

Reajuste elevado da passagem ameaça o Transcol

AJ20591
Cristina D'Ávila

As tarifas do transporte coletivo da região metropolitana da Grande Vitória têm subido acima da inflação (IPC-GV) e do salário mínimo nos últimos anos, segundo dados do Núcleo de Estudos e Pesquisas (NEP) do Departamento de Economia da Ufes. Hoje, os ônibus do sistema Transcol possuem a sexta mais cara passagem (Cr\$ 550,00) dos centros urbanos de 21 Estados do país, segundo as empresas do setor. Enquanto isso, a tarifa de Vitória aparece no grupo de cidade cujo preço é o sexto menor de 26 capitais do país (Cr\$ 300,00). Por que isto acontece?

Nem o Governo do Estado, responsável pelo controle do sistema Transcol, através da Ceturb, ignora mais essa realidade. Para resolver o problema de imediato, o secretário estadual dos Transportes, João Luiz Tovar, não vê saída, embora o poder público esteja estudando medidas para reduzir o custo do serviço no bolso do capixaba a médio prazo até o final deste ano. A diretora de Apoio ao Planejamento do Instituto Jones dos Santos Neves, Luciene Maria Esteves Viana, porém, adverte que se nenhuma medida for adotada, o projeto Transcol — implantado em torno de 70% hoje — corre o risco de ser inviabilizado.

Menos passageiros

Aliás, a queda do número de passageiros pagantes nos ônibus do Transcol tem preocupado a Ceturb. O diretor de Planejamento da companhia, Luiz Otávio, disse que houve uma redução de 12% em média, da clientela pagante dos coletivos quando comparados os números do ano passado em relação aos primeiros meses de 92.

Os números chegam a assustar quando se constata que 1.415.000 pessoas por mês deixaram de andar de ônibus do Transcol, de dezembro de 90 (12.450.000 pessoas) para o mesmo período de 91 (11.035.000 pessoas). Mas pior mesmo é ver que esse número pode ser muito maior quando comparado o volume de passageiros pagantes dos ônibus em dezembro de 90 com os de janeiro de 92 (9.167.252 pessoas). O resultado é que nesse intervalo de 13 meses 3.282.748 pessoas por mês deixaram de andar nos ônibus do Transcol.

As causas da alta da passagem são explicadas pelo Governo por vários motivos, entre eles a recessão econômica que tem reduzido o poder aquisitivo da população e o aumento dos preços dos insumos do serviço — pneus, combustível, veículos entre outros — acima da inflação.

O Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Espírito Santo (Setpes), através de seu porta-voz Jessé Moura Marques, porém, vê hoje as tarifas do Transcol "defasadas", apesar de no mês de janeiro



Comparando os números deste ano a Ceturb descobriu que houve uma queda média de 12% no montante de passageiros que paga a passagem

Os aumentos

Ano	Transporte		IPC	Salário
	Coletivo %	G. Vitória %		
1987	820,64	367,49		247,76
1988	594,46	964,25		922,91
1989	1.820,88	1.634,98		1.749,73
1990	1.330,56	1.447,27		921,16
1991	556,10	471,99		275,28

Fonte: Núcleo de Estudos e Pesquisas do Departamento de Economia da Ufes

ao liberar os preços dos insumos acima da inflação. Como o Governo do Estado define a planilha de custo real — sem subsidiar o custo do serviço, ele explica que os preços das passagens "espantaram" parte da clientela pagante dos ônibus.

Esta situação agravou o problema do Índice de Passageiro por Quilômetro (IPK) — o segundo pior do Brasil depois do de Brasília. As empresas dizem que o IPK de janeiro foi de 1,49 na prática, embora a Ceturb calculasse a planilha com o peso de 1,80.

Apesar disso, o Governo ainda mantém embutido no valor da tarifa de ônibus o déficit do sistema aquaviário, que hoje gira em torno de Cr\$ 60 milhões mensais e é pago pelos passageiros do Transcol. Na planilha de custo, 1,387% da passagem de Cr\$ 550,00 — correspondente a Cr\$ 7,6283 — é desembolsado por cada passageiro dos ônibus toda vez que ele passa pela roleta. Este é um problema que deixa a população indignada e o próprio Tovar admite o ônus da decisão do Governo tomada em dezembro de 89. Em janeiro, Tovar chegou a admitir a possibilidade de até fechar o serviço das lanchas, cuja administração hoje é privatizada.

