

TRANSPORTE

Modernização das frotas esbarra na falta de recursos

Transporte público brasileiro tem veículos com idade média de seis anos, a mais elevada em pelo menos 27 anos. Renovação é dificultada pela queda no número de passageiros

» MICHELLE PORTELA

Sem recursos para renovação da frota e com veículos antigos, o transporte de passageiros por ônibus enfrenta desafios. Atualmente, o usuário brasileiro de transporte público utiliza a frota com idade média de seis anos — a mais elevada desde o início do monitoramento realizado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) nos últimos 27 anos — com ônibus rodando quase que diariamente nas cidades e também interurbanos. Prefeitos e empresários ainda não sabem onde buscar recursos extratratários para bancar a modernização necessária para o cumprimento de metas ambientais.

Os dados do Anuário da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) 2021-2022 foram levantados em nove capitais: Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. Entre os principais problemas apontados pelo estudo para a defasagem da frota está a perda de usuários de forma persistente, uma vez que pelo menos 10,8 milhões de viagens pagas deixaram de ser realizadas por dia por passageiros de ônibus urbanos em 2021, o que representa uma queda de 32,6% em comparação com o período da pré-pandemia.

O presidente-executivo da NTU, Francisco Christovam, explica que o setor analisa os dados para tentar reverter os resultados negativos. “De modo geral, o resultado traçado pelo desempenho operacional do setor impressiona pelo impacto negativo. Os sistemas organizados de transporte público por ônibus urbano, presentes em 2.703 municípios brasileiros, tiveram uma perda acumulada de R\$ 27,8 bilhões, do início da pandemia a abril deste ano”, explicou.

Negociação

O financiamento do serviço, por meio do qual seriam obtidos os recursos para a renovação da frota, é motivo de debates permanentes no setor. Para mudar esse cenário, entidades do ramo criaram uma carta documento, entregue a pelo menos 80 secretários de Mobilidade Urbana, durante o evento LatBus 2022, realizado na última semana em São Paulo (SP). A carta também foi endereçada a candidatos para o Poder Executivo.

No documento, as entidades sugerem recursos de fontes extratratárias, ou seja, para além do valor do bilhete pago por passageiros — hoje, única fonte de recursos para o transporte em pelo menos 90% das cidades. Entre as ideias para obter recursos estão a taxação dos serviços de transporte por aplicativo; exploração de estacionamentos rotativos ou em vias públicas; multas pelo transporte irregular de passageiros; e a criação de uma Contribuição do Transporte Público Urbano, semelhante à Contribuição de Iluminação Pública.

Durante discurso no evento, o presidente da Frente Nacional dos Prefeitos (FNP) e prefeito de Aracaju (SE), Edvaldo Nogueira, demonstrou preocupação com a situação da mobilidade no país. “O sistema de transporte foi construído sem planejamento e ficou a cargo das prefeituras, que muitas vezes não se interligam. Num país continental como o Brasil, precisamos de um sistema único, claro, conversado entre todos os entes, mas com planejamento nacional”, defendeu.

Outra ideia trazida para financiamento do transporte público é que as tarifas a serem cobradas por loterias municipais sirvam para esse fim. Recentemente, a Câmara Municipal de Porto

Divulgação/NTU



Em encontro da NTU, prefeitos e secretários de mobilidade debateram a renovação da frota de ônibus

Paulo H. Carvalho / Agência Bras?lia



Ônibus elétricos rodam no DF desde 2020. Veículos do tipo contribuem para redução das emissões de poluentes

Alegre aprovou a criação de uma loteria municipal, que está para ser licitada. “Eu o carimbei [ao sancionar o projeto de lei] e disse que o dinheiro será utilizado para pagar transporte de pobres”, comentou Sebastião Melo, prefeito de Porto Alegre

Renovação

Para que o Brasil promova a transição energética das frotas, algumas políticas públicas precisarão ser definidas. A descarbonização no transporte é estratégica para alcançar a redução na geração de poluição por meio dos ônibus elétricos. Algumas capitais brasileiras já iniciaram a eletrificação das frotas de ônibus, como em São Paulo (SP). A previsão no município é que 2,6 mil ônibus elétricos estarão em circulação até 2024 e, até 2030, não terá mais ônibus do transporte coletivo movido a diesel.

A norma atualmente vigente no Brasil, P-7, está em vigor desde 2012 e equivale à Euro V. Porém, em novembro de 2018, o Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) estabeleceu a norma Proconve P-8 de emissões para veículos automotores pesados novos de uso rodoviário no Brasil, válida para os novos

veículos destinados ao transporte de passageiros e de carga.

