

Transporte coletivo está em decadência em Vitória

Cristina D'Avila

O transporte coletivo de Vitória mostra sinais de decadência. A frota de ônibus, beirando os 15 anos de idade média, e a superlotação dos coletivos nos horários de rush são problemas que comprometem a qualidade do serviço. O mais grave desta situação é que a administração Vítor Buaiz não tem um projeto para o setor, que está sendo gerenciado pelo terceiro secretário de Transporte. Quem sofre com isto são as quase 230 mil pessoas que andam de ônibus na capital nos dias úteis.

Os empresários do transporte e os usuários do serviço são críticos do sistema municipal. O representante do Conselho Popular de Vitória junto ao Conselho Municipal de Transportes, Ivo Santana, define como "péssima" a qualidade do serviço. Indignado com os coletivos sucateados, ele lembra que o parâmetro técnico aceitável para os ônibus é de sete anos de vida útil num sistema de transporte, mas esta norma não é exigida pela Prefeitura.

"Omissão"

Santana considera o poder público municipal "omisso" nesta área. Para ele, a passividade da PMV pode ser demonstrada diante das empresas (Grande Vitória, Paratodos e Tabuazeiro), quando se observa que o volume assustador de quase 75 mil multas aplicadas contra as viações, de 1989 para cá, ainda não teve seu débito total de quase Cr\$ 1 bilhão cobrado. Atualmente, quase a metade deste valor (Cr\$ 499.121,94) já foi inscrita no serviço de dívida ativa do município, para ser executada judicialmente.

Tudo isto, para Ivo Santana, leva os empresários a uma situação "cômica", pois, no seu entendimento, o lucro obtido nesta atividade acaba sendo investido fora do setor de transporte de passageiro. Neste momento, ele denuncia, é praxe as empresas de transporte desviarem sua receita proveniente do sistema para outras firmas de sua propriedade nas áreas de turismo e fretamento.

O discurso dos empresários é semelhante ao de Ivo Santana, quando revelam a indefinição de uma política para o setor de transportes. O Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiro, através de seu porta-voz, Jessé Marques, vê nesta ausência de diretriz uma dificuldade para os empresários investirem a médio e longo prazos nesta área. Ele explica que o que existe atualmente por parte da Prefeitura são "questionamentos" frente à frota de ônibus circulante velha e do valor da tarifa, que não pode aumentar nos níveis reais porque os usuários não podem pagá-la.

