

A tarifa do Sistema Transcol

Helvécio Ângelo Uliana

Algumas colocações acerca do transporte coletivo intermunicipal urbano da Grande Vitória (Transcol) têm sido feitas como verdadeiras. Uma delas é sobre a questão tarifária.



Dois argumentos principais vêm sendo levantados: 1) Que o Transcol tem a tarifa mais cara do Brasil. 2) Que o Transcol é responsável pelo alto valor da tarifa. Esses argumentos são falsos, como demonstraremos. Antes, porém, ressaltamos que pesquisa realizada pelo Instituto Vox Populi, em 1992, deu como resultado "que 83% dos entrevistados preferem o sistema atual, ao sistema anterior".

Para entender melhor a questão tarifária do transporte coletivo da Grande Vitória (intermunicipal) é preciso entender como é calculada a tarifa do transporte coletivo da maioria das capitais, cidades de porte médio e de pequenos municípios e das regiões metropolitanas e aglomerados urbanos do Brasil.

A tarifa resulta da divisão do custo por quilômetro pelo índice de passageiros por quilômetro, o IPK. No custo por quilômetro está embutida a taxa de depreciação e remuneração dos equipamentos (ônibus, garagem, almoxarifado) — custo do capital investido — que é de 12% a.a. Quanto mais velhos forem os equipamentos, menor é o custo de capital, sendo zero o custo de depreciação de um veículo comum acima de 7 anos, e zero para os veículos do tipo padron, acima de 10 anos.

No custo por km estão também computadas as despesas com mão-de-obra e encargos sociais, rodagem, pneus, peças, acessórios, etc. O custo por quilômetro resulta da divisão do custo total pela quilometragem percorrida pelos ônibus. A planilha de custos, com seus coeficientes de consumo e índices, no caso específico do Transcol, é fruto de auditoria operacional administrativa, contábil e financeira realizada nas operadoras gerenciadas pela Ceturb-GV, em 1988, trabalho até então inédito no Brasil.

A outra variável da equação, o IPK, resulta da divisão do número de passageiros pagantes pela quilometragem percorrida pelos ônibus.

Em resumo, a tarifa única resulta do custo total do sistema Transcol dividido pelo número de passageiros pagantes. Para que todas as operadoras tenham a mesma remuneração, semanalmente, é feito o rateio entre as empresas do débito e do crédito, através da Câmara de Compensação Tarifária.

O número de passageiros pagantes e dos não-pagantes é controlado regularmente pela Ceturb-GV.

Teste realizado pela empresa de Consultoria de São Paulo — Oficina Consultores e Associados C/S Ltda — em diversas planilhas de custos de diversos sistemas de transporte coletivo do Brasil deu

como resultado que a planilha do Transcol (índices de consumo e fatores de utilização dos insumos e mão-de-obra do transporte coletivo) é a 2ª mais rígida do Brasil, sendo inferior, inclusive, da capital Vitória, em três por cento.

O maior problema da equação tarifária $T = CKM/IPK$ está no IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro), que no mês de março de 1993 está em 1,70, quando em outras cidades do Brasil o mesmo chega até a 4 ou mais. Ou seja, o IPK reflete o grau de utilização do veículo, o número de passageiros transportados. Quanto maior o sobre/desce do veículo, maior o IPK e menor é a tarifa.

O IPK do Transcol é o 2º mais baixo do Brasil; o 1º é o de Brasília.

Por que o IPK é baixo? É devido à irracionalidade da ocupação e ao uso do solo urbano da Grande Vitória, fruto da especulação imobiliária, dentre outras causas, e da falta de um planejamento urbano integrado entre os cinco municípios da Grande Vitória, respeitadas as suas especificidades locais. Vitória tem um IPK maior devido à sua maior densidade populacional. Já no resto da Grande Vitória o que se percebe são os grandes vazios, fazendo com que os ônibus percorram longas distâncias sem que haja um melhor aproveitamento dos ônibus, um maior sobre/desce, ou seja, maior número de passageiros para custear os serviços ofertados. Olhando por esse prisma insofismável, essa equação matemática, o Transcol tem uma das tarifas mais baixas do país.

