

A oferta de transporte público no GDF durante o *lockdown*

Eduardo Baptista Vieira⁴²

Vinólia Maria Costa de Oliveira Curvina⁴³

INTRODUÇÃO

O Governo do Distrito Federal – GDF, por meio do decreto nº 41.849, de 27 de fevereiro de 2021, adotou medida para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente da COVID-19 (Sars-Cov-2), conhecida como *lockdown*, que determina o fechamento de atividades e estabelecimentos comerciais considerados não essenciais.

A medida inicialmente autorizou a continuidade de atividades e serviços, desde que observadas medidas de prevenção e combate a COVID-19, tais quais supermercados; padarias; açougues; postos de combustíveis; produtos farmacêuticos; hospitais, clínicas e consultórios médicos; clínicas veterinárias; comércio atacadista; *petshops*; funerárias; lojas de conveniência; fornecimento de energia, água, esgoto, telefonia e coleta de lixo; construção civil; cultos e missas; segmento de veículos automotores; agências bancárias e correspondentes bancários; bancas de jornal e revistas; centros de distribuição de alimentos e bebidas; escritórios e profissionais autônomos; lavanderias; cartórios, serviços notariais e de registro; hotéis; óticas; papelarias; zoológico e parques ecológicos; Órgãos Públicos do Distrito Federal que prestassem atendimento à população; e atividades industriais.

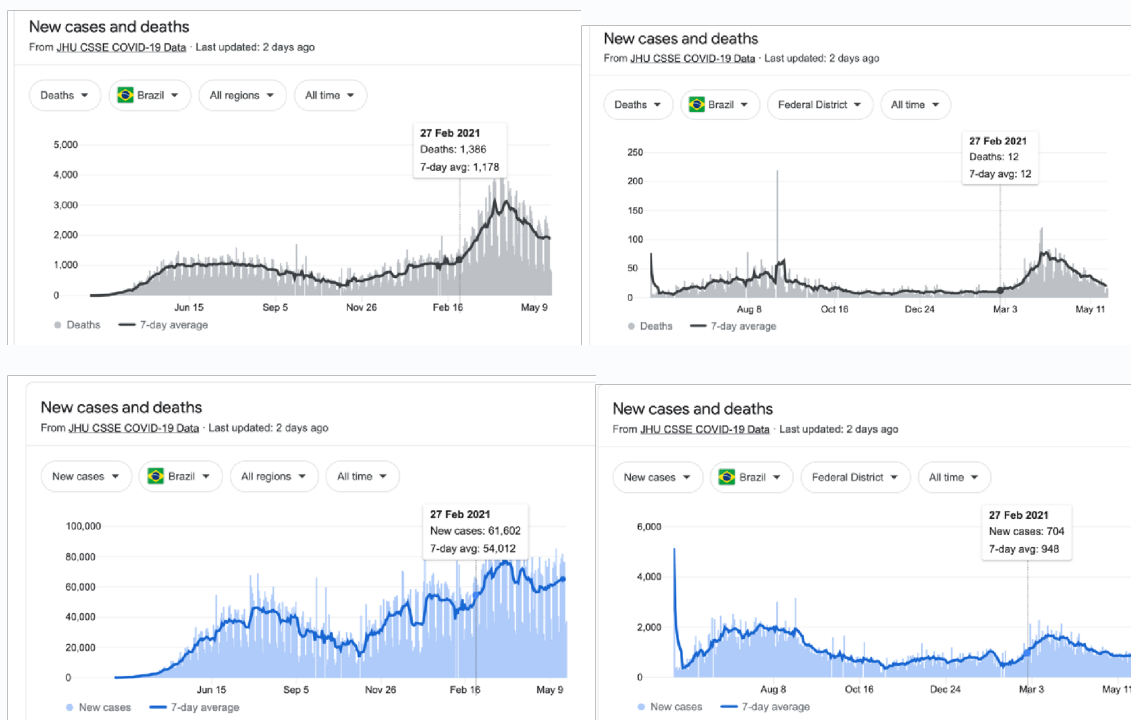
O *lockdown* é uma das medidas de tentativa de contenção da doença adotada não só no Brasil, mas, também, em diversos países, como, por exemplo, Alemanha, Reino Unido, Espanha, Itália, EUA e Canadá.

