

O transporte de cada dia: estatal ou privado?

O Secretário do Interior e Transportes, Siro Tedoldi, ameaçou recentemente os donos de empresas de transporte coletivo com a possível implantação de uma empresa estatal caso o serviço prestado a população não melhorasse.

Em todos os grandes centros do país, o transporte coletivo, urbano quando não é deficiente, por falta de linhas que absorvam todos os usuários, deixa muito a desejar quanto a circulação e manutenção.

Na tentativa de minorar esses problemas, os governos Estaduais do Rio de Janeiro e de São Paulo, por exemplo, mantêm empresas de transporte coletivo operando no centro e na periferia das capitais. Essas capitais têm respectivamente 4.857.716 e 7.198.608 habitantes, dos quais cerca de setenta por cento são usuários de ônibus. As empresas estatais foram criadas a partir destes números, tentando diminuir os problemas diários enfrentados por quem anda de ônibus.

O Espírito Santo tem uma população de 1.725.066 pessoas, onde 163.877 estão concentradas na capital. Esse número é muito pequeno perto dos números de São Paulo e Rio, mas é muito grande perto do que existe aqui a nível de transporte coletivo.

Os usuários de ônibus daqui, como de outras capitais, enfrentam os mesmos problemas: ônibus fora do horário, superlotados, sujos, barulhentos, ônibus que não pára no ponto, e que às vezes não obedece o trajeto.

Na opinião de alguns empresários de transporte coletivo da Grande Vitória a proposta do Secretário pode até ser viável, mas ela tem que ser discutida e estudada dentro dos limites do mercado.

Para eles, o mercado já está saturado e bem suprido de linhas urbanas e a empresa estatal só viria para disputar esse mercado e aumentar ainda mais os problemas de trânsito, caso operasse no centro da cidade.

Segundo o gerente da Viação Paratodos, Manoel Siqueira, "a criação desta empresa seria válida se ela atendesse aos lugares onde o empresário privado tem prejuízo. A CMTC em São Paulo opera assim, servindo então como



Av. Jerônimo Monteiro: muito ônibus para uma única via

talvez tenha condições de manter uma empresa destas, mas certamente ela dará prejuízos. Como as barcas, que o governo insiste em manter e todo mundo sabe que só dá prejuízo. O Estado não se incomoda com prejuízos porque não é ele quem paga, é o povo. Tudo isso é feito para dar empregos por aí, porque lucro não dá. Para o usuário não é negócio essa empresa do governo, porque a passagem vai custar mais caro. Para o governo quem dirigir esta empresa vai ganhar pelo menos Cr\$ 150 mil e para pagar esse emprego a passagem é que sobe". Esta é a opinião do proprietário da viação Tabuazeiro, Arthur Pícoli, para quem o transporte coletivo em Vitória é bom demais em comparação com outros Estados.

No entanto, mesmo

sistema de passagem integrada o passageiro que vem do subúrbio

pega um ônibus até o ponto do outro, que vai levá-lo ao centro ou aos bairros desejados. Assim o tráfego melhora consideravelmente no centro da cidade.

Esta sugestão é dada pelo gerente da Viação Paratodos "Uma coisa errada aqui é que sai ônibus, por exemplo, de Jardim Camburi, Bairro de Fátima, Serra e outros lugares. Todos eles passam pelo mesmo caminho praticamente e chegam até a Jerônimo Monteiro. Essa avenida fica um caos, ninguém anda na hora do rush. Então porque não fazer uma linha circular de alimentação para outras linhas, como as intermunicipais? Seria fazer um remanejamento das linhas existentes e isso é que o

condições não parece ser um bom negócio a criação da empresa estatal de transporte.

