

AUMENTOS DOS TRANSPORTES TRIMESTRAIS?

O GOVERNO DEIXA CAIR A MÁSCARA

HEITOR DE SOUSA*

PRIMEIRO ERA A PROPOSTA DO PASSE SOCIAL INDEXADO AO RENDIMENTO, DEPOIS A DOS AUMENTOS DOS TRANSPORTES INDEXADOS AO AUMENTO DOS COMBUSTÍVEIS. SEJA ATRELADO AO QUE FOR, O GOVERNO INSISTE NO AUMENTO DOS PREÇOS DOS TRANSPORTES COLECTIVOS COM PRIVATIZAÇÕES NO HORIZONTE.

OS AUMENTOS E O PETRÓLEO

O Governo prepara-se para aprovar novos aumentos de preço nos transportes públicos.

A causa próxima é o aumento do preço dos combustíveis. Diz-se que os sucessivos aumentos no preço do petróleo “têm” de abrir caminho à revisão do preço dos transportes, segundo uma periodicidade trimestral, o que a aproximaria do actual modelo semanal de revisão dos preços dos combustíveis.

Com os sucessivos aumentos nos combustíveis, o patronato do sector argumenta que os aumentos são inevitáveis. Aparentemente, trata-se dum “argumento lógico” que decorre da política mais geral de “liberalização” do sector, que começou com a liberalização do preço dos combustíveis e que, supostamente, deveria continuar com a revisão dos preços dos combustíveis, seguindo um ritmo próximo da subida daquele.

Mas esta “lógica” supõe que o custo dos transportes seria determinado, sobretudo, pelo custo dos combustíveis, o que, para quem conhece o que se passa no sector, está longe de ser verdade.

Por exemplo, em média, pelo menos metade do custo de cada km produzido numa empresa de transportes são custos de pessoal.

Na verdade, o custo dos combustíveis constitui uma fracção menor do custo total da produção no sector dos transportes.

Por exemplo, um aumento de 10% no custo dos combustíveis, mantendo-se os mesmos veículos a funcionar e sem alterações na oferta, implicaria um acréscimo de 2% no custo total de cada km produzido. Ora, este tipo de aumentos não é nada com que as empresas não possam lidar normalmente num ciclo produtivo anual, e está muito longe do estado “calamitoso” com que os patrões procuram justificar os efeitos nas empresas de transportes. É mesmo, nos últimos anos, inferior aos aumentos de produtividade que, anualmente, se têm verificado na grande maioria das empresas, em resultado da sistemática redução de pessoal, especialmente as públicas.