Em termos nominais, a tarifa do Transcol não é a mais alta do Brasil. Outras cidades possuem tarifas mais elevadas.

Outras, como a capital de São Paulo, não são mais caras que a do Transcol porque são altamente subsidiadas. O custo real da tarifa de São Paulo tem sido sempre superior à do Transcol, apesar do IPK da cidade ser bem mais elevado, porém, é subsidiado, diminuindo o valor final da tarifa.

Portanto, está demonstrando que o 1º argumento é falso.

O 2º argumento, que o Transcol é responsável pelo alto valor da tarifa, também é falso. A tarifa era definida sem os controles hoje existentes sobre os custos e receitas das operadoras. Não havia planejamento nem fiscalização dos serviços. A irracionalidade era crescente, o transporte caminhava para o caos, seja em termos de preço (tarifa), seja em termos de qualidade (acessibilidade a diversos pontos da Grande Vitória, conforto, segurança, etc). Boa parte da população pagava duas ou mais tarifas.

É inegável que o disciplinamento do uso e ocupação do solo urbano deveria preceder a implantação do Transcol. Porém, a falta de vontade política dos municípios requereu que se implantasse imediatamente o Transcol, sob pena do caos reinar, absoluto, no transporte coletivo da Grande Vitória.

O sistema tronco alimentador (sistema integrado, com pagamento de uma só tarifa) beneficia diariamente cerca de 130.000 passageiros/dia, dos 400.000 que são transportados diariamente pelo Transcol, ou dez milhões/mês com uma frota de 325 ônibus do tipo padron e articulado e 625 ônibus convencionais.

A implantação do Transcol, dentro da estratégia do planejamento urbano integrado e descentralização das atividades, visando uma maior racionalidade no uso e ocupação do solo urbano da Grande Vitória, objetivando aumentar o IPK e tornar mais acessível o deslocamento dos usuários dentro da Grande Vitória, foi uma verdadeira revolução e o projeto de maior alcance social implantado na Grande Vitória, em todos os tempos. Sem o Transcol, além do caos em termos de qualidade dos serviços, congestionamento no Centro, etc, teríamos sem dúvida, no modelo antigo, uma tarifa bem superior à do sistema Transcol.

Atualmente, está cara para o usuário que não possui qualquer tipo de benefício — vale-transporte, passe escolar, passe livre — que representa cerca de 35% dos usuários.

Os insumos do transporte coletivo têm subido acima da inflação e a demanda tem caído, fazendo com que a equação $T = CKM/IPK$ se eleve. As causas desse processo são a estagflação que vive o Brasil, o arrocho salarial, o desemprego, etc.

