

A língua dos homens

Marcelo Ferraz Goggi



"Ainda que eu falasse a língua dos anjos, e falasse a língua dos homens, sem amor, eu nada seria". Assim diz Paulo (I Co 13,1), em Carta aos Coríntios.

Quanto à língua dos anjos, não temos tamanha pretensão. Porém, quanto à língua dos homens, ela precisa ser decodificada, em nome da evolução da espécie humana.

Paulo nos diz que nada seria sem o amor – pelo próximo, pela Justiça, pela ética, pela vida, pela verdade, pelo próprio trabalho e pelo reconhecimento do trabalho alheio, ainda mais quando se trata de um trabalho coletivo.

Por isso, na condição daquele a quem está confiada a missão de responder pelos serviços de transporte público na cidade, cumpre-me informar à sociedade, de modo objetivo e didático, para que eu seja entendido pelos iniciados e também pelos não-iniciados nos aspectos técnicos que envolvem a prestação dos serviços de transportes e de trânsito em Vitória.

Pretendo com isso contribuir para que uma falange cada vez menor de anjos incautos incida em erro alegando ignorância como alibi.

Começo por esclarecer qual o papel da Prefeitura na prestação dos serviços de transporte coletivo. Trata-se de um serviço público, essencial e contínuo, cabendo ao poder público municipal prestá-lo diretamente ou mediante concessão ou permissão, nos termos da Lei.

Em Vitória, há quatro empresas permissionárias, que, juntas, transportam mais de 200 mil pessoas por dia, em 37 linhas convencionais (34 diurnas e três linhas noturnas) e duas linhas seletivas.

Cabe à Prefeitura planejar a oferta desses serviços, definindo os itinerários e pontos de parada, a frota, o quadro de horários, o número de viagens programadas e a fixação dos pontos de controle operacional para cada linha.

Planejada a oferta dos serviços, cabe ainda à Prefeitura a Ordem de Serviço Operacional para cada linha do sistema, nas quais ficam determinados todos os horários a serem cumpridos pelos ônibus em dias úteis, sábados, domingos e feriados.

A fiscalização é feita em campo, nos pontos fixos de controle, situados na Praça Oito de Setembro e na Avenida Maruípe. O trabalho consiste em registrar toda a operação realizada em microcoletores de dados, com as informações relativas ao número do veículo e ao número da linha digitadas no momento da passagem pelos pontos de controle.

Diariamente, os dados armazenados nos microcoletores são eletronicamente transmitidos ao programa de gerenciamento do sistema, onde são processadas as informações, de modo a se ter comparada a operação programada com a operação realizada pelas empresas, em cada linha de ônibus. Todo o processamento é absolutamente impessoal.

Como complemento aos controles gerenciais, a fiscalização também atua 24 horas por dia nas garagens das empresas, com o objetivo de anotar as roletas dos ônibus, nas saídas e nos retornos às garagens; também são registrados os recolhimentos de ônibus devido a ocorrências tais como acidentes e quebras, ao longo da operação.

Ao término de todas as viagens, são registrados no Boletim de Controle Diário todos os dados referentes à movimentação de passageiros e aos meios utilizados para o pagamento da tarifa. O controle total sobre a receita movimentada é exercido mediante o cruzamento dos dados dos boletins com as anotações das roletas de saída e de chegada nas garagens.

A partir desse conjunto de dados, são apurados os custos e as receitas de todas as empresas.

As quartas-feiras, sempre às 14 horas, sob a administração da Secretaria de Transportes, reúne-se o Comitê de Compensação Tarifária, com o objetivo de promover o repasse de receitas entre as empresas, de modo que as linhas superavitárias financiem o funcionamento das linhas deficitárias, haja vista que o sistema opera em regime de tarifa única.

Desse conjunto de informações, a conclusão mais importante é a de que absolutamente 100% da oferta e da demanda dos serviços de transporte coletivo são controlados diariamente pelo poder público municipal.

Somente algumas dezenas de cidades no país possuem tal controle e nem mesmo Curitiba, do ponto de

vista do controle gerencial, possui fiscalização e administração tarifária mais eficientes.

Findando mais um período administrativo, afirmamos com segurança que os serviços de transporte coletivo oferecidos à cidade de Vitória são melhores do que aqueles oferecidos há quatro anos.