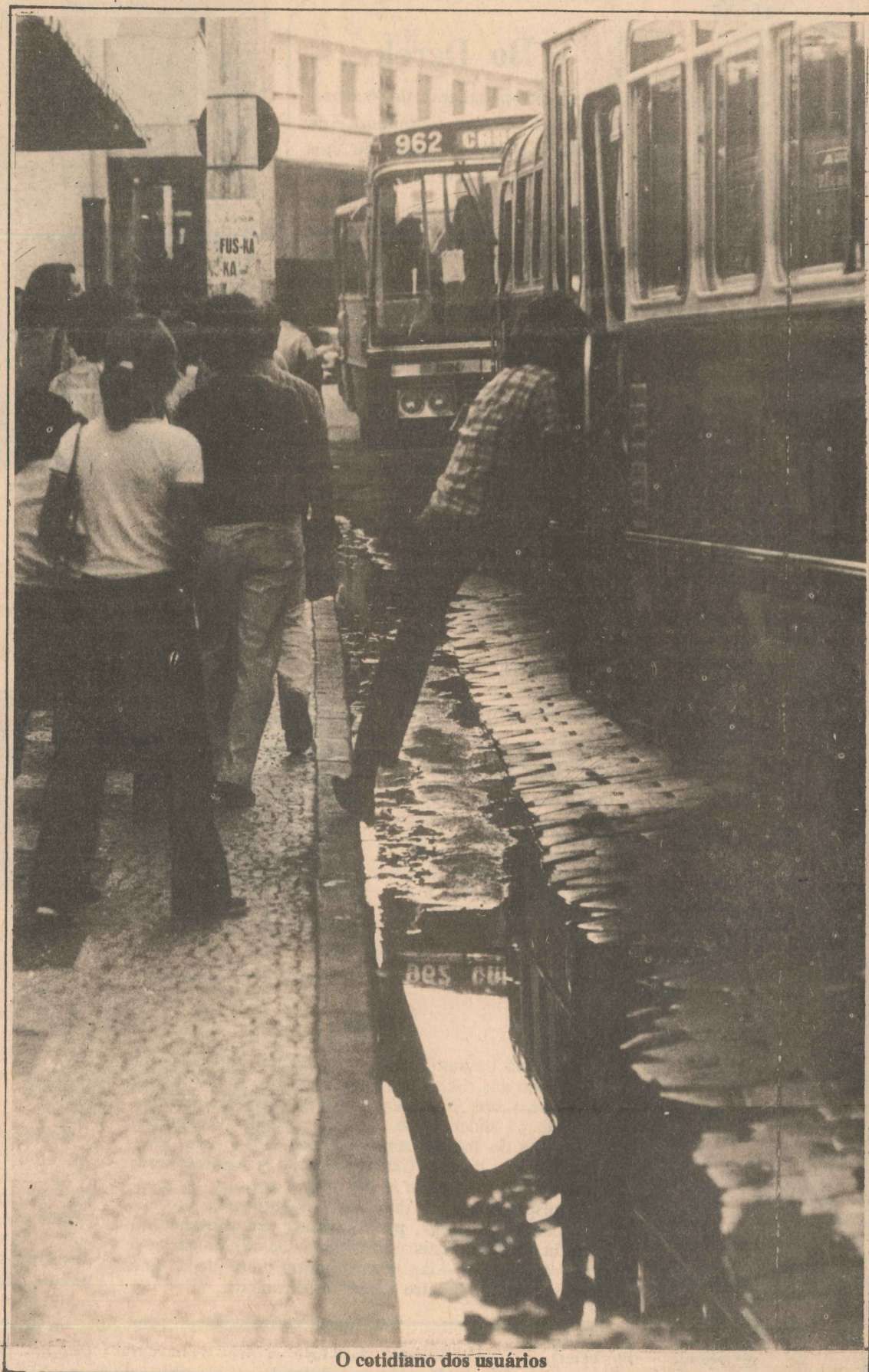
Para os empresários, o custo de uma empresa de transporte é muito alto, e de uma empresa de transporte urbano é o dobro do custo de uma empresa rodoviária. As despesas são feitas com peças, pneus, câmaras protetoras, motorista, trocador, fiscal, óleo

custo operacional bem mais alto que uma empresa privada. Nós operamos um ônibus com seis funcionários. A empresa estatal opera com dez ou doze. Então a carga de custo é maior e o lucro fica difícil. Quem vai arriscar? Se o mercado fosse amplo, tudo bem, mas aqui já temos treze empresas e não há lugar para mais uma".

da falta de calçamento na maioria dos bairros de Vila Velha e a Viação Paratodos gastou no mês passado Cr\$ 10 mil de brita e pó de pedra para tapar buracos nas ruas de Jardim Camburi. Segundo os empresários, as Prefeituras sempre estão sem dinheiro para fazer esses reparos, e a Fundep não resolve nada.

Eles garantem que se o

Beth Dalcolmo



O cotidiano dos usuários

Na opinião de alguns empresários de transporte coletivo da Grande Vitória a proposta do Secretário pode até ser viável, mas ela tem que ser discutida e estudada dentro dos limites do mercado.

Para eles, o mercado já está saturado e bem suprido de linhas urbanas e a empresa estatal só viria para disputar esse mercado e aumentar ainda mais os problemas de trânsito, caso operasse no centro da cidade.

Segundo o gerente da Viação Paratodos, Manoel Siqueira, "a criação desta empresa seria válida se ela atendesse aos lugares onde o empresariado privado tem prejuízo. A CMTC em São Paulo opera assim, servindo então como utilidade pública".

