

Transcol deixa de ser solução e vira um problema

Cristina D'Avila

A grave crise enfrentada pelo sistema de transporte coletivo intermunicipal da Grande Vitória transformou hoje o Transcol, uma das principais bandeiras de campanha do governador Albuíno Azere do na eleição de 1990, num grande problema. A população que anda de ônibus e os donos das empresas estão insatisfeitos por uma razão comum: o preço da passagem.

Nesta terça-feira, dia 16, às 15 horas, a Federação das Associações de Moradores e Movimentos Populares do Espírito Santo (Famopes) fará uma passeata no centro da cidade, em protesto às passagens caras. O movimento sairá da Casa da Cultura com destino à Praça Oito, onde será realizado um ato público em "comemoração" aos três anos do Governo.

Falência

As empresas de ônibus, por sua vez, dizem estar "à beira da falência" porque o Governo do Estado vem impondo uma espécie de subsídio forçado para a manutenção do serviço bancado por elas. O poderoso Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Espírito Santo (Setpes), através do secretário-executivo Jessé Moura Marques, explicou a situação ao dizer que o Governo não vem autorizando a cobrança da tarifa técnica desde novembro de 91, calculada pela Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória, estatal responsável pelo gerenciamento do serviço.

A tarifa da Ceturb deu Cr\$ 13.250,00 este mês e o Estado concordou com apenas Cr\$ 10.000,00. As empresas, segundo o Setpes, estão com um déficit acumulado no valor de Cr\$ 55.194.518.079,02, corrigido pela Taxa Referencial Diária de 31 de janeiro último, no período entre janeiro/92 e janeiro/93. Os passageiros do Transcol questionam os reajustes da passagem acima da inflação, tendo em vista o achatamento salarial e o desemprego, gerados pelo agravamento da recessão econômica. O Setpes e a Famopes, através de seu coordenador Paulo Mattedi, conseguem entrar em consenso quando acusam o Governo de "indefinição" em relação a uma política de



Parte do dinheiro arrecadado com as passagens do Transcol serve de subsídio à tarifa das lanchas

incidem sobre os combustíveis, carrocerias de ônibus, entre outros. Ela, porém, admite que tem se omitido ao não pressionar o Governo devido à falta de mobilização. "Com a recessão, o dinheiro para pagar a passagem torna-se difícil e a reunião de pessoas fica complicada, sem contar que a ameaça de perda do emprego inviabiliza hoje um costume praticado antes, de deixar o trabalho mais cedo para discutir o transporte".

Mattedi defende uma revisão do Transcol, cujo projeto foi feito com base numa pesquisa do ano de 1985, num período em que o sonho de duplicação da CST e a vinda de projetos ambiciosos encatavam os técnicos do Governo. "Hoje não existe demanda para sustentar o Transcol e o projeto tem que ser revisto. Tem que haver um redimensionamento das linhas, redução da frota de ônibus. Hoje está tudo nas costas do Estado e as prefeituras lavam as mãos", reconhece. Para ele, o Governo Albuíno preocupou-se em apenas colocar ônibus nas ruas e até agora não entendeu qual o papel da Câmara Setorial de Transportes.

O Setpes reclama que desde fevereiro de 91 a Ceturb alterou a forma de cálculo do Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), adotando uma expectativa de volume de passageiros (de 1,8) não confirmada na prática (a real é de 1,6). O IPK é importante porque o custo do serviço de transporte é dividido por este índice para se chegar ao valor da passagem a ser co-

brada. Hoje o Setpes nem questiona mais a metodologia usada na planilha da Ceturb. "Queremos que o Governo cumpra o compromisso da tarifa real", reivindicou Jessé.

O impacto do déficit acumulado pelas empresas resultou no grande endividamento delas, sendo que algumas delas comprometeram quase o equivalente ao seu patrimônio, além da suspensão dos investimentos de médio e longo prazos nas áreas de treinamento, informatização, entre outros. As empresas alegam estar descapitalizadas porque não podem adequar seus custos à arrecadação alferida, porque a Ceturb tem total controle sobre a oferta de serviço.

Para Jessé existe uma disparidade no comportamento do Governo na área de transportes quando exige qualidade elevada do serviço com carros padron e articulados, instalação de catracas eletrônicas além de terminais, responsáveis pelo alto custo do serviço e, em contrapartida, os passageiros vivem um achatamento salarial por uma questão conjuntural. Ele explicou que as duas bases de financiamento do sistema de transporte estão em declínio (no caso os passageiros, a indústria e o comércio, através da compra do vale-transporte para seus empregados por causa do desemprego).

O Setpes contou que não vê o Governo intermediar esta situação seja adequando a oferta do serviço

ao volume de passageiros ou estabelecendo outras fontes de financiamento para o setor, como subsídio, fundo de transporte, entre outros. "Existem hoje 64 ônibus clandestinos que transportam mais de 750 mil passageiros por mês em Cariacica, desde setembro último para cá, além dos piratas existentes em Vila Velha e Serra, e a Ceturb não pode fazer nada porque os municípios têm autonomia".