Em 1993, possuíamos a frota mais velha dentre as capitais brasileiras, com 12 anos de idade média e um número significativo de veículos com mais de 15 anos de uso.

Hoje, temos 60% da frota (164 veículos), com menos de três anos. Com a introdução dos últimos 47 veículos (com inovações de layout), alcançamos uma idade média de frota de 4,4 anos, situando-nos abaixo da média nacional, que é de cinco anos, e muito próximos da idade média ideal, que é de 3,5 anos.

Com uma ação sistemática de fiscalização, com a "Operação Oxigênio", obtivemos e estamos mantendo 100% da frota emitindo fumaça com densidade abaixo dos índices estipulados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

A cada dois meses, passaram a ser auditados 6.279 itens de

Controle de Qualidade dos ônibus, relativos ao conforto e à conservação, à segurança e à comunicação visual. Os resultados dão conta de que 98% dos itens auditados estão dentro dos padrões de conformidade estabelecidos com vistas à satisfação dos "clientes".

Foi implantado um serviço voltado a estabelecer uma interação com os usuários: o telefone 200-3566, veiculado em todos os ônibus e placas de ponto de parada, que assumiu o papel de uma "consultoria gratuita" e de um importante instrumento de controle gerencial, à medida em que passou a gerar indicadores objetivos para a avaliação da capacidade de resposta do poder público na área de transporte coletivo, importantes no processo de gestão pela Qualidade Total.

Atualmente, 87% dos usuários obtêm resposta por telefone e por escrito, em suas residências, no tempo máximo de 15 dias. A meta para 1996 é termos 100% dos usuários atendidos em até 10 dias.

Do ponto de vista do planejamento estratégico, formulamos um projeto de reestruturação do sistema municipal de transporte coletivo com vistas a uma possível integra-

ção intermunicipal. Realizamos um conjunto de pesquisas de movimentação de passageiros e obtivemos, com riqueza de detalhes, o perfil dos nossos usuários e as características de seus deslocamentos diários.

Constatamos que quase 93% dos nossos 216 mil usuários diários realizam deslocamentos pagando uma única passagem, com 35% utilizando vale-transporte, 15% passe escolar e 50% pagando em dinheiro, percorrendo menos de 300 metros a pé, gastando em média 17 minutos em cada viagem.

Valendo-nos das mais avançadas técnicas de análises de redes de transporte, processando os dados pesquisados, recuperamos e valorizamos o planejamento em detrimento do primado da "vontade política" (eufemismo para improvisado e desperdício) e estamos preparando para uma discussão, em bases técnicas, sobre as possibilidades de evolução do nosso sistema de transporte coletivo, dentro de uma visão metropolitana.

Em respeito à cidade e aos cidadãos metropolitanos, todas essas mudanças têm de ser amplamente debatidas por todos, pois afeta a vida econômica e social, impacta o sistema viário e as condições de tráfego geral, altera o balanceamento da matriz energética atual e reflete sobre as nossas condições ambientais.

Em pesquisa de opinião realizada pela Futura, captamos 85% de aprovação da população para os serviços de transporte coletivo. E ao contrário do que dizem os desinformados, temos a segunda menor tarifa dentre todas as capitais brasileiras, com apenas Teresina cobrando R\$ 0,45, porém pagando R\$ 456,40 ao motorista contra R\$ 514,82 pagos em Vitória.

Mais uma vez, tomando Curitiba para comparação, lá um motorista recebe R\$ 470,00, a tarifa municipal é de R\$ 0,55 e a idade média da frota é de 5,2 anos, mesmo tendo todo um tratamento viário voltado a priorizar o transporte coletivo.

Estamos conscientes do que já foi feito. Temos a humildade de reconhecer que não foi feito tudo, mas acreditamos que estão bem postas as bases para que o transporte coletivo em nossa cidade possa avançar ainda mais, independente do que ainda possa ser falado pela língua dos homens.

E com o amor do tamanho daquele que Paulo nos ensina, será possível livrar a cidade de todo o mal-que-sai-da-boca-dos-homens.

Marcelo Ferraz Goggi é secretário de Transportes da PMV

Estão postas as bases para que o transporte coletivo de Vitória possa avançar mais'