

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO

ESTUDO DE AMPLIAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DO SISTEMA DE
TRANSPORTE AQUAVIÁRIO URBANO DA GRANDE VITÓRIA
RELATÓRIO 1. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO GERENCIAL DO
SISTEMA AQUAVIÁRIO
RELATORIO 2. LEVANTAMENTO INSTITUCIONAL DO SISTEMA
DE CONCESSÕES PARA TRANSPORTE COLETIVO
ALTERNATIVAS INSTITUCIONAIS PARA MELHORIAS NA
OPERAÇÃO DO SISTEMA AQUAVIÁRIO

ISNTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

ESTUDO DE AMPLIAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DO SISTEMA DE
TRANSPORTE AQUAVIÁRIO URBANO DA GRANDE VITÓRIA

RELATÓRIO 1. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO GERENCIAL DO
SISTEMA AQUAVIÁRIO

RELATÓRIO 2. LEVANTAMENTO INSTITUCIONAL DO SISTEMA
DE CONCESSÕES PARA TRANSPORTE COLETIVO

ALTERNATIVAS INSTITUCIONAIS PARA MELHORIAS NA
OPERAÇÃO DO SISTEMA AQUAVIÁRIO



7100077
386-609815-207
I-592
5554/82
Ex. 1

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

ESTUDO DE AMPLIAÇÃO E REVITALIZAÇÃO DO SISTEMA DE
TRANSPORTE AQUAVIÁRIO URBANO DA GRANDE VITÓRIA
RELATÓRIO 1. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO GERENCIAL DO
SISTEMA AQUAVIÁRIO
RELATORIO 2. LEVANTAMENTO INSTITUCIONAL DO SISTEMA
DE CONCESSÕES PARA TRANSPORTE COLETIVO
ALTERNATIVAS INSTITUCIONAIS PARA MELHORIAS NA
OPERAÇÃO DO SISTEMA AQUAVIÁRIO



MAIO/81

RESPONSÁVEL TÉCNICO

Hugo Junior Brandião

ESTAGIÁRIOS

*José Lauro Herzog Filho**Olimpio Perim Junior*

ÍNDICE	PÁGINA
1. INTRODUÇÃO	5
2. METODOLOGIA	8
3. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO GERENCIAL DO SISTEMA AQUAVIÁRIO	10
3.1. ASPECTOS INSTITUCIONAIS E FILOSOFIA DE AÇÃO	11
3.2. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL	13
3.3. RECURSOS HUMANOS	15
3.4. PRINCIPAIS PROBLEMAS NO GERENCIAMENTO DO SISTEMA	16
4. LEVANTAMENTO INSTITUCIONAL DO SISTEMA DE CONCESSÕES PARA O TRANSPORTE COLETIVO	19
4.1. ESTRUTURAÇÃO INSTITUCIONAL DO SISTEMA DE CONCESSÕES ...	20
5. ALTERNATIVAS INSTITUCIONAIS PARA MELHORIAS NA OPERAÇÃO DO SISTEMA AQUAVIÁRIO	25
5.1. MEDIDAS GERAIS	28
5.1.1. REGULAMENTAÇÃO E ATIVAÇÃO DO CONSELHO DE DESEN- VOLVIMENTO INTEGRADO DA GRANDE VITÓRIA - CODIVIT, ÓRGÃO COLEGIADO INSTITUÍDO PELA LEI Nº 3.176, DE 08 DE DEZEMBRO DE 1977	28
5.1.2. FORMAÇÃO DE GRUPO DE TRABALHO PARA ANÁLISE E PRO- POSIÇÕES GERAIS PARA AS QUESTÕES INERENTES AO TRABALHO COLETIVO	31
6. CONCLUSÃO	34

1.

INTRODUÇÃO

Na questão do Transporte Coletivo, considerando-se as linhas de ação alternativas adotadas no planejamento governamental brasileiro, observa-se a tendência para o atendimento das necessidades de populações situadas em faixa de baixa renda, como prioritário.

Pela distância percorrida entre a residência e o local de trabalho, o indivíduo dispense boa parcela de seus rendimentos em transporte*. Conseqüentemente, para o atendimento das necessidades com alto grau de prioridade para a comunidade das periferias dos centros urbanos, torna-se presente a ação do aparato estatal, com o objetivo de atender a essa faixa da população.

