

Ônibus: os erros das empresas

Estudo feito na UnB mostra as soluções para o transporte

O problema do transporte coletivo no Distrito Federal está sendo analisado por uma equipe de estudantes do Departamento de Economia da UnB, nos seus diversos aspectos, com o objetivo de apresentar às autoridades do GDF responsáveis pelo setor sugestões que possam ser úteis na adequação do mesmo às necessidades da população. O estudo por eles elaborado recebeu a denominação "Perfil dos Transportes Coletivos no Distrito Federal".

São apresentadas falhas no funcionamento por parte das empresas e da própria fiscalização que, na opinião dos autores do estudo, é deficiente, agravando-se com a impossibilidade das empresas de oferecer serviço melhor em consequência do reduzido número de ônibus em trânsito numa tentativa de reduzir o custo operacional.

SUGESTÕES

Duas medidas são sugeridas pelos elaboradores do estudo, baseados em uma análise do mercado e do custo operacional. A primeira delas seria rever a receita das empresas particulares a fim de comprovar sua condição de operar nos transportes coletivos do DF; a segunda, uma vez sanados os problemas porventura comprovados com a primeira medida, seria uma fiscalização atuante, rigorosa, garantindo assim a circulação normal dos ônibus que devem circular, evitando sobrecarregar um número reduzido de ônibus para reduzir o custo operacional. O que não deve ser feito — acrescentam — é onerar demasiadamente o usuário para solucionar o problema, já que este, na sua quase totalidade, é de baixo poder aquisitivo.

A TCB

Na hipótese de ser comprovada a deficiência de verbas das empresas particulares que atuam ou que o custo operacional supere ou reduza a rentabilidade a ponto de não lhes permitir operar, os pesquisadores do problema opinam que a TCB deve ter maior participação nos transportes encarregando-se da maior parte das linhas, não como empresa particular que vise apenas ao lucro, mas como uma empresa de caráter estatal que tenha o objetivo de prestar um bom serviço ao público, deixando que a rentabilidade surja como consequência do aperfeiçoamento.

As empresas que têm uma boa administração sempre podem melhorar sua rentabilidade tomando certas medidas, como a implantação de alguns ônibus extras, que operariam em linhas regulares de outras empresas, em regime de concorrência. Os ônibus de linhas regulares funcionariam normalmente, enquanto outras empresas colocariam os extras, em regime de concorrência, cobrando tarifas mais altas, oferecendo serviços eficientes para atender uma

pequena faixa da população das cidades-satélites, de renda mais elevada e que atualmente viajam em lotações de Kombi, táxis e outros carros. Salientam que o regime de concorrência seria fundamental para evitar possíveis manobras por parte das empresas.

O QUE OCORRE

A equipe afirma que a atualização da frota não está sendo feita como deveria ser, pois observaram o problema do ponto de vista do usuário que sempre espera muito tempo para apanhar o ônibus e que o número de viagens por ônibus vem aumentando e com possibilidade de aumentar mais. Um exemplo é a TCB que em vez de colocar maior número de coletivos em circulação, este ano conseguiu um lucro altíssimo, graças à exploração, principalmente, dos "especiais" que não entram no transporte das linhas regulares mas sim, são alugados a repartições e empresas, em detrimento dos usuários dos coletivos. Consequentemente, isso faz com que a TCB abandone paulatinamente os transportes coletivos, entregando suas linhas às empresas privadas, que não vêm operando à altura das necessidades da população.

Em 1970, as linhas exploradas pela TCB acusavam um grande "deficit" e hoje, entregues às empresas particulares, estão operando com lucros. Já em 1973, com uma nova orientação administrativa, "Especiais", Novas Tarifas, entrega de linha, a TCB acusou lucros.

Na opinião dos autores do trabalho predomina o critério estritamente econômico-financeiro e a atitude parece correta, mas como se trata de uma empresa pública, o critério de avaliação visa ao bem-estar

social e não ao lucro. Portanto, a empresa deve manter um número de ônibus pronto para atender a certas linhas deficitárias que as particulares não estão interessadas.

Sua responsabilidade é grande e no caso de falência ou mau atendimento ao público por parte das empresas particulares, a empresa pública deve ter efetivos capazes de substituir ou intervir. Por outro lado, se com a má administração a empresa pública circulava com "deficit", e hoje a particular opera com lucros, a solução seria a revisão de custos e uma boa política de viabilização do transporte, e não o simples abandono, concluem os autores do plano.

DADOS FALSOS

Com um levantamento realizado durante 10 dias no Departamento de Concessão do GDF pelos autores verificou-se que os números de passageiros diários, transportados por cada linha das três empresas mais importantes do Distrito Federal, TCB, Pioneira e Viplan, é de uma total divergência, o que se deve, principalmente, a uma subestimação da Codeplan, e em segundo lugar ao fato de não ter este órgão incluído a inflação nos dados, a fim de tentar corrigir as falhas apresentadas, propositalmente, pelas empresas privadas, o que prejudica qualquer plano para melhorar o transporte coletivo, pois os dados não correspondem à realidade.

