

# Max tem plano de intervir nas empresas de ônibus

Para reduzir custos, o Governo ainda pretende acabar com os passes livres

Clésio Moraes

Apesar de o Governo confiar no "bom senso" dos empresários, as empresas de transporte coletivo da Grande Vitória poderão sofrer uma intervenção, caso os proprietários de ônibus decidam reagir à decisão do Conselho de Desenvolvimento Integrado da Grande Vitória (Codivit-GV) que revogou o último reajuste de 23% das passagens e ainda as congelou por um período de 30 dias. A informação foi dada ontem por uma fonte ligada ao próprio Governo, que não quis se identificar, porque, segundo ela, essa medida só será tomada em caso de "extrema necessidade".

Ela revelou que o Estado mantém um plano pronto, desde julho do ano passado, visando à operação do sistema de transporte em casos de urgência e da falta de condições das empresas de operá-lo. "O serviço de transporte coletivo é de utilidade pública e uma concessão do Estado", frisou. Além do plano de intervenção das empresas, que prevê até o uso dos policiais militares para conter a reação dos empresários, o Governo deseja reduzir os custos da tarifa através da extinção do passe livre para algumas categorias de servidores públicos, entre outras medidas, segundo a mesma fonte.

## Experiência

O primeiro plano foi copiado do então prefeito de São Paulo, Mário Covas, que, segundo a fonte, interveio em 38 empresas de transporte da capital paulista em sua gestão e se viu "intimidado" pelos empresários. A redução da tarifa, através da extinção do passe livre para algumas categorias de serviço público, está sendo copiada da experiência da estatal de transporte de Recife, que retirou o passe de alguns servidores públicos federais, como os dos Correios e Telégrafos, e em nível estadual deixou sem o passe grande parte dos servidores da Secretaria de Segurança Pública, com exceção dos policiais. O Governo Estadual está confiante nessa medida, revelou a fonte, porque em Recife estes trabalhadores não conseguiram na Justiça manter o direito ao passe livre.

O plano de intervenção nas empresas está preparado desde o ano passado e para a sua elaboração foram convocados vários técnicos paulistas que vêm dando assessoria à Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (Ceturb-GV). Mas essa decisão, reafirmou o técnico do Governo, só será tomada depois de se tentar o diálogo com os empresários. Para o secretário de Transportes, Luís Polese, o momento vivido pelo Governo Max Mauro é muito difícil porque os componentes da tarifa (salários, combustíveis, peça, pneus, entre outros) são reajustados pelo Governo Federal.

## Condições



30% da frota exigem renovação

Foto de Chico Guédes



Polese espera a solução pelo diálogo

(Transcol) será colocado em prática até outubro próximo, quando o Estado espera inaugurar o terminal de ônibus de Laranjeiras e ainda receber do fornecedor os 220 ônibus modelo padron que farão a ligação entre os terminais situados nos cinco municípios da Grande Vitória.

## Polêmica

Mas, para implantá-lo, o Governo precisa criar a Câmara de Compensação Tarifária, ou Caixa Único, que será administrada pela Ceturb. A proposta inicial do Estado é que as empresas fiquem 15 dias sem receber o repasse da receita do sistema, que gira hoje, segundo os empresários, em torno de Cz\$ 660 milhões por mês, o equivalente a Cz\$ 8 bilhões por ano. Essa verba que será movimentada pela Ceturb só é inferior ao orçamento anual da Secretaria de Transportes — de aproximadamente Cz\$ 8,4 bilhões



O terminal rodoviário de Itacibá está previsto para ficar pronto já em outubro

Foto de Nestor Muller



O objetivo do Transcol é tornar o sistema de transporte coletivo menos caótico

Serrana e Formate) representa em média um quarto da arrecadação mensal de ICM do Estado.

Para se ter uma idéia da grandiosidade dos números, a Câmara de Compensação Tarifária da Ceturb movimentará uma verba anual superior a 100% do orçamento da Secretaria de Trabalho, isso sem falar que os poderes Legislativo e Judiciário trabalharão esse ano com uma previsão de gastos equivalente a 10% da arrecadação anual das empresas de ônibus. O Caixa Único, se implantado hoje, seria três vezes superior ao orçamento anual da Secretaria de Segurança Pública e duas vezes maior que a verba destinada a gastos com a saúde da população capixaba.

