

Estudante: _____ 1º, 2º e 3º ano

QUAL O CUSTO DA MOBILIDADE URBANA?

Nas metrópoles brasileiras, o gasto com transporte coletivo que recai sobre os usuários aumenta em comparação àquilo desembolsado pelo poder público

Cesar Ogata / SECOM



Ônibus articulado no Terminal Parque Dom Pedro II, em São Paulo

Os ônibus realizam 87% das viagens por transporte público no País e transportam 70% dos brasileiros, segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). Apesar disso, contam com menos subsídios – não somente no Brasil, mas em toda a América Latina – do que os sistemas de transporte coletivo dos países industrializados com renda per-capita maior que a latino-americana, conforme levantamento da Organização Internacional para o Transporte Público (UITP, na sigla em inglês). Aqui, os custos operacionais de sistemas de transportes públicos são quase totalmente cobertos pela venda de passagens, mostra pesquisa realizada pela entidade em metrópoles latino-americanas.

Em Bogotá, as tarifas representam 82% do faturamento do sistema de ônibus. Há 8% de subsídios do governo e os 10% restantes são provenientes de receitas não tarifárias. É a mais alta participação das tarifas na comparação e o único caso de receita não tarifária.

Em São Paulo, a parcela das tarifas na composição da receita total é de 47%. Os subsídios do governo perfazem 35%, o menor percentual da amostra, e os 18% restantes correspondem à fração para remuneração dos empresários, único caso identificado na pesquisa.

Em Buenos Aires, as tarifas compõem 40% da receita, o menor percentual apurado pela pesquisa, e os subsídios perfazem 60%, a mais alta participação, na comparação com as demais metrópoles. Em Santiago, a situação é inversa: 40% correspondem aos subsídios do governo e 60%, às tarifas.

No Brasil, a remuneração da mão de obra corresponde a 29,4% dos custos totais e o combustível, 23%, segundo a NTU. O terceiro item mais relevante são os impostos, com 21,1%, seguido pelo montante despendido em manutenção e renovação dos veículos (19,1%) e itens diversos (7,4%).

Quando a tarifa pública não cobre os custos de operação do sistema e põe em risco o pagamento da tarifa de remuneração (valor pago às empresas para realizar o transporte de ônibus nas cidades), ela deve ser complementada por fontes diversas, segundo a Associação, incluídos recursos dos orçamentos públicos, publicidade nos ônibus, pedágio urbano, cobrança de estacionamentos públicos e impostos sobre os combustíveis.



(Terminal de ônibus em Brasília)

Em dez anos, entre 2002 e 2012, o aumento dos custos do transporte público no Brasil superou aquele do transporte individual, mostram os cálculos da NTU. A tarifa subiu 111%, e o óleo diesel consumido pelos ônibus aumentou 200%, enquanto o preço da gasolina utilizada pelos automóveis elevou-se em 43,9%, e o dos carros, em 6,3%.

A maior parte da infraestrutura dos transportes públicos, historicamente, tem sido financiada pelo poder público no âmbito nacional. Hoje alguns países como a Índia, a Suíça e os Estados Unidos ainda se beneficiam de fundos de investimentos específicos para o transporte, segundo a organização. Na Europa, o chamado Plano Juncker está alocando 315 bilhões de euros em um programa de três anos de investimento em infraestrutura, inclusive em projetos de transporte urbano.

Países ricos desenvolveram uma grande quantidade de alternativas de financiamento, mostra o levantamento *Alternative Ways of Funding Public Transport*, feito pelo pesquisador Harry Ubbels, da Universidade Livre de Amsterdã, na Holanda, entre outros especialistas. Em Versment, na França, 33% do financiamento do transporte público provêm do orçamento das empresas de transporte. O sistema de Portland, nos Estados Unidos, banca 60% dos seus custos com repasses do governo local. Em Vancouver, no Canadá, 60% dos recursos têm origem no orçamento do órgão público responsável pelo setor. As receitas dos sistemas de transporte público de Heathrow (Inglaterra), de Amsterdã e do estado de Washington (Estados Unidos) contam, respectivamente, com aportes do aeroporto de Heathrow, receitas de estacionamento e verba dos orçamentos operacionais dos sistemas de ônibus e ferry-boat. Esses são alguns dos casos específicos estudados pelos pesquisadores.

A pesquisa da UITP mencionada acima mostra uma variação significativa no peso das tarifas pagas pelo passageiro em relação à receita total, na comparação com as fontes de financiamento dos sistemas de ônibus de metrópoles da Colômbia, Argentina, Chile e Brasil. A conclusão à qual se chega é uma velha conhecida entre a população das capitais latino-americanas e pode ser confirmada por estudos feitos sobre o Brasil pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP): o custo do transporte coletivo que recai sobre os usuários aumentou exponencialmente em comparação àquilo desembolsado pelo poder público. Enquanto o valor que pesa sobre os usuários foi de 17 bilhões de reais para 38,7 bilhões entre 2003 e 2004 aqui no Brasil, a parcela bancada pelo governo passou de 1,4 bilhões para 2,5 bilhões no mesmo período.



(Manifestação contra aumento da tarifa de ônibus em São Paulo em 8.1.2016)

Escreva uma dissertação-argumentativa sobre o tema: **Mobilidade urbana no Brasil.**

ORIENTAÇÕES:

- Faça no mínimo 3 parágrafos.
- Mínimo: 15 linhas
- Máximo: 30 linhas
- Use caneta azul ou preta.
- Critério de correção: 1º e 2º: PAS-UnB
- 3º: Enem

SERÁ ATRIBUÍDA NOTA ZERO (0) PARA A REDAÇÃO QUE:

- Não estiver com o nome e a turma preenchidos na folha definitiva.
- Não estiver com o item “Redação número:” preenchido na folha definitiva.
- Estiver escrita a lápis ou caneta com outra cor que não seja azul ou preta.
- Deixar a folha definitiva em branco ou não estiver na folha definitiva.
- Fugir ao tema ou ao gênero.
- Desrespeitar os direitos humanos.
- Copiar ou parafrasear trechos do texto de apoio.
- Possuir marcas de identificação.
- Estiver com corretivo.
- Copiar ou parafrasear outros textos.