O curioso, porém, nesta história é o silêncio mantido pelos empresários de transporte diante de toda esta crise. Normalmente os empresários ameaçam entregar as linhas ou entrar na Justiça para fazer valer seus direitos, como fizeram seus colegas de Belo Horizonte que conseguiram descongelar a tarifa de ônibus naquela capital na Justiça no mês de setembro. "O Setpes não recorreu a nenhum desses caminhos porque acredita que possa ser encontrada uma solução intermediária e não queremos o rompimento do acordo com o Governo. Para adotar medidas de redução de custo, o Governo terá que contrariar interesses".

Fontes do lado dos empresários justificam o comportamento do Setpes, geralmente tão explosivo em relação ao Governo, dizendo que, apesar da crise que o setor de transportes atravessa, os donos de empresas conseguem ainda alterar lucros não computados nas planilhas da Ceturb. A inclusão dos índices de reajuste de ônibus, por exemplo, e outros, obtidos nas lanchas pela Companhia e não o valor verificado nas notas fiscais ou fa-

nido" em relação a uma política de transporte. Paulo Mattedi vai mais longe, dizendo que o Estado é "omisso", por causa da lentidão das autoridades em aplicar as velhas e conhecidas medidas de redução do custo da tarifa, em debate já há anos, sempre quando é definido um novo aumento.

A Famopes abraça o fim dos passes-livres para os servidores públicos com direito a este benefício e do subsídio ao Aquaviário, além da administração única do transporte coletivo na Grande Vitória — embora com tarifas diferenciadas — e a isenção de impostos que

Medidas adotadas pelo Governo

- 1 — Mudança das roletas dos ônibus para a parte dianteira para reduzir a fuga de receita com os não-pagamentos.
- 2 — Redução da taxa de gerenciamento do sistema Transcol da Ceturb de 5% para 3,5%.
- 3 — Foram retirados 40 ônibus em função da queda do volume de passageiros em dezembro.

Transcol em número

- Volume de passageiros ao mês — 9 milhões
- Ônibus — 937 total e 851 operando
- Linhas — 130

Responsabilidade dividida

"O Governo está guilhotinado para tomar as medidas de redução do preço da passagem do Transcol para que ela se torne acessível ao bolso do trabalhador". A afirmação é do secretário estadual de Transportes, Theodorico de Assis Ferrazo, ao dizer que a maioria das propostas em análise para diminuir a tarifa dos ônibus não depende do Governo. A Ceturb vê uma mudança da tática usada no setor pelo Governo com a criação da Câmara Setorial de Transportes e o governador Albuíno Azeredo disse que enfrenta resistências para mudar o quadro. E destacou que o congelamento é um instrumento para forçar os avanços na área.

O secretário Ferrazo disse que a catraca eletrônica envolve interesses dos rodoviários, preocupados com a demissão de até 3 mil cobradores embora fosse firmado um acordo com as empresas para ser feito um teste-piloto com a roleta eletrônica movida a fichas, cujo valor gira no mercado em torno de Cr\$ 75 milhões. A redução estimada com a catraca é de mais de 20%.

A união das cinco prefeituras da Grande Vitória em torno de um único sistema de transporte com uma única tarifa também não é consensual entre os prefeitos. O fim do passe livre depende de uma decisão dos deputados estaduais, que ainda não votaram a matéria. O fim do subsídio ao Aquaviário, para Ferrazo, também depende das prefeituras assumirem aquele serviço.

O governador, Ferrazo e José Eduardo são unânimes em apontar a Câmara Setorial de Transportes, um colegiado composto por representantes da sociedade para definir diretrizes e planejamento para a área, pa-

ra a saída das "amarras", que na definição de Ferrazo impedem o Governo tirar as medidas redutoras de custo do papel para a prática. O governador foi claro quando disse que pretende condicionar os futuros aumentos à adoção das medidas de redução do valor da passagem. "Existem resistências e interesses de cada segmento envolvido e ninguém quer ceder".

Quanto às decisões da Câmara Setorial, que se reúne pela primeira vez nesta terça-feira, o governador disse que pretende acatar suas decisões. Ele, porém, ressaltou que "em casos excepcionais", o Governo não poderá aceitar algumas deliberações. Como exemplo, citou um possível subsídio a ser coberto com a receita estadual.

Com relação ao pagamento da tarifa real da Ceturb às empresas, Albuíno foi claro dizendo que o momento é de sacrifícios. "O Governo também está investindo em obras no Transcol", destacou que a situação só voltará à normalidade tão logo as medidas listadas para reduzir custos saiam do papel. Sobre o prazo que isto levaria para ocorrer na prática: "Somente a Câmara setorial vai definir isto".