Por definição, a norma P-8 especifica limites máximos de emissão para gases de escape, partículas e ruído, bem como requisitos de durabilidade, sistemas de diagnóstico de bordo e testes em uso, entre outras disposições. Significa também alinhamento com veículos produzidos no Brasil com países europeus, além de Índia, China e México.

Assim, a norma P-8 entrou em vigor para as homologações de novos modelos de veículos em 1º de janeiro de 2022 e será válida para todas as vendas de novos veículos e registros em 1º de janeiro de 2023. Motoristas poderão aderir de forma voluntária antecipada. “É uma mudança do perfil necessária, mas que somente vai ocorrer se houver políticas públicas compatíveis”, afirma Cristovam.

Porém, Cristovam diz que os esforços do setor estão voltados para a substituição do diesel como combustível para a descarbonização da frota. Mesmo que o tema seja invisível nos discursos, agendas e programas de governo do candidatos majoritários ou proporcionais, emergências e desafios para a descarbonização da frota de ônibus no país

dominaram os debates durante o seminário que a NTU, que ocorreu de 8 a 11 de agosto em São Paulo, reunindo empresários, autoridades e pesquisadores em busca de aprofundar as discussões sobre o tema.

Empresas

Outra estratégia bastante debatida no setor, a eletrificação da frota é uma das principais apostas das empresas para a transição energética. A Marcopolo anunciou, durante a Lat.Bus 2022, que iniciará, ainda em agosto, a produção em série do Attivi, o primeiro ônibus da marca com chassi próprio totalmente elétrico. A expectativa é que até o final do ano sejam produzidos 30 veículos do tipo.

A Marcopolo é uma das empresas avançadas no segmento, e já conta com mais de 350 ônibus elétricos e híbridos rodando em diversos países, como Argentina, Colômbia, Austrália e Índia, além do Brasil, com chassis de parceiros.

Já a Mercedes-Benz lançou seis modelos de ônibus com motores Euro 6, com investimentos de R\$ 100 milhões, montante que faz parte dos R\$ 2,4 bilhões destinados pela companhia no Brasil para o período de 2018 a 2022.

Brasil S/A
por Antonio Machado



machado@cidadebiz.com.br

A farsa como método

A atuação de Jair Bolsonaro na Presidência da República não é a de um político comum. Ele lidera uma campanha de descrédito das cortes superiores e da urna eletrônica, acusada por ele de permitir que as eleições sejam fraudadas. Ao mesmo tempo, apoiou os seus aliados do centrão, no Congresso, para mudar a Constituição, arrombar a lei de responsabilidade fiscal e furar o teto constitucional de gastos para arrumar R\$ 45 bilhões inexistentes, entre agosto e dezembro, e dar R\$ 200 a mais ao bônus de R\$ 400 mensais do Auxílio Brasil.

Se estivesse realmente convencido de que as urnas permitem fraudes e que os ministros do STF lotados no TSE o perseguem, como o novo presidente da Corte, ministro Alexandre de Moraes, não teria mandado o ministro Paulo Guedes sujar a imagem de ultraliberal e de gestor austero para aprovar a “PEC da compra de votos”, sustentada num “estado de emergência” fajuto. Foi uma forma de não serem acusados de cometer crime de responsabilidade.

Muito menos teria mobilizado sua base no Congresso, cujo expoente é o presidente da Câmara, Arthur Lira, para aprovar outra PEC, a do calote dos precatórios, dando um beijo estimado em R\$ 200 bilhões legado ao futuro governo no pagamento de dívidas líquidas e certas federais. Também não teria feito da Petrobras uma porta-giratória de presidentes até achar um mais disposto a manipular os preços dos combustíveis, engrossando o corte forçado do ICMS da gasolina, do gás de cozinha e do diesel à revelia da autonomia dos estados.

São tais medidas que estão dando alento ao crescimento da economia e, portanto, do emprego, apesar de baixa qualidade, e desinflando a inflação, influenciada pelo corte de impostos nos combustíveis e na energia elétrica, além da boa-vontade da direção da Petrobras. Não são resultados estruturais, no sentido de que vieram para ficar: os custos vão aparecer no início do próximo ano. Mas quem se importa?

Guedes voltou a falar em crescimento em V, o chefe da Casa Civil, Ciro Nogueira, do mesmo PP de Lira e raposão do centrão, disse que a gestão da economia está dando exemplo ao mundo, e Bolsonaro foi ao Twitter ironizar os manifestos em defesa da democracia e do TSE, lidos na quinta-feira num evento grandioso da Faculdade de Direito da USP, no histórico Largo do São Francisco. Tuitou que aquele fora um grande dia, mas devido ao anúncio pela Petrobras do corte de R\$ 0,20 do diesel. As pesquisas sugerem que está funcionando para ele.

