

À espera de socorro

O transporte de passageiros precisa da atuação imediata do Estado para equilibrar as perdas sofridas no auge da pandemia. Gravidade da crise se revela nos municípios, onde a continuidade dos serviços está ameaçada

por Gustavo T. Falleiros



O setor transportador que emerge após quase quatro meses de pandemia inspira cuidados. Conforme a terceira rodada da Pesquisa de Impacto no Transporte – Covid-19, da CNT, a queda brusca de demanda colocou muitas empresas em estado pré-falimentar. O levantamento revela que 63,8% dos entrevistados estão com a capacidade de pagamento comprometida, ou seja, sem caixa para pagar fornecedores, empregados, financiamentos e tributos. Dos empresários ouvidos, quase um terço informou que consegue operar por, no máximo, mais um mês sem apoio financeiro.

“É uma situação crítica e que se agrava a cada dia”, constata Vander

Costa, presidente da CNT. “Esse cenário demonstra, de maneira prática, que as ações anunciadas pelos governos (federal, estaduais e municipais) para apoiar o setor, durante a crise, ainda não chegaram às empresas e não representaram o socorro emergencial necessário”, aponta.

Se o quadro geral pintado pela pesquisa é bastante ruim, um segmento específico agoniza a olhos vistos. Trata-se do transporte coletivo de passageiros, que colhe os piores resultados de sua história, não importa sob qual ângulo. O setor já convivia com a queda na demanda provocada pela concorrência com o transporte por aplicativos, além das dificuldades

financeiras enfrentadas por conta das gratuidades.

À exceção do setor aéreo, que conseguiu ajuda (ainda que insuficiente) do governo federal logo no início da crise (veja box), o transporte urbano, o metroferroviário e o rodoviário de passageiros seguem descobertos. Diante da inércia, há sinais inequívocos de que um colapso dos sistemas se avizinha.

Nas páginas a seguir, representantes de diversas entidades fazem um apelo à Administração Pública e sugerem linhas de ação. O chamado é para que o país não chegue ao “ponto de não retorno”, com consequências severas para a mobilidade da população e para o funcionamento das cidades.

Na retomada, nada será como antes

Para o transporte coletivo de passageiros, a parada forçosa da epidemia representa o ponto mais baixo de uma crise prolongada. “O nosso histórico é o seguinte: de 1994 a 2013, nós perdemos 25% da demanda, em números redondos. E, de 2013 a 2018, perdemos outros 25%”, expõe Otávio Cunha, presidente-executivo da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos). Agora, a resiliência do setor está por um fio.

De acordo com a associação, o prejuízo acumulado até a primeira quinzena de maio foi de R\$ 2,1 bilhões. Uma vez que as operações dependem largamente de bilheteria, mesmo nos casos em que há

subsídio público (em São Paulo, é de 30%), o fluxo limitado de passageiros acarreta cortes de pessoal – um aumento de 80% nas demissões, calcula a NTU. Isso ocorreu apesar da flexibilização das relações de trabalho proporcionada pela MP n.º 936, elogiada por Cunha.

O fato é que o setor oferta 50% de serviço com 30% de demanda. “Com as exceções conhecidas, a situação é tarifa bancando o serviço. Então, é desequilíbrio mesmo”, atalha o presidente. “Todos os secretários de transporte estão cientes da gravidade do problema. As empresas ainda não paralisaram o serviço porque estão sacrificando determinados compromissos, criando endividamentos. É questão de tempo para o colapso total”, alerta.

O presidente da NTU acredita que a União vem se esquivando do problema a partir de um pressu-

posto equivocado. “O governo federal insiste que transporte público é de competência local, ou seja, é da seara dos estados e municípios. Mas não é bem assim. A própria Lei da Mobilidade Urbana (lei n.º 12.587/12) estabelece responsabilidades de suporte financeiro por parte da União”, aponta.

Ao defender a pauta do transporte coletivo urbano, a NTU ouviu essa objeção e também outra: a de que o governo investe apenas em ações transversais, de modo a não dar tratamento privilegiado a setores específicos. “Isso não é verdade, pois estão ajudando a aviação, o setor elétrico e também os portos”, argumenta Cunha.

Diante da negativa, a associação insistiu e, desta vez, apresentou um plano de compra de créditos eletrônicos de transporte para beneficiários de programas sociais.

Qual transporte é essencial?