No âmbito estadual, oferece-se como alternativa do transporte coletivo, o Sistema de Transporte Aquaviário Urbano da Grande Vitória, favorecido pelas condições naturais da Baía de Vitória, que possibilita atender grande número de moradores da periferia da Aglomeração Urbana, principalmente nos Municípios de Cariacica, Vila Velha e Vitória.

O Sistema Aquaviário, com problemas avolumados desde o seu início, resente-se de *Alternativas Institucionais para Melhorias na Operação do Sistema*, paralelamente aos seus estudos e propostas de viabilidade e especificidade técnicas.

Num primeiro momento, são analisados os aspectos gerenciais do Sistema Aquaviário, procurando salientar seus principais problemas.

*A participação do ítem transporte coletivo no Índice do Custo de Vida ICV-RJ, reestruturado em 1973, é da ordem de 5,1774%. Porém, há que se fazer a ressalta dessa ponderação, pois foi exatamente em 1973 que os preços do petróleo foram quadruplicados e, a partir daí, continuaram a subir, principalmente em 1979. Se hoje se realizar nova pesquisa sobre o orçamento familiar, seguramente o ítem transporte coletivo apresentará um peso muito mais significativo.

FGV. Conjuntura Econômica, vol 28, nº 6, junho, 1974.

Num segundo momento, são analisados os aspectos institucionais do Sistema de Concessões para Transporte Coletivo, dado que esta atividade implica em controle e fiscalização das frotas de ônibus, após a constatação do principal problema enfrentado pelo Sistema Aquaviário.

Finalmente, são apresentadas as medidas gerais que viabilizarão a adoção de medidas específicas a serem adotadas/implementadas, compatibilizando os dois primeiros momentos, com a finalidade de assegurar melhorias na operação do Sistema.

2. METODOLOGIA

Para a fase da diagnose da situação gerencial do Sistema Aquaviário, utilizou-se a entrevista, com os responsáveis pela COMDUSA e pela operação do Sistema, como método de levantamento das informações, dado as características do objetivo da tarefa, a proposição de *alternativas institucionais para melhorias na operação do Sistema Aquaviário*.

Foram entrevistados os responsáveis pela COMDUSA e pela operação específica do Sistema Aquaviário, procurando obter informações que caracterizassem as eventuais falhas institucionais passíveis de solução.

Para a fase de diagnose do sistema de concessões para transporte coletivo, foram entrevistados os ocupantes de posições de chefia dos órgãos responsáveis pela atividade.

Paralelamente, examinou-se a legislação atinente aos diversos aspectos das fases acima relacionadas, buscando informações que caracterizassem eventuais distorções ou paralelismos entre os diversos órgãos, cujas atribuições se relacionam ao transporte coletivo rodo-aquaviário.

3.

DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO GERENCIAL
DO SISTEMA AQUAVIÁRIO

3.1. ASPECTOS INSTITUCIONAIS E FILOSOFIA DE AÇÃO

A Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano - COMDUSA, cuja constituição foi autorizada pela Lei Estadual nº 2.438, de 28 de agosto de 1969, regulamentada através de seus Estatutos iniciais aprovados pelo Decreto nº 031-N, de 31 de dezembro de 1969, caracterizava-se como uma empresa pública vinculada à então Secretaria de Serviços Públicos Especiais*.

Posteriormente, o Decreto Nº 318-N, de 24 de março de 1971, alterou a caracterização jurídica da COMDUSA, transformando-a em Sociedade de Economia Mista, permanecendo vinculada à agora Secretaria de Estado do Interior e dos Transportes - SEIT.

Em Ata da Assembléia Geral Extraordinária, de 03 de janeiro de 1977, incluiu-se, dentre os objetivos sociais da COMDUSA, o ítem VII - *exploração de navegação interior de travessia*, proporcionando-se, assim, condições institucionais para a gerência e a operacionalização do Sistema de Transporte Aquaviário Urbano da Grande Vitória.

