

Passagem cara leva usuário a abandonar Transcol

Fotos de Gildo Loyola

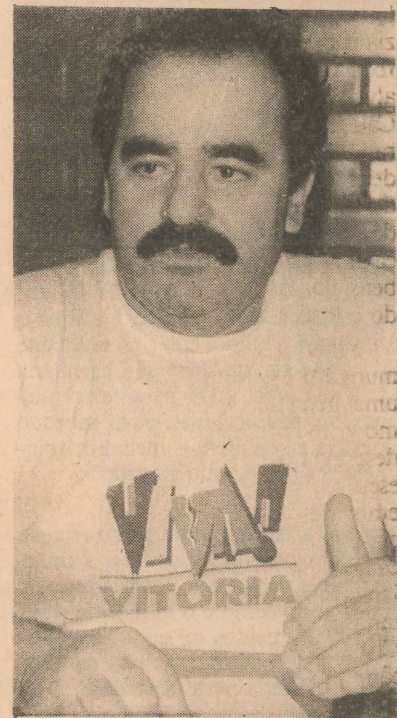
Cláudio Rocha

A tarifa de transporte coletivo em toda a Grande Vitória chega a níveis quase insuportáveis, atinge em cheio o bolso do trabalhador e deixa boa parte da produção a pé. Para os que não recebem vale-transporte ou o recebem mas têm pelo menos um dependente usuário do Transcol, os custos podem chegar a quase 40% do salário mínimo hoje e, mantida a atual política de reajuste das tarifas e salários, a aproximadamente 70% no final do ano. A solução para a redução da passagem, de

acordo com representantes dos mais diversos segmentos envolvidos com o sistema, é complexa e depende de uma série de medidas que não podem ser tomadas a curto prazo. Enquanto isso a tendência de alta deve ser mantida, a passagem já alcança Cr\$ 4 mil no sistema Transcol e Cr\$ 2,2 mil no municipal — bate de longe a inflação este ano —, e, segundo o Sindicato das empresas de transporte, a demanda de passageiros cai. De 1989 até hoje houve uma queda de 24% — de 12,5 milhões, em 89, para 9,7 milhões hoje.



Além de ter passagens caras, o Transcol apresenta outras deficiências, como pouca oferta de ônibus



Canholato pede racionalização

Os últimos reajustes das passagens de ônibus do Transcol e de Vitória assustaram a população e encheram as vias de acesso de um município a outro da Grande Vitória de pedestres, segundo o presidente da Federação dos Movimentos Populares do Espírito Santo, Paulo Matede. A repercussão dos aumentos agitou os órgãos gerenciadores e fiscalizadores dos sistemas de transporte coletivo, que admitem não ter uma carta escondida na manga para reduzir significativamente a tarifa a curto prazo.

Até agora, os altos índices de inflação parecem ter tornado sem efeito para a população medidas adotadas pela Ceturb — órgão gerenciador do sistema Transcol — para controle da evasão de renda (embarque pela dianteira e lacre nas roletas, entre as principais). As medidas, segundo o presidente da Ceturb, José Eduardo Azevedo, tornaram a tarifa aproximadamente 10% mais barata, em termos de valores reais. O parâmetro, segundo ele, não pode ser o valor nominal com uma inflação deste porte.

José Eduardo garante que a Ceturb continua a estudar medidas para a redução da tarifa. Mas, de acordo com ele, algumas, como a restrição do passe-livre, dependem da aprovação de outros órgãos, como a Assembléia Legislativa, onde o projeto espera ser votado há alguns meses.

Outras medidas estudadas pelo órgão gerenciador do Transcol são a redução do ICMS para as empresas de transporte, a instalação de catracas eletrônicas, gestão unificada, racionalização do sistema e o fundo de transportes, que juntas — à exceção da última — representarão, se implantadas, uma redução da passagem de 20 a 30%. Não existe ainda um prazo definido para a implantação das medidas.