Tarifa

O assessor da Viação Grande Vitória

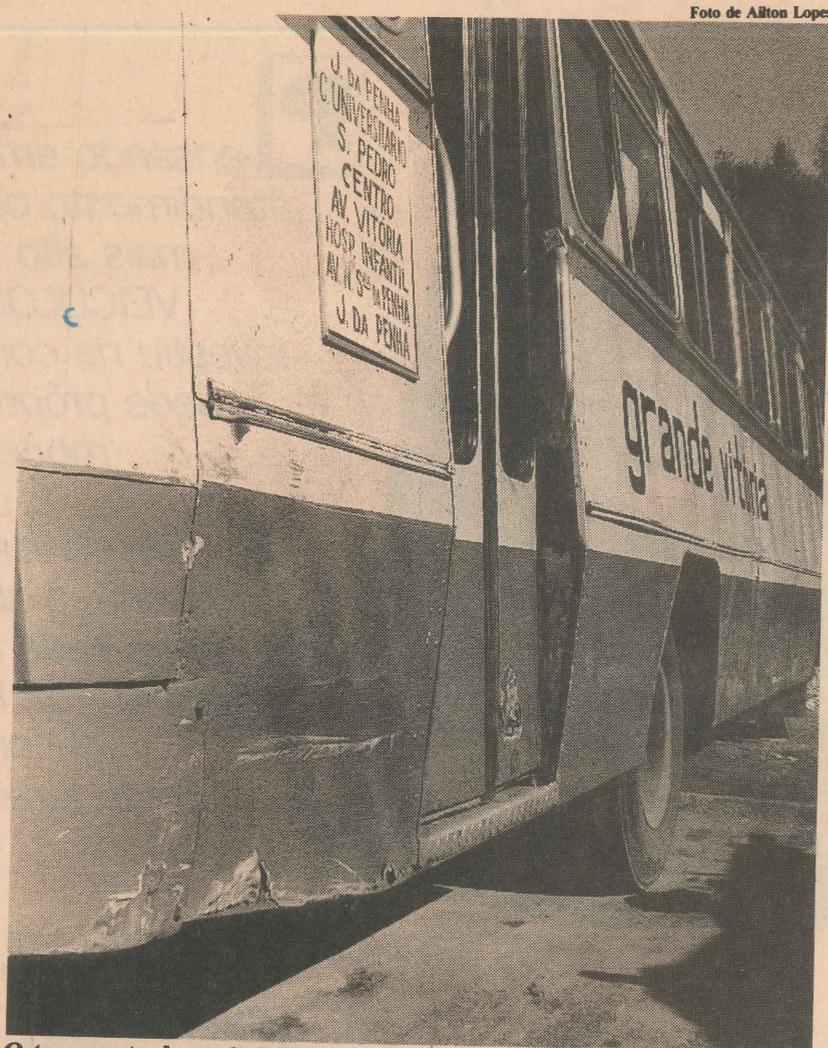


Foto de Alton Lopes

O transporte da capital é deficiente e os ônibus têm 15 anos de uso

Setran discute renovação

O secretário municipal de Transportes, João Batista Canholato, inicia amanhã o processo de discussão com os empresários do sistema da capital em torno da renovação da frota de ônibus circulante. Ele disse que ainda não definiu uma proposta sobre o assunto ou mesmo um calendário a ser apresentado aos empresários para entrada de ônibus mais novos em Vitória. Canholato admite a chance das passagens no futuro virem a ser reajustadas como resultado dessas conversações e da revisão de pontos pedidos pelos empresários, que atinge a planilha de custo.

O secretário explica que caberá ao Conselho Municipal de Transporte Coletivo e à administração deliberarem pela autorização ou não de um virtual aumento das tarifas no futuro. Canholato adiantou que todos os pontos da planilha no processo de revisão dos itens pendentes serão atualizados. Estes itens referem-se, principalmente, às decisões do Tribunal Regional do Trabalho sobre o dissídio coletivo dos mo-

bus. As empresas pleiteiam uma margem de 2% para descumprirem algumas viagens. Esta margem contemplaria os problemas operacionais dos veículos que não estão previstos, como acontece de forma semelhante no regulamento da Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (Ceturb).

Outro questão refere-se à validade do vale-transporte depois do aumento das passagens. Atualmente, este prazo é de 30 dias, mas as empresas querem reduzi-lo para cinco, como acontece na Ceturb. Esta questão vai ser negociada e, em última instância, será avaliada pela Câmara Municipal. Outra pendência é o item encargos sociais da planilha de custo da Setran. Hoje, este ponto tem um peso de 62,21%, com o qual as empresas não concordam.

Preconceito

O prefeito Vítor Buaiz acha "ruim" o serviço de transporte coletivo de Vitória. Ele acha que o serviço

A realidade das empresas

| EMPRESAS | IDADE MÉDIA DA FROTA | FROTA DE ÔNIBUS | Nº DE LINHAS | PASSAGEIRO TRANSP. AO MÊS | RECEITA |
|----------------|----------------------|-----------------|--------------|---------------------------|--------------------|
| Grande Vitória | 15 anos | 106 | 16 | 2.400.000 | Cr\$ 95.515.318,00 |
| Paratodos | 13 anos | 46 | 10 | 700.000 | Cr\$ 42.618.643,00 |
| Tabuazeiro | 11 anos | 84 | 14 | 1.900.000 | Cr\$ 76.949.517,00 |

ria — que detém a maioria dos ônibus do sistema da capital — Oscar Camacho, conta que o desestímulo principal para o não-investimento de sua empresa está na defasagem do valor das passagens. Ele informou que, de janeiro a novembro do ano passado, os reajustes tarifários (1.250%) foram inferiores à inflação do período (1.501,72%).