Em uma análise estritamente econômica, a intervenção de qualquer governo é justificada quando verificada uma falha de mercado significativamente grande, a saber, um monopólio ou oligopólio, uma externalidade, ou uma assimetria de informação. Essa falha ocorre quando o bem-estar gerado pelo mercado é inferior ao bem-estar social que poderia ser gerado pelo governo a partir de uma intervenção.

⁴² Possui Graduação em Comunicação Social pela Universidade Católica de Salvador (UCSAL) e em Administração pela Universidade Federal da Bahia (UFBA). É Especialista em Direito do Trabalho e Previdenciário pela UNICEUB. Atualmente, é mestrando em Economia pelo IDP e Auditor-Fiscal do Trabalho no Ministério da Economia.

⁴³ Possui graduação em Economia pela AEUDF, em Sociologia pela UnB, MBA Executivo em Gestão e Negócios do Desenvolvimento Regional Sustentável pela UFMT, pós-graduação em Regulação de Serviços Públicos Concedidos pela UniDF e MSA em Gestão do Desenvolvimento Territorial pela UFBA. Atualmente, é mestranda em Economia pelo IDP e Consultora de Dirigente na Vice-Presidência de Logística e Operações da Caixa Econômica Federal.

A doença causada pelo novo coronavírus impactou extremamente a sociedade mundial, brasileira e brasiliense. Na data do decreto, o Brasil registrou 1.386 mortes e uma média móvel de 1.178 mortes 7 dias anteriores, enquanto Brasília registrou 12 mortes e uma média móvel de 12 mortes na última semana de referência. O país registrou 61.602 novos casos da doença e uma média semanal 54.102, ao passo que a capital federal registrou 704 novos infectados pela COVID-19 e uma média móvel de 948 casos. Brasília apresentava uma taxa aproximada de 90% de ocupação de leitos para COVID-19, considerando as redes públicas e privadas.



Fonte: <https://github.com/CSSEGISandData/COVID-19>.

É evidente que outras variáveis devam ter sido consideradas antes da decretação do *lockdown*, como a disponibilidade de vacinas e a taxa de vacinação da população. A vacinação ainda era medida insuficiente para trazer um resultado positivo de curto prazo de retrocesso da doença. No período, cerca de 130 mil pessoas haviam recebido a primeira dose e pouco mais de 40 mil tinham recebido a segunda dose de alguma das vacinas utilizadas pelo Brasil, isto é, percentuais muito pequenos em relação à população de mais de 3 milhões.

Verificava-se, notadamente, uma situação que justificava a intervenção do Estado na economia, em função da significativa externalidade imposta pela pandemia.

Em adição, nota-se que, da pandemia, resultou ambiente de insegurança de informações, por vezes contraditórias. A eficácia de vacinas e possíveis efeitos colaterais; tratamentos precoces e medicamentos de

combate a doença; dimensão do risco da doença; entre outras temáticas impactaram a população brasileira por meio de variados canais de comunicação. A assimetria de informações é também presente no contexto da pandemia, o que contribui para a intervenção do governo na economia na tentativa de gerar maior bem-estar social.

O *lockdown* visou à diminuição da transmissão do vírus e, conseqüentemente, a diminuição de mortes.

A POLÍTICA DE TRANSPORTE DURANTE O *LOCKDOWN* E A PANDEMIA

O presente trabalho, contudo, não busca analisar exatamente a política de *lockdown*, tampouco avaliar a eficácia dessa política. Apenas tece breve análise econômica para verificar se há ou não justificativa da regulação/intervenção do Estado diante de situações de falhas de mercado.

O trabalho objetiva, principalmente, analisar política, contratos e condições de higiene e oferta de transporte público pelo GDF durante *lockdown* e, de modo extensivo, durante a pandemia, propondo medidas econômicas e administrativas que contribuam para a melhoria da situação pandêmica.

A política pública de transporte público do Governo do Distrito Federal, durante a pandemia, é fundamental para proteger usuários e operadores de transportes públicos (ônibus e metrô) e no combate a proliferação da COVID-19. Nesse contexto excepcional, faz-se necessário preservar os usuários e operadores de transporte público, dentro desse contexto de estagnação econômica, e observando que nem todos podem trabalhar em casa, seja no comércio, na indústria ou mesmo na prestação de serviços, ainda que em situações extremas como a de um *lockdown*.

