

Sistema Transcol vai de trunfo a vilão do Governo

Foto de Nestor Muller

Andar nos ônibus do sistema intermunicipal da Grande Vitória foi quase um luxo para uma população de baixa renda durante os 42 meses e três dias da administração Albuíno Azeredo. O alto preço das passagens transformou o Transcol, principal trunfo da campanha eleitoral do atual Governo em 90, em vilão. O engenheiro civil com mestrado em Transportes no Instituto Militar de Engenharia (IME), no Rio de Janeiro, Érico Jenz Santos, aponta a retomada dos investimentos em planejamento do setor, como uma das saídas para se reverter a falência do serviço.

Os empresários de transporte também alegam ter vivido a mais grave crise do setor nos últimos dois anos, segundo o presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros (Setpes) Jérson Pícoli. Até a Justiça eles acionaram para serem indenizados pelo Governo e pela Companhia de Transportes Urbanos (Ceturb) em R\$ 28 milhões. Isto para cobrir a diferença entre o custo real da passagem e os valores autorizados pelo poder público. Em primeira instância, a Justiça já se manifestou favorável às empresas.

Esvaziamento

O Governo do Estado admite que abandonou o valor da tarifa apurado pelos seus técnicos para

unidos no PDTU, um amplo estudo com perspectivas para o transporte até o ano 2.000 na área metropolitana, também contribuiu para a situação atual.

A não-realização de melhorias no tráfego da Grande Vitória compatíveis ao crescimento da cidade e, portanto, ao número de veículos circulantes (caminhões, ônibus e automóveis) nela contribuiu para que os tempos das viagens de ônibus sofressem "considerável acréscimo", destacou.

Isso devido ao surgimento de novos pólos de atração de público pela região, o que, inevitavelmente, acabou alterando a fluidez do trânsito, gerando congestionamentos com maior frequência. "Quanto maior o tempo de viagem, maior é a frota necessária para atender àquela linha; quanto maior a frota, maior é o custo para a linha funcionar e, portanto, maior o preço da passagem", ensinou ele.

Daí a necessidade de Érico Santos defender a adequação do sistema de vias que cortam a Grande Vitória, prevendo melhorias para as que dão suporte ao transporte coletivo (no caso, aquelas que dão acesso aos bairros). Estas vias por serem secundárias geralmente se caracterizam por um sistema de sinalização, drenagem e pavimentação precários.



A exemplo de outros terminais, também no do Ibes, enormes filas são causadas pela demora dos ônibus, e os passageiros ainda pagam caro pelo serviço

adotar o que os empresários chamam de tarifa política, mas a Ceturb vai recorrer da decisão da Justiça até a última instância. "A defasagem realmente existiu, mas ela é muito menor do que as empresas reclamam. O transporte urbano vive dentro de uma realidade social e a definição final da tarifa será sempre política. Este é o risco do negócio que também tem que ser arcado pelo setor privado", afirmou o presidente da Ceturb José Eduardo de Azevedo Farias.

Longe deste confronto, o técnico Érico Santos assegura que o valor da tarifa do Transcol "com certeza" teria caído (não soube precisar o quanto), se, nos últimos sete anos, o planejamento na área de Transportes do Governo do Estado não tivesse parado. A não-realização de novos estudos para acompanhar as mudanças provocadas pelo crescimento da cidade e o esvaziamento do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), órgão de planejamento do Governo, foram as causas levantadas para o principal problema enfrentado nesta área pelo Estado. Não ignorando, é claro, os impactos da recessão econômica na renda dos trabalhadores e o descontrole dos preços dos insumos que integram a planilha de custo do serviço.

Segundo o mestre em Transportes, depois da realização do Plano Diretor de Transportes Urbanos da Grande Vitória (PDTU), feito pelos técnicos do IJSN e concluído em 87, as informações da área carecem de atualização. "Faltou um planejamento integrado. A cidade foi crescendo; o uso do solo foi alterado; o comportamento dos passageiros que antes se deslocavam para o centro de Vitória se modificou com a expansão da cidade para o lado norte, atingindo o município da Serra, além de Vila Velha, principalmente", acentuou.

