

REQUERIMENTO nº 19/2016

O Vereador Leslie Carlos Khervald de Moura que adiante subscreve, no uso de suas atribuições legais e regimentais, submete ao plenário o seguinte requerimento:

Requer a esta Casa de Leis que seja realizada uma audiência com representantes da capital e dos (29) vinte e nove municípios que integram a região metropolitana de Curitiba para debaterem a questão do transporte coletivo metropolitano, com a seguinte pauta:

- possibilidade de redução das tarifas do transporte público urbano (TPU);
- qualidade e transparência na prestação dos serviços de transporte coletivo;
- modelo de financiamento da operação do transporte público urbano por ônibus;
- alternativas de fontes de recursos extratarifários que poderiam contribuir para o financiamento desses serviços com vistas à redução do preço das tarifas;
- estudo e eventual alteração da forma de composição de custos do transporte público coletivo.

Fazenda Rio Grande, 26 de fevereiro de 2016.



Leslie Carlos Khervald de Moura

Vereador

CÂMARA MUNICIPAL DE
FAZENDA RIO GRANDE

REJEITADO

01 / 03 / 2016

Justificativa

A redução das tarifas do transporte público urbano (TPU) no Brasil foi uma das principais reivindicações das manifestações populares ocorridas ultimamente. Entre outras coisas, essas reivindicações explicitam a insatisfação com o valor cobrado das tarifas em relação ao nível do serviço prestado à população.

Além de suscitar questionamentos quanto à qualidade e transparência na prestação dos serviços de transporte coletivo nas cidades brasileiras, essa insatisfação traz à tona um debate fundamental sobre a questão do atual modelo de financiamento da operação do transporte público urbano por ônibus no país, que hoje recai sobre os usuários diretos dos serviços, por meio dos recursos arrecadados pelas tarifas cobradas dos passageiros.

Existem modelos de financiamento do Transporte Público Coletivo adotados no Brasil e em outros países e alternativas de fontes de recursos extratarifários que podem contribuir para o financiamento desses serviços com vistas à redução do preço das tarifas. Embora muitos desses exemplos sejam baseados em experiências concretas já adotadas em algumas cidades, a transposição dessas alternativas para a realidade do transporte público no Brasil não é tarefa simples.

A adoção de cada uma dessas fontes extratarifárias necessitaria de análises mais detalhadas acerca do seu potencial efeito sobre a redução das tarifas e das mudanças legais e institucionais que seriam necessárias para sua aplicação nos municípios brasileiros. Além disso, o financiamento da operação do transporte público não é totalmente indissociável de outros problemas de mobilidade urbana enfrentados nas cidades brasileiras.

Alguns estudos têm apontado, ao longo das últimas décadas, a adoção de políticas e investimentos que priorizam o transporte privado em detrimento do transporte público, ocasionando sistemático encarecimento das tarifas praticadas (Vasconcellos, 2005a; Biderman, 2008; Ipea, 2009; Carvalho et al, 2010; Carvalho e Pereira, 2012a). Aliado ao barateamento dos meios de transporte privado (automóveis e motocicletas) e ao aumento de renda da população observado na última década, esse encarecimento do transporte público prejudica a sua competitividade acarretando a perda de passageiros que estão migrando para outros modos de transporte privado (Carvalho e Pereira, 2012b).

Conjugados, estes fatores têm contribuído para o rápido aumento da frota de automóveis e do uso do transporte individual, em um círculo vicioso de redução dos passageiros e aumento da tarifa do transporte público. Comparado ao número de passageiros

transportados no transporte público, o transporte individual motorizado é o principal gerador de externalidades negativas nos deslocamentos urbanos (Ipea/ANTP 1998; Ipea, 2003, 2011; Vasconcellos, 2005b). O aumento do transporte individual acarreta efeitos negativos como maior poluição atmosférica dos gases do efeito estufa e aumento de congestionamentos, que afetam negativamente a operação do transporte público, inclusive.

Esta piora nas condições de mobilidade é refletida no aumento dos tempos de viagem casa-trabalho e contribui para o quadro geral de insatisfação com o transporte público e o trânsito, principalmente nas grandes cidades e regiões metropolitanas (Ipea, 2011, 2012; Pereira e Schwanen, 2013). Nesse sentido, o transporte público coletivo urbano beneficia não apenas os seus usuários diretos, mas também a população como um todo, ao reduzir as externalidades negativas geradas pelo trânsito de veículos.

O caráter de geração de benefícios sociais é um importante aspecto a ser considerado na discussão do financiamento da operação dos serviços de transporte público.

Leslie Carlos Kherval de Moura

Vereador