E será que na verdade estas empresas surgem com a função social de utilidade pública? Pode ser, mas como empresa ela terá que trabalhar com uma certa margem de lucro e quem paga por isso é o usuário, pois em sua maioria estas empresas estatais cobram tarifas mais altas que as empresas comuns. "O Estado

Como as barcas, que o governo insiste em manter e todo mundo sabe que só dá prejuízo. O Estado não se incomoda com prejuízos porque não é ele quem paga, é o povo. Tudo isso é feito para dar empregos por aí, porque lucro não dá. Para o usuário não é negócio essa empresa do governo, porque a passagem vai custar mais caro. Para o governo quem dirigir esta empresa vai ganhar pelo menos Cr\$ 150 mil e para pagar esse emprego a passagem é que sobe". Esta é a opinião do proprietário da viação Tabuazeiro, Arthur Pícoli, para quem o transporte coletivo em Vitória é bom demais em comparação com outros Estados.

No entanto, mesmo cobrando tarifas mais altas essas empresas dão prejuízos consideráveis em outros lugares. Em São Paulo a CMTC tem um déficit de Cr\$ 200 milhões por ano e opera na periferia fazendo alimentação de outras linhas. Nesse sentido o governo paulista a mantém pois diminui o problema para o usuário e para os empresários que teriam prejuízos operando no mesmo local. Num

pega um ônibus até o ponto do outro, que vai levá-lo ao centro ou aos bairros desejados. Assim o tráfego melhora consideravelmente no centro da cidade.

Esta sugestão é dada pelo gerente da Viação Paratodos "Uma coisa errada aqui é que sai ônibus, por exemplo, de Jardim Camburi, Bairro de Fátima, Serra e outros lugares. Todos eles passam pelo mesmo caminho praticamente e chegam até a Jerônimo Monteiro. Essa avenida fica um caos, ninguém anda na hora do rush. Então porque não fazer uma linha circular de alimentação para outras linhas, como as intermunicipais? Seria fazer um remanejamento das linhas existentes e isso é que o governo podia fazer. Haveria diminuição do fluxo de veículos no centro e daria maior rotatividade aos ônibus. Consequentemente haveria mais conforto para o passageiro".

Despesas

Para um Estado economicamente em péssimas

condições não parece ser um bom negócio a criação da empresa estatal de transporte.

Para os empresários, o custo de uma empresa de transporte é muito alto, e de uma empresa de transporte urbano é o dobro do custo de uma empresa rodoviária. As despesas são feitas com peças, pneus, câmaras protetoras, motorista, trocador, fiscal, óleo diesel, óleo lubrificante, limpeza, reformas e com novos carros. A Viação Paratodos gasta por mês somente de óleo diesel Cr\$ 1 milhão 560 mil. Ela opera com 33 ônibus de linha e 11 executivos. A despesa mensal aumenta com Cr\$ 120 mil para pneus novos, Cr\$ 230 mil de reformas de pneus, Cr\$ 45 mil de câmaras protetoras, Cr\$ 1 milhão e 500 mil de peças e Cr\$ 1 milhão e 800 mil com custo operacional. Essa é a despesa líquida, pois ainda existem os encargos sociais.

Na verdade, a despesa é grande em todas as viações. Na Tabuazeiro são gastos Cr\$ 1 milhão e 320 mil com óleo diesel. E na Alvorada são mais Cr\$ 6 milhões.

As empresas estatais, segundo Claudinor Lorenzutti, da Viação Alvorada, "têm um

custo operacional bem mais alto que uma empresa privada. Nós operamos um ônibus com seis funcionários. A empresa estatal opera com dez ou doze. Então a carga de custo é maior e o lucro fica difícil. Quem vai arriscar? Se o mercado fosse amplo, tudo bem, mas aqui já temos treze empresas e não há lugar para mais uma".

Outros problemas

Para os empresários locais, existem outros problemas que o governo Estadual deveria analisar antes de pensar em criar uma empresa de transporte. Segundo eles, talvez se o estado a criasse, tivesse conhecimento real da situação das vias de acesso da Grande Vitória que são péssimas. eles responsabilizam essas vias pelas dificuldades em cumprir os horários, pelos ônibus sujos e quebrados. Em todas as viações as reclamações acontecem quase que na mesma escala em que acontecem as dos usuários, que no final são os mais prejudicados. A Viação Tabuazeiro reclama dos quebra-molas da Praia do Canto, responsáveis pela quebra de um ônibus por dia. A Viação Alvorada reclama dos buracos e

da falta de calçamento na maioria dos bairros de Vila Velha e a Viação Paratodos gastou no mês passado Cr\$ 10 mil de brita e pó de pedra para tapar buracos nas ruas de Jardim Camburi. Segundo os empresários, as Prefeituras sempre estão sem dinheiro para fazer esses reparos, e a Fundep não resolve nada.