A linha Paul-Centro, a primeira implantada do Sistema Aquaviário, passou a ser operada em janeiro de 1978. Só em 11 de julho de 1979, através da Resolução Nº 6.051, a Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAM, autorizou a exploração do Aquaviário.

*Denominação alterada para Secretaria de Estado do Interior e dos Transportes, de acordo com o art. 101 da Lei nº 3.043, de 31 de dezembro de 1975.

Caracterizando-se como a principal atividade-fim da COMDUSA, o Sistema Aquaviário objetiva atender à comunidade, dispondo-a de meio de transporte seguro a tarifas baixas com relação ao seu custo operacional.

Isto porque a filosofia básica que informa o gerenciamento do Sistema Aquaviário pela COMDUSA, é oferecer o melhor meio de transporte a uma grande parcela da população, que, principalmente, se situa na faixa de baixa renda, residente em área periférica ao Centro de Vitória.

Devido, principalmente, ao atendimento de necessidades sociais, o que caracteriza o seu objetivo público específico, o Sistema Aquaviário deve ser incentivado, procurando-se eliminar a grande diferença entre os seus custos operacionais e a receita, por alternativas que não impliquem em aumento substancial das tarifas, o que se considera inviável.

Deve-se, também, garantir a confiabilidade do Sistema, assegurando-se sua pontualidade e segurança.

3.2.

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

O Sistema Aquaviário constitui uma unidade organizacional da COMDUSA a nível de departamento especializado, assim como o é, também, a Rodoviária.

O Departamento de Serviços Marítimos - DSM, ou o chamado Sistema Aquaviário, é subordinado hierarquicamente à Diretoria da COMDUSA, a qual é constituída pelo Diretor Presidente, o Diretor Técnico, o Diretor Administrativo e Financeiro e o Diretor Adjunto. A estrutura organizacional do Departamento de Serviços Marítimos é dividida entre 03 (três) níveis, a saber:

- a) Ao nível de planejamento:
 - A Superintendência

- b) Ao nível de controle:
 - A Coordenação de Operação
 - O Sistema de Comunicação

- c) Ao nível de execução:
 - A Divisão de Embarcações, à qual estão subordinados:
 - . Serviço de Operação de Embarcações
 - . Serviço de Manutenção Mecânica
 - . Serviço de Manutenção de Pintura e Marinharia
 - . Serviço de Manutenção de Carpintaria
 - . Serviço de Manutenção Elétrica
 - A Divisão de Tráfego, à qual estão subordinados:
 - . Serviço de Supervisão de Terminal
 - . Serviço de Limpeza
 - . Serviço de Manutenção Geral
 - . Serviço de Estacionamento

- A divisão de Administração e Arrecadação, à qual estão subordinados:
 - . Serviço de Materiais, Compras e Almoxarifado
 - . Serviço de Vigilância
 - . Serviço de Controle de Arrecadação
 - . Serviço de Pessoal

As representações gráficas das estruturas organizacionais da COMDUSA e do Departamento de Serviços Marítimos são as seguintes:

No que se refere a métodos e técnicas gerenciais, o Sistema Aquaviário se posiciona razoavelmente. Objetivando facilitar a manutenção mecânica, padronizou-se o tipo dos motores das embarcações, por exemplo. Mas, apresenta-se como necessário ao Sistema, embora não prioritariamente, a adoção de método de controle de custos.

Com relação a métodos de compra de material, obedece-se às normas ditadas pelo Tribunal de Contas.

Observando-se a integração da COMDUSA com os órgãos governamentais responsáveis pela comunicação social, verifica-se que falta uma abordagem sistêmica, que objetive consolidar e ampliar a clientela do Sistema Aquaviário. Basicamente, a imagem que se procura evidenciar do Sistema é a de um meio de transporte seguro, pontual (independentemente de falhas imprevisíveis ou de precariedades da manutenção), confiável, principalmente destinado à população de baixa renda, com tarifas menores, alternativas às tarifas dos ônibus.

