

Ilustração Carolina Daffara



Transporte coletivo pós-pandemia

Desinfecção por nebulização
Uso de produtos com base em cloro para matar o vírus

Fim do dinheiro
Veículos passam a aceitar apenas o uso de cartões para evitar o contágio

Distanciamento
Marcas no chão indicam a distância segura entre passageiros

Limitação de passageiros
Estabelecimento de uma lotação menor para os veículos

Túnel de desinfecção
Passageiros passam por cabine que dispara substâncias para desinfetá-los

Câmeras infravermelhas
Alertam pessoas que estão com febre a deixar o local e procurar serviço de saúde

Alterações nas vias
Mais espaço nas ruas para pedestres e ciclistas, e nas calçadas para o embarque

Sob demanda
Serviços por aplicativo, que seriam, em tese, menos cheios

Contra fuga de passageiros, transporte pós-pandemia terá que rever modelos

Empresas de ônibus estimam déficit de R\$ 9 bilhões e quebradeiras pelo país; lotação é problema

VIDA PÓS-VÍRUS

Artur Rodrigues e
Thiago Amâncio

SÃO PAULO Há quase quatro meses, o cantor carioca Wander Sant'anna, 28, não faz shows. Desde que estourou a pandemia no Brasil, as rodas de pagode estão suspensas para evitar aglomerações.

Isso não o livra de entrar em contato diário com uma pequena multidão no ônibus lotado que pega entre Madureira e Jacarepaguá, na capital fluminense, onde trabalha com transporte de carga. "Os pagodes não podem voltar porque vai aglomerar. Mas pode aglomerar no ônibus, na van? É trocar seis por meia dúzia."

A experiência do músico contraria a principal recomendação de médicos para evitar a disseminação do novo coronavírus: manter a distância de outras pessoas. Desde que começou a pandemia, o número de passageiros caiu, mas prefeituras reduziram a frota, e os ônibus continuaram lotados em horário de pico.

As cidades justificam a redução da oferta com a tentativa de mitigar o impacto financeiro da queda de passageiros. A associação de empresas do setor diz que a demanda chegou a cair 80% nas primeiras semanas, com escolas e serviços fechados, e hoje paira em 40% do que era no mundo pré-pandemia.

Há um porém. Via de regra, as empresas que operam o transporte público no país são pagas de acordo com o número de passageiros que carregam. Ou seja, quanto mais passageiros, maior a rentabilidade da empresa de ônibus — o que estimula a lotação. A redução na demanda coloca toda a operação em risco.

Na média nacional, o equilíbrio financeiro das empresas de ônibus hoje depende de que haja 6 passageiros por metro quadrado, segundo a NTU (Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano).

Sem financiamento extra e com a perspectiva de perder passageiros no longo prazo, o transporte público, com uma função social, está ameaçado.

O setor tem feito lobby em Brasília, pedindo ajuda federal, e empresários, municípios

e especialistas vêm defendendo mudança no modelo como esse transporte é financiado no Brasil hoje. A NTU diz que até 30 de junho as empresas acumulavam déficit de R\$ 3,72 bilhões. A estimativa é que até dezembro esse prejuízo chegue a R\$ 8,79 bilhões.

Segundo a associação, a demanda caiu gradualmente nas últimas décadas e despencou 25% de 2013 a 2018 por uma série de fatores, como congestionamentos, falta de investimento em infraestrutura, redução da velocidade média (de 25 km/h para 13 km/h) e perda de passageiros para o transporte por aplicativo, diz Otávio Cunha, presidente da NTU.

"Há muito tempo o transporte público deixou de ser atrativo para a população, e essa política de que o passageiro é o agente que financia o serviço não se sustenta mais. Nós já entramos na pandemia com problemas estruturais."

O país tem uma média de 41 milhões de viagens de transporte público diárias. Após a queda e a retomada parcial da demanda, em média, estão circulando 60% dos ônibus do país.

Já há empresas que entregaram as chaves. Em Salvador, o Consórcio CSN, que operava

800 veículos na capital baiana, não resistiu à crise. Para evitar a interrupção do serviço, a prefeitura assumiu a operação da empresa.

Em Guarulhos (Grande SP), o grupo Real deixou de operar, e as linhas foram assumidas por outras empresas. "Vai ter uma quebradeira geral. A nossa expectativa é que, nos próximos dois anos, metade das empresas de ônibus vai cessar suas atividades", diz Cunha.

O setor emprega cerca de 400 mil pessoas no país todo, mas 120 mil tiveram seus empregos suspensos, e os salários foram reduzidos em 70%,

Série da Folha trata do futuro do transporte após pandemia no país

A **Folha** vai mostrar nas próximas semanas, na série O Futuro do Transporte, como a pandemia do novo coronavírus afetou e ainda vai afetar o modo de se locomover pelas cidades do país. Neste primeiro capítulo, é retratada a situação dos ônibus.

afirma a NTU. Segundo dados da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), há 1.800 empresas operando 107 mil ônibus no país.

A NTU estima que pode demorar dez meses para que a demanda chegue a 80% do que era antes da pandemia.

"Hoje a tarifa média no Brasil é de cerca de R\$ 4. A população reclama da baixa oferta, da qualidade ruim, de desconforto, insegurança. As tarifas aumentam todo ano, e o serviço não melhora porque o que está se pagando é esse serviço prestado", diz Cunha. "A tarifa não cabe no bolso do usuário e é insuficiente para melhorar o serviço."

Em Brasília, o setor pede R\$ 6 bilhões em recursos, diz o prefeito Jonas Donizette (PSB), de Campinas, que preside a FNP (Frente Nacional de Prefeitos). Ele alega que o transporte do país ainda é pouco subsidiado em relação ao de outros lugares, como França, EUA e Argentina.

"Depois da saúde [a questão do financiamento do transporte] é o maior problema que as prefeituras estão enfrentando", diz. "É preciso que o governo federal faça algo urgente. São todas as prefeituras de grande

porte, de mais de 200 mil habitantes, que estão passando por esse dilema. Estamos falando de cerca de 200 cidades."

O secretário extraordinário de Mobilidade Urbana de Porto Alegre, Rodrigo Tortoriello, que comanda fórum de secretários e dirigentes públicos de transporte de todo o país, estima que o setor necessita de R\$ 1,3 bilhão por mês para evitar a falência.