Em março deste ano, quando decisões locais ameaçavam o abastecimento das cidades, a situação foi pacificada por força do decreto n.º 10.282 (cuja redação foi alterada pelo decreto n.º 10.329/2020). O texto define quais atividades e serviços públicos são considera-

dos essenciais e, portanto, não podem sofrer interrupção. O transporte interestadual e internacional de passageiros foi incluído no rol. Confirmou-se, ainda, a essencialidade dos “serviços de transporte, armazenamento, entrega e logística de cargas em geral”. O ato silencia quanto ao transporte coletivo urbano de passageiros, que segue sem proteção especial durante a pandemia.

Acesse o decreto



Está na Constituição

A Constituição Federal de 1988, no art. 6º, inclui o transporte no rol dos direitos sociais.

“São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho,

a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.”

“A gente mostrou todo o caminho a ser feito. Hoje, há uma capilaridade imensa para a compra desse crédito. Basta o governo compartilhar os cadastros dos beneficiários, e cada cidade emitiria o cartão, mas o governo não topou fazer isso”, relata. Em vez disso, sinalizaram com a possibilidade de o BNDES financiar diretamente os municípios.

Finalmente, no início de junho, o governo pagou a primeira parcela do socorro a estados e municípios, no valor de R\$ 15 bilhões, mas sem a rubrica “transporte”. “Dos R\$ 60 bilhões ao todo prometidos, R\$ 10 bilhões são ‘carimbados’ para a saúde. O restante não é vinculado, mas os municípios falaram: ‘Esse dinheiro aqui é só para pagar folha de pagamento’”, descreve. “O resultado é que, até agora, não vimos nenhuma facilidade para

minimizar nosso problema, que é fluxo de caixa”, conclui.

Para o transporte coletivo urbano, a única certeza é que nada será como antes. “A retomada é outro problema. As projeções que os secretários de transporte estão fazendo é que a demanda pós-pandemia será, no máximo, de 80% do que era antes”, revela Cunha. “Estamos prevendo que, nos próximos dois anos após a retomada, 50% de todas as empresas vão desaparecer”, diz.

Para o presidente-executivo da NTU, já é hora de pensar em um novo marco regulatório para o setor – “um em que a atividade seja remunerada pela produção. Se você me encomenda cem viagens, eu faço as cem viagens, e você paga por elas, independentemente da demanda. Hoje, nas concessões, o risco de demanda é todo do concessionário”.



Uma conta que não fecha

Os sistemas metroferroviários registram um déficit acumulado de R\$ 2,6 bilhões. O cálculo é da ANPT trilhos (Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos) e reflete a redução de cerca de 70% de passageiros desde o início da pandemia do novo coronavírus. A natureza da operação torna a quebra da demanda ainda mais danosa, alerta o presidente do Conselho da ANPT trilhos, Joubert Flores.

“A grande diferença (com relação a outros sistemas) é o custo fixo. Quando você restringe a circulação de uma linha de ônibus, pode restringir a oferta e limitar o custo. No nosso caso, a limitação da oferta

não traz uma diminuição expressiva do custo da operação, que é, basicamente, mão de obra, energia e manutenção”, explica Flores.

Com a receita comprometida, o setor rapidamente buscou diálogo com órgãos governamentais federais e estaduais para traçar um plano de emergência (veja quadro). “A receptividade foi muito boa. O problema foi que a gente não conseguiu achar, principalmente quanto à questão do capital de giro, uma solução factível em termos de governança”, relata o presidente.

O processo de sensibilização do poder público esbarra no fato de que a maioria das concessões do setor é estadual – e não federal. “Como os contratos entraram em desequilíbrio por uma razão de força maior, há instrumentos de reequilíbrio previstos. O problema é



que isso demanda tempo, enquanto a situação pede urgência”, destaca. “Em resumo, a gente ainda não conseguiu uma resposta efetiva.”

A principal frente de ação vislumbrada por Flores seria um suporte dado pelos bancos federais. “O que estamos tentando é conseguir, por meio desses bancos, capital de giro, seja ele vinculado a uma garantia de reequilíbrio, seja ele via compra de debêntures incentivadas. Essa saída (da emissão de títulos) dependeria de uma forma legal que a permita. A dificuldade é que muitas empresas não estão listadas na Bolsa de Valores, o que dificulta a valoração delas”, detalha.

A ANPTTrilhos trabalha, junto ao Ministério de Minas e Energia, uma forma de aliviar o principal custo fixo do metroferroviário. “Há

essa possibilidade de desonerar os encargos imputados na tarifa de energia. Isso geraria uma economia bastante importante”, afirma. “Eles foram receptivos e autorizaram as distribuidoras a fazerem um diferimento no pagamento do *take or pay* na parte de uso da rede. Isso não obrigou as distribuidoras, mas, pelo menos, abriu um canal de negociação”, informa.

