

REGIÃO METROPOLITANA

SALVADOR

Editor-coordenador
Luiz Lasserre
llasserre@grupopos.com.br

salvador@grupopos.com.br

ON-LINE Acompanhe a atualização das notícias em tempo real

www.atarde.com.br

TRANSPORTE Prefeitura, empresários de ônibus e governo do estado divergem sobre divisão de tarifa arrecadada

Impasse sobre integração ônibus-metrô é pauta de novo encontro na sede do MP-BA

YURI SILVA

A próxima reunião entre prefeitura, governo do estado, empresários de ônibus e CCR Metrô Bahia, que será mediada pelo Ministério Público da Bahia (MP-BA) no próximo dia 11, na sede do órgão, no CAB, promete ser o esforço derradeiro na tentativa de resolver a longa contenda sobre a integração entre o metrô de Salvador e o sistema de ônibus urbanos da capital baiana.

O objetivo é impedir que a desavença acabe com a criação de um novo sistema de ônibus prometido pelo governo estadual e desarticule a integração feita até então (leia na matéria abaixo).

Moderadora de uma briga com ares de disputa política, a promotora de Justiça Rita Tourinho, coordenadora do Grupo de Atuação Especial em Defesa do Patrimônio Público (Gepam), conta que estado e município comprometeram-se a apresentar soluções no encontro.

A principal delas é a contratação de uma empresa independente – segundo o estado, por meio de licitação da prefeitura – para fazer uma auditoria nas linhas de ônibus, a fim de definir qual será a tarifa de integração e como será feita a divisão do dinheiro arrecadado.

A aferição dirá se um outro estudo, feito pela Ernest&Young sob encomenda dos empresários, está correto. Nele, ficou constatado que cada perna de viagem feita pelos ônibus entre um bairro e uma estação de metrô ou entre uma estação de metrô e um bairro devia ser remunerada com R\$ 2,05 e não R\$ 1,42, como ocorre hoje (leia mais adiante).

Atualmente, essa partilha dos recursos é o entrave que impede um acordo. De um lado, empresários alegam prejuízo mensal de R\$ 12 milhões e propõem a divisão igualitária do dinheiro, enquanto, do outro, o governo critica a demora para a integração dos coletivos e promete licitar um sistema paralelo para alimentar o metrô, caso não haja acordo.

Para a reunião do dia 11, conta Rita Tourinho, também ficou acertado que o governo apresentará uma proposta de desoneração de impostos estaduais pagos pelas empresas de ônibus, para que o prejuízo alegado por elas seja reduzido temporariamente, até que o novo estudo fique pronto.

Ex-subsecretário de Mobilidade do município, o superintendente da associação das empresas de ônibus (Integra), Orlando Santos,

afirma que a única forma concreta dessa redução de impacto é com uma desoneração do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS) do diesel, um dos principais custos das companhias.

A Secretaria Estadual da Casa Civil, entretanto, diz que só fará desoneração com a integração metrô-ônibus totalmente realizada.

Segundo Orlando Santos, a Integra fará sinalizações positivas na reunião do dia 11, propondo a integração de mais 400 ônibus ao metrô. Esses veículos, estima, transportam cerca de 5 milhões de usuários por mês.

Só o resultado da auditoria, entretanto, terá poder de resolver o imbróglio, que se arrasta desde 2013, quando a responsabilidade pelo me-

trô foi oficialmente transferida da prefeitura para o governo estadual. “O que sair desse estudo, nós vamos acatar, não temos nem como questionar, porque somos concessionária, então, se o município determinar, faremos”, garante Santos.

Entenda a divergência

Atualmente, explica o secretário da Casa Civil do governo estadual, Bruno Dauster, o sistema de ônibus recebe R\$ 1,42 por cada perna de viagem feita entre um bairro e uma estação de metrô ou vice-versa.

Em integrações de uma perna (quando o usuário pega um ônibus e o metrô na sequência ou vice-versa), esse valor é pago aos coletivos e o restante (R\$ 2,18) fica com o sistema metroviário.