Superlotação

Sem dados, o sistema Transcol apresenta hoje, de acordo com Érico Santos, "uma certa irracionalidade", com superlotação de passageiros nos ônibus em determinados horários e pontos da Grande Vitória, enquanto em outros a ociosidade, com coletivos praticamente vazios, é a regra. A não-complementação dos dados re-

Esse aspecto, para o técnico com pós-graduação em Economia, contribui para o aumento da depreciação da vida útil dos coletivos, à medida em que exige uma manutenção mais frequente dos carros, devido à presença de buracos, por exemplo, nestas pistas, o que acaba encarecendo os custos da atividade. A saída para esta situação está na preparação de um Plano Viário para estas vias, orientou.

Falência

Aliar este pacote de medidas a um treinamento mais rígido dos motoristas, com o objetivo de fazer com que os profissionais dirijam os ônibus de maneira a reduzir o desgaste dos carros no dia-a-dia pode acarretar, de acordo com o técnico, em economia de combustível, entre outros itens. O engenheiro torce para que a economia se estabilize de forma que possa se restabelecer a ordem nos preços além do surgimento de fontes financiadoras para se bancar investimentos na área de transportes, tais como a construção de terminais, equipamentos mais modernos, por exemplo.

Para Érico Santos, a Ceturb, responsável por operar (administrar) o serviço, carece de dados de planejamento para alterar a dinâmica de funcionamento do serviço. "A situação chegou a um ponto que ou se retoma o planejamento ou o sistema Transcol vai chegar a um ponto de falência, por mais que os técnicos envolvidos na operação e no planejamento se esmeiem para manter o padrão de atendimento à população", concluiu.

É curioso como nem o crescimento da região da Grande Vitória do final de 90 para cá conseguiu aumentar o volume de passageiros transportados por mês nos coletivos das linhas do Transcol. Pelo contrário. Nesse período foi registrada uma queda em torno de 23,08% da clientela dos ônibus, que correspondia a quase 13 milhões de pessoas para perto dos 10 milhões hoje. A Ceturb explica isso, dizendo que, além dos efeitos da recessão econômica no bolso dos passageiros, milhares de pessoas deixaram de pagar duas tarifas de ônibus para atravessar os municípios da Grande Vitória.

Nova medida reduz passe-livre

O governador Albuíno Azevedo pretende priorizar a instalação das catracas eletrônicas, equipamento que substitui a função dos cobradores dentro dos ônibus, e o fim do passe-livre a mais de 10 categorias, transportadas hoje de graça no Transcol, como medidas de redução do custo da passagem do transporte das linhas intermunicipais da Grande Vitória, até o final de sua administração, segundo anunciou o superintendente de Comunicação Social Nilo Martins.

Após o recesso da Assembléia Legislativa, Albuíno irá enviar outra mensagem aos deputados propondo o fim do passe-livre, porque a primeira sequer foi avaliada pela Casa. Apenas os idosos e deficientes físicos continuarão beneficiados com a medida, se a matéria for aprovada como quer o Governo. O governador não acredita na demissão de cobradores com a adoção das catracas, ao alegar que as empresas não pretendem dispensá-los, disse seu porta-voz.

Albuíno não pretende reduzir a participação da Ceturb na receita gerada pelo sistema Transcol. A Companhia teve seu índice, antes fixado em 5% da receita do serviço, reduzido no atual Governo para 3,5%, mas a Câmara Setorial de Transportes propôs que este caísse para 2,5%. A Ceturb arrecada no sistema de transporte por mês perto de R\$ 150 mil, montante que sequer dá para custear a folha de pagamento de seus 190 funcionários, correspondente a cerca de R\$ 200 mil. O órgão tem cinco veículos - três Gols, duas Kombis e uma Pick up - e o custo de manutenção dos terminais gira em torno de R\$ 50 mil. O Governo arca com déficit de R\$ 100 mil, segundo a

direção da autarquia.