O problema maior e urgente verificado no Sistema Aquaviário é a inexistência da integração dos modos de transporte rodo-aquaviário. Com a integração física-horária-tarifária, e conseqüente alimentação de todas as linhas do Sistema nos seus diferentes terminais, haveria um incremento substancial em sua demanda. Conseqüentemente, haveria um incremento bastante significativo das vantagens e benefícios do Sistema Aquaviário, que são, basicamente, indiretos, como a redução do consumo de combustível e a diminuição do tráfego nas vias já saturadas da Aglomeração Urbana, principalmente em sua área central e eixos principais.

Com a experiência proporcionada pelo Convênio celebrado entre a COMDUSA e a empresa de ônibus VERDUN S/A, o Sistema Aquaviário contou com tarifa integrada. Esta experiência não correspondeu às expectativas da COMDUSA,

com relação ao movimento de passageiros nas linhas onde ocorreu a integração tarifária, a de Paul/Centro e Prainha/Centro. Ao contrário, houve um decréscimo real da receita do Sistema, dado que a redução do valor recebido por passagem (cabendo 60% à VERDUN S/A e 40% à COMDUSA) não foi compensada pelo acréscimo do número de passageiros transportados, a partir da alimentação dos terminais*.

Entretanto, devido principalmente ao objetivo maior do Sistema Aquaviário, o atendimento da população para a qual o ítem transportes coletivos observa considerável ponderação na composição de seus gastos, torna-se essencialmente necessário a reativação da integração tarifária, assegurando-se, também a integração física/horária.

Para o modo de transporte rodoviário, a fim de se observar as questões atinentes à integração ao Sistema Aquaviário, torna-se necessário o exame institucional do Sistema de Concessões para Transporte Coletivo. Tais observações constituem a próxima parte deste trabalho.

*IJSN. Estudo de Ampliação e Revitalização do Sistema de Transporte Aquaviário Urbano da Grande Vitória. Fase I: Análise do Sistema Atual (versão preliminar), Vitória, 1980, p. 153.

4.

LEVANTAMENTO INSTITUCIONAL DO SISTEMA DE
CONCESSÕES PARA O TRANSPORTE COLETIVO

4.1.

ESTRUTURAÇÃO INSTITUCIONAL DO
SISTEMA DE CONCESSÕES

O Sistema de Concessões para transporte coletivo, pertinente à análise aqui efetuada, se estrutura em dois âmbitos, a saber, o Estadual e o Municipal.

No âmbito estadual, as atribuições e responsabilidades relativas ao transporte coletivo se encontram relacionadas à Secretaria de Estado do Interior e dos Transportes - SEIT, e ao Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN-ES, órgão autárquico, vinculado à Secretaria de Estado da Segurança Pública - SESP.

O Decreto nº 1.281-N, de 13 de março de 1979, que aprova o Regulamento do DETRAN-ES, estabelece, em seu artigo 28, a jurisdição administrativa da Divisão de Transporte Coletivo, unidade da estrutura organizacional da autarquia.

"Art. 28 - A Divisão de Transporte Coletivo tem como jurisdição administrativa o controle sobre o transporte coletivo de passageiros de linhas intermunicipais e intermunicipais especiais; estudos sobre a fixação das tarifas; a fiscalização do cumprimento de legislação sobre transporte coletivo; o cadastramento da rede rodoviária estadual; outras atividades correlatas".*

*Salienta-se o fato de que o DETRAN-ES tem, a seu cargo as atribuições relativas à concessão para transporte coletivo intermunicipal e intermunicipal especial, a partir do Decreto nº 084-N, de 18 de setembro de 1970, que aprova o Regulamento do Transporte Coletivo de Passageiros do Espírito Santo.

Em suas Disposições Finais e Transitórias, o mesmo Regulamento estabelece que:

"Art. 46 - Enquanto não se efetivar a absorção, pela Secretaria de Estado do Interior e dos Transportes, do controle e fiscalização da concessão de serviços e dos padrões de segurança e qualidade do setor de transporte, previsto na Lei nº 3.043, de 31 de dezembro de 1975, Decreto nº 887-N, de 17 de setembro de 1976 e Decreto nº 915-N, de 16 de novembro de 1976, as atividades a eles concorrentes serão temporariamente exercidas pelo DETRAN-ES, na forma deste regulamento".

