

Transporte coletivo urbano

067

Ad20586

João Luiz Tovar



O transporte coletivo da Grande Vitória sofreu profundas modificações a partir de 1988, com a implantação do Transcol. A população usuária

passou a conviver com um sistema de transporte — cujo projeto teve aprovação e recursos do BNDES — mais moderno e, acima de tudo, mais social, nos moldes do existente na cidade de Curitiba, reconhecidamente o melhor do Brasil.

A filosofia do Transcol é o estabelecimento da tarifa única onde o usuário que mora mais próximo do trabalho subsidia aquele que reside mais distante — na periferia — que normalmente necessita mais do transporte de massa. Com o Transcol, as linhas radiais (percurso bairro/centro) foram substituídas por linhas troncais e alimentadoras, descongestionando assim o centro da cidade; ampliou-se e modernizou-se a frota; criou-se uma empresa — Ceturb — responsável pelo gerenciamento do sistema e a concessão de linhas foi substituída por permissão de uso, com total controle do poder público.

Com o novo sistema implantou-se a tarifa única, onde a remuneração das operadoras passou a ser feita pelo custo do quilômetro rodado, planejado pelo Governo e controlado pela Câmara de Compensação, encarregada de distribuir a receita global do sistema. Essas mudanças e tantas outras fizeram com que o transporte coletivo da Grande Vitória fosse reco-

nhecido por técnicos e políticos que aqui nos visitam para implantação em suas cidades.

O quadro recessivo que atravessamos, agravado com as altas dos insumos da planilha de custos — salários de motoristas, cobradores e fiscais, além dos combustíveis e principalmente os componentes de ônibus — que estabelecem o custo do quilômetro, levou o capitaneado da Grande Vitória a sentir o preço da passagem, corrigido acima da inflação, especialmente a partir de outubro de 1991, quando o preço dos ônibus tiveram uma escalada absurda de aumentos. No caso do usuário da Grande Vitória, o reflexo foi maior, pois temos um dos menores IPK's (Índice de Passageiros por Quilômetro Rodado) do país, em torno de 1,8%, o que significa dizer que o número total de usuários/mês, dividido pela quilometragem global percorrida, é muito baixo. Como comparativo podemos citar o IPK de Curitiba, superior aproximadamente três vezes ao nosso. Quanto maior for esse índice menor é o preço da passagem, pois o custo total do sistema se dilui por um número maior de usuários.

Preocupado com essa situação, o Governo do Estado, através da Secretaria dos Transportes e Obras Públicas, vem adotando uma série de medidas objetivando minimizar o quadro atual. Por intermédio da Ceturb o Governo promoverá investimentos no setor, da ordem de US\$ 70 milhões, nos próximos três anos, com financiamento do BNDES, Governo federal e recursos próprios, recapeando 55 km de malha viária — priorizando os municípios de Viana, Cariacica e Serra — além de construir um terminal rodoviário em Campo Grande e outro em Viana. Estão previstas

ainda a construção de abrigos e sinalização, execução de importantes vias alternativas, sendo uma no centro de Vitória (passagem subterrânea ligando a Avenida Beira-Mar à 2ª Ponte) e a construção do segundo contorno da capital, ligando a BR-262, na altura da Real Café, até a Rodovia Darly Santos, em Vila Velha.

Também estão sendo adotadas medidas operacionais visando a redução dos custos do sistema, objetivando uma tarifa mais acessível. Assim é que a Ceturb já iniciou a mudança da roleta para a dianteira, possibilitando implantar em seguida a catraca eletrônica. Foi enviado à Assembléia Legislativa o projeto de lei reduzindo o número de categorias beneficiadas com passes livres. O Governo tem consciência da necessidade dessas providências e reconhece que são impopulares. Como exemplo, podemos citar a medida de alteração da roleta para a dianteira e implantação da catraca eletrônica na cidade paulista de Sorocaba, que redundou em significativa redução na evasão da receita. Quando à eliminação dos passes livres para algumas categorias, o Governo pretende que os empregadores forneçam o vale-transporte aos seus funcionários, e não que essa responsabilidade seja do usuário, como é hoje, ou seja, os que não possuem passe livre pagam pelas categorias beneficiadas.

Consideramos também de importância vital ao sucesso do Transcol a integração das linhas municipais da Grande Vitória. Essa integração permitiria uma racionalização de linhas e, consequentemente, uma tarifa integrada mais acessível aos usuários da Grande Vitória, com uma redução em tor-

no de 20%, segundo cálculos da Ceturb.

A inexistência de uma política de transporte coletivo urbano em nosso país tem causado dificuldades às administrações estaduais e municipais, responsáveis pelo transporte coletivo de massa. Assiste-se a verdadeiros absurdos, como os frequentes aumentos dos preços de ônibus superando em muito os índices inflacionários, além de não existir insenção de taxas na compra de ônibus, como se verifica com os táxis.

Recentemente, o Governo e a indústria automobilística pactuaram uma redução de preço dos veículos da ordem de 22% e, surpreendentemente, os ônibus não foram beneficiados no pacto. Assiste-se a todos esses absurdos, e nenhuma providência efetiva vem sendo adotada pelo Governo federal, apesar das inúmeras cobranças feitas pelos gerenciadores do transporte coletivo.

A população, que sente no bolso o preço da passagem, cobra, com certa razão, das administrações estaduais e municipais uma tarifa mais acessível, o que seria plenamente alcançado caso houvesse uma determinação firme do Governo federal estabelecendo como prioridade o transporte coletivo urbano. Dessa forma, os responsáveis pelo gerenciamento desses serviços (governos estaduais e municipais) teriam os meios necessários para se conseguir uma tarifa ao alcance da população que vive nos grandes centros urbanos desse país dependente do transporte coletivo de massa.

João Luiz Tovar é ex-secretário de Estado dos Transportes e Obras Públicas