O dinheiro não seria a fundo perdido: eles defendem que o governo compre passagens antecipadamente e as inclua em programas sociais, como Bolsa Família ou auxílio-desemprego. Algumas capitais começaram a atuar nesse sentido, como Belo Horizonte, que antecipou o vale-transporte do funcionalismo público.

"A preocupação não é com a empresa de ônibus, é com o serviço", diz Tortoriello, que lembra que o transporte é um direito social, garantido pela Constituição, como saúde e educação. "O serviço de aplicativo não vai pegar pessoa pobre no Capão Redondo [no extremo sul de SP] e levar ao centro, não é solução de transporte público. Temos função social."

Algumas capitais já incluíram o chamado transporte

público sob demanda. É o caso de Goiânia, que implantou um aplicativo em que as pessoas se cadastram via celular e o aplicativo forma viagens para atender a todos.

Dante Rosado, coordenador da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, alerta para o risco da desregulamentação. "O que pode acontecer num cenário pessimista é que o sistema de transporte público pode vir a quebrar em várias capitais do país. O que pode surgir depois disso é o transporte desregulado", diz.

"Esse modelo não é interessante, porque a operação acaba deixando a parcela mais pobre da população desassistida."

Por isso, Rosado diz ser preciso assegurar no futuro novas fontes de financiamento. "A primeira solução seria fazer com que usuário de transporte individual possa bancar o serviço público, como pedágios. Outra opção seria tributação do combustível ou cobranças pelo estacionamento público."

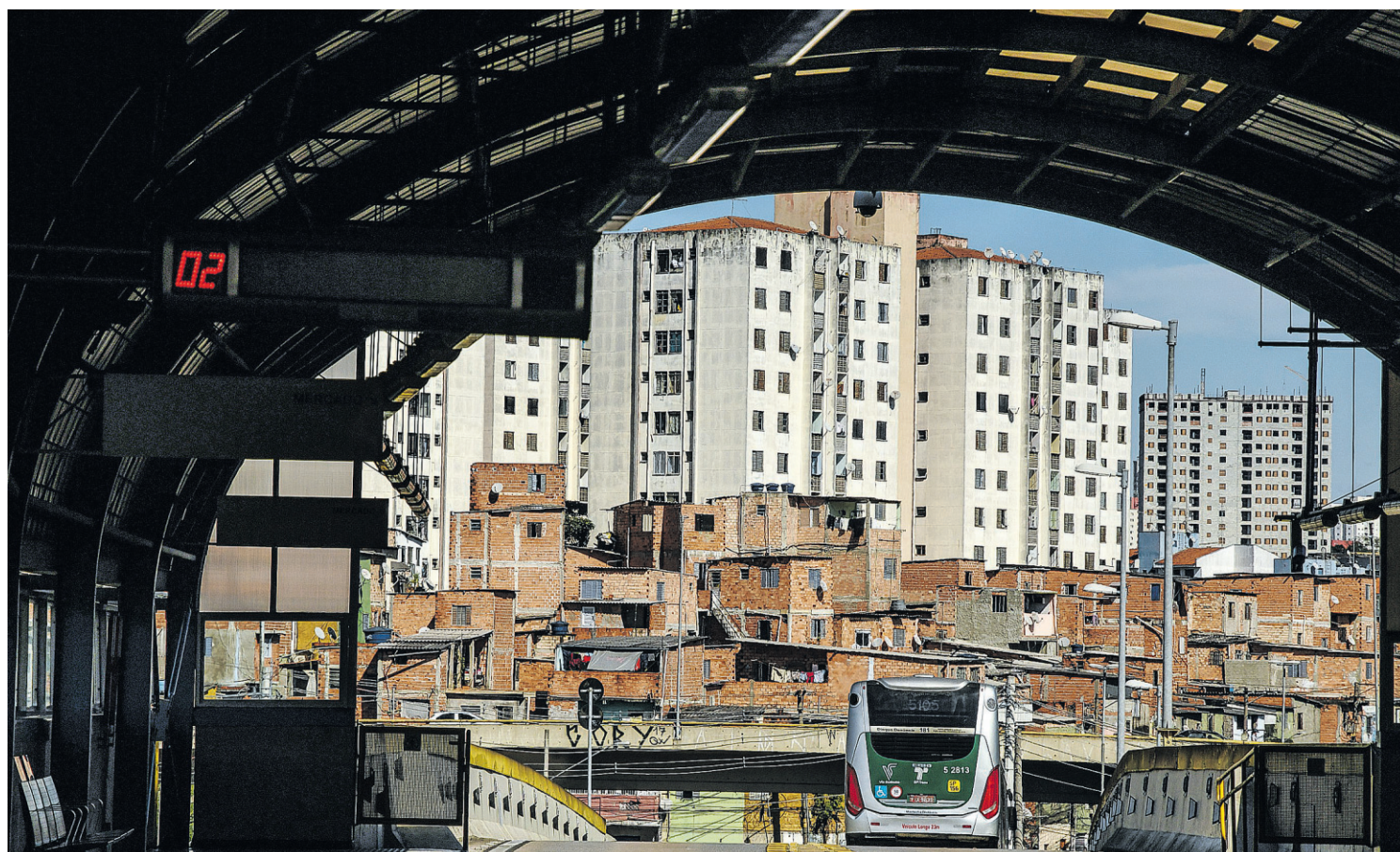
Com frequência, a questão do subsídio é vista no Brasil como meio de beneficiar empresas. No atual momento, ele pode decidir a sobrevivência do transporte como conhecemos. "O objetivo não é salvar o empresário, é salvar a cidadania", afirma Ailton Brasiense, presidente da ANTP.

Os recursos em Brasília seriam o socorro imediato, mas seria preciso rever o modelo, com pagamento por custo e maior subsídio, dizem os empresários. "Como é hoje, vale a pena para a empresa ter menos ônibus, mais lotação. Esse ponto ficou claro que tem que mudar", diz Rafael Calabria, do Idec (Instituto de Defesa do Consumidor).

Em Porto Alegre, a prefeitura criou calculadora para mostrar como a tarifa de ônibus poderia ser reduzida para até R\$ 1,40 se houvesse mudanças como taxação de serviços por aplicativo ou cobrança de imposto sobre veículos emplacados fora da cidade.