Ociosidade

ônibus do tipo padron estão ociosos nos horários de entrepico.

Para as empresas, a Ceturb deve avaliar se a oferta de transporte está compatível com a demanda pagante. No entendimento de Jessé, a oferta superestimada hoje é um dos principais fatores de encarecimento do serviço. Segundo ele, atualmente a Ceturb não está adotando "critérios técnicos" para definir os itinerários, mas "agindo sob a pressão da comunidade para incluir novos ônibus no serviço". Para ele, a saída para este problema está na revisão linha por linha do sistema.

O diretor de Operações da Ceturb, José Eduardo Faria de Azevedo exclamou que a ociosidade no serviço hoje não passa dos 3%.

Isto, segundo ele, ocorre em horários noturnos e fora do grande movimento de passageiros (pico). Ou, em outros termos nos horários sociais, a partir das 22 horas, em que a demanda é baixa mas alguns passageiros não podem ficar sem os ônibus por não terem como voltar para casa. A Ceturb, como explicou, tem um sistema de monitoramento constante que permite identificar essas linhas. Trinta por cento dos 875 carros da frota circulante hoje só atuam nos horários de pico e depois são retirados.

Governo quer reduzir valor em 40%

O Governo do Estado estuda medidas que podem reduzir o valor da tarifa em até 40%, como estima o diretor de Planejamento da Ceturb, Luiz Otávio. Para ele, os altos custos do transporte coletivo não se restringem à Grande Vitória, mas a uma questão nacional à medida que o poder aquisitivo da população não consegue acompanhar os índices de correção dos insumos acima da inflação.

A tarifa do Transcol é cara na opinião de Luiz Otávio porque a região metropolitana da Grande Vitória tem uma ocupação do solo muito irregular. Segundo ele, os 1.000 ônibus do sistema atendem a uma área física de 1.500 quilômetros quadrados. Em Vitória, a realidade é outra. Os 226 ônibus do sistema municipal percorrem apenas 81 quilômetros quadrados de uma área mais densa. Isto, no entendimento da Ceturb, faz com que o Índice de Passageiro por Quilômetro (IPK) seja mais alto. Em outras palavras, significa dizer que o custo do serviço no Transcol acaba sendo dividido por um volume de passageiros pagantes proporcionalmente menor que o da capital. O resultado é a passagem mais cara.

Insumos

O crescimento dos preços dos insumos — quase todos acima da inflação, como dos veículos (70%), salários dos metalúrgicos das montadoras dos carros (40%) por exemplo — é um fator de encarecimento. A tendência do custo do serviço ser maior num sistema de transporte com nível do conforto diferenciado — como no caso dos ônibus

do tipo Padron, cujo custo é maior que os modelos convencionais é outra razão. A maioria dos carros hoje do sistema de Vitória é do tipo convencional.

O índice de viagens gratuitas é muito alto no Transcol, estimado em 29% sobre os 380 mil passageiros transportados por dia. Isto gera uma injustiça na distribuição dos custos do serviço, acha ele. Para atacar este problema, o Governo encaminhou um projeto de lei à Assembléia Legislativa extinguindo o passe livre para nove categorias, como oficiais de justiça, motoristas e cobradores, entre outros. A transferência da roletas para a parte dianteira nos coletivos — em fase de experiência em oito linhas do Transcol hoje — e a instalação da catraca eletrônica substituindo o cobrador, numa fase posterior, são medidas que o Governo quer adotar, mas geram polêmica.

A unificação do sistema Transcol com os serviços municipais das prefeituras, com gerenciamento próprio, na Grande Vitória é outra meta do Governo. Segundo Luiz Otávio, a existência de vários sistemas acaba gerando a superposição de itinerários com a oferta exagerada de ônibus nas ruas. A recessão econômica, gerando o desemprego, e a ausência de um instrumento que distribua o custo do sistema de transporte com todos os segmentos da sociedade, beneficiados com ele indiretamente — como o comércio e a indústria — estão sendo estudadas. Neste último caso, a proposta é de se criar uma taxa de transporte.