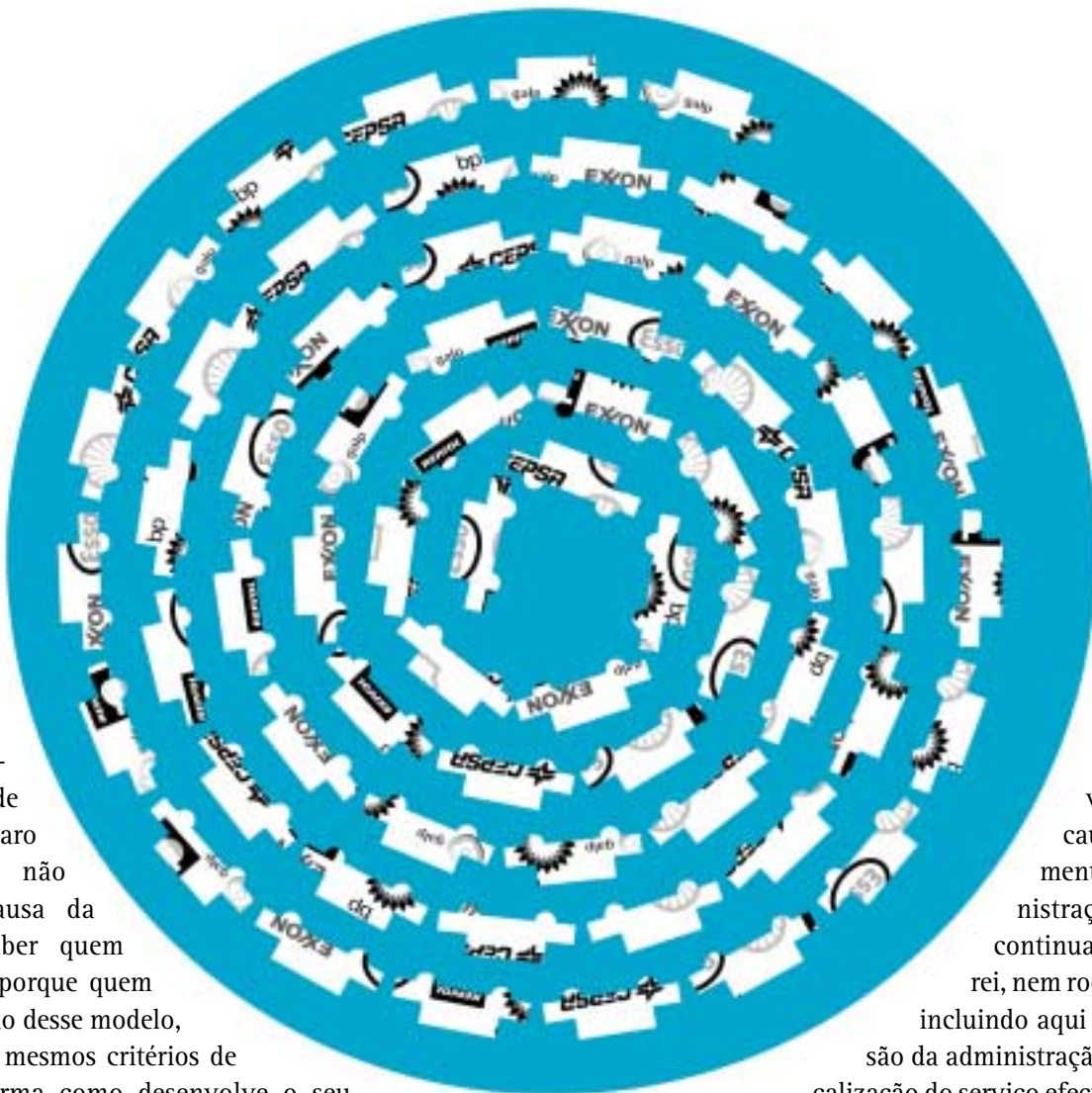
Por outro lado, admitir esse princípio da revisão trimestral de preços é também aceitar um atestado de impotência face à “inevitabilidade de aumentos” quando se sabe que, em função do elevado preço do petróleo nos mercados internacionais, cada vez mais o recurso a energias não poluentes constitui uma alternativa que se justifica, tanto em termos ambientais, como económicos. Neste sentido, insistir na tecnologia tradicional dos motores de combustão para equipar as empresas de transportes públicos, especialmente no modo rodoviário, é deitar fora mais uma oportunidade de defender e aplicar uma política de transportes sustentável, compatível com a melhoria do ambiente urbano.

Se este governo estivesse realmente interessado em implementar uma “estratégia de desenvolvimento sustentável”, então o que deveríamos estar a assistir era o Governo preocupar-se em saber como é que se pode promover e apoiar as empresas de transporte que se disponham a enveredar por tecnologias de “poluição zero” na oferta de meios de transporte públicos em meio urbano.

SUBSÍDIOS DOS TRANSPORTES MAL PARADOS

Admitamos, então, por um momento, que os aumentos são mesmo inevitáveis. Quem os paga? Como é óbvio, são as pessoas que utilizam os transportes públicos, que são em geral as pessoas de rendimentos mais reduzidos que vão ter de suportar mais uma vez estes aumentos. Isto depois, de dois anos, em que, para muitos trabalhadores, estivemos perante um verdadeiro congelamento dos salários.

Será isto ir de encontro a um modelo mais “justo” de determinação dos preços dos transportes como reclama o patronato



e este governo aceita? Colocado do lado de quem paga, é claro que não. Mas não apenas por causa da questão de saber quem paga. Também porque quem defende a revisão desse modelo, não respeita os mesmos critérios de “justiça” na forma como desenvolve o seu “argumento” até ao fim. Se existisse “justiça” na necessidade de rever o preço final nos transportes públicos, trimestralmente, então a mesma justiça teria de ser aplicada ao rendimento das famílias, isto é, aos salários.