Enquanto isso, as cidades reboam para garantir a segurança nos veículos. Campo Grande (MS) chegou a adotar túneis de desinfecção corporais. Quando o passageiro entra na cabine, recebia jatos de ozônio, com objetivo de eliminar a presença do vírus. Devido a questionamentos, o serviço foi desligado.

Algumas cidades adotam o sistema de câmeras que captam a temperatura da população, para detectar pessoas com febre. Medidas mais comuns são a eliminação do dinheiro (que transporta vírus), a demarcação de espaços, a disponibilização de álcool em gel e a obrigatoriedade do uso das máscaras.



Ônibus deixa o Terminal Parque Dom Pedro 2º, na região central de São Paulo Karime Xavier/Folhapress

saúde **coronavírus**

Ilustração Carolina Daffara

Medo de contágio por vírus pode gerar onda de migração para carro e moto

Especialistas citam exemplos de Paris e Bogotá para evitar volta de poluição e mortes no trânsito

VIDA PÓS-VÍRUS

Artur Rodrigues e Thiago Amâncio

SÃO PAULO Uma das primeiras medidas que a cidade de São Paulo tomou quando começou a se fechar para tentar controlar a pandemia foi suspender o rodízio de automóveis. O plano era liberar a população de aglomerações em ônibus e metrô.

Na sequência, municípios da Grande São Paulo anunciaram que suspenderiam o transporte coletivo — o que não chegou a acontecer, por pressão do governo paulista. Em João Pessoa, capital da Paraíba, os ônibus foram suspensos no fim de março e só voltaram a circular no começo de julho, mais de três meses depois.

País afora, governos e médicos desincentivaram a população a tomar o transporte público durante a pandemia de Covid-19, a fim de evitar a disseminação do vírus.

Especialistas temem, no entanto, que, num cenário em que a vacina não fique pronta logo e o distanciamento seja estendido, o incentivo ao uso do carro provoque efeitos negativos nas cidades. As consequências seriam aumento da poluição, ocupação de leitos hospitalares por vítimas de acidentes e segregação ainda maior entre pobres e ricos.

O médico Allan Rocha, 28, só usava transporte público para ir aos hospitais onde atua, em São Paulo. O mais distante fica em Santo André, na região metropolitana, aonde ia



Carros e motos disputam espaços nas ruas de São Paulo Karime Xavier/Folhapress

de trem. Depois que a pandemia começou, porém, só usa Uber para se locomover.

“Troquei pela minha proteção, mas também pela dos outros. Por trabalhar em hospital, não queria expor as pessoas. Ainda prefiro o transporte público, pela economia e porque muitas vezes é mais rápido. Mas, enquanto durar a pandemia, infelizmente pretendo continuar usando o Uber.”

Em pesquisa feita em abril pelo BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) com 33 mil usuários do transporte público em cidades latino-

americanas, 3% dos entrevistados no Rio e em São Paulo afirmaram que pretendem evitar o transporte público mesmo que as restrições impostas pelo vírus sejam suspensas.

“Em São Paulo e em outras cidades brasileiras tivemos décadas de um urbanismo rodoviário, com foco na construção de avenidas, túneis, pontes, pensando no carro como solução individual, com redução do transporte público”, diz Bianca Tavorali, professora do Insper e pesquisadora do Cebrap.

“O problema da política que

valoriza o carro é que você pensa só no proprietário do bem, o que não é o caso da maioria das pessoas. É uma solução individual”, afirma.

“A gente estava começando a reverter o investimento [feito no transporte individual nas últimas décadas], voltar ao carro é um retrocesso. O que a pandemia pode ajudar é a pensar num transporte de qualidade, que não seja aglomerado, e que seja seguro para as pessoas.”

Nas capitais brasileiras, as gestões municipais constataram que a circulação de auto-

móveis caiu muito menos durante a quarentena do que a demanda por ônibus e metrô.

“Nossa demanda pelo transporte público caiu entre 60% e 80%, enquanto a circulação de automóveis caiu só 20%. Quem pode preferiu usar o automóvel”, diz o secretário extraordinário de Mobilidade de Porto Alegre, Rodrigo Tortorelli.

“E isso é um risco grande. Por questão de espaço físico, que não suportamos mais, pelo aumento da poluição e pela quantidade de acidentes, porque isso ocupa leitos de hospital, que são funda-

mentais agora”, completa.

Levantamento do Conselho Federal de Medicina estima que esses acidentes custaram ao SUS (Sistema Único de Saúde) cerca de R\$ 3 bilhões na última década.

Só no estado de SP, 1.974 pessoas morreram no trânsito até maio deste ano, pouco menos do que o registrado no mesmo período do ano passado, quando morreram 2.095 pessoas. Jovens de 18 a 24 anos e motociclistas são os grupos com mais óbitos. Além disso, ocorreram 62 mil acidentes não fatais nos cinco primeiros meses do ano.

O médico Carlos Alberto Eid, coordenador do Departamento de Atendimento Pré-hospitalar da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, ressaltou que por enquanto a prioridade é diminuir as mortes por coronavírus, agora na casa de mais de mil por dia, em média.

“O trânsito matou 110 por dia no ano passado. A prioridade hoje é reduzir o número de mortes por coronavírus e um dos pontos de transmissão bem forte é a proximidade física, o contato físico, a aglomeração é um dos fatores da disseminação”, diz Eid.

O médico destaca que, além da aglomeração, o transporte público tem muitas superfícies de contato. Por isso, considera natural que as pessoas optem por estar em veículos próprios.

Dante Rosado, coordenador da Iniciativa Bloomberg de Segurança Viária Global, diz que o cenário de prolongamento da crise pode intensificar os riscos no trânsito. “Essa população pode migrar para o transporte individual, que cria outras questões. Se for automóvel, vai gerar congestionamento, poluição e outras questões, mas é mais provável que aconteça para motocicleta, que é o meio de transporte mais barato e arriscado”, diz Rosado.

Ele diz que cidades mundo afora se aproveitaram da redução no fluxo de carros na quarentena para colocar em prática alternativas que reduzem o espaço dos automóveis e ao mesmo tempo criam opções ao transporte público cheio.

É o caso de Paris, onde a prefeita Anne Hidalgo liberou que bares e restaurantes usem vagas de carros nas ruas para abrir mesas e servir os clientes nas calçadas, além de proibir a circulação de carros em ruas importantes, liberando o trânsito de bicicletas.