Para comprar os 220 ônibus modelo padron, o Governo gastaria hoje Cz\$ 6,6 bilhões. E, segundo cálculos da assessoria técnica do Sindicato dos Empresários de Transportes Urbanos, os juros mensais de finan-

do o país para "minar" o poder. "É uma estratégia nacional e não duvidamos nada que daqui a alguns dias novas passeatas serão realizadas em outros Estados com o mesmo objetivo", ressaltaram.

Depois de fazerem uma avaliação do Transcol, que na opinião da categoria é "excelente" operacionalmente, eles questionaram a aplicação do projeto só depois da criação de uma empresa pública como a Ceturb. Segundo eles, os técnicos que estão à frente da Ceturb são os mesmos que deram assessoria à administração direta do Estado (Coplan e Instituto Jones dos Santos Neves) e só agora "descobriram a fórmula de como resolver os problemas do transporte na Grande Vitória".

No entendimento dos empresários, a Ceturb foi criada justamente porque ela vai manipular "grandes somas" de verbas e como empresa pública não estará sujeita à fiscalização do Tribunal de Contas ou da Assem-

## Empresários contestam propostas do Codivit

Para o secretário-geral do Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos do Estado, José Bernardino Macedo, o movimento de pressão dos estudantes contra o "repasse dos custos para a tarifa" tem como objetivo aumentar o espaço "desses grupos" políticos no Conselho de Desenvolvimento Integrado da Grande Vitória (Codivit-GV), que é o órgão responsável pelo aumento das passagens e pela definição de uma política de transporte para o Governo. Sem assento no Conselho, os empresários reclamam que o Codivit é cheio de "anomalias".

Na opinião de Macedo, o Governo foi eleito para tomar decisões e não para as transferir a terceiros. Ele entende que os cinco representantes dos usuários no Codivit não têm o respaldo da população para representá-la porque quem teve o voto da comunidade para tomar decisões foram os prefeitos e vereadores. "Até da comissão de alto nível, criada para achar uma saída para o problema, não fomos convidados a participar. Por conveniência, sempre estivemos à margem do Codivit e a decisão que se tomou, de revogar o reajuste e congelar o preço da tarifa, penalizou justamente quem esteve ausente das reuniões", lamentou.

## Cabide

Se a Ceturb realmente implantar o caixa único e a comunidade não fiscalizar a aplicação da sua receita, a empresa poderá se transformar num "cabide de empregos para os apadrinhados políticos". O alerta foi feito pelo representante dos usuários de Vitória no Codivit, Ivo Santana, que deu como exemplo de empresa pública deficitária a Comdusa. No seu entendimento, a empresa pública não pode acumular lucro e a sua receita deve "bater" com a despesa.

A solução ideal para resolver o problema, propôs ele, é realizar auditorias nas empresas de ônibus e aumentar a fiscalização da comunidade sobre a Ceturb que, em "nome de estudos técnicos, sempre atendeu aos interesses dos empresários". Segundo

Ceturb tem defendido o interesse dos empresários nas reuniões do Conselho.

## Legitimidade

Os representantes dos usuários no Conselho não concordam com os questionamentos do secretário de Transportes, Luís Polese, que duvidou da legitimidade deles no Codivit tendo como base a lei de criação do órgão, na qual não é explicitada a forma de escolha dos membros da comunidade. Segundo o representante dos passageiros de ônibus de Vila Velha, Paulo Vinhas, esses líderes comunitários são escolhidos nas assembleias das Federações de Moradores em cada município.

"O Governo está questionando a nossa presença no Conselho porque estamos incomodando. Mas vamos mais além e queremos participação partidária no colegiado do órgão, com a inclusão dos representantes dos estudantes e da área sindical", revelou. Vinhas acredita que a implantação do Transcol deixará o sistema "menos caótico", mas não resolverá o problema principal, que é o "monopólio das empresas". A representante dos usuários de Viana no Conselho, Lienir Tosta das Neves, disse que o Codivit tem muita pressa em atender aos interesses dos empresários e que a comunidade deve reivindicar a participação no Conselho de Administração da Ceturb para fiscalizar as irregularidades do sistema. Já o representante de Cariacica, Paulo Mattedi, argumentou que o Codivit não foi criado só para discutir tarifa.