Ciranda

A diretora de Apoio ao Planeja-

mento do Instituto Jones dos Santos Neves, Luciene Maria Esteves Viana, acha que se medidas não forem adotadas a curto prazo para reduzir o custo da passagem do Transcol, o projeto pode ser inviabilizado. Ela explica que isto tende acontecer à medida que as passagens altas podem gerar uma pressão na estrutura urbana, levando a população a residir mais perto de seus locais de trabalho ou estudo. Desta forma, os ônibus passariam a ser desnecessários aos deslocamentos das pessoas. Se isto vier a ocorrer, no entendimento da técnica, trará um efeito muito nocivo à qualidade de vida da população da região da Grande Vitória. A interrupção dos trabalhos de planejamento do Transcol pelo IJSN, de 1988 para cá, na opinião de Luciene, atrapalhou também porque alguns dos problemas poderiam ser evitados.

Já o ex-diretor presidente da Ceturb, Luiz Carlos Feitosa Perim, acha que o setor de Planejamento do Governo está sem suporte político para propor soluções aos problemas do Transcol. Ele vê as altas tarifas do serviço hoje como uma "distorção" do projeto e sugere que o Governo encontre formas de aplicar os recursos do setor pagos antecipadamente — através do vale-transporte — e à vista, pelos passageiros nos ônibus, como forma de reduzir os custos do serviço. "A ciranda financeira tem de ser levada em consideração, pois hoje as empresas ganham com a receita diária aplicada". O não envolvimento de entidades da sociedade civil na área de transporte, para ele, prejudica o setor.

Foto de Nestor Müller

estudando medidas para reduzir o custo do serviço no bolso do capixaba a médio prazo até o final deste ano. A diretora de Apoio ao Planejamento do Instituto Jones dos Santos Neves, Luciene Maria Esteves Viana, porém, adverte que se nenhuma medida for adotada, o projeto Transcol — implantado em torno de 70% hoje — corre o risco de ser inviabilizado.

Menos passageiros

Aliás, a queda do número de passageiros pagantes nos ônibus do Transcol tem preocupado a Ceturb. O diretor de Planejamento da companhia, Luiz Otávio, disse que houve uma redução de 12% em média, da clientela pagante dos coletivos quando comparados os números do ano passado em relação aos primeiros meses de 92.

Os números chegam a assustar quando se constata que 1.415.000 pessoas por mês deixaram de andar de ônibus do Transcol, de dezembro de 90 (12.450.000 pessoas) para o mesmo período de 91 (11.035.000 pessoas). Mas pior mesmo é ver que esse número pode ser muito maior quando comparado o volume de passageiros pagantes dos ônibus em dezembro de 90 com os de janeiro de 92 (9.167.252 pessoas). O resultado é que nesse intervalo de 13 meses 3.282.748 pessoas por mês deixaram de andar nos ônibus do Transcol.

As causas da alta da passagem são explicadas pelo Governo por vários motivos, entre eles a recessão econômica que tem reduzido o poder aquisitivo da população e o aumento dos preços dos insumos do serviço — pneus, combustível, veículos entre outros — acima da inflação.

O Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Espírito Santo (Setpes), através de seu portavoz Jessé Moura Marques, porém, vê hoje as tarifas do Transcol "defasadas", apesar de no mês de janeiro defini-las como "caras". O que mudou na opinião dos empresários desse curto período foram os preços dos insumos do transporte, que foram corrigidos como alegam. E é por este motivo que eles justificam o reajuste reivindicado de 95% nos valores das passagens, que, se for autorizado, passará para Cr\$ 1.072,00. Nos ônibus da capital, eles querem 66,6% de aumento, o que elevaria a tarifa para Cr\$ 500,00.