O uso do asfalto como jeito mais seguro para reabrir restaurantes, ao ar livre, também foi adotado em Nova York.

Na América do Sul, a capital da Colômbia, Bogotá, implantou ciclovias temporárias desde o começo da pandemia, para incentivar as pessoas a usarem bicicletas.

Luís Antonio Lindau, diretor de cidades da WRI Brasil, diz que um dos melhores jeitos de manter a população no transporte público é fazer com que passe menos tempo nele. Uma solução rápida seria implantar grande quantidade de faixas de ônibus à direita, que são rápidas de serem feitas e baratas. “Se a gente retornar ao normal e as pessoas saírem do ônibus, teremos mais carros circulando. Precisamos segurar o espaço para o transporte coletivo”, diz. Segundo Lindau, as viagens mais rápidas melhorariam a oferta do transporte.

+ **SÉRIE TRATA DO FUTURO DO TRANSPORTE APÓS A PANDEMIA** A Folha vai mostrar, na série O Futuro do Transporte, como a pandemia afetou e ainda afetará o modo de se locomover no país. Este segundo capítulo aborda o desafio de evitar aglomeração no transporte e a volta da cultura rodoviária

MORTES

coluna.obituário@grupofolha.com.br

Pai com traços de mãe, deu o melhor da vida aos filhos

JUSTO ALLEGRETTI FILHO (1962-2020)

Patrícia Pasquini

SÃO PAULO O nome que carrega a justiça e a disposição para ajudar as pessoas fez com que o paulistano Justo Allegretti Filho ganhasse popularidade no trabalho, na unidade do Poupatempo dentro

do Shopping Internacional de Guarulhos (Grande SP).

O amor que recebeu da família materna amenizou as dificuldades enfrentadas com o pai e também as financeiras.

Justo fez dos limões uma bela limonada. Extraiu da sua infância os bons senti-

mentos e os guardou para quando tivesse sua família.

A primeira vez que viu aquela que seria sua esposa no futuro, a consultora de vendas Sandra Viviane Rodrigues Allegretti, hoje com 50 anos, foi em frente ao Cemitério São João Batista, em Guarulhos, no ano de 1985. Por ironia do destino, o mesmo que seria enterrado 35 anos depois.

Acompanhada de uma tia, Sandra voltava a pé de um baile quando foi cercada por quatro homens na porta do cemitério.

Justo passava de carro pelo local e ofereceu carona às duas.

Foi o início da paquera, que virou namoro quatro dias após o ocorrido. Um bilhete enviado por Sandra a Justo para agradecer a carona selou o desejo de ficarem juntos. O casamento ocorreu em 1987.

Em algumas ocasiões, Justo disse à Sandra que se despediriam no mesmo local onde se conheceram: no cemitério.

Justo despertou nos filhos Lucas, Pedro e Leo o desejo de seguirem seu exemplo de

homem, marido e pai.

“Ele tinha alma feminina. Era um pai com traços de mãe. Ajudou a criar dos filhos. Homem protetor, amoroso, zeloso, cuidador e atencioso. Muito querido por todos”, afirma Sandra.

Além de ficar perto da família, queria da vida a oportunidade de vivê-la. Justo gostava de acampar, de plantas e do mar. Era fã de Lulu Santos e Cazuza, além de torcedor fervoroso do Palmeiras.

