

# Algumas flores e muitos espinhos

**O aumento de renda das camadas mais pobres tem reflexos no volume de passageiros, que se recupera. O problema dos operadores é enfrentar a crescente demanda movida a benefícios**

Os mais pobres no Brasil estão vivendo anos melhores, é a conclusão de estudo "Crescimento Pró-Pobre, o Paradoxo Brasileiro", realizado pelo Centro de Políticas Sociais da Fundação Getúlio Vargas (FGV) em parceria com o International Poverty Centre, instituição ligada à Organização das Nações Unidas (ONU). O período do estudo envolve dez anos, entre 1995 e 2004, quando a renda dos mais pobres cresceu 0,73% ao ano, enquanto a renda média do brasileiro caiu 0,63%. O paradoxo fica por conta de o bolso do pobre ter estufado mais do que a geração de riquezas do País representada por seu Produto Interno Bruto (PIB). Isso contradiz a receita de que só existe distribuição de renda quando o bolo cresce.

Como a classe pobre anda mais de ônibus, é justo se supor que o aumento de renda possa ser listado entre as causas para a leve recuperação que se constata no volume de passageiros de ônibus nas áreas metropolitanas.

Na cidade de São Paulo, a maior do País, o volume transportado por ônibus em 2005 foi de 2,5 bilhões de passageiros, o dobro do registrado em 2003, de 1,2 bilhão de passageiros, e acima, mes-

mo, dos melhores anos da demanda, verificados em meados da década de 90.

Pode-se dizer que o confronto com 2003 traz distorções. Há pelo menos dois argumentos: naquele ano, ao contrário de 2005, o transporte clandestino atuava, mas ainda não havia sido regularizado pelo governo municipal. E mais: o sistema de bilhetagem eletrônica, adotado na capital paulista, passou a liberar a catraca para o passageiro durante um tempo de duas horas. Com isso, o mesmo usuário, com um só bilhete, pode fazer várias viagens.

Se tais ponderações são válidas, de qualquer forma não anulam a constatação de que a demanda de passageiros em São Paulo está mais aquecida e isso se deve também à recuperação de renda.

O fato é que nos últimos dez anos, enquanto o processo de aumento de renda dos mais pobres se processava, o transporte por ônibus passou por vários momentos até chegar à fase atual, menos tensa. De fato, após a invasão da pirataria, notadamente nas zonas metropolitanas, vive-se uma fase de acomodação. Os perueiros, enquadrados que foram num processo de regulamentação, tornaram-se senhores de direitos e deveres. E, na

posse de direitos, ajudaram a blindar a atividade contra a investida de clandestinos.

A formalização de massa considerável de pequenos empresários na atividade de transporte coletivo foi um dos fatores para trazer de volta às estatísticas os passageiros perdidos para o sistema informal.

Mas, a inclusão dos clandestinos, se abrandou o conflito institucional, trouxe outras conseqüências, entre elas a divisão do bolo de passageiros em mais fatias. E isso, acrescido de distorções históricas, ajuda a potencializar o sistema como altamente vulnerável a crises.

E um dos reflexos da crise está na idade média da frota de ônibus urbanos. Na cidade de São Paulo, em 2005, a idade estava em seis anos, 50% acima da idade média apurada em 1993, quando a cidade operava com ônibus de quatro anos. Goiânia é outro exemplo de cidade que também está com a frota bem mais envelhecida.

Gratuidades para idosos, meias passagens para estudantes, bilhetes únicos e outras "bondades", na maioria das vezes são benefícios concedidos pelo poder público sem compensação aos cofres dos operadores privados.

Além da perda de receita, as empresas

de ônibus urbanas e metropolitanas enfrentam outro sério complicador para debilitar suas finanças. Trata-se do óleo diesel, que vem sendo reajustado de forma acelerada. Em 2001 o preço do diesel valia 50% do cobrado pela gasolina. Em maio de 2006 o diesel custa 73,4%. Com isso, as empresas estão sendo obrigadas a reservar maior parcela das despesas ao combustível.

Se há alguma recuperação no volume de passageiros – seja pela inclusão dos perueiros ao sistema formal, pelo aumento de renda da camada mais pobre ou pela concessão de benefícios nas passagens – nada indica, por ora, aumento real na demanda. Pelo contrário. As últimas estatísticas publicadas oficialmente pela NTU, associação das empresas de transporte urbano, mostram que a demanda de outubro de 2004 estava 13% abaixo da registrada em igual mês do ano 2000.