Déficit aquaviário

O secretário Tovar culpa o Governo federal pela onda de aumentos das passagens do transporte coletivo,

Ano	Os aumentos		Salário Mínimo %
	Transporte Coletivo %	IPC G. Vitória %	
1987	820,64	367,49	247,76
1988	594,46	964,25	922,91
1989	1.820,88	1.634,98	1.749,73
1990	1.330,56	1.447,27	921,16
1991	556,10	471,99	275,28

Fonte: Núcleo de Estudos e Pesquisas do Departamento de Economia da Ufes

ao liberar os preços dos insumos acima da inflação. Como o Governo do Estado define a planilha de custo real — sem subsidiar o custo do serviço, ele explica que os preços das passagens "espantaram" parte da clientela pagante dos ônibus.

Esta situação agravou o problema do Índice de Passageiro por Quilômetro (IPK) — o segundo pior do Brasil depois do de Brasília. As empresas dizem que o IPK de janeiro foi de 1,49 na prática, embora a Ceturb calculasse a planilha com o peso de 1,80.

Apesar disso, o Governo ainda mantém embutido no valor da tarifa de ônibus o déficit do sistema aquaviário, que hoje gira em torno de Cr\$ 60 milhões mensais e é pago pelos passageiros do Transcol. Na planilha de custo, 1,387% da passagem de Cr\$ 550,00 — correspondente a Cr\$ 7,6283 — é desembolsado por cada passageiro dos ônibus toda vez que ele passa pela roleta. Este é um problema que deixa a população indignada e o próprio Tovar admite o ônus da decisão do Governo tomada em dezembro de 89. Em janeiro, Tovar chegou a admitir a possibilidade de até fechar o serviço das lanchas, cuja administração hoje é privatizada.

Ociosidade

O Setpes explica que as tarifas do Transcol acabam pesando no bolso da população porque existem muitos ônibus ociosos. Jessé acha que o projeto Transcol deve ser revisto porque fora dos horários de grande movimentação de passageiros — entrepico — os ônibus das linhas dos municípios da Serra e Vila Velha, principalmente, andam vazios. Ele afirma que em fevereiro a expectativa é de que sejam transportados 9,2 milhões de passageiros por mês numa frota de 1.090 carros. Em 1987, antes do Transcol, 12,2 milhões de passageiros por mês andavam em 550 carros. Isto quer dizer, na opinião das empresas, que 30% dos 110 lugares nos

ônibus do tipo padron estão ociosos nos horários de entrepico.

Para as empresas, a Ceturb deve avaliar se a oferta de transporte está compatível com a demanda pagante. No entendimento de Jessé, a oferta superestimada hoje é um dos principais fatores de encarecimento do serviço. Segundo ele, atualmente a Ceturb não está adotando "critérios técnicos" para definir os itinerários, mas "agindo sob a pressão da comunidade para incluir novos ônibus no serviço". Para ele, a saída para este problema está na revisão linha por linha do sistema.

O diretor de Operações da Ceturb, José Eduardo Faria de Azevedo esclareceu que a ociosidade no serviço hoje não passa dos 3%.

Isto, segundo ele, ocorre em horários noturnos e fora do grande movimento de passageiros (pico). Ou, em outros termos nos horários sociais, a partir das 22 horas, em que a demanda é baixa mas alguns passageiros não podem ficar sem os ônibus por não terem como voltar para casa. A Ceturb, como explicou, tem um sistema de monitoramento constante que permite identificar essas linhas. Trinta por cento dos 875 carros da frota circulante hoje só atuam nos horários de pico e depois são retirados.

Excesso de passageiros

Quanto à superlotação dos coletivos denunciada pela população na imprensa nos horários de pico, José Eduardo acha que o sistema tem um nível superior ao de três anos atrás, quando cada veículo, segundo ele, transportava 986 passageiros por dia. Hoje, esse número caiu para 509 por veículo. Com o Transcol, o serviço ganhou em qualidade, para José Eduardo, embora 30% da clientela não estivesse sendo computados no número de passageiros pagantes porque a mudança do sistema trouxe como novidade a tarifa única.

Governo quer reduzir valor em 40%

O Governo do Estado estuda medidas que podem reduzir o valor da tarifa em até 40%, como estima o diretor de Planejamento da Ceturb, Luiz Otávio. Para ele, os altos custos do transporte coletivo não se restringem à Grande Vitória, mas a uma questão nacional à medida que o poder aquisitivo da população não consegue acompanhar os índices de correção dos insumos acima da inflação.