Fundo Transporte

Uma das alternativas apresentadas para a redução das tarifas, o Fundo Transporte, é quase consenso entre os mais diversos segmentos envolvidos com o transporte coletivo. O presidente da Ceturb se apressa em dizer que a medida é muito importante, mas que não existe uma solução única para o problema, que dependeria de uma série de esforços para se chegar a um bom termo, envolvendo também o Governo federal.

Mas a Secretaria Municipal de Transportes (Setran), o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Espírito Santo (Setpes), a Famopes e a União Municipal dos Estudantes Secundaristas (Umes) apostam no imposto para reduzir o peso da passagem no orçamento das famílias de baixa renda, as que mais necessitam do transporte coletivo.

O Fundo Transporte seria pago pelos beneficiários indiretos do sistema, como comerciantes e empresários. Mas o representante da Umes no Conselho Municipal de Transportes, Everton Fa-



Jessé denuncia descaso federal

ria Meira, quer um tributo mais abrangente, um imposto pago por todos para não privilegiar o setor informal da economia.

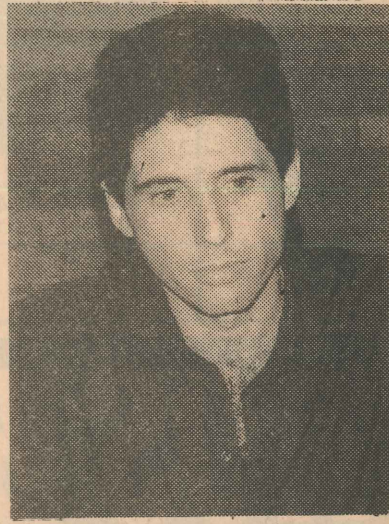
Outra medida fundamental para a redução dos custos é a racionalização do sistema, de acordo com José Eduardo e o secretário municipal dos Transportes, João Batista Canholato. "É preciso adequar a oferta e a demanda de passageiros do sistema", explica o diretor-geral do Setpes, Jessé Marques, que defende também a revisão do próprio projeto Transcol como uma medida essencial para a redução da passagem.

Ocupação do solo

Entretanto, tanto Canholato como José Eduardo acreditam que a racionalização do sistema precisa ser discutida com os movimentos populares, já que na prática ela significa a diminuição da frota e a espera maior de usuários nos pontos de ônibus nos horários onde o fluxo de passageiros é menor. "As entidades representantes da comunidade vão ter que sentar junto ao poder público e assumir uma posição", diz o secretário.

Como o secretário do Setpes, Paulo Matede, na Famopes, diz que o Transcol precisa ser reestudado, já que quando foi criado a expectativa era de crescimento econômico: "Ele foi feito para atender a 100 e a demanda hoje é de 50%. Mas o diretor da Ceturb acha que o projeto não pode perder de vista o crescimento da Grande Vitória e aí dois pontos considerados básicos por eles precisam ser discutidos: a gestão unificada, ou seja, a integração de Vitória ao sistema, e uma política de uso e ocupação do solo.

"Não dá para continuar construindo conjunto habitacional a 30, 40 quilômetros da cidade, colocando a população em locais distantes e deixando mais espaços vazios", adverte Eduardo, lembrando que a falta de planejamento e a ocupação desordenada do solo são responsáveis hoje por boa parte dos problemas que enfrenta a Grande Vitória. Sem uma política de ocupa-



José Eduardo: muitos impostos

ção do solo, José Eduardo não acredita que os problemas referentes a transporte coletivo, como também a outros serviços básicos, sejam verdadeiramente resolvidos.

A política de ocupação do solo, segundo José Eduardo, tem uma boa oportunidade para ser discutida com a criação da Região Metropolitana, como também a integração de Vitória ao sistema, veementemente defendida pelo prefeito eleito da Serra, João Batista Motta, para a redução da tarifa do Transcol. O prefeito eleito ameaçou colocar em risco a sobrevivência do Transcol, criando linhas municipais com passagens mais baratas, se Vitória não se integrar ao sistema.