Faz sentido não se ter a mesma demanda de tempos atrás no transporte coletivo. Com aumento real de renda, seja por salários ou benefícios, entre eles o Bolsa-Família, o fato é que para as famílias pobres

<b>RITMO DA DEMANDA</b> (passageiros transportados pelas empresas - em milhões)				
Operador	Categoria	2005	2004	Varição %
Auto Viação 1001	Rodoviário	14,2	13,5	5,2
Auto Viação Catarinense	Rodoviário	5,4	4,8	12,5
Empr. Transp. Flores	Urbano	52,7	51,9	1,5
Emp. Unida Mansur	Fret./Tur.	2,6	2,6	-
Expresso Princesa dos Campos	Rodoviário	9,8	8,2	19,5
Expresso Real Rio	Urbano	11,3	11,0	2,7
Jandaia Transp. E Turismo	Urbano	6,0	4,5	33,3
Taguatur	Urbano	36,8	36,2	1,6
Til Tansp. Coletivo	Urb; Fret./Tur.	9,8	9,8	-
Tansurb	Urbano	15,5	18,2	-14,8
Univale	Urb;Rodov.	8,9	8,6	3,5
Viação Bertioga	Urbano	5,5	5,0	10,0
Viação Itapemirim	Rodoviário	4,0	3,6	11,1
Viação Saens Pena	Urbano	14,8	14,2	4,2
Viação Salutaris e Turismo	Rod; Fret/Tur.	0,7	0,7	-

Fonte: Anuário do Ônibus

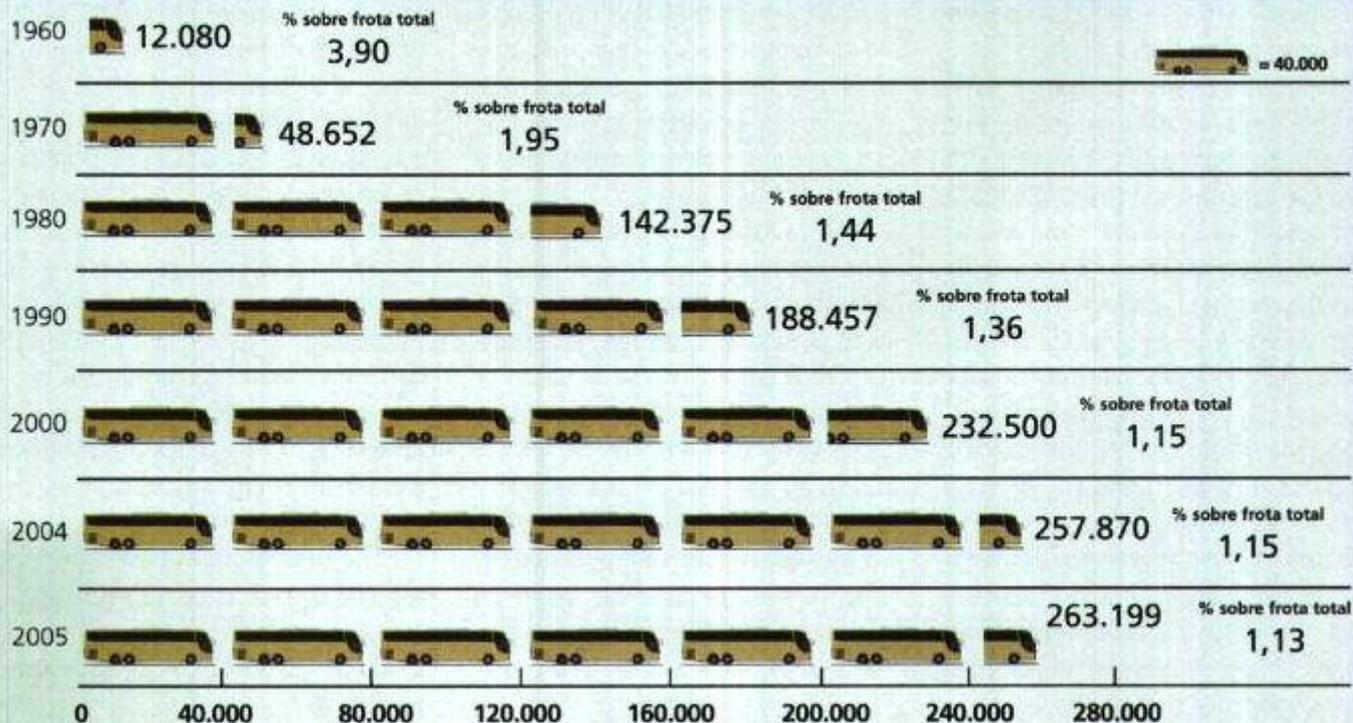
a estabilidade da inflação foi um salvo-conduto para evitar a corrosão dos ganhos e, por extensão, garantir o poder de compra.

Celulares pré-pagos e computadores,

tudo comprado a prazo de sumir de vista, são objetos de desejo que viraram realidade para grande parte dos brasileiros. Nessa linha, a motocicleta passou a ser acce-

## ESTABILIDADE (frota brasileira circulante de ônibus)

Fonte: Grupo da frota do Sindipeças



sível – tanto que suas vendas, de pouco mais de 50 mil unidades em meados dos anos 90, já atingiram um milhão de unidades.

Com marketing extremamente agressivo - lembrando que com a economia da viagem do ônibus é possível pagar a mensalidade do consórcio da moto – os fabricantes dos veículos motorizados de duas rodas conseguiram atrair grande multidão de adeptos. Em Goiânia, por exemplo, estima-se uma frota de motos de 500 mil unidades para uma população de um milhão de habitantes. Ao lado de outros veículos competidores, a moto tirou passageiro do ônibus – na capital goiana, para ficar no exemplo, os ônibus, utilizados em 70% das viagens realizadas em meados dos anos 90, estão reduzidos hoje a menos de 30%.

