

Investimento público com mobilidade cai à metade em uma década



Longa viagem. Rosalva Lourenço da Silva, na Central do Brasil: ela leva mais de três horas diariamente da Zona Oeste do Rio, onde mora, ao trabalho na Zona Sul, alternando entre ônibus, trem e metrô

CÁSSIA ALMEIDA E
BEATRIZ COUTINHO*
cassia@oglobo.com.br

INFRAESTRUTURA LIMITADA

QUASE PARANDO

Em uma década, recursos públicos para mobilidade caem a menos da metade

Doz anos depois das manifestações de 2013, que se espalharam pelo país a partir dos protestos contra o aumento da passagem de ônibus em São Paulo, a situação da mobilidade urbana no Brasil piorou. Em uma década, o investimento público no setor caiu a menos da metade, de acordo com estudo do economista Claudio Frischtak, da Inter.B Consultoria. Se, em 2013, os R\$ 8,6 bilhões em recursos estatais aplicados em transporte público já não eram considerados suficientes, o montante de R\$ 4,1 bilhões no ano passado aponta uma tendência preocupante.

Enquanto isso, subsídios para automóveis e combustíveis só aumentam. Ainda no ano passado, antes do programa de incentivos fiscais para baratear carros lançado pelo governo federal na semana passada, o setor automotivo já tinha sido beneficiado com isenções tributárias da ordem de R\$ 8,8 bilhões, mais que o dobro do investido pelo setor público em mobilidade nas cidades. Só a desoneração dos impostos sobre combustíveis no último ano do governo de Jair Bolsonaro (mantida parcialmente neste primeiro do de Lula) representou R\$ 29,8 bilhões a menos nos cofres públicos. Os

números divulgados na semana passada pelo Ministério do Planejamento indicam, portanto, que, só em 2022, o país investiu em transporte coletivo e de massa cerca de 10% do que concedeu de subsídios tributários para o uso do carro. Esse contraste ajuda a explicar a via-crúcis de quem faz o percurso casa-trabalho-casa todos os dias como passageiro de modais de transportes nas cidades brasileiras, cujas vias têm cada vez mais engarrafamentos, mesmo em cidades do interior. Para chegar ao tra-



Jornada diária. Ana Caroline vai dos transportes coletivos aos alternativos

balho por volta das 9h30, no Flamengo, na Zona Sul do Rio, a empregada doméstica Rosalva Lourenço da Silva, de 60 anos, precisa acordar às 6h, em Bangu, na Zona Oeste do Rio, para atravessar a cidade. A missão de chegar ao trabalho não é simples. Ela alterna entre ônibus, trem e metrô cheios. E faz tudo de novo na volta: três horas em pé nos três modais, ao custo de R\$ 26 por dia. Só há uma opção de ônibus para ir da casa dela até a estação de trem. A única alternativa é a van. O pior trecho é o do trem, ela conta. As composições demoram muito paradas em cada estação. —Transporte público é isso, toda hora dá problema. Chegamos atrasados no ser-

viço por causa disso, mesmo acordando todo dia na mesma hora — diz Rosalva. Ela conta que até há um ônibus que vai direto para a Zona Sul, mas o tempo da viagem é ainda maior no trânsito pesado e com as obras na Avenida Brasil, que dá acesso ao Centro do Rio. Rosalva gostaria de morar mais perto do trabalho, mas é inviável: — Não tem como. Tenho casa própria, e se eu tiver que morar perto do serviço, terei que pagar aluguel. Maior economia da América Latina, o Brasil está ficando para trás em relação a outros países da região nessa área. Segundo o estudo de Frischtak, para equi-parar as 15 principais regiões metro-

politanas brasileiras ao padrão atual de Santiago (no Chile) e Cidade do México, modelos de mobilidade urbana na América Latina, seria preciso investir de uma só vez R\$ 295,3 bilhões, ou 3% do Produto Interno Bruto (PIB). Em duas décadas, o país teria de gastar entre 0,10% e 0,15% do PIB para alcançar as duas capitais, bem acima do 0,06% aportado entre 2018 e 2022. Para o economista, essa deficiência cobra um preço alto da economia brasileira: — As duas áreas absolutamente críticas para o bem-estar da população e a produtividade da economia são mobilidade urbana e saneamento bá-

sico. São setores que historicamente têm subinvestimento. O Brasil é um ponto fora da curva em saneamento e mobilidade urbana. **‘GASOLINA NA FOGUEIRA’** O especialista em infraestrutura alerta que o problema não está restrito aos grandes centros. Já afeta a dinâmica de cidades médias, que convivem com engarrafamentos diários. — Estimular o transporte individual automotivo é realmente um passo atrás. Não importa se é elétrico ou não. O transporte público de massa é que precisa de apoio (do governo) — diz Frischtak sobre o programa do governo que vai

gastar R\$ 1,5 bilhão para desonerar carros, caminhões e ônibus (que ficam com a menor fatia, R\$ 300 milhões). Se a situação já era ruim antes da pandemia, o isolamento imposto por ela foi como “jogar gasolina na fogueira”, define o pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Rafael Pereira: — Nos últimos 20, 30 anos, houve redução no volume de passageiros e aumento no custo da tarifa. É uma tendência, uma espiral descontrolada. E a pandemia pôs gasolina nesse movimento, com queda abrupta e mais forte do número de passageiros. Com isso, há queda na qualidade e o tempo de deslocamento só aumenta.

DOZE CONDIÇÕES NUM DIA Antes das 5h, a professora de educação infantil e estudante de Letras na UFRJ Ana Caroline Fernandes, de 24 anos, já está no ônibus. É o início do percurso diário entre Nova Iguaçu, na Baixada Fluminense, e o trabalho, no Vidigal, comunidade da Zona Sul do Rio. Ela desembarca no Centro da capital e segue para o metrô. Viaja até a estação de São Conrado e logo embarca em uma van para a Praça do Vidigal. Ali, ainda pega um mototáxi para chegar à creche onde trabalha. Tudo, segundo ela, leva cerca de 2h30 em dias “tranquilos”: — Qualquer coisa fora do normal, a conta já não fecha. Com o fim do expediente às 15h30, ela refaz o caminho, mas não chega antes das 19h em casa. O número de conduções em um dia aumenta de oito para 12 quando vai à faculdade, na Zona Norte do Rio, contando com o ônibus interno do campus, que é gratuito. Nesses dias, Ana só chega em casa às 23h40. Dorme apenas quatro horas. Não à toa, reserva os fins de semana só para estudar e dormir. — Sinto que nunca descanso — conta. Para economistas, esse desgaste joga contra a produtividade do trabalhador brasileiro. Segundo Pereira, embora o tempo de deslocamento seja maior para os mais pobres, os mais ricos sofrem cada vez mais. O aumento da frota nas ruas agrava engarrafamentos e torna o problema de todos: — Mesmo que persista um grau de desigualdade, a situação está começando a pegar todo mundo. *Estagiária sob supervisão de Cássia Almeida

APORTES INSUFICIENTES NO SETOR



Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal O Globo - Rio de Janeiro/RJ

Seção: Economia **Página:** 17