Embora estipulada em vários documentos legais, a absorção, pela SEIT, das atividades relativas à concessão para transporte coletivo intermunicipal, atualmente exercidas pela Divisão de Transporte Coletivo do DETRAN-ES, não se efetivou.

No âmbito municipal, as atribuições e responsabilidades relativas à concessão do transporte coletivo se encontram relacionadas às Prefeituras Municipais. As linhas municipais são concedidas pelo Poder Executivo Municipal, que, no caso da análise para a integração dos modos de transporte rodoviário e aquaviário, relacionam-se aos Municípios de Cariacica, Vila Velha e Vitória.

Examinando-se a legislação da Prefeitura Municipal de Cariacica, observa-se que sua estrutura organizacional é estabelecida através da Lei nº 836/79. Esta Lei Municipal estabelece-se em seu Art. 114, a jurisdição administrativa de Divisão de Transportes Coletivos, unidade organizacional subordinada à Secretaria Municipal de Serviços Urbanos:

"Art. 114 - A Divisão de Transportes Coletivos - SSU-2, órgão do segundo grau divional, com vinculação direta à Secretaria

Municipal de Serviços Urbanos, são atribuídas as seguintes competências:

- a) Manutenção atualizada do cadastro de veículos das empresas concessionárias, que operem no Município;
- b) Apresentação de parecer nos pedidos de concessão de novas linhas urbanas, sugerindo inclusive, sua licitação, quando for o caso;
- c) Fiscalização do estado de conservação e segurança dos veículos das empresas concessionárias, fiscalizando inclusive o cumprimento dos horários pré-estabelecidos e bem assim os limites de lotação determinadas;
- d) Colaboração nos estudos para a fixação das tarifas a serem cobradas nas linhas urbanas, quando requeridas pelo Sindicato da classe, para envio ao Conselho Interministerial de Preços (CIP);
- e) Colaboração com os órgãos Federais e Estaduais do trânsito, no que se refere ao funcionamento e itinerário das linhas urbanas;
- f) Lavratura de notificações, autos de infrações ou qualquer outro documento, consequentes de irregularidades cometidas;
- g) Sugerir a construção de abrigos de ônibus nos pontos de maior afluência de passageiros;
- h) Controlar e fiscalizar os serviços de táxis de passageiros;
- i) Exercer vigilância no trato a população por parte dos motoristas de táxis e verificar periodicamente o estado de conservação desses veículos;

- j) Apurar veracidade das queixas que forem apresentadas pelos usuários de táxis;
- l) Cumprir e fazer cumprir as exigências constantes da legislação que disciplina o transporte coletivo no âmbito municipal, sugerindo se for o caso, estudos de atualizações da mesma, quando o desenvolvimento e acréscimo populacional municipal assim o exigir;
- m) Cumprir outras tarefas, características de transportes, que forem cometidas pelo Secretário Municipal de Serviços Urbanos".

A Prefeitura Municipal de Vila Velha, através de sua Lei Orgânica, recém constituída, estabelece em seu artigo 28, a jurisdição administrativa do Departamento de Transporte Coletivo - DECOL, unidade subordinada à Coordenação Municipal de Serviços Urbanos - CMUR:

"Art. 28 - O Departamento de Transportes Coletivos tem como jurisdição administrativa, o planejamento e a execução de atividades relacionadas à fiscalização, do estado de conservação e segurança, do cumprimento de horário dos veículos das empresas concessionárias de transporte coletivos e dos limites de lotação dos mesmos, o cadastramento dos veículos e das empresas concessionárias; a instalação de abrigos para proteção de passageiros; lavratura de autos de infração ou notificação decorrente de irregularidades que forem constatadas; a orientação dos estudos para o planejamento e controle das atividades municipais de transportes coletivos; apresentação de parecer nos pedidos de concessão de novas linhas urbanas, sugerindo inclusive, sua licitação, quando for o caso; colaboração nos estudos para a fixação das tarifas a serem cobradas nas linhas urbanas; exercício de outras atividades correlatas".

As atividades deste Departamento são regidas pela Lei nº 1561/75 que dispõe sobre a Exploração de Transporte Coletivo e Individual de Passageiros.

