Transportes públicos: coisa do passado?

O papel dos governos deve ser convencer o setor privado de que investimento em tal área pode ser um grande negócio.

Paul M. Weyrich, presidente da Free Congress Foundation e conservador de carteirinha, expõe em seu livro "Conservatives and mass transit: is it time for a new look?" ideias interessantes sobre o futuro dos transportes de massa nas grandes metrópoles e a visão dos conservadores que, por vezes, são filosoficamente contrários a esse tipo de transportes, considerado estritamente ligado aos programas estatizantes de grande dispêndio de recursos públicos. Ou seja, o sistema público de transportes, como conhecido, não existiria num modelo radical de economia livre.

Ledo engano, segundo Weyrich. Em 1921, o governo norte-americano já gastava US$1,4 milhão em rodovias — e isso nada mais era que um monumental subsídio à nascente indústria automobilística. Por ironia, os automóveis em tais rodovias inicialmente competiam com um sistema de trânsito urbano que era privado e que gerava dinheiro aos cofres públicos. Os governos, em todos os seus níveis, estimulavam a indústria automobilística com esse gregante subsídio, enquanto, simultaneamente, eram responsáveis pela eutanásia do sistema público de trânsito, principalmente de bondes elétricos, que não poluíam a atmosfera, através da regulamentação e achatamento de tarifas.


Weyrich também demonstra que, quando há um sistema eficiente e confiável, a elite usa o sistema público. Em Chicago, o "Metra rail commuter system" transporta 60 mil passageiros diariamente, cada renda anual per capita é de US$70 mil. Em cidades com mais de 1 milhão de habitantes, cerca de 20% dos passageiros diariamente têm renda anual de US$50 mil. Um estudo sobre a indústria imobiliária na cidade de St. Louis demonstra que imóveis comerciais com acesso a estações do sistema LTV da cidade, chamado de "MetraLink", produzem mais dólares por metro quadrado no sistema de arrendamento e leasing.

Os motoristas de automóveis não devem se iludir em achar que os impostos que pagam ajudam no custeio da construção e manutenção de pontes com fundações de dezenas de metros abaixo dos leitos dos rios, de túneis ou de rodovias com várias pistas. A privatização de estradas de rodagem e uma realidade inescapável. No México, as empresas ICA e o grupo Tribasa obtiveram concessões governamentais ao abrigo da lei de concessões antigas, que previa a construção de rodovias e a exploração do pedágio, com devolução ao governo após 25 anos de operação. Ocorre que tanto a ICA como o grupo Tribasa estão fazendo pressão para que o prazo das concessões seja alargado devido a um volume de tráfego menor do que o esperado. Portanto, o governo de Ernesto Zedillo estava muito desconfortável para que o prazo das concessões seja alargado devido a um volume de tráfego menor do que o esperado. Portanto, o governo de Ernesto Zedillo estava muito desconfortável para que o prazo das concessões seja alargado devido a um volume de tráfego menor do que o esperado.

Os engarrafamentos e a poluição nas grandes cidades não poderão continuar contando com a impunidade governamental. O papel dos governos deve ser convencer o setor privado de que investimento em tal área pode ser um grande negócio. Inclusive, os temores em relação ao monopólio de tarifas são infundados e fáceis de serem sanados através da terceirização mandatória de várias etapas e camadas do sistema. Com a instituição regulamentada por lei exigindo multiplicidade de fornecedores, seja de condutores, motoristas, linha de trem, fornecimento de energia, manutenção de estações, linhas rodoviárias para ônibus, segurança, quiosques e estações de rádio e televisão (transmitindo informações sobre volume de tráfego na hora do rush) e construção para ampliação de ramais, haveria uma competição tão acirrada que as tarifas se estabilizariam. Não haveria um monopólio, e sim uma cadeia de fornecedores que, em conjunto, comporiam o sistema.