Tarifa única

O diretor-presidente da Ceturb também defende a unificação do sistema, mas admite que só esta medida não seria suficiente para uma redução de impacto na tarifa. De qualquer forma, como o movimento de passageiros na capital é proporcionalmente mais de duas vezes superior ao do Transcol, José Eduardo lembra, como fator importante para a integração, o crescimento do índice de pessoas por quilômetro rodado, o IPK, fator fundamental no cálculo da tarifa.

Mas o representante da Umes no Conselho Municipal de Transportes e o secretário de Transportes vêm com reservas a integração, do ponto de vista tarifário. "Para quem mora na Barra do Jucu e vai até Nova Almeida é muito bom, mas para mim, que moro em Maruípe e vou até a Escola Técnica, é horrível", diz Everton.

Canholato acha que a questão precisa ser bem discutida e a população de Vitória informada de todas as vantagens e desvantagens da integração dos sistemas com tarifa única. Segundo ele, estudos preliminares da Setran apontam para um acréscimo à tarifa atual do sistema de Vitória da ordem de 40%.

Mas para minimizar a passagem do Transcol, a Umes e o Setpes cobram também o fim do subsídio do sistema



Paulo Matede: gestão única

ao aquaviário — "usado por menos de 1% dos usuários do Transcol", segundo Jessé Marques — e a própria Ceturb. Everton quer que o Governo do Estado banque todos os custos do órgão gerenciador, enquanto Jessé pede a divisão dos custos entre Governo e o sistema.

Segundo Jessé Marques, independente da tarifa refletir a realidade dos custos, a Ceturb fica sempre com 5% da fatia bruta do bolo. Ou seja, de acordo com Jessé, com Cr\$ 2 bilhões da arrecadação. Conforme José Eduardo, este subsídio à Ceturb é menor: 3,9%.

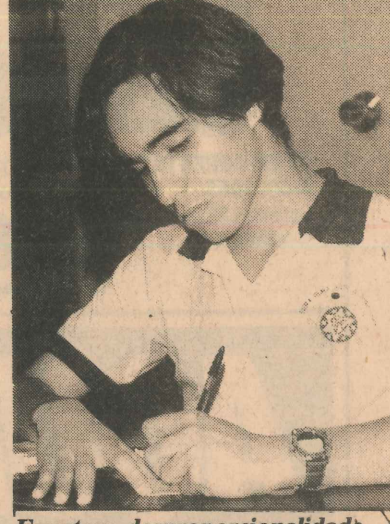
Vale-transporte

Apesar da arrecadação antecipada, o vale-transporte entra como passagem normal no cálculo das planilhas de custo, segundo o presidente da Ceturb e o secretário municipal. E esta arrecadação antecipada, admitem, poderia significar uma redução de tarifa.

A Prefeitura de Vitória vem brigando já há algum tempo para comercializar o vale-transporte, segundo João Batista Canholato. Mas como a Constituição Federal assegura à iniciativa privada este direito, o secretário diz que a situação só deverá mudar com a aprovação no Congresso Nacional de um projeto de lei do Fórum Nacional dos Secretários Municipais que passa a atribuição de comercialização do vale ao poder público.

"Só em nível de recursos financeiros, se eles aplicarem toda a arrecadação com o vale-transporte, por uma noite no câmbio financeiro, os empresários que operam no sistema Transcol vão lucrar Cr\$ 50 milhões", diz Everton Faria.

De acordo com José Eduardo, cerca de 55% da demanda de passageiros no Transcol usam o vale-transporte, embora ele admita que, com a crise, o lucro já não é tão grande, porque a maioria das empresas já não compra o vale-transporte com antecedência de 30 dias, como antes. Canholato e Paulo Matede lembram que a situação poderia ser amenizada para o trabalhador se todas as empresas cumprissem a lei e



Ewerton: desproporcionalidade

comprassem o vale para os seus funcionários.