Eles garantem que se o Estado, conforme vem prometendo, criasse infraestrutura, melhorando as vias, os problemas para o usuário diminuiriam. Porque eles na verdade é que ficam sem condições de um transporte decente a partir do precário estado de conservação das vias. E nem mesmo a proposta de financiamento a fundo perdido através de convênio entre o governo Estadual e o governo Federal parece estar empolgando os empresários. Nenhum deles se mostrou interessado em fazer o empréstimo, e segundo Claudinor Lorenzutti, "o EBTU assume 20 por cento da compra, isto é, entra com 20 por cento do valor total da compra ou reforma se for o caso. Esse dinheiro não representa quase nada, porque se você compra um veículo de Cr\$ 1 milhão, o EBTU empresta Cr\$ 200 mil com juros baixos que você paga em 3 anos. Por outro lado você tem que entrar na linha do Finame para financiar o resto. E aí será tudo calculado por correção monetária. Acho que ninguém vai se interessar".

Concessão

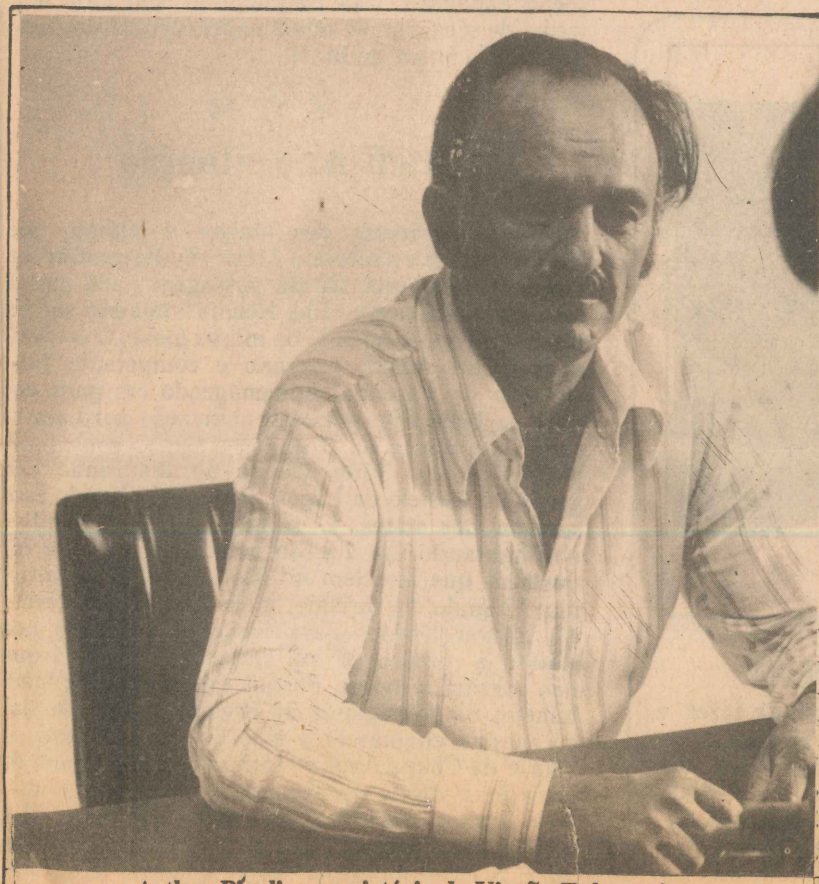
A hipótese da criação de uma empresa estatal de transporte coletivo fica então aceita se ela operar nos lugares onde as empresas privadas têm prejuízo. E aí a própria empresa do Estado assumiria esse ônus. Parece que um círculo vicioso se forma a partir daí e que as brigas vão continuar, agora pela disputa das melhores linhas. Quem dá as concessões para operação de linhas é o Estado, o que pode significar que ele ficará com as melhores. Evidentemente nada disso teria importância se o usuário fosse mais respeitado e tivesse melhores condições de transporte, porque não interessaria prejuízo ou lucro, estatal ou privada, se tudo girasse em torno do bem público.



O cotidiano dos usuários



O transporte coletivo, no Estado, transformou-se numa verdadeira guerra entre o povo e os proprietários das empresas



Arthur Pícoli, proprietário da Viação Tabuazeiro