Entre os sistemas afetados, a situação mais grave é a do Rio de Janeiro, pois o modelo de concessão depende fortemente da tarifa para se manter. Segundo a ANPTTrilhos, aproximadamente metade das operações do país é gerida pelo poder público. As privadas sofrem mais com a demanda reduzida. A dificuldade de caixa, porém, é generalizada, sublinha Flores.

Medidas sugeridas pela ANPTTrilhos ao poder público

- » Linha de crédito para fazer frente ao capital de giro das empresas do setor;
- » Aprovação célere dos projetos de investimento para fins do financiamento por meio de debêntures incentivadas (lei n.º 12.431/2011 e portaria MC n.º 532/2017);
- » Redução dos encargos setoriais devido ao status de calamidade;
- » Isenção de ICMS sobre energia elétrica para o setor;
- » Diferimento no pagamento de tributos federais;
- » Redução de custos previdenciários;
- » Reabertura do prazo para a opção pelo regime da contribuição substitutiva à contribuição previdenciária sobre folha de salários.

O setor aéreo não decola tão cedo

No transporte aéreo de passageiros, a queda de demanda ultrapassou os 90% devido às interrupções das atividades. Já em março, o governo federal anunciou cui-

dados paliativos: a postergação do recolhimento das tarifas de navegação aérea; o adiamento do pagamento das outorgas aeroportuárias sem cobrança de multas; e a prorrogação das obrigações de reembolso das empresas aéreas. Não foi suficiente. Desde então, a conversa é que o BNDES destinará

R\$ 2,4 bilhões para cada uma das três maiores companhias do país – Latam, Gol e Azul. Ocorre que a quantia não cobriria sequer 25% do prejuízo acumulado no período. A diferença, apontou o governo, teria de ser buscada em bancos privados e no mercado de capitais. Leia mais sobre o setor aéreo na página 24.



“Medidas não têm vindo no tempo em que a gente precisa”

“Logo na largada, na primeira semana da pandemia, em março, tivemos uma redução de 70% na operação do transporte de passageiros, que foi evoluindo, evoluindo e, depois, chegou a 95%.” O relato é de Letícia Pineschi, conselheira da Abrati (Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros).

As viagens rodoviárias interestaduais foram sendo interrompidas à medida que os municípios despertavam para as medidas sanitárias. Foi um bloqueio heterogêneo, sem uma estratégia compartilhada. O interestadual de Belo Horizonte (MG), por exemplo, nunca parou, pois foi considerado serviço essencial pelo governo estadual. Enquanto isso, no sul de Minas, cidades fecharam completamente – e continuam assim até hoje.

Diante desse quadro, a Abrati viu a necessidade de um plano para “mitigar os deletérios e graves impactos decorrentes da pandemia”. Ainda em abril, a entidade bateu à porta do Ministério da Infraestrutura e do BNDES. “O que a gente

tem levado é que 40% das empresas do setor não vão conseguir se reerguer. Se tudo voltasse ao normal hoje (o que a gente sabe que não vai ocorrer), a sociedade precisaria de uma adaptação. Viagens interestaduais são longas. É um setor sensível”, avalia a conselheira.

Letícia lamenta que os encontros não tenham evoluído para ações. “Não posso dizer que os pleitos não foram atendidos. Estão em análise. Eles estão abertos ao diálogo. O problema é que as medidas não têm sido tempestivas”, explica. A Abrati posiciona-se, especialmente, contra a cobrança de ICMS sobre a tarifa interestadual. Na impossibilidade de isenção, a associação pede que se viabilize uma alíquota única e reduzida. “A desoneração traria para o mercado formal toda essa receita que, hoje, está no informal”, acredita.

Segundo a conselheira, durante a pandemia, “o serviço clandestino deitou e rolou”. Isso preocupa a associação, pois o passageiro, em busca de desconto, pode não mais retornar ao transporte regular, “ainda que em detrimento da própria saúde”. Ela reclama, ainda, da falta de fiscalização por parte da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e da inexistência de convênios com a PRF (Polícia Rodoviária Federal) para fazer as abordagens nas rodovias.

Procurada pela reportagem, a autarquia informou, via assessoria, que “o número de clandestinos, em relação ao mesmo período do ano passado, diminuiu”. Afirmar, ainda, que a fiscalização “continua em atuação, mesmo com a pandemia, mas com algumas restrições, pois alguns fiscais são do grupo de risco”. Segundo a nota, desde janeiro, já foram tirados de circulação 387 veículos sem autorização para esse tipo de transporte.