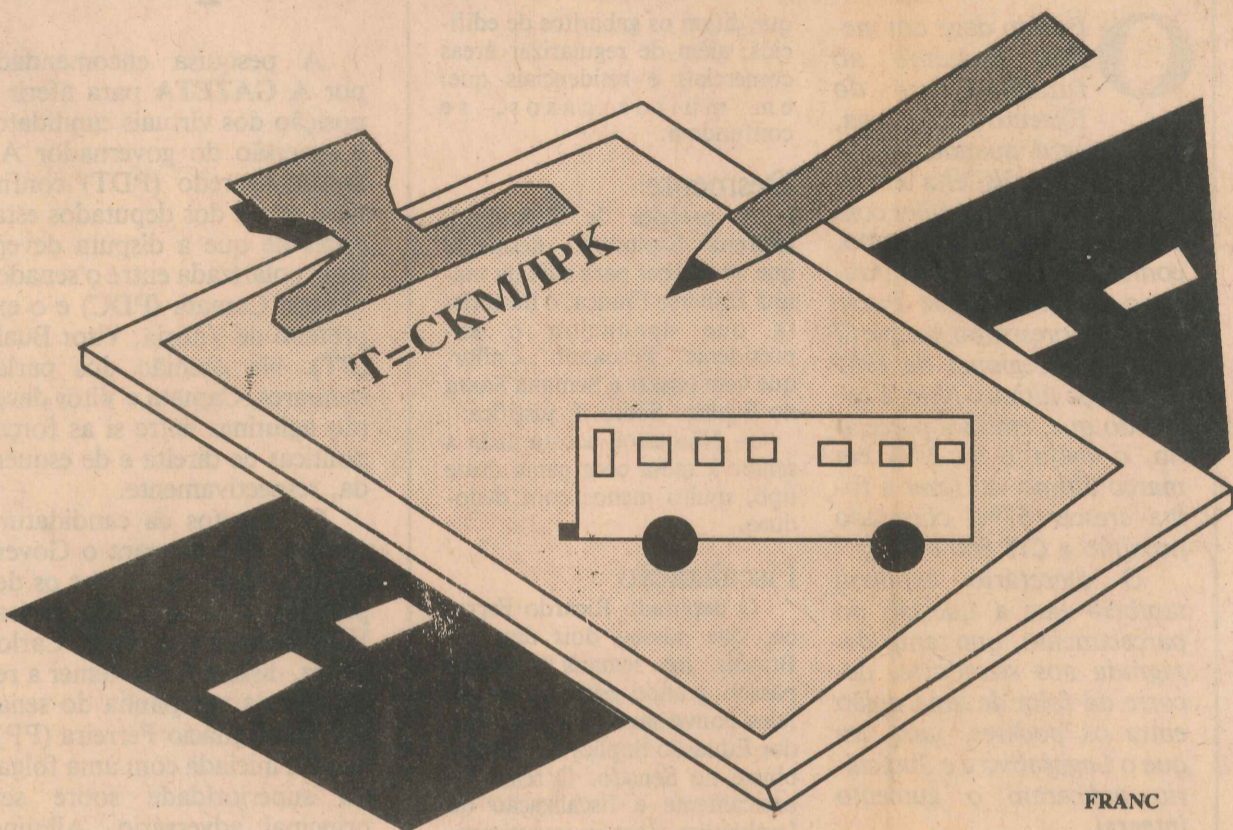
É preciso encontrar saídas de curto, médio e longo prazos. Vale lembrar que o transporte urbano nos países capitalistas desenvolvidos é altamente subsidiado devido ao seu alto custo. O Espírito Santo não dispõe de condições orçamentárias e financeiras para baratear a tarifa do transporte coletivo (Transcol), que aliás é um problema nacional. A tarifa de ônibus é vista como um dos maiores vilões do aumento generalizado de preços, apesar de outros setores da economia apresentarem ajustes de preços ou tarifas bem superiores ao da tarifa de ônibus.

Precisamos trabalhar a equação, reduzindo custos e aumentando o número de passageiros pagantes, sem diminuir a qualidade dos serviços. Há soluções de curto, médio e longo prazos.

É preciso desprendimento e visão honesta das causas e das soluções do transporte coletivo e de outros serviços básicos da população, principalmente dos mais pobres. A criação da Câmara Setorial de Transporte deve ser uma semente que frutifique e dê bons resultados, um dos quais, quem sabe, a criação da Região Metropolitana da Grande Vitória.

Para tanto, torna-se imprescindível a participação dos municípios (prefeitos e vereadores) e outros segmentos do setor de transporte do Estado e da sociedade. O objetivo maior deve ser a busca de melhor qualidade devida para a população da Grande Vitória e não a conquista de projetos pessoais e eleitoreiros.

Helvécio Ângelo Uliana é economista e assessor técnico da Ceturb-GV



FRANC