Na realidade brasileira, no entanto, mesmo com a perda de vigor, o ônibus ainda é o responsável pela maioria das viagens urbanas e rodoviárias. Não é por acaso que a destruição de dezenas de ônibus foi uma estratégia usada pelos bandidos para paralisar a cidade de São Paulo na recente guerra que eles travaram contra o sistema policial.

Seria bastante oportuno que o próximo presidente da República que assumirá em 2007 o comando do Brasil desse grande atenção para a adoção de uma política de transporte por ônibus. Se é compreensível que tarifas não tenham seu preço reajustado como instrumento de contenção inflacionária e de preservação da renda do assalariado, é justo que o governo crie mecanismos compensatórios. Uma sugestão seria utilizar o diesel mineral com, digamos, 10% de óleo vegetal, para criar um biodiesel urbano de preço diferenciado para uso em ônibus urbanos. Tal medida, além de preservar a renda da população e fomentar a agricultura, traria melhoria ao ar pela redução de poluentes que se consegue com o biodiesel.

## PRESEÇA DAS MARCAS

(participação em % nas vendas internas de ônibus)

anos	MBB	Volks	Agrale	Scania	Volvo	Iveco
2000	51,8	21,0	16,8	6,7	3,7	-
2001	49,3	24,0	17,5	5,1	3,1	1,0
2002	45,1	25,7	22,0	1,9	2,1	3,2
2003	42,5	31,0	18,5	2,9	1,1	4,0
2004	50,5	21,8	21,4	3,4	1,0	1,9
2005	51,7	21,9	17,9	5,6	0,8	2,1
<b>jan/mai</b>						
2003	40,0	27,8	22,8	3,8	0,6	5,1
2004	54,3	21,3	18,6	2,8	1,0	2,0
2005	48,4	23,6	18,6	6,5	0,5	2,4
2006	51,8	27,9	16,1	2,8	0,4	1,0

Fonte: Anfavea

**RODOVIÁRIO** – No segmento de ônibus rodoviário, em que os dados são muito desatualizados e escassos, não há razão para festa tampouco para clima de depressão. Se a renda dos mais pobres cresce, a tendência é que possam ocorrer reflexos no ritmo das viagens. De acordo com o Guia de Empresas de Ônibus (publicado nesta edição) entre quatro operadoras pinçadas, a variação positiva delas no volume de passageiros transportados em 2005 aumentou entre 5,2% e 19,5% no confronto com o ano anterior. O número físico de passageiros, no segmento rodoviário, não é o melhor indicador, mas, sim, aquele que mede o quesito passageiros vezes quilômetros.

Analistas do setor rodoviário de passageiros entendem que houve, de fato, um aumento de produtividade no segmento, nada, no entanto, que possa ser considerado excepcional como na demanda no setor aéreo em que a demanda de passageiros/quilômetro nos vôos domésticos cresceu ao redor de 20% ano passado.

Abílio Gontijo, fundador da Empresa Gontijo, que também controla a São Geraldo, com a experiência de mais de 80 anos de vida, 60 deles no setor, dá o tom: "Se o avião cresce, nós também crescemos. Pouco mais devagar, mas com firme-

za e sem nos permitirmos fazer loucuras".

**FROTA BRASILEIRA** – Levantamento realizado pelo Sindipeças, sindicato que reúne as empresas de autopeças, mostra que a frota circulante de ônibus, em 2005, somava 263.199 unidades, equivalente a 1,13% da frota total de 23,3 milhões de veículos. Em 45 anos, de 1960 a 2005, enquanto a frota de ônibus cresceu 22 vezes, a de automóveis foi multiplicada por 330 vezes. E o Brasil, que em 1994 tinha um veículo para cada 9,9 de seus habitantes, baixou essa

relação para um carro para 8,1 pessoas.

Além do carro, outro competidor do ônibus é a motocicleta. Enquanto a venda de ônibus tem experimentado um comportamento estável no período de 1995 a 2005, nesse espaço de tempo as vendas de motos passaram de 275 mil para 1,02 milhão de unidades.

Em 1995 a frota de ônibus brasileira era de 218 mil veículos e a de motocicletas atingia 952 mil unidades. Em 2005, os ônibus passaram para 263 mil unidades (20,6% de crescimento) enquanto as motos acumularam uma frota circulante de 5,5 milhões de unidades. Se o veículo de duas rodas teve expansão de 480%, no período de 1995 a 2005 a frota de automóveis passou de 17 milhões para 23 milhões de veículos, aumento de 35%.

Se nos trajetos curtos e médios, automóveis e motos inibiram a expansão dos ônibus, nas longas distâncias, principalmente, o avião também tirou uma lasquinha. Motos e automóveis tendem a tirar mais espaço do ônibus, enquanto o transporte aéreo tem muito a crescer, não só pelas difíceis condições das estradas e aumento de renda, mas porque ainda é um meio de transporte utilizado por menos de 5% da população brasileira.