A tarifa do Transcol é cara na opinião de Luiz Otávio porque a região metropolitana da Grande Vitória tem uma ocupação do solo muito irregular. Segundo ele, os 1.000 ônibus do sistema atendem a uma área física de 1.500 quilômetros quadrados. Em Vitória, a realidade é outra. Os 226 ônibus do sistema municipal percorrem apenas 81 quilômetros quadrados de uma área mais densa. Isto, no entendimento da Ceturb, faz com que o Índice de Passageiro por Quilômetro (IPK) seja mais alto. Em outras palavras, significa dizer que o custo do serviço no Transcol acaba sendo dividido por um volume de passageiros pagantes proporcionalmente menor que o da capital. O resultado é a passagem mais cara.

Insumos

O crescimento dos preços dos insumos — quase todos acima da inflação, como dos veículos (70%), salários dos metalúrgicos das montadoras dos carros (40%) por exemplo — é um fator de encarecimento. A tendência do custo do serviço ser maior num sistema de transporte com nível do conforto diferenciado — como no caso dos ônibus

do tipo Padron, cujo custo é maior que os modelos convencionais é outra razão. A maioria dos carros hoje do sistema de Vitória é do tipo convencional.

O índice de viagens gratuitas é muito alto no Transcol, estimado em 29% sobre os 380 mil passageiros transportados por dia. Isto gera uma injustiça na distribuição dos custos do serviço, acha ele. Para atacar este problema, o Governo encaminhou um projeto de lei à Assembléia Legislativa extinguindo o passe livre para nove categorias, como oficiais de justiça, motoristas e cobradores, entre outros. A transferência da roletas para a parte dianteira nos coletivos — em fase de experiência em oito linhas do Transcol hoje — e a instalação da catraca eletrônica substituindo o cobrador, numa fase posterior, são medidas que o Governo quer adotar, mas geram polêmica.

A unificação do sistema Transcol com os serviços municipais das prefeituras, com gerenciamento próprio, na Grande Vitória é outra meta do Governo. Segundo Luiz Otávio, a existência de vários sistemas acaba gerando a superposição de itinerários com a oferta exagerada de ônibus nas ruas. A recessão econômica, gerando o desemprego, e a ausência de um instrumento que distribua o custo do sistema de transporte com todos os segmentos da sociedade, beneficiados com ele indiretamente — como o comércio e a indústria — estão sendo estudadas. Neste último caso, a proposta é de se criar uma taxa de transporte.

Ciranda

A diretora de Apoio ao Planeja-

mento do Instituto Jones dos Santos Neves, Luciene Maria Esteves Viana, acha que se medidas não forem adotadas a curto prazo para reduzir o custo da passagem do Transcol, o projeto pode ser inviabilizado. Ela explica que isto tende acontecer à medida que as passagens altas podem gerar uma pressão na estrutura urbana, levando a população a residir mais perto de seus locais de trabalho ou estudo. Desta forma, os ônibus passariam a ser desnecessários aos deslocamentos das pessoas. Se isto vier a ocorrer, no entendimento da técnica, trará um efeito muito nocivo à qualidade de vida da população da região da Grande Vitória. A interrupção dos trabalhos de planejamento do Transcol pelo IJSN, de 1988 para cá, na opinião de Luciene, atrapalhou também porque alguns dos problemas poderiam ser evitados.

Já o ex-diretor presidente da Ceturb, Luiz Carlos Feitosa Perim, acha que o setor de Planejamento do Governo está sem suporte político para propor soluções aos problemas do Transcol. Ele vê as altas tarifas do serviço hoje como uma "distorção" do projeto e sugere que o Governo encontre formas de aplicar os recursos do setor pagos antecipadamente — através do vale-transporte — e à vista, pelos passageiros nos ônibus, como forma de reduzir os custos do serviço. "A ciranda financeira tem de ser levada em consideração, pois hoje as empresas ganham com a receita diária aplicada". O não envolvimento de entidades da sociedade civil na área de transporte, para ele, prejudica o setor.