Segundo os autores, os dados apresentados pela TCB são verdadeiros, uma vez que ela não tem a preocupação de mostrar um subfaturamento, o que não ocorre com as empresas privadas, que registram um número baixo de passageiros por dia quando na verdade é maior.



A equipe que elaborou o estudo.



O excesso de passageiros há muito vem causando problemas, tanto para as empresas que servem a cidade como para as autoridades.

COMPARAÇÃO

O número de passageiros por viagem para as linhas deficitárias, como o Plano-Piloto-Aeroporto e Plano-Piloto-Paranoá Norte e Paranoá Sul, onde os ônibus são pouco procurados devido à população destes lugares ter uma alta renda e, em consequência, ter seu carro próprio, a TCB registrou no seu quadro demonstrativo (Média Diária) do levantamento efetuado pela empresa no período de 5/6 a 12/6 este ano, uma média de 98,9 passageiros por viagem para o circular Aeroporto e 117,1 no Plano-Piloto-Paranoá Norte.

Portanto, não se explica, afirmam os autores, que a Empresa Viação Pioneira Ltda registre no seu quadro demonstrativo (Média Diária) no mesmo período, para a linha Taguatinga Centro-Plano-Piloto via W-3 uma média de 67.083 passageiros por viagem, Taguatinga Centro-Plano-Piloto via Eixo com 75.405 e que sabe-se que essas linhas são de grande procura pela população das cidades-satélites, de baixo poder aquisitivo e que têm como única alternativa usar os coletivos.

De maneira idêntica foi feita, pelos autores, comparação com as linhas exploradas pela Viação Planalto Ltda, Viplan, em Sobradinho-Plano-Piloto, Guará I e II — Plano-Piloto e verificaram o mesmo fato. Cabe fazer uma consideração das linhas de maiores extensões exploradas pela Viplan, considerando que o fluxo embarque-desebarque destas é pequeno, isto é, o passageiro que embarcou no Plano geralmente só vai

desebarcar na cidade-satélite. "No entanto, estes ônibus deveriam circular com maior lotação em contrapartida com aquele de percurso inferior, a fim de obter uma receita compensatória", afirmou.

Apesar de a Viplan registrar no quadro demonstrativo um número bem maior de passageiros por viagem neste extenso percurso, do que os apresentados pela Pioneira, que tem seus coletivos circulando num percurso bem menor, ainda assim, seus dados estão incoerentes com aqueles arquivados pela TCB. Outro fato interessante observado pela equipe é a diminuição do número de passageiros hoje apresentado pelas empresas particulares no quadro demonstrativo, pois quando a TCB em 1970 fazia a linha Rodoviária-Plano-Piloto-Gama e não havia a separação de Gama-Itamaracá e Gaminha, que foi devido ao aumento de população neste local, registrou-se uma média diária de 127,2 passageiros por viagem; hoje a mesma linha Rodoviária-Plano-Piloto-Gama-Gaminha, operada pela Viplan, só apresenta uma média de 123,4 passageiros por viagem. A linha Shis Norte-Plano-Piloto foi registrada pela TCB com 149,87 na Codeplan atualmente é arquivado 86,85 via W-3 e 95,56 via Eixo que foi apresentado pela empresa responsável.

Os autores acham surpreendentes estes dados, pois em 1970 o fluxo de passageiros destas linhas era muito inferior e hoje com um aumento da população o número de passageiros só deveria ter aumentado e não diminuído. Conclui-se que o atendimento melhorou ou os dados são falsos.

ÔNIBUS OCIOSOS

A necessidade de manter um certo intervalo entre um ônibus e outro obrigaria as empresas a manterem um certo número de ônibus ociosos, isto é, viajando menos em horários noturnos e fora do "RUSH" com o aumento da demanda, não só os intervalos diminuiriam, como o número de voltas por cada coletivo aumentaria a fim de satisfazer à demanda. Outra consideração seria a de que, economicamente, é melhor para as empresas manter completamente parado um número de ônibus, super-utilizando outros, pois agindo assim manteriam seus custos variáveis praticamente constantes, ao passo que sua receita continuaria a receber os mesmos acréscimos que adviriam com a entrada de novos ônibus.

Segundo os dados da CODEPLAN a porcentagem de saturação dos ônibus, em termos de 70 pessoas, permitida por lei, tende a declinar a partir de 1975. Mas os autores, baseados nos anos de 71 a 74, notaram um crescimento geométrico de números de viagem por ônibus e que em 1978 haverá um excesso de oferta de lugares. Contudo, afirmam, no período observado (71 a 74) é um índice médio de saturação de 21 por cento, o que significa uma média de 15 passageiros em excesso por ônibus. A tendência é, porém, de aumentar a oferta mais que a demanda, o que talvez se explique pelo potencial de não-atendimento e pela saturação observada que estimularia a colocação de cada vez um número maior de lugares no mercado.