Observa-se que medidas de isolamento social custam elevado preço para a economia, inclusive para o setor de empresas de transporte que, com a redução da circulação de pessoas, tem as receitas impactadas negativamente e precisa manter os pagamentos de despesas, bem como manter a frota adequada em operação.

Com efeito, entende-se justificável a análise de reequilíbrio econômico-financeiro, por parte do GDF, sobre os contratos firmados com as concessionárias prestadoras dos serviços de transporte público, ônibus e metrô, no Distrito Federal. Tal medida vai ao encontro de possibilitar a manutenção da prestação desse serviço essencial durante o período de pandemia, com a adoção de medidas sanitárias indicadas para a contenção do novo coronavírus, e, ainda, a ampliação da oferta do serviço com mais ônibus em circulação para combater aglomerações.

O reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, em relação às medidas de saúde pública relacionadas à COVID-19, poderia viabilizar o seguinte:

- a) proteção das áreas de metais e plástico dos transportes público com películas/materiais antivirais constituídos de íons de pratas;
- b) disponibilização de álcool 70% e máscaras para os operadores;
- c) aumento da frota para manutenção do distanciamento necessário;
- d) adoção de barreiras de proteção (ex.: vidro, acrílico, entre outros) para separar motoristas, cobradores e vendedores de passagens;
- e) estabelecimento de rotinas de desinfecção dos veículos;
- f) realização de campanhas para incentivar usuários a pagarem as passagens com o uso do *smartcard*, ao invés de dinheiro;
- g) garantia da viabilidade financeira das empresas.

A esse respeito, não consideramos que o pleito das concessionárias, visando esse reequilíbrio econômico-financeiro, implicaria perigo moral, aquele entendido como a mudança comportamental de um dos contraentes após a assinatura do contrato.

Essa ação do GDF se alinha às medidas que buscam o retorno do crescimento da economia de modo sustentável no tempo, uma vez que permite o deslocamento de pessoas com mais proteção e segurança, inclusive quando ocorrer *lockdown*, e corrobora diretamente redução do número de infectados e mortes, além de, também, contribuir para menor impacto na capacidade de atendimento e recursos de saúde pública para a população local.

Sabe-se que a intervenção pública na economia gera resultados que são nitidamente percebidos pela sociedade, mas, também, produz os resultados que não são percebidos de modo geral pelas pessoas, conforme entende o economista Frédéric Bastiat (1850) pela parábola da janela quebrada.

Durante a pandemia, o GDF não pode permitir que o ônus adicional de adequação das concessionárias, quanto às medidas requeridas de combate a COVID-19, seja repassado para o usuário dos serviços públicos, em forma de aumento de tarifas.

Assim, vislumbra-se outra ação a ser analisada nesse momento: o subsídio do GDF ao setor, que poderia ser materializado de duas formas:

- a) compra antecipada, pelo Governo Distrital, de passagens de transporte junto às empresas, o que possibilitaria que elas adotassem as medidas necessárias supracitadas. Nesse caso, o acerto de contas entre o GDF e as empresas ocorreria após o término da pandemia e de maneira parcelada, acompanhando a elevação das receitas empresariais; e/ou

- b) compra antecipada de passagens das empresas e, em um programa de auxílio a pequenas e microempresas, repassar esses valores para pequenos empregadores como subsídios relativos ao custo da empresa com vale-transporte. Nesse segundo caso, não haveria um acerto de contas futuro com as concessionárias, uma vez que a medida adotada seria de auxílio tanto para empresas de transporte público do Distrito Federal quanto um incentivo econômico às micro e pequenas empresas, relacionado ao custo de transporte de seus empregados.

Outro ponto a ser melhorado com as medidas analisadas é o *matching* entre os usuários dos serviços de transporte público do DF e a oferta de ônibus e metrô. As medidas de isolamento e distanciamento social, mesmo durante o *lockdown*, não são absolutas. Observa-se que as pessoas que necessitam se deslocar e demandam o transporte público precisam ter melhor cobertura do serviço. Por conseguinte, é preciso que o *matching* entre a demanda e oferta desse segmento seja aperfeiçoado especialmente no decorrer da pandemia da COVID-19.