“Foram lavrados diversos autos de infração, aplicadas multas e feitas apreensões de veículos. Esses transportavam cerca de 5 mil pessoas”, prossegue o texto. Com relação à PRF, a agência confirma que não há convênio, mas esclarece que, nas ações de fiscalização, costuma-se trabalhar em parceria com outros órgãos, como a PRF, as polícias militares estaduais e, ultimamente, com autoridades sanitárias estaduais e municipais.

Do conjunto de empresas associadas à Abrati,

60%

já recorreram a empréstimos recentes de capital de giro para honrar compromissos, especialmente a folha de pagamento.



Entregues à própria sorte

Em maio, a Câmara Municipal de Curitiba (PR) aprovou o projeto do prefeito Rafael Greca em favor de socorrer as concessionárias de transporte coletivo. A iniciativa não perdurou: 15 dias depois, o Tribunal de Contas do estado suspendeu o repasse sob a alegação de que não havia sido indicada a origem dos recursos, ou seja, faltava dotação orçamentária.

Em Goiânia (GO), houve uma tentativa semelhante, logo contestada pelo Ministério Público. Lá, ao menos uma empresa tradicional teve de encerrar as atividades. Em Uberlândia (MG), o socorro ao transporte virou um imbróglio, com embargo pela Justiça e até a criação de uma CPI para apurar a saúde financeira das operadoras de ônibus.

Fica claro que, na ponta mais fraca do pacto federativo, estão os municípios. O desamparo motivou a FNP (Frente Nacional de Prefeitos) a endereçar ao presidente da República um ofício, no qual alerta para a “iminente paralisação do transporte público”, com potencial para instalar o “caos social com a interrupção de serviços essenciais”. Isso foi em 2 de abril.

Além do apelo, a frente articulou uma proposta concreta, que consistia em uma forma de aquisição anteci-

pada de bilhete, semelhante àquela formulada pela NTU. “Até o momento, a resposta obtida foi na seguinte linha: ‘Prefeitos, o governo já tem dado auxílio por meio da lei complementar n.º 173/2020 e da medida provisória n.º 938/2020’. Mas é flagrante a insuficiência desse aporte para cobrir as despesas ordinárias, de manutenção do município. Imagine as extraordinárias”, instiga o secretário-executivo da FNP, Gilberto Perre.

Ele argumenta o óbvio: a crise não estava orçada. “A pandemia traz esse imperativo”, ressalta, lembrando que a queda de arrecadação das médias e grandes cidades é problema que apenas começa a ser descortinado. E a solução não virá dos estados, que também estão com as mãos atadas. “Neste momento, quem pode emitir papel-moeda e quem pode se endividar é a União, ainda que, do ponto de vista estrutural, pudesse ser constituída uma mesa de diálogo entre União, estados e municípios em busca de alternativas sustentáveis”, defende.

O secretário não esconde sua preocupação. “Acho que os sistemas de transporte público correm, sim, risco de colapso, pois já vinham com o equilíbrio financeiro bastante precário. E a pandemia veio para desestabilizá-los completamente. A oferta de serviços não diminuiu na mesma proporção que o número de usuários.” No documento enviado à presidência, a FNP pleiteou: “Será

necessário que o Tesouro Nacional destine cerca de R\$ 2,5 bilhões por mês para equilibrar o sistema e enfrentar a crise”.

Pela não destruição do sistema

A penúria dos sistemas de transporte público coletivo também motivou a ANTP a se manifestar em uma carta pública. A Associação Nacional dos Transportes Públicos pede que “toda a sociedade e as partes interessadas tenham consciência do que significa destruir um sistema que hoje funciona – com problemas, erros, desvios, mas funciona”.

No manifesto intitulado de “A cidadania exige um transporte público digno, econômico e ambientalmente sustentável”, a associação alerta que o país precisará rever seu modelo de mobilidade e que apostar no transporte individual motorizado é semear exclusão social. A partir dessas premissas, a entidade formulou cinco propostas.

Entre elas, “está a destinação imediata de recursos extratarifários, provenientes dos respectivos orçamentos públicos dos governos locais e, em especial, do governo federal, para o equilíbrio entre o custo de manter a oferta de serviços em níveis adequados aos protocolos da saúde e a correspondente arrecadação pela prestação dos serviços, em razão da queda substancial da demanda”. ■