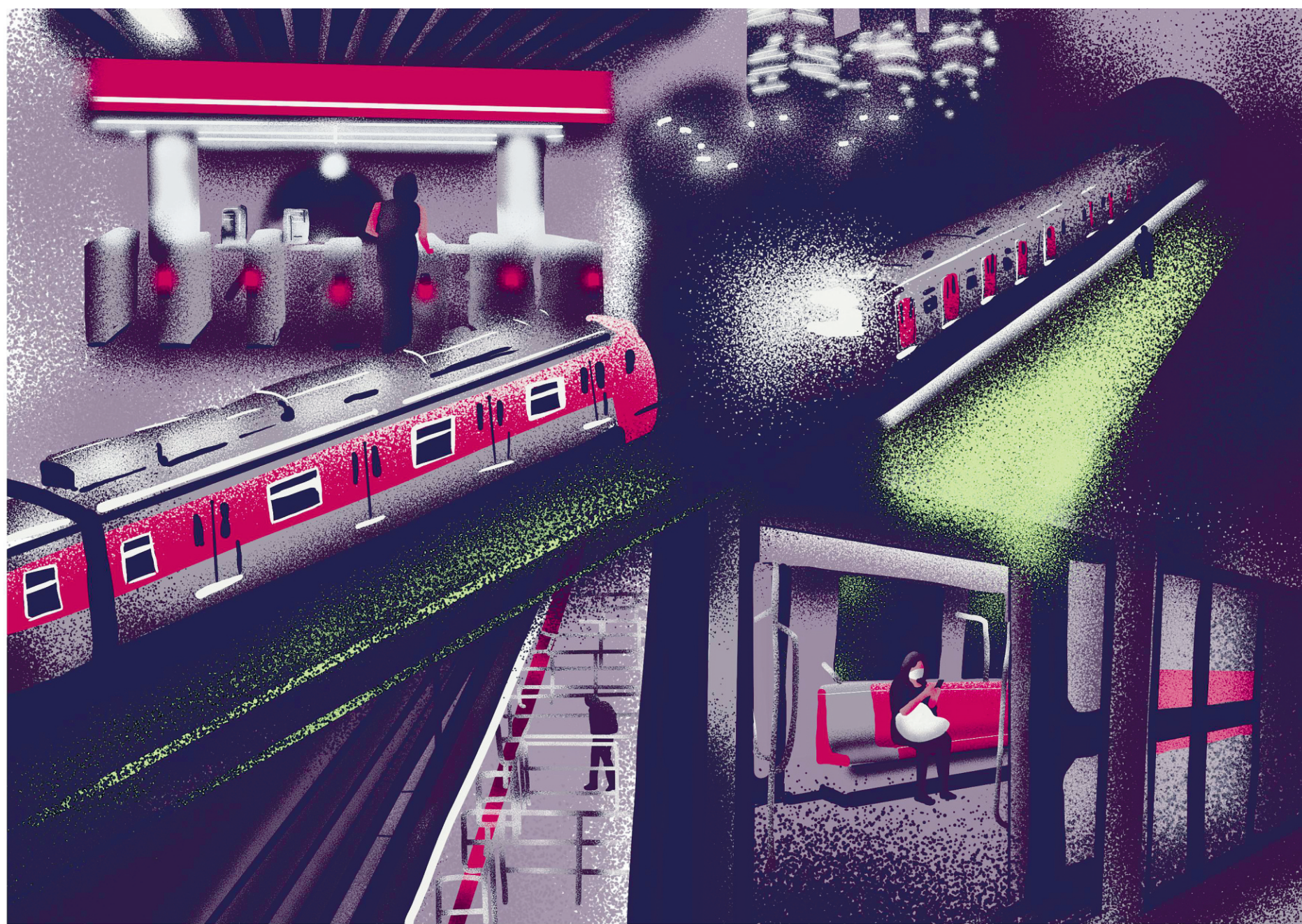
Justo Allegretti Filho mor-

reu dia 4 de julho, aos 58 anos, de um câncer raro no pulmão. Deixa esposa, três filhos, a mãe e sete irmãos.

Procure o Serviço Funerário Municipal de São Paulo: tel. (11) 3396-3800 e central 156; prefeitura.sp.gov.br/servicofunerario.

Anúncio pago na Folha: tel. (11) 3224-4000. Seg. a sex.: 10h às 20h. Sáb. e dom.: 12h às 17h.

Aviso gratuito na seção: folha.com/mortes até as 18h para publicação no dia seguinte (19h de sexta para publicação aos domingos) ou pelo telefone (11) 3224-3305 das 16h às 18h em dias úteis. Informe um número de telefone para checagem das informações.



Carolina Daffara

Transporte sobre trilhos no país sofre perda bilionária e ameaça parar

Concessões podem ficar mais caras e expansão das redes de metrô fica ameaçada diante da pandemia

VIDA PÓS-VÍRUS

Artur Rodrigues
e Thiago Amâncio

SÃO PAULO O assistente administrativo Marco Aurélio dos Santos, 45, passa mais de quatro horas todos os dias no trem e no metrô de São Paulo.

Entre o Campo Limpo (extremo sul), onde mora, até Guaianases (zona leste), onde trabalha em uma unidade de saúde, ele registra o movimento dos trens com o celular, faz boletins que posta nas redes sociais e costuma cobrar o governo estadual sobre melhorias.

Embora ainda pegue parte do trajeto com trens cheios, Marco Aurélio diz que na maior parte do caminho as composições têm lotação muito menor do que a que encarava antes da pandemia.

Os números confirmam a percepção de Marco Aurélio. Segundo a ANPTTrilhos, a demanda por esse tipo de transporte chegou a cair 80%, e hoje está em torno de 34% do que era antes, com as medidas de reabertura nos municípios.

Os sistemas de metrô e trens, que transportavam 12 milhões de pessoas por dia no país antes da pandemia da Covid-19, já acumulam R\$ 4 bilhões de perda de receita neste ano e ameaçam parar.

O transporte sobre trilhos é visto como o mais eficiente para as grandes cidades. No entanto, diante das incertezas, ele pode ser permanentemente afetado, colocando em xeque o modelo de expansão e manutenção da rede por meio de concessões à iniciativa privada.

As empresas têm se virado para cortar custos, mas a redução está longe de ser simples.

“Estamos falando de transportes de alta capacidade, que não foram feitos e pensados para andar vazios, ou não se viabilizam”, diz Joubert Flores, da ANPTTrilhos. “Nos ônibus há um ajuste mais fácil de fazer, dá para reduzir algumas linhas. No metrô ou trem, 75% do custo da operação é fixo, tem mão de obra, energia e manutenção que não dá pra cortar. Então

baixa 80% da sua receita e você não consegue reduzir 30% do seu custo”, afirma.

A situação do Rio é a mais complicada. Os administradores dizem que não há mais caixa para rodar depois de agosto.

O MetrôRio é a empresa privada que assumiu a concessão do serviço em 1998. O contrato, antigo, não prevê subsídio para a operação, ou seja, a empresa deve se manter sozinha. Hoje, cerca de 95% do caixa vem das tarifas pagas pelos passageiros, e o restante vem de publicidade e aluguel de lojas, que também perderam valor com a queda na demanda.

Segundo o presidente da empresa, Guilherme Ramalho, a companhia já perdeu

➤ Série trata do futuro do transporte após a pandemia

A **Folha** mostra, na série O Futuro do Transporte, como a pandemia afetou e ainda afetará o modo de se locomover no país. Este terceiro capítulo aborda os desafios que enfrentam os transportes sobre trilhos com a redução no número de passageiros e as restrições impostas pelo coronavírus

R\$ 270 milhões em receita, número que deve chegar a R\$ 500 milhões até o fim do ano. Ele diz que a empresa tem tido um prejuízo mensal de R\$ 35 milhões.

“É um problema de liquidez inédito. Não existe paralelo de uma queda sustentada que chegou a 87% no auge da pandemia. E temos uma recuperação muito lenta, com pessoas procurando se deslocar por outros modos”, afirma.

Para reduzir os gastos, os investimentos em melhorias foram todos paralisados, e a empresa precisou suspender contratos de trabalho e reduzir salários. Caso não haja uma solução emergencial, Ramalho diz que prevê um desmonte do setor, com absorção dos passageiros pelo transporte rodoviário, legal ou ilegal —como vans. “O prejuízo fica para o cidadão”, diz.

A Supervia, empresa que opera os trens urbanos da capital fluminense, passa por situação parecida e também ameaça suspender operações. Juntas, as empresas têm demandado um aporte financeiro emergencial do governo do Rio a curto prazo e discutem formas de reequilibrar a operação a médio prazo.

“O Rio pode fechar antes e outras cidades podem aguen-

tar por um tempo, mas uma hora o fôlego vai acabar”, diz Flores, da ANPTTrilhos.

O secretário de Transportes Metropolitanos de São Paulo, Alexandre Baldy, que cuida do Metrô e da CPTM (trens urbanos), afirma que a situação é grave. “Não existe empresa que se sustente com queda de receita de 80%.”