Quer o Governo rever trimestralmente o preço dos transportes, no sentido da alta (porque, evidentemente, ninguém fala em baixa do preço dos transportes se e quando o petróleo baixar...)? Pois então que aumente os salários ao mesmo tempo e na mesma proporção! Isso salvaguardaria pelo menos, o princípio da equidade e da justiça social. INDEXAÇÃO DOS SALÁRIOS ao aumento dos preços dos transportes é a resposta que urge defender.

Mas, como facilmente se percebe, este não é o caminho para a fixação dum modelo de preços para o sector dos transportes.

Decididamente, nos transportes as chamadas “leis invisíveis do mercado” só “funcionam” para um lado. Daí que a alternativa neste, como em muitos outros serviços públicos, deva ser que os preços têm de ser “socialmente justos”, o que equivale a dizer que se devem reger por “preços sociais”, e, portanto, em que o Estado deve “subsidiar” a fixação dos preços dos transportes, protegendo o seu custo público.

É claro que há muitas maneiras de garantir esse subsídio. Até agora, o “modelo” tem sido o de fixar um “preço social” e estabelecer “compensações financeiras” para as empresas que asseguram esse serviço.

Todo o problema reside, então, na fixação de regras, coisa que nunca foi feita até agora, e que continua dependente de critérios arbitrários da tutela governamental e do maior ou menor capital de “simpatia” que os conselhos de gestão têm

junto da tutela ministerial ou vice-versa. Por causa desta governamentalização da administração pública é que continua a não haver “nem rei, nem roque” nesta história, incluindo aqui a completa demissão da administração do Estado na fiscalização do serviço efectuado pelas empresas, nomeadamente, o controlo, por exemplo, dos níveis de qualidade de serviço público de transporte prestado.

Como se compreende, convém até que nada mude, nesta matéria. Os “subsídios” continuam a ser atribuídos mesmo sabendo-se que muitas carreiras têm sido eliminadas, as frequências são cada vez maiores, os tempos de espera são absurdos, muitos veículos já deviam ter sido abatidos e não cumprem sequer as regras mínimas de emissões que a União Europeia obriga, etc.

DESTRUIR O PASSE SOCIAL

A questão do aumento do preço dos transportes não é nova. Doutra forma, já o ex-ministro Carmona Rodrigues tinha-a anunciado há alguns meses atrás, quando prometeu para Outubro, uma “reestruturação” do preço dos passes sociais.

Na altura, o “argumento” fora outro. Tratava-se de introduzir uma discriminação dita “positiva” na determinação dos preços dos passes sociais.

Esta seria mesmo uma das faces mais visíveis da política “social” do Governo: “tirar aos ricos para dar aos pobres”.

“Quando a esmola é muita, o pobre desconfia”, diz o ditado com razão. É que se nos lembrarmos de várias outras declarações do ministro ou de declarações de outros responsáveis de empresas públicas de transporte, nomeados por este governo, em que se defendia um aumento do preço dos transportes, no mínimo, na ordem dos 25%, aí o tal “pobre” já tem razões para começar a desconfiar da “bondade” desta ideia.

O discurso de fundo que temos ouvido até hoje é que “os preços dos transportes têm de se aproximar dos seus custos

reais”, e para tanto, é “inevitável” um forte aumento no preço dos transportes.

Para haver um aumento das receitas dos transportes capaz de cobrir o tal défice de 25%, seria necessário:

- ou aumentar, na mesma proporção, os títulos de transporte mais vendidos, isto é, os passes ditos sociais;
- ou aumentar os restantes títulos numa proporção numa proporção descomunal (5 ou 6 vezes mais em relação ao seu preço actual) para se atingir as receitas em falta.

O que o governo prepara é o fim do próprio conceito de passe social para não ter que o impor aos privados no futuro, quando se concretizar o processo de privatização das empresas de transporte que ainda permanecem na esfera pública. O passe social, que devia ser expressão do direito à mobilidade, o direito de utilização de qualquer transporte público colectivo, sem limite de viagens, dentro duma determinada área, por um preço socialmente acessível, desaparecerá para dar lugar a uma política que, sob uma pretensa capa de “modernidade”, mais não faz do que recuperar a política miserabilista que o regime fascista fazia apanágio de reclamar quando aplicava a velha fórmula “do pau e da cenoura”.