A solução ideal para resolver o problema, propôs ele, é realizar auditorias nas empresas de ônibus e aumentar a fiscalização da comunidade sobre a Ceturb que, em "nome de estudos técnicos, sempre atendeu aos interesses dos empresários". Segundo

Ela revelou que o Estado mantém um plano pronto, desde julho do ano passado, visando à operação do sistema de transporte em casos de urgência e da falta de condições das empresas de operá-lo. "O serviço de transporte coletivo é de utilidade pública e uma concessão do Estado", frisou. Além do plano de intervenção das empresas, que prevê até o uso dos policiais militares para conter a reação dos empresários, o Governo deseja reduzir os custos da tarifa através da extinção do passe livre para algumas categorias de servidores públicos, entre outras medidas, segundo a mesma fonte.

## Experiência

O primeiro plano foi copiado do então prefeito de São Paulo, Mário Covas, que, segundo a fonte, interveio em 38 empresas de transporte da capital paulista em sua gestão e se viu "intimidado" pelos empresários. A redução da tarifa, através da extinção do passe livre para algumas categorias de serviço público, está sendo copiada da experiência da estatal de transporte de Recife, que retirou o passe de alguns servidores públicos federais, como os dos Correios e Telégrafos, e em nível estadual deixou sem o passe grande parte dos servidores da Secretaria de Segurança Pública, com exceção dos policiais. O Governo Estadual está confiando nessa medida, revelou a fonte, porque em Recife estes trabalhadores não conseguiram na Justiça manter o direito ao passe livre.

O plano de intervenção nas empresas está preparado desde o ano passado e para a sua elaboração foram convocados vários técnicos paulistas que vêm dando assessoria à Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (Ceturb-GV). Mas essa decisão, reafirmou o técnico do Governo, só será tomada depois de se tentar o diálogo com os empresários. Para o secretário de Transportes, Luís Polese, o momento vivido pelo Governo Max Mauro é muito difícil porque os componentes da tarifa (salários, combustíveis, peça, pneus, entre outros) são reajustados pelo Governo Federal.

## Condições

Segundo o secretário, os custos da tarifa existem e devem ser repostos, mas até o momento nem o Governo nem as Prefeituras da Grande Vitória se dispuseram a arcar com esse ônus. Os empresários também já avisaram que com o aumento da passagem revogado não terão condições de manter o mesmo nível do serviço. A esperança do Governo, argumentou Polese, é que a comissão de alto nível criada para apontar soluções para o impasse mostre uma saída que não prejudique os interesses do Governo, dos usuários e dos donos de empresas.

O Governo entende que todos devem dar a sua contribuição porque estamos vivendo um momento de "grande tensão social e de forte pressão popular". A discussão sobre o preço real da tarifa de ônibus trouxe vários questionamentos para a comunidade e para o próprio Estado e empresários, como a legitimidade do Codivit e a viabilidade do Transcol. Previsto para ser implantado parcialmente até o final desse Governo, o projeto de Transporte Coletivo da Grande Vitória



**Polese espera a solução pelo diálogo**

(Transcol) será colocado em prática até outubro próximo, quando o Estado espera inaugurar o terminal de ônibus de Laranjeiras e ainda receber do fornecedor os 220 ônibus modelo padron que farão a ligação entre os terminais situados nos cinco municípios da Grande Vitória.

## Polêmica

Mas, para implantá-lo, o Governo precisa criar a Câmara de Compensação Tarifária, ou Caixa Único, que será administrada pela Ceturb. A proposta inicial do Estado é que as empresas fiquem 15 dias sem receber o repasse da receita do sistema, que gira hoje, segundo os empresários, em torno de Cz\$ 660 milhões por mês, o equivalente a Cz\$ 8 bilhões por ano. Essa verba que será movimentada pela Ceturb só é inferior ao orçamento anual da Secretaria de Transportes — de aproximadamente Cz\$ 8,4 bilhões.