O estado chegou a fazer um plano que prevê uma escala com cinco níveis para a gravidade da doença na região metropolitana. Na última, poderia fechar estações e suspender parte da operação. Segundo Baldy, hoje estamos no nível 2, mas a situação já foi mais grave, sobretudo porque o Metrô chegou a ter 53% de seus funcionários afastados, comprometendo a operação —hoje essa taxa está em 25%.

A secretaria prevê uma perda de receita de R\$ 1 bilhão até o fim do ano. O problema não é só a tarifa, mas também o comércio fechado nas estações e as concessões de espaços como os shoppings Metrô Tatuapé, Itaquera e Santa Cruz.

Para economizar, o governo avança em diferentes áreas. Ofereceu o trabalho remoto permanente e espera uma adesão de 600 funcionários. Dos quatro prédios administrativos do Metrô, deve fechar

três. Além disso, conta também com concessões já previstas, como as áreas comerciais das 14 estações da linha 2-verde do metrô e os espaços publicitários da CPTM.

Diferentemente do Rio, as operações privatizadas em São Paulo não dependem da tarifa. As linhas 4 e 5 do metrô paulista são operadas pela CCR, que administra também o metrô de Salvador e o VLT do Rio.

Os contratos de concessão já preveem um equilíbrio financeiro de modo que não sejam impactados nem por congelamentos ou aumentos tarifários. Há um fundo que paga a remuneração se as operações não garantirem o valor mínimo previsto no contrato.

O presidente da CCR Mobilidade, Luis Valença, afirma que a perda é grande, mas espera uma recuperação até o fim do ano. Como os contratos de concessão são de longo prazo, a compensação pode se dar nos anos seguintes.

A empresa espera uma perda de R\$ 450 milhões até o fim do ano. “Mantida a nossa previsão de recuperação de demanda, com a retomada gradual da economia, a gente imagina que nossa capacidade financeira seja suficiente para suportar essa

operação”, diz ele.

Em comum, os gestores afirmam que é preciso repensar o modelo de financiamento, principalmente com uma taxa sobre o transporte individual para pagar o transporte público. Também há um entendimento de que o governo federal possa passar a arcar com uma fatia dos custos.

“Sem querer ser pessimista, mas o dia seguinte não vai ser fácil. Hoje, 70% dos usuários do transporte público o fazem para trabalhar. Se o desemprego aumentar, vai ter uma queda na demanda. Muitas empresas adotaram trabalho remoto, e se uma pequena parte dos passageiros continuar trabalhando de casa por um período longo será mais uma perda na demanda e, consequentemente, da receita”, diz Flores.

Para o consultor em transporte Flaminio Fichmann, a situação do transporte diretamente sob domínio do estado é mais simples do que nos serviços concedidos.

A tendência, diz ele, é que empresas que gerem os serviços busquem o poder público para conseguir reequilíbrios e que, no futuro, as concessões fiquem mais caras. Como há casos em que a iniciativa privada entra para realizar obras de expansão, num cenário de crise nos próximos anos o sonho de uma rede maior pode ficar mais distante.

“O investimento, principalmente a longo prazo, corre atrás de certezas. Quanto maior a incerteza, maior o valor a ser cobrado por qualquer proponente”, diz. Isso pode afetar não só os gastos do governo com o transporte mas também o custo para a população.

Fichmann diz que, além de um preço superior, outra possibilidade para amortizar o custo pós-pandemia é o aumento do tempo de concessões, de forma que os investimentos iniciais tenham mais tempo para ser recuperados.

O consultor acrescenta que os projetos para transporte sobre trilhos deverão se adaptar à nova realidade, uma vez que antes da pandemia a concentração de seis pessoas por metro quadrado parecia razoável dentro das composições. “Tem trecho da linha 3-vermelha do metrô [de SP] que tem mais de nove. Isso vai contra a política de distanciamento”.

Em São Paulo, no começo da pandemia, houve muitas reclamações sobre a quantidade insuficiente de trens e a consequente lotação. Com o passar dos meses, o intervalo dos trens foi diminuindo.

Mesmo com trens mais vazios hoje em dia, o assistente administrativo Marco Aurélio diz que o isolamento social parece algo impossível de se alcançar. “Não tem como. Você fica a poucos centímetros da outra pessoa”, diz ele.

Embora haja previsão de que a quantidade de passageiros demore a voltar ao patamar de anos anteriores, a expectativa é que até o fim do ano haja mais gente circulando. Especialistas afirmam que um escalonamento no horário de entrada da população no serviço poderia ajudar a diminuir os problemas de lotação nos horários de pico.



Passageiro na estação Corinthians-Itaquera do metrô paulista, na linha 3-vermelha, zona leste da capital Karime Xavier/Folhapress

Expostos ao coronavírus, funcionários de transportes são alvo de agressões

Especialistas e entidades cobram mudanças que vão de testagem a isolamento de motoristas

VIDA PÓS-VÍRUS

Artur Rodrigues e Thiago Amâncio

SÃO PAULO O dia a dia de um motorista de ônibus nas cidades brasileiras sempre envolveu cargas de estresse, esforço físico, risco de acidentes e assaltos. A pandemia tornou o ofício ainda mais espinhoso.

Na linha de frente, os condutores e demais funcionários do transporte público passam o dia em aglomerações, sob alto risco de contaminação pelo novo coronavírus.

Além disso, vivem ameaçados por agressões de passageiros, uma vez que se tornaram responsáveis por fiscalizar se todos estão usando máscaras. A crise no setor ainda pode causar demissões em massa.

Para que esses funcionários continuem mantendo as cidades funcionando, especialistas e entidades de categoria alertam para a necessidade de mudanças urgentes, que vão da testagem dos funcionários à criação de mecanismos de isolamento e proteção.

Uma pesquisa da Coppe/UFRJ (instituto de pesquisa de engenharia da Universidade Federal do RJ) concluiu que motoristas e cobradores de ônibus têm 70% de chances de contrair o coronavírus.

Embora não haja dados centralizados sobre o impacto da Covid-19 na categoria em âmbito nacional, órgãos de classe afirmam que há uma onda de contaminação e mortes entre esses profissionais.

Levantamento do Sindmotoristas (sindicato que representa funcionários do transporte coletivo na capital paulista) registra, somente na cidade de São Paulo, 747 casos suspeitos de Covid-19, 208 confirmados, 52 mortes pela doença e 43 aguardando resultado de exames.

