

IJSN estuda este ano criação de tarifa única de ônibus

A implantação da tarifa única, criação de tarifas diferenciadas ou outras alternativas para tentar solucionar o problema do transporte coletivo da Grande Vitória serão assuntos estudados a partir do segundo semestre deste ano, pelo Instituto Jones dos Santos Neves, dentro do Plano de Transportes Coletivos da Grande Vitória (Transcol-GV).

A Transcol-GV integra o convênio assinado entre o governo estadual e o Banco Mundial no ano passado, dentro do Projeto Cidades de Porte Médio, que destinou recursos no valor de Cr\$ 40 milhões somente para a elaboração de um programa de estudos mais profundos sobre o transporte coletivo na Grande Vitória. A conclusão deste trabalho, que engloba análise da situação, como coleta de dados, fatores sócio-econômicos, criação de alternativas, escolha de um plano-candidato (que mais favoreça a população), sugestões de órgãos envolvidos no assunto e a fase de implementação, levará cerca de um ano e meio. O Transcol-GV também atualizará o Plano Ação Imediata Integrada de Transportes (PAITT), atualmente responsável pelas diretrizes gerais de estudos de transporte coletivo.

DEBATE

O problema do Transporte Coletivo no Brasil foi o tema do debate realizado ontem, às 19 horas, no auditório do Sindicato dos Bancários. Os conferencistas foram Roberto Garcia Simões, mestre em Planejamento Urbano e Regional, e Antônio Luís Caus, técnico do setor de Planejamento dos Transportes, do Instituto Jones dos Santos Neves.

Ele fizeram uma ampla explanação sobre a história do sistema do transporte coletivo no Brasil durante os anos 30 a 50, a redefinição da economia brasileira nos anos 50 e suas implicações no transporte, a emergência da questão dos transportes coletivos nos anos 70, associada à discussão de crise energética, a reentrada em cena, da situação dos transportes, após os acontecimentos ocorridos em Salvador, ano passado, e o problema do transporte coletivo na Grande Vitória, além dos marcos que norteiam o seu planejamento.

A questão da estrutura do espaço é um dos fatores de maior discussão dentro da problemática transporte coletivo, afirma o técnico Roberto Garcia Simões. "Quando a proliferação dos conjuntos ha-

bitacionais começa a ocorrer nas periferias da cidade é necessário toda uma reestruturação do transporte coletivo". Inclusive, diz ele, uma das propostas do PAITT é evitar o que vem ocorrendo hoje: cada bairro novo que surge é ligado ao centro metropolitano por uma linha de ônibus. Acontece, então, uma sobreposição de determinadas linhas. Uma de suas propostas básicas é aproveitar as características físicas e geográficas da Grande Vitória, procurar pegar os corredores já existentes, como a rodovia Carlos Lindenberg, por exemplo, e estabelecer faixas exclusivas para coletivos. Também adequar a via para o transporte de ônibus e criar linhas de coletivos que trafeguem entre os bairros ou até determinado terminal. De lá, a população seria servida por um sistema melhor de coletivos, com maior frequência e rapidez o que evitaria engarrafamentos e possibilitaria um atendimento mais eficiente, afirma o técnico.

MODELO

Durante o debate, vários exemplos sobre como melhorar o transporte coletivo foram citados pelos técnicos, lembrando que muitos já estão em pleno funcionamento em diversas cidades brasileiras. Recife, afirma Antônio Luís Caus, é uma cidade que pode ser escolhida como modelo-padrão. "Lá, os empresários de transporte coletivo são obrigados a preencher formulários semanalmente, onde têm que constar o número de passageiros em cada coletivo e de quilômetros rodados e o consumo de combustível. Feito isto, eles enviam o relatório para o poder concedente, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), que vai definir os novos índices de reajustes a serem aplicados.

Além de diversos outros exemplos, de como se poderia tentar amenizar o problema, os técnicos fizeram uma explanação da situação atual do transporte coletivo da Grande Vitória, explicando por exemplo, que o sistema, em suas diversas modalidades, transporta cerca de 640 mil passageiros por dia.

Somente o sistema rodoviário urbano é integrado por 86 linhas, exploradas por 13 empresas, que realizam diariamente cerca de 12.300 viagens, transportando em torno de 602 mil passageiros. O sistema aquaviário, por sua vez, responde pelo transporte de, aproximadamente, 13 mil passageiros/dia.