A região metropolitana de Washington é composta, no lado fronteiriço com o estado de Maryland, de dois condados. Um desses condados, Montgomery, possui mais de 100 linhas e minirrotas de ônibus fazendo trajetos intra-subúrbios. O condado é famoso pela sua política eficaz de redução da poluição e de controle de tráfego. Através de parcerias com o setor privado e com empresas localizadas na região, o condado de Montgomery vem obtendo resultados significativos. Inclusive uma agência governamental, a National Oceanic Atmospheric Administration (NOAA), ao transferir sua matriz para Silver Spring, nesse condado,
conseguiu em um ano um resultado de impacto: cerca de 67% de seus 3.700 funcionários utilizam transportes de massa — trens, metrô, ônibus ou ride-sharing (com carros transportando no mínimo quatro passageiros). O sucesso da NOAA foi obtido com campanhas informativas obrigatórias, flexibilização da jornada de trabalho e coordenação do serviço de transportes do condado.

Contrastando com o projeto de transporte de massas do condado de Montgomery, há a experiência em outro município no condado de Prince George, também fronteiriço em relação a Washington. Enquanto no condado de Montgomery a participação do governo local é mais ativa, no município de Laurel instalou-se uma linha de microônibus privada, mas sem fins lucrativos, ao estilo de uma ONG.

Chamada de Corridor Transportation Corporation (CTC), a empresa tem um conselho de administração constituído de voluntários e funciona como uma empresa sócio contraído com a Câmara de Comércio de Baltimore/Washington. Apesar de localizada em Laurel, a CTC serve a várias jurisdicções dentro do condado e inclusive o serviço de ônibus é terceirizado para diminuir custos. A empresa R. V. Goebel F. Inc. (RVI) ganhou um contrato por três anos — que vence em 1997 —, podendo ser renovado ou não, o que facilita a contenção de tarifas e despesas por parte da CTC. Os veículos também são equipados para facilitar o transporte de deficientes físicos. O número de passageiros cresceu de 178.500 em 1990 para 301.200 em 1995. No início do projeto de criação da CTC, a parcela orçamentária que cabia ao governo do condado de Prince George era de cerca de 100%. Essa parcela vem decrescendo a cada ano e, para o orçamento de US$1,1 milhão em 1996, o condado arcará com US$800 mil. O ingresso restante virá de contribuições privadas, anúncios, juros sobre investimentos e tarifas.

A recente trajetória dessa empresa pode servir de exemplo de associação entre as esferas estatais e privadas, mostrando que é possível mudar a mentalidade segundo a qual, no setor do transporte de massas, apenas o setor estatal teria um papel a cumprir. Tal ideia poderia ser testada, por exemplo, no malsinado metrô de Brasília, onde a indústria privada investiria na construção de estações e abriaria shopping centers nas estações subterrâneas, ficando com parte das tarifas cobradas a passageiros, dependendo do volume que investissem. Dinheiro não é problema. O grande obstáculo é convencer nossos governantes de que só é possível minorar os problemas sociais que se agravam no país desonerando os gastos do governo. Nunca houve momento mais oportuno para pegar o bonde andando.

FERNANDO G. CARREIRO
De Washington

Argentina

Consolidando a reforma

Consolidar a reativação da economia exige que se mantenha a serenidade no âmbito político e se trate de contestar propostas que intentem fortalecer o programa de reformas iniciado há cinco anos.

A tentativa de resolver alguns dos problemas com que se defronta a economia argentina, em maio membros da equipe econômica sugeriram integrar a arrecadação fiscal excedente de determinado limite em um fundo público de poupança e priorizar a redução dos encargos trabalhistas, de preferência a trazer de volta a alíquota do IVA ao nível de 18%, à medida que aumentasse a arrecadação tributária total.

Em 1992, ante o aparecimento de elevados déficits em conta corrente, propôs-se a criação de um fundo formado dos saldos da arrecadação. O objetivo disso era fazer com que o setor público poupasse nos momentos de maior entrada de capitais do exterior, supondo que uma parte dessa entrada fosse transitória. A poupança externa permite manter elevada a base dos impostos sobre o consumo, já que parte do investimento não precisa ser financiada com poupança doméstica, ou seja, com menor consumo efetivo. Esse tipo de imposto é responsável por quase 2/3 das receitas federais e provinciais. Desse modo, o fisco atua de modo contracíclico, poupando nos momentos de