Já quando há duas integrações (ônibus-metrô-ônibus), a divisão é feita de outra forma: o sistema urbano fica com R\$ 2,84 (remuneração por duas pernas) e o metroviário recebe o restante do valor arrecadado com a tarifa (o que dá R\$ 0,76).

O secretário de Mobilidade de Salvador, Fábio Mota, chancela o cálculo detalhado por Dauster, mas eles divergem sobre qual dos dois modelos é o mais utilizado pela população.

Segundo Dauster, o modelo de uma integração corresponde a 25% das viagens de integração, enquanto o modelo de duas integrações corresponde a 50% das viagens – os outros 25% seriam de viagens só de metrô.

Já Mota afirma que o modelo de uma única integra-

ção é usado em 72% das viagens, enquanto 18% dos passageiros fazem duas integrações. “Essa é uma falsa polêmica, é uma mentira deslavada”, rebate o secretário da Casa Civil do governo.

Nova divisão

Dauster conta que a prefeitura apresentou a proposta para que cada perna seja remunerada com R\$ 1,80. Entretanto, ele classifica a ideia de “piada”. “Dois trechos de viagem curtos não podem custar o mesmo que um trecho grandão”, defende.

Ele cita como exemplo uma viagem entre Cajazeiras e a Barra. “Se o ônibus recebe R\$ 3,60 para rodar esse percurso grande, não pode receber o mesmo para rodar somente entre Cajazeiras e Pirajá, na primeira

perna, e entre a Lapa e a Barra, na segunda perna”, diz.

Já Fábio Mota afirma que o estudo feito pela Ernest&Young definiu que cada perna de viagem devia custar R\$ 2,05. A assessora técnica da Integra, Ângela Levita, não quis confirmar a informação. No entanto, o superintendente da associação, Orlando Santos, diz que ela é verdadeira.

Segundo Levita, a entidade “aguarda que as autoridades se entendam para que as empresas sejam remuneradas corretamente pelo serviço que prestam”. A postura é uma mudança na estratégia das empresas, que, até então, reclamavam publicamente de um prejuízo de R\$ 12 milhões por mês.

“Estamos nos posicionando somente à prefeitura, porque há uma divergência pública e não convém a nós como concessionários nos manifestar”, disse Levita.

Questionado sobre o valor auditado pelas empresas, Bruno Dauster afirmou que “a forma atual é contratual, assinado pela prefeitura”. Segundo ele, estudos foram feitos à época para chegar a esse valor. “Ninguém botou uma arma na cabeça de ninguém para assinar”, disse.

Números

Ele afirma que as linhas atualmente integradas ao metrô transportam apenas 6% dos usuários do sistema. Isso, segundo o gestor, causa ociosidade de 300 mil usuários no sistema de trilhos.

Ou seja: o metrô, que segundo a concessionária CCR Metrô Bahia carrega 125 mil pessoas por dia, tem capacidade para até 425 mil.

Os dados, entretanto, são questionados pela prefeitura. Conforme informações enviadas pela Secretaria Municipal de Comunicação (Secom) à reportagem, das 515 linhas que circulam na cidade, 249 estão integradas ao metrô – o que corresponde a 48,3% do sistema.

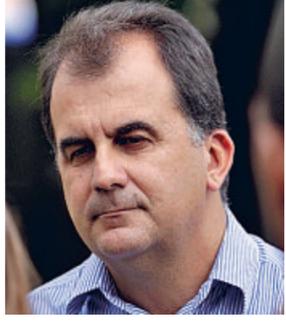
Isso representa, segundo a gestão municipal, 850 veículos, responsáveis por transportar 9,9 milhões de passageiros por mês. O problema, afirma o secretário Fábio Mota, é que, desse total, apenas 1,020 milhão de usuários (10,2%) faz a integração com o metrô.

