

EMTU deixa legado na história com a organização do transporte

EMTU deixa legado na história com a organização do transporte

Empresa foi criada em 1977 e, ao regular o sistema de ônibus intermunicipais, atingiu patamar de satisfação de 98% entre os usuários

WILSON GUARDIA
wilsonguardia@igabc.com.br

A EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos), criada em 1977, teve seu fim decretado no último dia 24, após o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) publicar no Diário Oficial do Estado a dissolução da estatal. A extinção deve ocorrer ainda no primeiro semestre deste ano. A empresa, ao longo dos quase 50 anos de existência, marcou a história com a organização do sistema de transporte público intermunicipal operado por ônibus em cinco regiões do território paulista. Entre as áreas sob seu guarda-chuva, o Grande ABC, com média de 250 mil passageiros transportados mensalmente entre as sete cidades. O sistema gerenciado pela EMTU, segundo ex-presidentes, atingiu patamares



PRESEÇA. Com atuação em cinco regiões do Estado, incluindo o Grande ABC, EMTU foi extinta pelo governo

de satisfação acima de 90%. A história da estatal se mistura com o processo de industrialização das cidades em meados da década de

1970. Com plantas fabris sendo implementadas em diversas localidades, trabalhadores em busca de oportuni-

dades começaram a se locomover pelas cidades vizinhas e precisavam passar por pequenos trechos de estrada. Os percursos começaram a ser realizados por ôni-

bus regulamentados pelo DER (Departamento Estadual de Estradas de Rodagem). Como o transporte intermunicipal já era uma realidade, o Governo do Estado de São Paulo teve a iniciativa de incentivar a criação de empresas que fizessem a regulamentação deste modal. Em 13 de dezembro de 1977, a EMTU foi criada por meio da Lei nº 1.492 que instituiu o Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos. O Decreto Estadual nº 15.319, de 7 de julho de 1980, determinou a incorporação da EMTU à Emlasa (Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo), vinculada à Secretaria de Estado de Negócios Metropolitanos, depois à Secretaria de Estado de Habitação e Desenvolvimento Urbano de São Paulo e atualmente à Secretaria de Transportes Metropolitanos.

CORREDOR ABD

Além de regular o sistema de transportes e gerenciar o sistema de ônibus na Região Metropolitana de São Paulo, que inclui o Grande ABC, e nas regiões da Baixada Santista, Vale do Paraíba-Litoral Norte, Campinas e Sorocaba, a empresa iniciou a construção do Corredor ABD, em 1982. Concluído seis anos depois, a faixa de operação com 33 quilômetros de extensão corta as cidades de Santo André, São Bernardo, Mauá, Diadema e trechos das zonas Sul e Leste da Capital. A empresa também implementou os terminais Santo André Leste e Oeste, Ferrazópolis (São Bernardo), São Bernardo, Pirapirinha (Diadema), Sônia Maria (Mauá), São Mateus (Zona Leste) e Jabaquara (Zona Sul).

Pioneirismo na criação de corredores

A EMTU foi pioneira na implementação de corredores exclusivos para ônibus, servindo de exemplo para outros regiões do País a adotar o modelo. Atualmente, a empresa gerencia cinco extensões em sua área de atuação.

Para o deputado federal Antônio Carlos Rodrigues (PL), ex-presidente da estatal – ocupou o cargo de 1991 a 1994 – a empresa chegou a atingir patamar de satisfação “superior a 90%”. As linhas de ônibus operadas na área de concessão da EMTU, em especial no corredor ABD, chegaram a ter mais procura e avaliação positiva do que o Metrô, por exemplo. “Não tinha reclamador”, pontuou o ex-executivo.

De acordo com Rodrigues, a EMTU, durante sua gestão, era autossustentável e não recebia empenho financeiro do Estado. Para o parlamentar, nos tempos áureos ainda na década de 1990 e início nos anos 2000, o modelo de gestão e organização da estatal era exemplo a ser seguido. Com serviços regulados e alto grau de satisfação, a proposta adotada pela empresa é “sem dúvida mais viável” em relação ao modal metroferroviário, haja vista a menor complexidade construtiva. “Muito mais barato”, afirmou o ex-presidente.

Antônio Carlos Rodrigues, ao Diário, lembrou que ao longo de sua gestão à frente da estatal projetou a implementação de mais cinco corredores exclusivos, mas teve a ideia esbarrada por questões políticas. Por ordem do Palácio dos Bandeirantes, o avanço do modelo travou. Entretanto, se ti-



EX-PRESIDENTES. Antônio Rodrigues e Geraldo Vinholi chefiaram a EMTU

vesse avançado, na avaliação de Rodrigues, o trânsito teria mais fluidez, uma vez que menos carros seriam utilizados diante da eficiência e rapidez do sistema sob gestão da EMTU.

Geraldo Vinholi, presidente da EMTU entre os anos de 1988 e 1991, explicou que a empresa queria investir na compra de veículos, mas a possibilidade foi descartada. Havia um projeto para construir uma garagem e comprar aproximadamente 2.000 ônibus para operar dentro da Região Metropolitana. Era o mesmo modelo da extinta CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos), empresa pública do município de São Paulo altamente deficitária”, afirmou o ex-executivo sobre a mudança nos rumos da estatal.

A operação colocada em prática na época contou com investimentos privados com ônibus a diesel – já que os veículos elétricos demorariam anos para serem entregues e seriam bancados pelo

Governo do Estado, algo inviável na época.

“Neste modelo, a receita e o nível de prestação de serviços eram determinados pela EMTU e a remuneração das empresas que operavam era por quilômetro rodado. Essa operação, então, era viável economicamente”, explicou.

O ex-presidente ainda lembrou que os serviços sob a gestão da EMTU já chegaram ao patamar de 98% de aprovação entre os usuários. Atualmente, o indicador que mede a satisfação dos passageiros está em 7, em uma escala de 0 a 10, o que equivale a 70%.

NÚMEROS

A circulação de passageiros nos ônibus gerenciados pela EMTU, entre Santo André, São Bernardo, São Caetano, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra, de linhas comuns, atinge a marca de 250 mil pessoas por mês. No Corredor ABD, outros 290 mil usuários utilizam as linhas exclusivas dos trilêbus. we

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Diário do Grande ABC

Seção: Política Pagina: 3