Inspiração que vem do frio

Do pós-guerra até a queda do Muro de Berlim, em 1989, era difícil o cidadão comum diferenciar notícia verdadeira do que hoje muitos chamam de “narrativa”, dentro da qual se inserem as fake news — produto nocivo da liberdade das redes sociais, usadas para gerar tráfego com o qual as plataformas lucravam vendendo publicidade.

Naquela época, os vilões vinham do frio, dos comunistas da União Soviética antes de sua dissolução, enquanto os EUA seriam o bastião da liberdade. Os dois lados manipulavam o que estivesse ao alcance: do noticiário ao mundo cultural (filmes, música, shows etc.).

A URSS deu lugar à Rússia, e tudo mudou para tudo continuar igual. O liberalismo ascendeu na Rússia do czar dos novos tempos e velhas práticas — Vladimir Putin, ex-chefe da KGB. Ele criou um estado oligárquico sob as vestes da democracia liberal, inspirando Donald Trump nos EUA e a nova internacional liberal de Orbán, na Hungria, Erdogan, na Turquia, e... Sim, ele. E não sabemos lidar com isso.

Nossas forças sociais fizeram o certo ao se reunir em torno de uma frente inédita entre capital, trabalho e entidades da sociedade civil organizada em defesa do Estado Democrático de Direito. Foi um basta aos ensaios golpistas, sem explicitar de quem se tratava. Foi uma ação necessária. Depois de alguma hesitação, Bolsonaro insinuou supostas razões partidárias nos atos que entrarão para a história e tentou desacreditar as suas lideranças.

Sem golpe. Mas com trapaças

O que virá? Um golpe? Difícil. As Forças Armadas fazem chegar a ouvidos certos que nada têm a ver com o assassinamento dos colegas fardados aposentados que Bolsonaro recrutou e premia regamente.

Como corporação de Estado, reprovam as falas de Bolsonaro, dizendo que é o comandante supremo das FAs, que está na Constituição mais como ênfase do seu caráter apolítico do que como um título hierárquico na cadeia de comando militar. O problema dessa tática é conhecer os limites e a hora de recuar. Ao nomear o ex-comandante do Exército para o Ministério da Defesa, um cargo civil, e vê-lo criar ainda mais embaraços à lisura do TSE nas eleições, Bolsonaro exorbitou.

Poderia jogar panos quentes, pois aciou o STF, que reúne, em tese, elementos para pedir ao Congresso autorização para processá-lo. Não o fará agora, possivelmente depois, caso perca a reeleição e o foro privilegiado. É o que o levou a ir além do ensaiado, gerando a mobilização da sociedade, que parece ter vindo para ficar. Esse é o fato novo não previsto pelos raposões da política.

E a operação para desacreditar a resistência aos seus maus modos? É risível. A maioria o faz por ignorância, além de ser inexpressiva no empresariado, vários sem empresa ou aposentados.

É o caso dos que estranharam o manifesto assinado pela Fiesp, Febraban, Abdiib, IBA, Abiove, FecomercioSP, Amcham etc. Um deles postou no grupo de WhatsApp de uma entidade nem sequer chamada: “Esta carta deveria se chamar Em Defesa da Ditadura do Supremo Tribunal Federal”. Outro alertou que o comunismo derrotado pela “revolução de 1964” estaria de volta. Mais sem noção, impossível.

Melhor enfrentar a assombração

O que será daqui até as eleições? Muita bagunça institucional. As instituições, aliás, provaram estar obsoletas. Se estivessem ok, os chefes da Lava Jato não a teriam usado para expurgar candidaturas, e isso, diga-se, com a assistência luxuosa de parte da imprensa.

Só agora, depois de juiz virar ministro do principal beneficiado das patranhas de 2018, sanções começam a ser aplicadas. E o chefe do Exército que na véspera do julgamento do habeas corpus em favor de Lula no STF foi ao Twitter falar de consequências da decisão? E Lula, por que não se explica e tira a limpo o que aconteceu?

O país está como famílias que passam por um dissabor de algum dos seus e evitam tocar no assunto. Melhor enfrentar que dar corda para assombração. Já há zumbis demais, todos muito vivos, a nos agoniar.

O extremismo na direita, que se disfarça como liberal na economia e conservador nos costumes, foi tolerado até a irrupção dos atos civícos. A esquerda incapaz de aceitar seus contrários como um fato normal numa democracia também não tem lugar no arco democrático que sustenta o Estado de Direito. Toda sociedade aberta está sujeita aos vírus das perversões ideológicas. As bem-sucedidas se acautelam com vacinas contra essas perversões. O risco de pandemia está alto.