No caso da Prefeitura Municipal de Vitória, a Lei nº 2.286/73 "dispõe sobre a exploração do serviço de transporte coletivo e individual de passageiros". O poder da concessão e fiscalização de transporte coletivo, delinhas municipais de Vitória é da Fundação de Estacionamentos e Pontes da Cidade de Vitória - FUNDEP, através de sua Divisão de Transportes. A esta Divisão subordinam-se o Serviço de Transporte e Taxímetro, o Serviço de Transporte Coletivo e o Setor de Fiscalização, criados pela Resolução 39/74.

A Divisão de Transportes, da FUNDEP, ressentem-se de insuficiência, quantitativa e qualitativamente, de funcionários, que, de acordo com informações recebidas no órgão, constitui um reflexo dos baixos salários. Isto acarreta o não cumprimento de suas normas pelas empresas, uma vez que a atividade de fiscalização do transporte coletivo municipal é prejudicada.

5. ALTERNATIVAS INSTITUCIONAIS PARA MELHORIAS NA
OPERAÇÃO DO SISTEMA AQUAVIÁRIO

Para se examinar a questão do modo de transporte aquaviário, é necessária a adoção de uma visão mais geral de análise para o transporte coletivo.

Conjunturalmente, o panorama é o de uma crise econômica, com reflexos sócio-políticos, que tendem a assumir maior gravidade para os indivíduos situados nas camadas da população de baixa renda; exemplificam este problema, os aumentos recentes das tarifas de ônibus*, que provocam maior impacto para a parcela da população para a qual o uso de modos de transporte coletivo adquire o caráter de obrigatoriedade. Isto agrava-se mais, quando se considera a crescente perda do poder aquisitivo causada pelo processo inflacionário, o que torna a participação dos gastos com transportes cada vez mais elevada na renda familiar.

Deste modo, o objetivo público deve ser caracterizado pela adoção de planejamento sistemático, viabilizado através das ações dos diversos órgãos públicos, buscando realizar o atendimento das necessidades da comunidade.

Isto porque, a partir da Reforma Administrativa, institucionalizada em 1967, o planejamento constitui base e ponto de partida para o Conjunto de Atividades Governamentais, visando à maximização no atendimento do objetivo público.

*Tarifas majoradas em até 75%, em 23/05/81, sendo este, o segundo aumento do ano.

Dentro deste enfoque, as considerações subsequentes buscam seguir uma relação entre os aspectos específicos das alternativas propostas para o Sistema Aquaviário, e o contexto geral do quadro institucional. Entende-se, aqui, que as alternativas institucionais são aquelas que viabilizam a adoção de alternativas/propostas técnicas, e se caracterizam pela adoção de instrumentos jurídicos-formais, viabilizadores das ações dos órgãos públicos, nos diferentes níveis de Governo.

Deve ser salientado, que as medidas gerais devem ser implementados de maneira conjunta. As medidas específicas serão consequências do exame de propostas resultantes da adoção das medidas gerais, compatíveis com as propostas técnicas apresentadas dentro do Estudo de Ampliação e Revitalização do Sistema de Transporte Aquaviário Urbano da Grande Vitória.

5.1.

MEDIDAS GERAIS

5.1.1. REGULAMENTAÇÃO E ATIVAÇÃO DO CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DA GRANDE VITÓRIA - CODIVIT, ÓRGÃO COLEGIADO INSTITUÍDO PELA LEI Nº 3.176, DE 08 DE DEZEMBRO DE 1977

JUSTIFICATIVA

A criação do CODIVIT visa, originalmente, uma maior integração dos municípios da Aglomeração Urbana da Grande Vitória (Vitória, Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana, que constituem a Região de Desenvolvimento Prioritário, de acordo com a Lei nº 3.176/77).

Ainda não regulamentado e ativado, o CODIVIT é uma importante via institucional para a função *planejamento*, possibilitando aos Governos Estadual e Municipais da Grande Vitória, deliberar sobre questões de interesse regional. A ativação do órgão colegiado permitirá garantir ações harmônicas dirigidas para a solução de problemas genéricos comuns aos municípios, com a participação conjunta e com o acompanhamento do Governo Estadual.