Se for implantado o Caixa Único, a Ceturb vai gerenciar um montante em dinheiro por ano que será superior ao orçamento de sete secretarias de Estado, mais a Governadoria. Somando a previsão orçamentária deste ano das secretarias da Saúde, Trabalho, Segurança, Justiça, Ação Social, de Organização e Descentralização Administrativa, de Administração e mais o orçamento da Governadoria, acharemos o valor equivalente à receita das empresas que a Ceturb deverá administrar.

Revoltados com a implantação do Caixa Único e com a compra dos 220 ônibus padron por parte do Governo, os empresários reclamam que, se eles "produzem a mercadoria, então é a categoria que tem de vendê-la". Apesar de estarem negociando com o Governo várias mudanças no Transcol, eles revelaram que não é justo "as empresas ficarem com os custos, enquanto a Ceturb fica com a receita". A arrecadação das tarifas mensais das sete empresas de transporte coletivo intermunicipais (viações Planeta, Planalto, Alvorada, Grande Vitória, Sanremo,



**O objetivo do Transcol é tornar o sistema de transporte coletivo menos caótico**

Serrana e Formate) representa em média um quarto da arrecadação mensal de ICM do Estado.

Para se ter uma idéia da grandiosidade dos números, a Câmara de Compensação Tarifária da Ceturb movimentará uma verba anual superior a 100% do orçamento da Secretaria de Trabalho, isso sem falar que os poderes Legislativo e Judiciário trabalharão esse ano com uma previsão de gastos equivalente a 10% da arrecadação anual das empresas de ônibus. O Caixa Único, se implantado hoje, seria três vezes superior ao orçamento anual da Secretaria de Segurança Pública e duas vezes maior que a verba destinada a gastos com a saúde da população capixaba.

Para comprar os 220 ônibus modelo padron, o Governo gastaria hoje Cz\$ 6,6 bilhões. E, segundo cálculos da assessoria técnica do Sindicato dos Empresários de Transportes Urbanos, os juros mensais de financiamento desse contrato dariam hoje para terminar as obras da Terceira Ponte. Os empresários ainda questionam como o Estado fará uma renovação de 30% da frota de ônibus sem elevar o preço da passagem. Para eles, a dívida com a compra dos ônibus será repassada para os governos posteriores.

Eles chegaram a fazer uma análise dos últimos acontecimentos em Vitória que culminaram com as realizações de passeatas estudantis e a revogação do reajuste das passagens. Sem se identificar — a explicação é que a categoria ainda está negociando com o Governo —, eles revelaram que não aceitarão ser "simples" operadores dos ônibus adquiridos pelo Estado. "Não existe empresário sem o capital. E, se aceitarmos operar a frota pública, vamos nos transformar em motoristas do Governo", reclamaram.

Eles entendem que os estudantes estariam sendo usados pelas "esquerdas retrógradas" do país, que estariam com a cabeça em 1950, ainda reivindicando a "estatização da economia". O setor de transporte público, comentaram, foi eleito por "essa esquerda" em to-

do o país para "minar" o poder. "É uma estratégia nacional e não duvidamos nada que daqui a alguns dias novas passeatas serão realizadas em outros Estados com o mesmo objetivo", ressaltaram.

Depois de fazerem uma avaliação do Transcol, que na opinião da categoria é "excelente" operacionalmente, eles questionaram a aplicação do projeto só depois da criação de uma empresa pública como a Ceturb. Segundo eles, os técnicos que estão à frente da Ceturb são os mesmos que deram assessoria à administração direta do Estado (Coplan e Instituto Jones dos Santos Neves) e só agora "descobriram a fórmula de como resolver os problemas do transporte na Grande Vitória".

No entendimento dos empresários, a Ceturb foi criada justamente porque ela vai manipular "grandes somas" de verbas e como empresa pública não estará sujeita à fiscalização do Tribunal de Contas ou da Assembleia Legislativa. Eles acusaram ainda a Ceturb de manipular as planilhas de custo de forma que as empresas não "vêm recebendo a justa remuneração do capital", o que impediria a renovação da frota nos últimos cinco anos. Para eles, o Estado tem obrigação de investir em infra-estrutura para o sistema mas sem "invadir" o espaço dos empresários, que já mantêm o setor "sob controle".