O secretário geral do Setpes rebate as acusações quanto ao vale-transporte, lembrando que ele não é comercializado pelo poder público, devido a sua excessiva burocracia. Jessé Marques garante ainda que o ganho financeiro com o vale-transporte é praticamente irrisório, já que ele cobre custos imediatos, como o da sua comercialização, as despesas administrativas do sindicato e a participação do Setpes em atividades filantrópicas e culturais. As empresas, garante ele, não recebem o dinheiro antecipado pela comercialização do vale-transporte, portanto, não existe fundamento nas alegações de que ele poderia subsidiar o próprio sistema.

Bom negócio

Apesar da "choradeira" geral dos empresários, o diretor-presidente da Ceturb diz que o transporte coletivo continua a ser um bom negócio. Ele explica que, por ser uma atividade onde os riscos são menores e o retorno é garantido, logicamente a margem de lucro é também menor. Além disso, com pequenas distorções, a remuneração do serviço é adequada, conforme José Eduardo.

Mas segundo Jessé Marques, existem empresas hoje em situação tão difícil que, não conseguem nem sair do sistema e quando tentam, acabam sofrendo a intervenção do Governo do Estado, como aconteceu com a Planeta, que ficou dois anos sob intervenção. O secretário do Setpes disse ainda que desde 89 já entraram e saíram do sistema três empresas.

Da Ceturb ao Setpes, passando pela Famopes, todos consideram neste momento sem nenhuma possibilidade o Governo do Estado ou as prefeituras subsidiarem diretamente os sistemas de transporte coletivo. A Umes, entretanto, cobra do governo um programa de incentivos fiscais, como os que atingem hospitais e escolas privadas, que, segundo Everton, não pagam ou pouco pagam de impostos.

Ceturb culpa o Governo federal

O Governo federal, em especial o "finado" Governo Collor, é apontado como o grande vilão pela alta das passagens dos coletivos no Estado. Segundo o diretor presidente da Ceturb, José Eduardo Azevedo, a variação dos insumos vem acontecendo sempre acima da inflação, principalmente de um ano e meio para cá, quando o Governo Collor decidiu liberar os preços. "Estamos vivendo agora o saldo do descaso do Governo federal", arremata o secretário geral do Setpes, Jessé Marques.

Para exemplificar o que chama de descaso da União para com o transporte coletivo, José Eduardo lembra os incentivos fiscais dados para compra do táxi, enquanto um ônibus urbano está sujeito a uma série de impostos. Com as mesmas regras, o diretor da Ceturb garante que o preço dos coletivos cairia pela metade.

O secretário municipal de Transportes, João Batista Canholato, diz que a situação é ainda mais delicada para os órgãos gerenciadores, devido ao achatamento salarial, enquanto José Eduardo lembra que os níveis salariais no Brasil nunca estiveram tão baixos. "O maior problema está na capacidade de pagamento da população", diz ele.

Luxo

Se a tendência de alta for mantida, segundo o presidente da Famopes, Paulo Matede, "o Transcol vai virar táxi". Jessé Marques ressalta uma brusca queda na demanda, que já atinge 24% de 1989 para cá (caiu de 12,5 milhões para 9,7 milhões de passageiros) e 500 mil pessoas só este ano.

O representante da Umes no Conselho Municipal de Transportes, Everton Faria Meira, atribui ainda a alta no preço da tarifa Transcol ao excesso de subsídio do sistema, que financia o sistema aquaviário e empresa gerenciadora, a Ceturb. Mas o diretor presidente do órgão acha que o problema na Grande Vitória é mais amplo e justifica os motivos que levam o Transcol a ter tarifas mais caras do que as principais regiões metropolitanas do país.

De acordo com José Eduardo, a questão principal na Grande Vitória é a péssima ocupação do solo e, portanto, o excesso de locais vazios. Os insumos são iguais para todas as regiões, admite ele, mas as características são diferentes. O que torna a tarifa do Transcol mais alta do que nas outras regiões, segundo o diretor da Ceturb, é um componente essencial no cálculo da planilha de custos: o índice de passageiros por quilômetro quadrado, que é muito baixo na Grande Vitória. "Aqui nós somos obrigados a dividir os custos por uma baixa quantidade de passageiros", explica.