Com relação ao problema do transporte coletivo, em termos de planejamento integrado, o CODIVIT permitirá compatibilizar os dois âmbitos nos quais se

estrutura o Sistema de Concessões: o estadual e o municipal. Esta compatibilização, observando-se a composição estipulada do CODIVIT*, só será possível mediante a absorção, pela SEIT, das atividades constantes da jurisdição administrativa da Divisão de Transportes Coletivos, unidade da estrutura organizacional básica do DETRAN-ES. Para tanto, recomenda-se uma avaliação conjunta entre o DETRAN-ES e a SEIT, com a participação da Coordenação Estadual do Planejamento - COPLAN-ES, das atividades exercidas, da observância da legislação que regulamenta o transporte coletivo, da eficácia do atendimento à comunidade, e mais alguns objetivos relativos ao planejamento dos transportes coletivos, observando, especificamente, o Sistema de Concessões. Caso esta avaliação recomende a absorção, prevista na Lei nº 3.043/75, Decreto nº 887-N, de 17.09.76 e Decreto Nº 915-N, de 16.11.76, deve ser implementada a ativação do Departamento de Controle de Concessões, unidade da estrutura organizacional básica da SEIT. De acordo com o Regulamento da SEIT, anexo ao Decreto nº 887-N, a jurisdição administrativa do Departamento de Controle de Concessões é a seguinte:

*São membros do CODIVIT, de acordo com o Art. 5º da Lei nº 3.176/77: I - O Secretário de Estado do Planejamento (atual Secretário-Chefe da Coordenação Estadual do Planejamento), seu Presidente; II - O Secretário de Estado do Interior e dos Transportes; III - O Secretário de Estado da Cultura e do Bem-Estar Social; IV - O Prefeito do Município de Cariacica; V - O Prefeito do Município da Serra; VI - O Prefeito do Município de Viana; VII - O Prefeito do Município de Vila Velha; VIII - O Prefeito do Município de Vitória; IX - O Diretor Superintendente da Fundação Jones dos Santos Neves (atual Instituto Jones dos Santos Neves).

"Art. 25 - ... as atividades de controle e concessão da exploração de serviços prestados por empresas de transporte coletivo intermunicipal de passageiros; a definição da política para a exploração das faixas de domínio nas rodovias estaduais; a estreita articulação com a Secretaria de Estado da Fazenda para a fixação de tarifas no setor; a promoção das medidas de segurança da comunidade no uso do transporte coletivo; a organização e a constante atualização do cadastro de habilitação das empresas de transporte coletivo rodoviário intermunicipal de passageiros; o estudo de itinerários do transporte coletivo intermunicipal, em articulação com o DETRAN-ES, quando se tratar de trechos urbanos; o estudo da oferta de assentos, horários e outros assuntos pertinentes ao atendimento da comunidade; outras atividades correlatas".

A compatibilização dos âmbitos estadual e municipal do Sistema de Concessões poderá, também, ser efetuada, com a inclusão de um representante do DETRAN-ES no colegiado, hipótese menos recomendável do ponto de vista institucional, dado que na composição do CODIVIT participa o Secretário de Estado do Interior e dos Transportes, a quem cabe colocações e análises para a deliberação específica de problemas relativos à sua área. Além disso, o artigo 3º da Lei 3.176/77, que especifica as obras e serviços de interesse comum da Aglomeração Urbana da Grande Vitória, cita, entre outros:

"III - Transportes e sistema viário, especialmente vias estruturais e coletores e localização de terminal de passageiros e cargas".

Entende-se que esta área seja de competência própria da SEIT, caracterizando, portanto, o seu âmbito de ação.

5.1.2. FORMAÇÃO DE GRUPO DE TRABALHO PARA ANÁLISE E PROPOSIÇÕES GERAIS PARA AS QUESTÕES INERENTES AO TRANSPORTE COLETIVO

JUSTIFICATIVA:

Para o transporte coletivo, em suas diferentes modalidades, torna-se necessária a adoção de planejamento sistemático, que considere os aspectos de ações a implementar a curto/médio/longo prazos, assegurando sua adaptação às exigências decorrentes de modificações nas Aglomerações Urbanas.

