Tais modificações, assim como os projetos de expansão, deveriam fazer parte de um "plano estratégico", inexistente no setor e que, para ser viabilizado, necessitaria de amplas e competentes articulações políticas, quicã de um "pacto político" entre os diversos agentes do setor.

(*) Coordenador da Comissão de Transportes do Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo e ex-diretor de Operações do Metrô-SP.