Jornal de Brasil

Bom caminho

O governador Aimé Lamaison determinou estudos relativos ao problema dos transportes coletivos no Distrito Federal que, segundo se sabe, estão apontando como solução para as crônicas deficiências do sistema o estabelecimento de concorrência nas linhas de exploração. A oportunidade se apresenta favorável agora em virtude de estarem prestes a expirar os contratos de concessão mantidos com duas das empresas concessionárias, enquanto o contrato com a terceira é de prazo indeterminado, susceptível de denúncia a qualquer tempo.

Concordamos inteiramente com as premissas que estão induzindo aquela solução. Não vemos como se possa obter otimização de custos, tarifas socialmente justas e elevada qualidade de serviços num regime de reserva de mercado. A descrença quanto ao modelo vale para qualquer área da economia, não apenas para os transportes públicos. A reserva de mercado é incompatível com o regime de livre iniciativa, que se fundamenta na concorrência. A reserva de mercado e o sistema capitalista de organização econômica são mutuamente excludentes. Só em caráter excepcional, quando se trata de proteger setores econômicos incipientes, os estados capitalistas recorrem à reserva de mercado. Fora desses casos ela se torna protecionista, privilegiadora, mascarando deficiências gerenciais ou permitindo lucros fáceis e excessivos.

A livre concorrência estimula e

exige a sofisticação dos processos de gerenciamento como meio de redução de custos, e induz à melhoria de qualidade dos serviços e, eventualmente, à redução de tarifas, pela simples razão de que, inexistindo a reserva de mercado, a rentabilidade da empresa vai depender da preferência do usuário, ou seja, sua relação com o público passa a ser regulada pelas leis do mercado.

A situação predominante no Distrito Federal é, claramente, uma anomalia no quadro conceitual do sistema de livre iniciativa. Cada empresa é donatária de uma linha, explorando-a em caráter exclusivo segundo as normas ditadas pelo poder concedente. Como a execução destas, obviamente, oscila segundo a eficiência da fiscalização, temos que o modelo só seria factível na hipótese de estabelecer-se vasto, complexo e caro aparelho fiscalizador. É muito mais fácil e eficiente, todavia, atribuir às próprias empresas concessionárias a responsabilidade de se fiscalizarem, o que não fazem nem precisam fazer atualmente. Que o testemunhe a pesquisa realizada no ano passado sobre a evasão de receita nas empresas: em cada viagem onde havia um fiscal do Geipot verificava-se aumento da ordem de 20 por cento na bilheteria.

Com a concorrência, seguramente, muito ganhará a população em termos de qualidade e tarifas e, quem sabe, o incremento dos lucros líquidos das empresas concessionárias também aumentará.