“Queremos que o metrô seja um sucesso de público, mas também não podemos obrigar que as pessoas andem no metrô”, diz. Em documento enviado à reportagem, a prefeitura afirma que “tal fenômeno permite cogitar que o metrô não atenda às principais linhas de desejo dos usuários”.

“Queremos o metrô como um sucesso, mas não podemos obrigar pessoas a andarem no metrô”

FÁBIO MOTA, sec. de Mobilidade

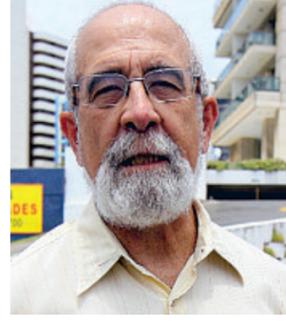
Raul Spinassé / Ag. A TARDE / 29.5.2017



“Dois trechos de viagem curtos não podem custar o mesmo que um trecho grandão”

BRUNO DAUSTER, sec. da Casa Civil

Edilson Lima / Ag. A TARDE / 27.9.2016



Metrô e ônibus urbanos são integrados em estações de transbordo como Acesso Norte [na foto], Lapa e Pirajá

Sistema de ônibus paralelo é rechaçado

O sistema de ônibus que o governo do estado promete licitar para alimentar o metrô é controverso e rechaçado por fontes ouvidas por A TARDE, incluindo especialistas, que temem pela desarticulação de um sistema de transporte que começava a se desenhar em Salvador, a inauguração do metrô.

Criticada pelo secretário Fábio Mota e pela promotora de Justiça Rita Tourinho, a ideia é uma realidade concreta, de acordo com o secretário Bruno Dauster.

Ele garante que, se não houver acordo entre as partes, vai licitar o sistema. Con-

tou, ainda, que o edital está sendo preparado. “Será muito rápido”, disse Dauster.

Essa possibilidade, prevista no Convênio de Cooperação Intrafederativo que antecedeu o contrato de programa que transferiu o metrô da prefeitura para o governo, estabelece condições para a existência do sistema, como a limitação dos percursos a até 5 km.

Isso, entretanto, também gera divergências. Fábio Mota afirma que esse percurso seria contendo ida e volta (2,5 km para ir e 2,5 km para voltar). Já Dauster defende que “percurso é o caminho

entre origem e destino”. “Espero que ele esteja brincando ao dizer isso”, ironizou.

Ele afirma que a licitação será nacional, dando condições para que empresas de outros estados concorram. “Quando a empresa chegar, terá tempo para criar condições de operar. Não vamos direcionar a licitação para que as empresas locais vençam”, disse, voltando a referir-se à disputa que, em 2014, manteve os mesmos operadores no sistema.

Crítica

O secretário Fábio Mota critica a alternativa prometida

pelo governo estadual. Segundo o gestor, apenas 10% das linhas fazem percursos maiores que cinco quilômetros, então, na opinião dele, a população ficará desassistida.

Das que estão integradas ao metrô, apenas 1% faz percurso desse tamanho, de acordo com o superintendente da Integra, Orlando Santos.

A promotora de Justiça Rita Tourinho também desaprovou a proposta. Ela pede “maturidade” para que se chegue a um acordo entre as partes e se diz “esperançosa” de que isso ocorra.

“Essa solução será a pior para todos os sistemas, porque serão ônibus restritos a uma parte pequena da população, então pessoas ficarão excluídas desse perímetro de 5km, além de gerar um custo maior para o governo estadual”, avalia a promotora do MP baiano.

Para ela, “a não integração é o pior dos mundos para o estado, para o município e, principalmente, para a população”, que terá que conviver com um sistema desarticulado. “Mais uma vez o problema vai cair no colo dos usuários do sistema de ônibus”, lamenta Tourinho.

Adilton Veneroles / Ag. A TARDE / 3.4.2017



“Mais uma vez, o problema vai cair no colo dos usuários de ônibus”

RITA TOURINHO, promotora do MP