Em outros estados, pipocam notícias de mortes de funcionários dos transportes. No início de julho, o motorista Lincoln Dezenciol, 46, que atuava na região metropolitana de Curitiba (PR), morreu após continuar trabalhando durante a pandemia apesar de ter diabetes e trombose.

“A empresa sabia que ele fazia parte do grupo de risco. Mas por vontade deles ele continuou trabalhando”, diz a irmã de Lincoln, a advogada Janaína Dezenciol, 38.

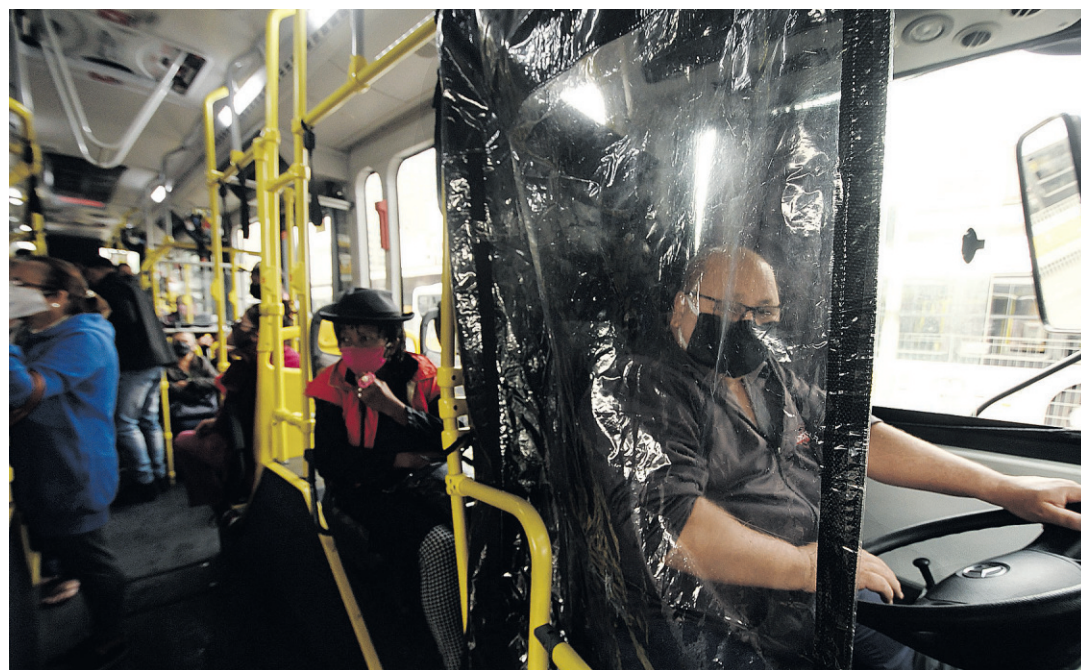
Ela afirma acreditar que foi durante o trabalho que Lincoln contraiu a doença. “Tem a determinação que motoristas não podem deixar passageiros entrar sem a máscara. Quando ele virou para um senhor e falou que não podia permitir, o cara cuspiu na cara dele. Quem me garante que



Ilustração Carolina Daffara

Série trata do futuro do transporte após a pandemia

A **Folha** mostra, na série O Futuro do Transporte, como a pandemia afetou e ainda afetará o modo de se locomover no país. Este quarto e último capítulo aborda os desafios enfrentados por trabalhadores do setor de transportes, como metroviários e motoristas e cobradores de ônibus, em meio à nova realidade imposta pela pandemia



Motorista de ônibus protegido por barreira plástica em São Paulo Karime Xavier/Folhapress

não foi assim que ele pegou?”

Devido ao grave quadro de sua doença, Lincoln se despediu de familiares, por acreditar que não sobreviveria.

Os funcionários do transporte também temem pelo risco de infectarem suas famílias. O operador de trem de São Paulo Almir de Castro, 57, se infectou. “Quando me contaminei, o que mais me entristeceu foi que há grande probabilidade de ter infectado também minha mulher e meu filho”, diz.

A desconfiança, ele conta, é pelo fato de que é o único que não tem como seguir o isolamento. “A gente tem contato direto com a população, anda na plataforma [para ir de uma cabine a outra]. Quando

dá uma falha, tem que acessar equipamento dentro ou próximo do trem. E pela cabine do trem, passam vários operadores por ali e a higienização não é tão perfeita”, afirma o operador, que também atua no sindicato da categoria.

Até agora, além de centenas de infectados, foi registrada uma morte por Covid-19 no metrô paulistano, do mecânico Armando Ramos Norberto, conhecido como Armandinho, que morreu aos 59 anos, 31 deles passados na companhia, diz a entidade sindical.

O coordenador geral do Sindicato dos Metroviários, Wagner Fajardo, cobra testagem em massa para os funcionários do metrô de São Paulo.

“Teste o metrô só passou a

aplicar a partir do momento que a gente conseguiu uma liminar na Justiça, em meados de junho”, diz. “Mas não é teste indiscriminado, é só quando tem algum contactante. Mesmo assim, é um parto para a gente conseguir teste. O metrô tem critério muito subjetivo para definir quem é contactante e quem não é.”

Além disso, ele afirma que há diversos casos de idosos que estão sendo chamados para trabalhar. Fajardo diz ainda que os casos de infecções, em maioria, são entre funcionários que atuam nas estações e também na segurança.

O estudo da Coppe/UFRJ verificou o risco de mais de 2.500 ocupações diferentes no país. Os 350 mil motoristas de ôni-

bus urbanos e rodoviários no país, por exemplo, tem risco de contaminação por coronavírus acima de 70%. O de operadores de trem é um pouco menor, de cerca de 66%.

O estudo mede três variáveis: frequência com que a ocupação expõe a pessoa a doenças, até que ponto exige execução de tarefas com extrema proximidade de outras pessoas e o quanto as ocupações exigem o contato físico com outras pessoas.

“As pessoas que trabalham no transporte, motoristas, fiscais e os próprios trocadores, bilheteiros, eles têm um risco considerado relativamente alto por conta da circunstância das atividades que realizam: são expostos a um pú-

blico grande, um contato muito próximo”, diz o pesquisador Yuri Lima, do Laboratório do Futuro, do Programa de Engenharia de Sistemas e Computação da Coppe/UFRJ, que atuou no estudo.