CONCLUSÃO

Ao longo do artigo, percebeu-se que é justificável a intervenção do GDF na economia, mesmo com a adoção de medidas mais extremas, como é o caso do *lockdown*.

Verificou-se que há falha de mercado significativamente grande, ligada à assimetria de informações, e que a ação do governo seria mais positiva do que a auto composição do mercado.

Foi realizada análise sobre a política de transporte público do GDF, apresentadas sugestões alternativas para a melhoria desse mercado.

Examinou-se a viabilidade de um reequilíbrio econômico-financeiro entre o Governo e as concessionárias prestadoras desse serviço público, para permitir uma melhor e mais adequada oferta de transporte público no Distrito Federal, com a adoção de medidas de higiene e combate a COVID-19, inclusive pela ampliação do serviço.

Adicionalmente, foram tecidas sugestões, como, por exemplo, a compra antecipada pelo GDF de passagens junto às empresas de transporte público, como forma de subsidiar economicamente micro e pequenas empresas, para possibilitar que as empresas de transporte adotem as medidas requeridas.

Promoveu-se uma análise econômica evidentemente preliminar. Naturalmente, tais medidas ainda deverão ser estudadas antes de eventualmente serem adotadas pelo GDF. Outrossim, requerem intensos

diálogos com os representantes empresariais e governamentais, tais como a Câmara Legislativa e os órgãos de controle locais, para garantir a ordem e a segurança de todos.

Objetivou-se, finalmente, demonstrar que há situações em que o governo pode agir, conhecidas como falhas de mercado. A partir do conteúdo analisado, buscou-se demonstrar que a política de transporte público durante a *lockdown* e a pandemia, se trata de um caso em que há uma falha de mercado, com medidas possíveis de serem implementadas.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Distrito Federal. Decreto nº 41.913, de 19 de março de 2021. Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente da COVID19 (Sars-Cov-2), e dá outras providências. Disponível em: encurtador.com.br/dEPX3. Acesso em: 26 mai. 2021.

G1. Distrito Federal. DF tem mais 12 mortes e 704 novos casos de Covid-19; total de óbitos chega a 4.831. Disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2021/02/27/df-tem-mais-12mortes-e-704-novos-casos-de-covid-19-total-de-obitos-chega-a-4831.ghtml>. Acesso em: 26 mai. 2021.

G1. Bem-estar. Mapa da vacinação contra Covid-19 no Brasil. Acompanhe a evolução da imunização. DF - Distrito Federal. Disponível em: <https://especiais.g1.globo.com/bemestar/vacina/2021/mapa-brasil-vacina-covid/>. Acesso em: 26 mai. 2021.

Johns Hopkins University Center for Systems Science and Engineering (JHU CSSE). COVID-19 Data Repository by the Center for Systems Science and Engineering (CSSE) at Johns Hopkins University. Disponível em: encurtador.com.br/fhIKZ. Acesso em: 26 mai. 2021.

LIMA, G. C. L. S.; SCHECHTMAN, R.; BRIZON, L. C.; FIGUEIREDO, Z. M. (2020, Abril de 2020). Transporte público e COVID-19. O que pode ser feito? Rio de Janeiro. Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura da Fundação Getúlio Vargas (FGV CERI).

RODRIGUES, Luiz. Associação Nacional dos Especialistas em Políticas Públicas e Gestão Governamental. Impacto da Covid-19 nas Políticas Públicas de Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://anesp.org.br/todas-as-noticias/2020/4/22/impacto-da-covid-19-nas-politicas-pblicas-demobilidade-urbana>. Acesso em: 01. Jun. 2021.

SINDSAÚDE DF. Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos de Serviços de Saúde do Distrito Federal. 83% dos principais países afetados pelo coronavírus adotaram 'lockdown', aponta levantamento. Disponível em:

<https://sindaude.org.br/noticias/saude/saude-mundo/83-dosprincipais-paises-afetados-pelo-coronavirus-adotaram-lockdown-aponta-levantamento/>.
Acesso em 26 mai. 2021.