

Quem paga a conta?*

Silvio Caccia Bava

Silvio Caccia Bava é sociólogo, diretor do Instituto Polis e membro do Consea (Conselho Nacional de Segurança Alimentar e Nutricional).

Publicado em: 17/03/2005

O preço proposto para o bilhete único integrado, de R\$ 3,60, é para barrar o acesso dos mais pobres ao transporte público

Quem paga a conta dos transportes coletivos nas cidades é o usuário. O preço da passagem tem que cobrir todos os custos do sistema de transportes. Esse é o modelo de gestão deste serviço público, que a nossa Constituição considera essencial e garante como direito para todos os brasileiros. A orientação dos governos é que se aplique nos transportes coletivos o mínimo possível do dinheiro arrecadado pelos impostos.

Com essa orientação a equipe de transporte do prefeito José Serra já aumentou a tarifa dos ônibus de R\$ 1,70 para R\$ 2,00 (15%) e propõe que o bilhete único integrado a metrô e trens custe R\$ 3,60.

As promessas de campanha eleitoral diziam que esta integração poderia se dar por R\$ 2,00. Os estudos técnicos recomendam este preço para evitar "uma expansão inadmissível do ponto de vista técnico e operacional", segundo declaração de Ulrich Hoffmann, presidente da SPTrans. Traduzindo este linguajar técnico: se o bilhete único integrado vier a facilitar a mobilidade dos mais pobres, o sistema não tem capacidade de transportá-los. Traduzindo a opção política: o preço do bilhete único integrado, proposto para ser R\$ 3,60, é para barrar o acesso dos mais pobres ao transporte público.

Quem tem dinheiro, tem mobilidade. Quem não tem dinheiro, ou fica em casa, ou anda à pé, ou gasta 22 % da renda familiar para ir e vir do trabalho. Essa é a conclusão de um estudo recente do Itrans, que pesquisou a Região Metropolitana de São Paulo e analisou as condições de mobilidade da população com renda familiar mensal inferior a 3 salários mínimos.

Os dados desta pesquisa falam por si. 40% da população pesquisada não gasta nada com transporte. Entre esses, a concentração de jovens é muito grande. Muitos desistiram de procurar emprego. Sua mobilidade é reduzida, o mais comum é andarem à pé. Para estes, e para os que ainda conseguem tomar ônibus, o principal problema declarado é o preço da passagem. E sua principal reivindicação é a redução do preço da passagem!

Grande parte desta população mora em favelas na periferia, as taxas de desemprego nestes bairros estão acima de 25%, a sua renda média vem caindo desde 1998, acumulando uma perda hoje superior a 25%, segundo a PNE, do IBGE.

Essa é a principal explicação para a queda de 25% no número de passageiros que se utilizam

de ônibus no Brasil de 1994 a 2001. O transporte clandestino, o uso do automóvel, da bicicleta, são menos importantes para explicar essa redução.

A política atual de financiamento do transporte coletivo precisa ser posta em questão. O transporte deve ser tratado como um direito garantido para todos, ou ele deve ser considerado como uma mercadoria e só compra essa mercadoria quem tem dinheiro? Se olharmos à volta, para os países mais democráticos, onde há uma preocupação em reduzir a desigualdade entre as classes sociais, todos eles financiam o transporte público com dinheiro dos impostos, a tarifa é apenas parte dos recursos destinados a sustentar o sistema.

A questão da mobilidade dos cidadãos não pode se reduzir à discussão de quanto deve custar o transporte coletivo, especialmente o sistema de ônibus urbano. Garantir a mobilidade - os deslocamentos rápidos, com conforto, e a baixo custo - é o que se pode definir como interesse público. É o que deve ser a preocupação central de uma nova política.

É preciso formular uma política de mobilidade, onde garantir a circulação do automóvel não se imponha como política dominante, onde tenha vez o pedestre, o ciclista, onde os corredores de ônibus facilitem os deslocamentos para a periferia, onde a integração dos diversos modos de transporte coletivo tenha como preocupação o conforto e as necessidades do usuário e seja acessível para todos.

As promessas da integração dos transportes coletivos municipais e estaduais e do bilhete único foram respaldadas tanto pelo prefeito José Serra quanto pelo governador Geraldo Alckmin. Essa integração e o bilhete único precisam ser soluções para o problema da mobilidade dos mais pobres e não uma política de segregação.

Esta é a demanda de nada menos que 26% da população da Grande São Paulo. Quem mais necessita desta nova política são as 4.570.000 pessoas que vivem na Grande São Paulo com renda inferior a R\$ 10,00 por dia.

*Artigo originalmente publicado no *Diário de São Paulo* do dia 15 de março de 2005.