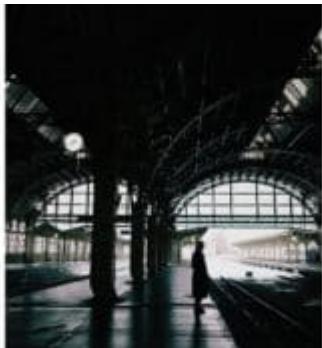


Sobre a contratação de transportes públicos



Por LÚCIO GREGORI*

O sistema é erradamente remunerado como se passageiro fosse um custo

A questão dos transportes coletivos urbanos é assunto que apresenta vários aspectos interessantes. Por vivermos num país capitalista, pelo menos em tese e princípios, muitos pensam que o transporte coletivo também deveria ser submetido à livre concorrência. Margaret Thatcher e Pinochet fizeram isso a seu tempo e o resultado foi que nas áreas com grande número de usuários havia disputa feroz pelos passageiros e nas áreas suburbanas de baixa demanda, não havia prestadores do serviço.

Claro, tudo voltou a ser com as áreas onde só um prestador faz o serviço. A isso se chama um mercado monopsônio, digamos o inverso do monopólio. A quantidade de passageiros não aumenta e nem as tarifas ficam menores em geral, pela concorrência. Simplesmente desaparece o serviço onde existem poucos passageiros relativamente a outras com grande número destes.

Resumindo, o mercado monopsônio permite apenas a operação de uma só empresa concessionária por área em que é dividida a cidade. Cada área deverá ter linhas com baixo rendimento inclusive. Daí é que surgiu um indicador muito difundido que é o IPK, índice de passageiros por quilômetro, a forma de se classificar as linhas ditas mais eficientes sob o ponto de vista de passageiros transportados. Então a concessionária monta sua garagem na área de operação e busca ter o maior número de linha de alto IPK e o mínimo possível das com baixo IPK. E por essa razão existem áreas da cidade mais cobiçadas do que outras, que são as que têm maior densidade de usuários.

E mais, como o sistema é erradamente remunerado como se passageiro fosse um custo, quando é receita, além de áreas com maior IPK, ônibus mais lotados significam maiores ganhos e menores gastos. Incrível, mas até o vírus da Covid sabia que passageiro é receita, tanto que com a pandemia, desabou a receita das empresas prestadoras e não, seus custos.

Não é por nada que, com a questão da garagem aí incluída, empresas dominam certas áreas por anos a fio, havendo casos de quase cem anos e assim por diante.

Tudo parece estar estabelecido dessa forma, com as concessões clássicas com remuneração por passageiro transportado desde 1817, quando D. João VI fez a primeira concessão ao sargento-mór do palácio imperial.

Mesmo com o sistema de contratação por fretamento, ou seja, pagando-se os custos operacionais e deixando a tarifa desligada da remuneração do contratado, se manteve e se mantém no geral, o sistema por áreas exclusivas e garagens das operadoras.

Eis que de repente, não mais que de repente, se evidencia que as garagens desempenham papel estratégico facilitando muito os operadores que já as têm daqueles que precisarão montá-las. Não por outra razão as concorrências exigem a existência de garagem pelo concorrente. Mais um obstáculo para a entrada de novos concorrentes.

Assim sendo, se as garagens fossem do município e alugadas aos vencedores, poder-se-ia aumentar bastante os números de empresas concorrentes, pois é na licitação que ela se pode dar, uma vez dado o mercado monopsônio.

Podemos ir mais longe. Com as garagens municipais e fazendo-se concorrência apenas de fretamento, acaba-se com as áreas exclusivas, podendo-se contratar vários fretadores, independentemente de área de operação, claro que mantendo-se um bom nível de eficiência do sistema.

a terra é redonda

Assim é que se acaba com as empresas “especializadas” em transportes de passageiros e pode-se ter um enorme mercado concorrencial de fretadores de veículos.

No Rio de Janeiro, recentemente em concorrência de BRT, foram estabelecidas as garagens municipais, ficando a concorrência em termos do custo de fretamento e adicionalmente se separou o projetista do sistema e contratante do fretamento, do controlador da prestação de serviço e claro, dos fretados.

Fica aí colocada a verdadeira forma de se aumentar a concorrência na contratação de prestadores do serviço dentro de um sistema de mercado monopsônio.

E me perdoem os leitores, com a tarifa zero na outra extremidade se terá, de fato, as condições para um sistema de transportes públicos como direito social, tal com está escrito no artigo sexto da Constituição Federal. Simples assim.

***Lucio Gregori**, engenheiro pela USP, foi secretário municipal de transportes no governo de Luiza Erundina.