O planejamento dos transportes coletivos deve integrar as preocupações de equipe representativa dos vários órgãos relacionados com as questões.

Assim sendo, é essencial e prioritária a formação de um Grupo de Trabalho para Análises e Proposições Globais para o Transporte Coletivo, no âmbito da Aglomeração Urbana da Grande Vitória.

O grupo de trabalho, a ser composto e oficializado, deverá contar com representantes técnicos dos seguintes órgãos:

- . Secretaria de Estado do Interior e dos Transportes - SEIT;
- . Companhia de Melhoramentos e Desenvolvimento Urbano - COMDUSA;
- . Departamento de Estradas de Rodagem - DER;
- . Coordenação Estadual do Planejamento - COPLAN-ES;
- . Instituto Jones dos Santos Neves - IJSN;
- . Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN-ES;
- . Prefeitura Municipal de Cariacica;
- . Prefeitura Municipal da Serra;
- . Prefeitura Municipal de Viana;

- . Prefeitura Municipal de Vila Velha;
- . Prefeitura Municipal de Vitória/Fundação de Estacionamentos e Pontes da Cidade de Vitória - FUNDEP;
- . Associação Profissional de Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Espírito Santo.

Deve ser salientado, que as tarefas deste Grupo de Trabalho transcendem a ação da equipe de análise proposta no ítem anterior, que diz respeito à conveniência técnica da ativação do Departamento de Controle de Concessões, unidade organizacional da SEIT.

Este Grupo de Trabalho Multiorganizacional transcende, inclusive, à questão específica do Sistema Aquaviário, considerado isoladamente. Seus estudos deverão abranger as diferentes modalidades de transporte coletivo, constituindo uma abordagem integrada de todas as questões referentes à área.

O Grupo de Trabalho, aqui proposto, terá como objeto de estudo as questões relativas ao planejamento global/integrado dos Transportes Coletivos; o exame dos aspectos tarifários; possíveis proposições institucionais, para atuação de órgãos públicos; análise de desempenho dos veículos e das linhas de transporte coletivo, sendo que em função das análises poderá ser estabelecida a cota combustível a ser fornecida pelo Conselho Nacional do Petróleo às empresas; definição de estratégias de envolvimento dos usuários/comunidade, visando garantir a aceitação das medidas propostas, através de campanhas diversas; a concepção de um Sistema de Informações Gerenciais para Planejamento dos Transportes; a discussão e proposição de metodologia para acompanhamento e controle dos aspectos de poluição ambiental, relativamente ao Transporte Coletivo; a análise das implicações do transporte e trânsito, com relação à humanização da área central de Vitória; o estudo e o estabelecimento de so

luções adequadas alternativas, para situações emergenciais em virtude de possível crise energética; o estudo e proposição de medidas para melhorias físicas para o transporte coletivo em suas diferentes modalidades.

A Constituição do Grupo de Trabalho para Análise e Proposições Gerais para o Transporte Coletivo na Aglomeração Urbana da Grande Vitória, dar-se-á através da coordenação do Instituto Jones dos Santos Neves, que receberá as indicações dos técnicos de cada órgão dos acima enumerados. Sua oficialização se efetivará a partir de Decreto Executivo do Governador do Estado, com a participação dos titulares dos diversos órgãos.

Os membros do Grupo de Trabalho, deverão estar desenvolvendo atividades profissionais ligadas diretamente ao Transporte Coletivo, preferencialmente ao seu planejamento.

O Grupo de Trabalho terá suas deliberações viabilizadas sob a forma de Resoluções, sujeitas à homologação do Governador do Estado.

6.

CONCLUSÃO

Dentro das Alternativas Institucionais para melhoria na Operação do Sistema Aquaviário, apresenta-se como prioritária a implantação das medidas gerais, constantes da última parte do presente trabalho, como condição essencial para a adoção de medidas específicas, que serão resultantes das proposições e análises do Grupo de Trabalho proposto.

Deste modo, assegurar-se-á a compatibilização das propostas pertinentes aos vários aspectos do transporte coletivo, fazendo com que a resolução dos problemas verificados nos seus diferentes modos seja implementada de maneira global e integrada.