Além disso, ele citou que, ao contrário do que se vê no projeto Transcol, gerenciado pelo Governo do Estado na Grande Vitória, não existem linhas de financiamento na capital para aquisição de veículos novos. No sistema intermunicipal da Grande Vitória, a empresa de Camacho no dia 23 de março tinha uma frota de ônibus com idade de apenas três anos, enquanto que na capital seus veículos, segundo a Setran, beiram os 15 anos. Por fim, Camacho entende que o discurso de alguns integrantes do Partido dos Trabalhadores, majoritário na PMV, relativo à intervenção e desapropriação dos veículos das viagens dificulta os investimentos na área.

Hiato

A descontinuidade das políticas desenvolvidas pelos secretários que já passaram pela pasta do Transporte chega a ser um complicador no sistema de transporte de Vitória. O primeiro secretário, Paulo Vinha (PT), ficou no cargo por nove meses e defendia a municipalização do serviço através da encampação das três empresas do sistema. O sucessor dele, João Luiz Paste (PT), teve a sua atuação marcada pela profissionalização da Secretaria no que se refere à montagem de uma estrutura de controle do poder público sobre as empresas.

Na época de Paste, os 65 fiscais existentes foram treinados, um quadro de horário das viagens foi elaborado, além de se passar a ter um controle rígido sobre a oferta dos veículos em circulação. Para isto, inclusive, foi comprado um computador que só existe em cinco cidades do país, conhecido como microcoletor de dados, e foi instalado na Praça Oito. Através deste aparelho a Setran controla, durante 24 horas, o cumprimento das viagens programadas por cada uma das empresas. Um fiscal de plantão digita no equipamento o número do veículo, o horário programado e o de realização das viagens. De posse desses dados, é feita a distribuição da arrecadação do sistema entre as três empresas na Câmara de Compensação.

Paste defendia a criação de uma Companhia Municipal de Transporte pelo poder público, que compraria seus veículos para operar no sistema. Só que nem ele e nem Paulo Vinha tinham sustentação política suficiente junto ao prefeito Vítor Buaz.

O atual secretário João Batista Canholato, politicamente, dentro do PT, está mais próximo do grupo do prefeito. Ele define o serviço de transporte da capital como "regular". Batista citou que, dentro da classificação da Associação Nacional de Transporte Público, o nível de serviço em Vitória medido pela taxa de ocupação dos ônibus — que é de 2,1 — está entre os dois níveis mais baixos, identificados como ruim e péssimo. Trocando em miúdos, isto significa dizer que a população não tem conforto e nem segurança no serviço oferecido na capital.

toristas e operadores. Está sendo estudado pelos técnicos da Setran o impacto na planilha, que define o valor das passagens, relativos a:

- 1) — Meia hora remunerada para horário de refeição.
- 2) — Acréscimo de 50% para 100% das primeiras duas horas feitas. Acima disso, elas passarão a ter seu valor calculado em 150%.
- 3) — Adicional noturno passou de 20% para 50%.
- 4) — Dois dias de folga remunerada no ano para levar os familiares ao médico.

Além disso, as empresas querem normatizar alguns itens referentes ao funcionamento da Câmara de Compensação. O principal deles é o critério para aplicação de multas. Atualmente, a Setran exige 100% do cumprimento das viagens programadas para os ôni-

“preconceito” dos empresários em relação à sua gestão, que é liderada pelo Partido dos Trabalhadores. “Falta os empresários acreditarem na palavra da administração. Eles estão sempre temerosos quanto a uma possível intervenção e por isto não investem no sistema”.

O argumento de que seu Governo não tem uma política clara para o setor, em seu parecer, não é “consistente”. Para isto, ele citou que, no passado, havia tarifa real e a frota não era renovada. E, em segundo lugar, Vítor lembrou que, no sistema Transcol, a frota de veículos das empresas está sendo renovada mesmo sem ser praticada uma tarifa real, como foi dito pelos próprios empresários diante do último aumento autorizado pelo Governo do Estado.