"O ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares, vem para a televisão e anuncia a privatização das rodovias federais. A primeira-dama do Estado, Maria Gleyd Mauro, convida a diretoria da Fiat para investir no sistema carcerário do Espírito Santo. Agora, por que o Governo quer intervir no sistema que vem funcionando normalmente com a nossa administração?". Questionaram. Mesmo não tendo tempo para responder às indagações dos empresários, já que a última semana foi muito "tumultuada", o secretário estadual dos Transportes, Luís Polese, disse que as contas da Ceturb são fiscalizadas pelo Poder Legislativo e pelo Tribunal de Contas.

Na opinião de Macedo, o Governo foi eleito para tomar decisões e não para as transferir a terceiros. Ele entende que os cinco representantes dos usuários no Codivit não têm o respaldo da população para representá-la porque quem teve o voto da comunidade para tomar decisões foram os prefeitos e vereadores. "Até da comissão de alto nível, criada para achar uma saída para o problema, não fomos convidados a participar. Por conveniência, sempre estivemos à margem do Codivit e a decisão que se tomou, de revogar o reajuste e congelar o preço da tarifa, penalizou justamente quem esteve ausente das reuniões", lamentou.

## Cabide

Se a Ceturb realmente implantar o caixa único e a comunidade não fiscalizar a aplicação da sua receita, a empresa poderá se transformar num "cabide de empregos para os apadrinhados políticos". O alerta foi feito pelo representante dos usuários de Vitória no Codivit, Ivo Santana, que deu como exemplo de empresa pública deficitária a Comdusa. No seu entendimento, a empresa pública não pode acumular lucro e a sua receita deve "bater" com a despesa.

Ivo Santana reclamou que vários pontos do Transcol ainda não foram respondidos pelo Governo, como o gerenciamento ou não, pelos empresários, dos 220 ônibus padron. Essas questões deveriam passar pelo Codivit, que desde a sua criação só se reuniu para discutir aumento das passagens, apesar do seu objetivo ser a definição de políticas para resolver os problemas da região metropolitana da Grande Vitória. Ele entende que o Conselho deve ser reformulado, repensado e aberto à participação de todo o conjunto da sociedade organizada. "Ele precisa ser um órgão mais representativo, com caráter consultivo, e que defina essas políticas para o Governo, mas a decisão final deve ficar a cargo do governador", aconselhou.

Na opinião de Macedo, o Governo foi eleito para tomar decisões e não para as transferir a terceiros. Ele entende que os cinco representantes dos usuários no Codivit não têm o respaldo da população para representá-la porque quem teve o voto da comunidade para tomar decisões foram os prefeitos e vereadores. "Até da comissão de alto nível, criada para achar uma saída para o problema, não fomos convidados a participar. Por conveniência, sempre estivemos à margem do Codivit e a decisão que se tomou, de revogar o reajuste e congelar o preço da tarifa, penalizou justamente quem esteve ausente das reuniões", lamentou.

"O Governo está questionando a nossa presença no Conselho porque estamos incomodando. Mas vamos mais além e queremos participação partidária no colegiado do órgão, com a inclusão dos representantes dos estudantes e da área sindical", revelou. Vinhas acredita que a implantação do Transcol deixará o sistema "menos caótico", mas não resolverá o problema principal, que é o "monopólio das empresas". A representante dos usuários de Viana no Conselho, Lienir Tosta das Neves, disse que o Codivit tem muita pressa em atender aos interesses dos empresários e que a comunidade deve reivindicar a participação no Conselho de Administração da Ceturb para fiscalizar as irregularidades do sistema. Já o representante de Cariacica, Paulo Mattedi, argumentou que o Codivit não foi criado só para discutir tarifa.

A solução ideal para resolver o problema, propôs ele, é realizar auditorias nas empresas de ônibus e aumentar a fiscalização da comunidade sobre a Ceturb que, em "nome de estudos técnicos, sempre atendeu aos interesses dos empresários". Segundo o secretário de Transportes, Luís Polese, o Codivit tem se distanciado dos seus objetivos maiores, de definir uma política para resolver os problemas da região metropolitana da Grande Vitória. Ele entende que o Conselho deve ser reformulado, repensado e aberto à participação de todo o conjunto da sociedade organizada. "Ele precisa ser um órgão mais representativo, com caráter consultivo, e que defina essas políticas para o Governo, mas a decisão final deve ficar a cargo do governador", aconselhou.