O Governo também não pretende alterar a forma de subsídio do sistema Aquaviário, cujo déficit é bancado pelos passageiros que andam de ônibus Transcol. Para manter as duas lanchas que transportam 60 mil passageiros por mês, a Pisa Engenharia, empresa que administra o Aquaviário, recebe por mês 1,5% da receita arrecadada nos ônibus, o equivalente a R\$ 80 mil.

O diretor-presidente da Ceturb, José Eduardo de Azevedo Farias, considera que o Governo fez a sua parte para abaixar o valor da passagem. "Infelizmente, não conseguimos engajamento de parceiros, como as Prefeituras da Grande Vitória, Assembléia Legislativa e o Governo Federal, que se omitiram", acusou.

José Eduardo associou o não-cumprimento da meta de integrar os serviços municipais de Transportes das Prefeituras de Vitória, Vila Velha e Cariacica, à não-aprovação da mensagem do fim do passe-livre, além da não adoção de



Azevedo: "falta de parceiros"

Foto de Gildo Loyola

Entidades criticam governador

O presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Espírito Santo (Setpes), Jéerson Pícoli, e o coordenador da Federação das Associações de Moradores e Movimentos Populares do Espírito Santo (Famopes), Paulo Mattedi, consideram como ruim a atuação do Governo Albuíno Azevedo na área de transporte coletivo da Grande Vitória. Ambos deram nota cinco para a administração nesta área.

Do conjunto de 15 medidas definidas pela Câmara Setorial de Transportes para reduzir o valor da tarifa dos ônibus Transcol, o Setpes entende que apenas duas foram adotadas na íntegra pelo Governo: a eliminação da evasão de receita e a criação da tarifa diferenciada - a integral custa hoje R\$ 0,60 e a com desconto R\$ 0,40.

Outras quatro foram aplicadas parcialmente: a participação do Aquaviário na receita do Transcol não foi eliminada, apenas o índice de 2,3% foi reduzido para 1,5% sobre a arrecadação dos ônibus; a taxa de gerenciamento da Ceturb não foi reduzida para 2,5% na receita do sistema Transcol, mas de 5% para 3,5%; a criação das linhas expressas e o aumento do volume de passageiros que passaram a usar o vale-transporte.

Ociosidade

O Setpes defende a realização de um estudo para "enxugar" o número de ônibus circulante, redistribuindo melhor as linhas para evitar a ociosidade dos ônibus. "Tem muito carro circulando em excesso. Pode-se reduzir este volume entre 12 a 15%. Hoje o

Transcol transporta em média 330 passageiros por ônibus diariamente, levando-se em consideração o Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK) de 1,44, com uma frota de mais de 950 carros. O sistema municipal de Vitória tem o IPK de 2,6, com 800 passageiros por ônibus de Vitória diariamente, com uma frota de apenas 235 veículos. O Transcol é um serviço com qualidade de Primeiro Mundo, mas moramos num país pobre".

Paulo Mattedi avalia que a planilha de custo do serviço de transporte coletivo é feita de forma a garantir o lucro das empresas do setor. Ele acha que o Governo deveria buscar alternativas para reduzir os custos do serviço, tendo em vista que o IPK do Transcol é um dos mais baixos do país. "É muito fácil jogar o problema do Transcol para a roleta", criticou. Mattedi contou que, em dois anos, a

partir do final de 91, o Governo praticou uma "tarifa social", abaixo da encontrada pela planilha técnica da Ceturb, mas de maio deste ano para cá a passagem disparou, subindo 120%. "Agora o Governo faz papel de Pilatos, lavando as mãos. Se adotasse as medidas com seriedade, chamava os prefeitos no eixo para ser criada a Região Metropolitana da Grande Vitória urgente para unificar o serviço. O governador tem autoridade para isso", acrescentou. Por fim, Mattedi disse que Albuíno deixará a tarifa cara do Transcol como uma herança maldita para seu sucessor na área de Transporte.



Mattedi dá nota cinco a Albuíno

Foto de Gildo Loyola