O instituto emitiu uma nota técnica com recomendações para as empresas de transporte público, no qual cita medidas que poderiam diminuir o risco aos funcionários.

“Em diversas cidades do mundo, como Salvador, Vancouver [Canadá] e Skåne [Suécia], foi adotada a medida de proteção e distanciamento do motorista de ônibus através de barreira física em material plástico para isolar o assento do motorista, bem como proibição de uso dos assentos próximos ao motorista, isolados com fita sinalizadora e cartazes”, diz o estudo.

A nota também pede medição de temperatura de todos os funcionários das empresas de transporte e instrumentos de fiscalização da exigência de uso de máscaras de proteção pelos passageiros.

No transporte sobre trilhos, há funcionários da segurança para garantir o uso das máscaras. No caso dos ônibus, porém, essa responsabilidade recai sobre o motorista, que tem de dirigir e às vezes também fazer o trabalho de cobrador.

O motorista de ônibus Philippe Monguillot foi espancado até a morte na França, após cobrar o uso de máscara. No Brasil, embora mortes ainda não tenham acontecido, já há casos de agressão.

Em Minas Gerais, foram registrados ao menos dois casos, segundo o sindicato da categoria. “Nós tivemos uma agressão na região metropolitana de Belo Horizonte, na cidade de Ibirité, na qual o motorista, ao pedir que o usuário colocasse a máscara, o mesmo não quis colocar. Aí ele entrou, agrediu o motorista com um soco, cortou até o supercílio dele”, afirmou Paulo Cesar da Silva, presidente do sindicato dos Rodoviários de Belo Horizonte e região metropolitana.

“Tivemos outro caso no qual o motorista de ônibus fez a mesma abordagem e o usuário desceu do veículo e atirou uma pedra na direção dele, estourando o vidro. O estilhaço chegou a fazer uma pequena lesão. Fora isso, ameaças verbais por parte dos passageiros são constantes”, acrescenta.

A crise econômica ainda pode deixar parcela significativa dos trabalhadores de empresas de transporte desempregados. Em análise da Coppe/UFRJ, o setor de transportes terrestres, com 1,65 milhão de trabalhadores, tem risco de automação de 75%.

Para o futuro, começam agora a surgir tecnologias com objetivo de evitar a contaminação dentro dos ônibus. A empresa Marcopolo, por exemplo, desenvolveu sistema de ar-condicionado para os coletivos com luz ultravioleta, que, segundo a empresa, tem ação que poderia matar o vírus. Segundo a fabricante, poderia atuar na inativação do material genético do vírus.

MORTES

coluna.obituario@grupofolha.com.br

Fez da educação em direitos dos vulneráveis sua missão

INÊS BÜSCHEL (1947-2020)

Roberto Liviano

SÃO PAULO A corintiana Inês do Amaral Büschel ingressou jovem no Ministério Público de São Paulo imbuída do sonho de melhorar as vidas das pessoas. Sua alma socialista sempre a levou a lutar pelas causas dos mais humildes e vulneráveis socialmente.

Nascida em 1947 na cidade de São Paulo em família de ascendência alemã, foi uma das fundadoras, em 1991, do

Movimento do Ministério Público Democrático no Brasil, que presidiu com galhardia e pouquíssimos recursos financeiros.

A inspiração era o movimento associativista democrático europeu, iniciado na década de 1960 pela Magistratura Democrática da Itália, e depois disseminado pela Europa com a pretensão de difundir a cultura dos direitos humanos.

Nas reuniões do MPD, con-

fabulava sobre a transformação do mundo com seus companheiros de jornada — Visconti, Maria Izabel, Anna Trotta, Livianu, Airon Florentino, Papaterra, Marrey, Paulo Garrido, Liliana Buff, Petreluzzi, Valderez, Tilé e Salinas.

Admirava o educador Paulo Freire (1921-97) e apoiava o Movimento dos Trabalhadores Rurais sem Terra (MST). Preocupava-se muito com a questão da violência contra as mulheres e com as desigualdades de gênero, além da educação em direitos, da qual fez sua missão.

Foi professora na Unip e proferiu inúmeras palestras em projetos sociais como o

Promotoras Legais Populares, Arrastão e outros mais.

Criada com os irmãos Fátima, Júlio, Oscar e Raul, Inês Büschel era simples nos hábitos e despojada. Amante das artes e da cultura, fundou o Espaço Tertúlia para promovê-las.

Criou o Blog da Inês, onde escrevia regularmente, e fazia cordéis no intuito de simplificar a linguagem jurídica. Era esta sua bandeira de vida, a de educar as pessoas mais pobres. Enxergava essas publicações como instrumento de emancipação política em direção à cidadania plena.

Na terça-feira (21), após 14 anos driblando um câncer, aos 73, Inês morreu em São

Paulo. Deixa a filha, a jornalista Beatriz Pasqualino, e os netos Violeta e Milton, para quem foi excelente mãe e avó. Deixa ainda lembranças de uma amiga querida, bondosa e altruísta e lições de uma mulher culta, inteligente, sábia, carismática e cativante, que estimulava todos à sua volta.

REGINA MARIA ALVES DE SOUZA
Aos 73, casada com Delcídio

Procure o Serviço Funerário Municipal de São Paulo:
tel. (11) 3396-3800 e central 156; prefeitura.sp.gov.br/servicofunerario.

Anúncio pago na Folha: tel. (11) 3224-4000. Seg. a sex.: 10h às 20h. Sáb. e dom.: 12h às 17h.

Aviso gratuito na seção: folha.com/mortes até as 18h para publicação no dia seguinte (19h de sexta para publicação aos domingos) ou pelo telefone (11) 3224-3305 das 16h às 18h em dias úteis. Informe um número de telefone para checagem das informações.

Pereira de Souza. Quinta (23/7) às 11h. Cemitério Jardim do Pêssego, Itaquera (SP)

MÊS 267º
NORMA VASQUES DOMINGUEZ
Nesta sexta (24/7) às 20h, Igreja Nossa Senhora da Saúde, r. Domingos de Moraes, 2387, Vila Mariana (SP)

LIDIA JOSE IBRAHIM HEROICO
Neste sábado (25/7) às 7h, Paróquia Santo Inácio de Loiola, Vila Mariana (SP)