A MOBILIDADE COMO DIREITO

Pensava eu que este miserabilismo tinha ficado no século passado. Enganei-me, mas confesso que me repugna. Tanto mais o direito à mobilidade deve ser cada vez mais entendido como um direito universal, extensível a todas as pessoas, e especialmente àquelas que, infelizmente, têm mobilidade reduzida.

E se o governo cuidasse da aplicação desse direito já teríamos visto decisões para obrigar, por exemplo, os autocarros normais a dispor de condições de acesso a qualquer deficiente motor; já teríamos um bilhete multi-modal, barato, que permitisse às pessoas que se querem deslocar diariamente na cidade deixar o seu carro num parque guardado e seguro e apostarem em deslocações rápidas, cómodas e seguras em transportes colectivos; já teríamos passado da fase experimental dos transportes “amigos do ambiente” para uma fase de obrigar à substituição dos actuais incómodos e fumarentos autocarros por novos veículos, amigos do ambiente, silenciosos, cómodos, confortáveis, de piso rebaixado, de poluição zero; já teríamos mais corredores reservados aos transportes públicos, prioridade aos transportes públicos nos fluxos de tráfego urbanos, especialmente nos períodos de ponta, rede de pistas cicláveis que atravessassem os próprios centros urbanos, mais zonas pedonais, menos parques de estacionamento, menos viadutos, túneis, etc.

Este governo obriga-nos a ter de “reagir” a esta discussão que se instalou sobre qual deve ser o preço dos transportes “justo”. De que tipo de justiça estamos aqui a falar? De uma justiça feita “à medida de cada um”, ou seja, em função do rendimento de cada um, ou duma justiça de tipo social, em que o Estado se compromete a garantir condições a todo e qualquer

cidadão que queira aceder a determinado bem ou serviço público?

O ministro parecia já ter resolvido a questão. Os títulos de transporte mais comuns – os passes – devem ter um preço, não de acordo com as características da actividade do sector, que por si próprias determinam determinado perfil de custos, mas sim em função do rendimento de cada um.

Tudo isto é feito em cima do joelho, sem competência, sem se vislumbrar um estudo sério sobre qual o impacte que aplicação deste tipo de política tarifária pode ter no conjunto do sistema. Não há em Portugal, nunca houve, nenhum estudo que fosse feito para determinar, por exemplo, o valor da elasticidade da procura-preço nos transportes, e em especial, nos transportes públicos ou que tente quantificar o número de pessoas que mudam o seu comportamento nos transportes se o preço do combustível ou dos transportes aumentarem. Como é que se pode dizer que esta política tem este ou aquele efeito social se nada disto se estudou com seriedade?

Mas sabemos em contrapartida outras coisas, não menos úteis. Sabemos que não há em nenhuma cidade do mundo de grande dimensão um sistema de transportes que dê lucro. Os transportes constituem um dos sectores da actividade económica que presta uma função social relevante e que, por razões de garantia dum funcionamento cada vez mais saudável das nossas cidades, o seu preço deve ser entendido como um preço “social”, construído em parte sobre os custos operacionais da actividade e em parte contabilizando o benefício que as sociedades retiram por haver menos carros, menos poluição e menos congestionamentos nas cidades onde todos vivemos.

Se e quando esta medida for aplicada, o resultado estará à vista: transportes mais caros, aumento do número de carros em circulação, o que quer dizer, mais poluição, mais engarrafamentos, mais acidentes, mais ruído, mais consumo, mais desgaste, etc.

Em boa verdade, não é nada que surpreenda se olharmos para o muito de errado que se tem feito em matéria de transportes nas nossas cidades. Aumento dos preços dos transportes públicos, falta de articulação entre os vários modos de transporte, ausência de regularidade e de fiabilidade nos transportes públicos, centenas de títulos de transporte, raras melhorias no conforto e qualidade dos veículos, construção de parques de estacionamento nos centros das cidades, implantação de cada vez mais betão nos espaços urbanos para construir novas estradas, pontes, viadutos e túneis, tudo orientado para melhorar a chamada “fluidez” de tráfego, tudo isso faz parte dum mesmo “pacote” que visa proteger e favorecer o chamado “american way of life”: “um carro para cada americano”.

Pergunta-se: estaremos dispostos a assistir passivamente a esta agonia urbana de braços cruzados? Acreditamos que não. Inverter este rumo é a única alternativa. Temos de lhes bater forte.

* Economista de Transportes e dirigente do Bloco de Esquerda
heitor@combate.info