O diretor presidente da Ceturb admite que o Governo cometeu até um erro de tática ao discutir a lista de medidas visando à redução do valor da passagem com os segmentos interessados de forma isolada. Com a Câmara Setorial, ele acha que tudo tende a ficar mais claro. "As resistências serão atacadas em bloco", acha ele. A Ceturb considera o subsídio forçado bancado pelos empresários hoje ao sistema Transcol um instrumento possível no momento para conter a tarifa, embora arriscado e com conseqüências catastróficas a médio e longo prazos.

Passagem subsidia o Aquaviário

Os passageiros dos ônibus Transcol pagam, toda vez que rodam a roleta, Cr\$ 230,00, embutido no valor da tarifa de Cr\$ 10.000,00, para cobrir o déficit de Cr\$ 2,2 bilhões (valores de fevereiro) do sistema Aquaviário, ligando por meio de lanchas o município de Vila Velha à capital pela baía de Vitória, segundo dados da Companhia de Transportes Urbanos (Ceturb). O governador Albuíno Azeredo não descarta a chance do Aquaviário ser fechado.

Não fosse este subsídio forçado, os passageiros das lanchas deveriam desembolsar nada menos que Cr\$ 47.112,93 cada para fazer o percurso da linha de Paul (a tarifa sai hoje por Cr\$ 5 mil) e da Prainha (Cr\$ 7 mil). O subsídio bancado por quem anda de ônibus equivale na primeira linha a 89,38% do valor real da tarifa do Aquaviário. Já na linha da Prainha o subsídio corresponde a 85%. Considerando o débito do Aquaviário a preços de fevereiro, saíram da receita global do sistema Transcol um montante de Cr\$ 26,4 bilhões para subsidiar o transporte pelas lanchas.

Rescisão de contrato

O diretor-presidente da Ceturb, José Eduardo Farias de Azevedo, disse que o Governo do Estado decidiu rescindir o contrato firmado com a empresa Pisa Engenharia Transportes e Montagens Ltda, responsável pelo funcionamento do serviço, com a duração de 15 anos, como forma de desvincular o aquaviário da receita do Transcol, sem a suspensão dos serviços. Um pré-aviso cancelando o contrato foi emitido e no dia 1º de maio ele expira. "Com isto, o Transcol não bancaria mais o subsídio às lanchas", destacou José Eduardo.

O secretário estadual dos Transportes, Theodorico de Assis Ferrazo, entende que retirar o subsídio do Aquaviário significa a liquidação daquele sistema de transporte feito por lanchas e o sacrifício de 60 mil passageiros por mês que andam nas duas linhas ofereci-

das hoje. Ele disse que a idéia do Governo é encontrar uma forma de as prefeituras da Grande Vitória assumirem o funcionamento do Aquaviário.

Sem contar a aplicação do vale-transporte, usado por 52% da clientela do Transcol, pago antecipadamente, além do passe-escolar e do próprio valor da passagem recebido à vista diariamente na roleta. Outra forma não computada na planilha seria a receita obtida pelas empresas nas excursões feitas durante os fins de semana, entre outros.

das hoje. Ele disse que a idéia do Governo é encontrar uma forma de as prefeituras da Grande Vitória assumirem o funcionamento do Aquaviário.

Fechamento

Já o governador Albuíno Azeredo vê um conflito quando analisa o destino do Aquaviário. Segundo o governador, a Pisa Engenharia, paralelamente à decisão do Governo de rescindir o contrato de exploração das lanchas, encaminhou uma proposta ao Estado sugerindo a integração das lanchas aos sistemas de transportes municipais da Grande Vitória e ao Transcol, através de linhas alimentadoras, ligando os bairros aos terminais do Hidroviário.

O governador entende que esta proposta necessita de um estudo técnico por parte do Governo para ver a sua viabilidade na prática, no que se refere à redução do déficit do Aquaviário. Caso os impactos financeiros não sejam suficientes, Albuíno afirmou: "A alternativa será fechar o Aquaviário".

Um dos donos da Pisa, Abraão Michael Carasso, através de sua assessoria, disse que a empresa encaminhou uma contra notificação àquela feita pelo Governo do Estado, lembrando a duração do contrato de 15 anos com o Estado, em que a firma foi selecionada através de licitação. E destacou que desde que a empresa assumiu o Aquaviário foram feitos "pesados" investimentos na recuperação das instalações dos terminais e das lanchas. Além do crescimento do número médio de passageiros transportados em 13,16% do segundo semestre de 92 em relação ao primeiro.

Carasso frisou que desde que a Pisa assumiu o Aquaviário o Governo nunca avaliou a proposta de integração das linhas do Transcol com as lanchas. Mas ele deixou claro que a empresa não tem interesse de polemizar ou brigar com o Governo. Segundo ele, a intenção da Pisa é ver o Aquaviário como "reduzidor de custo do Transcol".