



ESTADO DE SERGIPE
PROCURADORIA GERAL DE JUSTIÇA
COORDENADORIA DE COMUNICAÇÃO
RECORTE DE JORNAIS

CINFORM

ESPECIAL

GRANDES REPORTAGENS

ARACAJU/SE

22 A 28 DE ABRIL DE 2013, ANO XXX

EDIÇÃO 1567

NÃO PAGO

PASSAGEM DA GRANDE ARACAJU É A SEGUNDA MAIS CARA DO NORDESTE

MÁRIO SOUSA

■ O economista e integrante do Movimento Não Pago, Demétrio Varjão, ressalta que itens inexistentes são incluídos no cálculo que define o valor da tarifa de ônibus da Grande Aracaju. “A maioria da frota utiliza pneus tubless, sem câmara de ar. No entanto, a cada pneu comprado, são acrescidos R\$ 71,83 mais R\$ 38,93, referentes a uma câmara de ar e a um protetor de câmara, respectivamente. Além disso, são incluídas despesas de motoristas e cobradores para os mi-dibus e micro-ônibus - quando, na verdade, esses veículos só têm um empregado fazendo dupla função”.

O sistema de transporte coletivo de Aracaju, como em qualquer outro lugar, é custeado integralmente pelos próprios usuários. E o valor da tarifa deve refletir o custo operacional das empresas de ônibus a ser gasto com combustível, lubrificantes, pneus, peças e acessórios, salários, despesas administrativas, depreciação, lucro empresarial, pró-labore dos diretores das empresas, etc. Mas, para Demétrio, isso não acontece. “A atual forma de cálculo da tarifa atribui um custo muito maior que o real, fazendo com que os usuários paguem muito mais que o valor necessário para a manutenção total do serviço”, esclarece.

Outro que vê falhas no atual sistema é Luís Gustavo Mendes. Advogado e também integrante



Estudantes vão às ruas convocar população sergipana para lutar pelos próprios direitos

do movimento, ele explica que as empresas precisam comprovar, com notas fiscais, os preços de insumos e dos veículos adquiridos. “Se formos pesquisar o menor preço de mercado para combustíveis, pneus, lubrificantes e outros itens, encontraremos um valor abaixo daquele informado pelo Setransp. Essa diferença de preço onera muito a tarifa de ônibus e prejudica o usuário que paga por ela. Portanto, o cálculo do reajuste deve se pautar no menor valor de mercado, e não no valor alegado pelo Setransp sem nenhuma comprovação”.

Outro ponto questionado são os coeficientes de consumo dos insumos dos ônibus. “Eles se baseiam num índice defasado, dos anos 1980, alegam que um pneu só dura 30 mil km, quando - na realidade

- hoje, um pneu de ônibus, com até duas recapagens, pode percorrer algo em torno de 170 mil km”, afirma Flávio Valério, desempregado e também componente do Não Pago - movimento social que tem nos estudantes a base da sua constituição.

Na análise, o movimento propõe uma revisão dos custos informados pelo Setransp, de maneira que o total gasto em combustível, pessoal e rodagem seja reduzido em 25,57%, 15% e 77,66%, respectivamente. A diminuição desses custos impactaria diretamente na redução da tarifa em 19,39%, caindo de R\$ 2,25 para R\$ 1,82 - e jamais os R\$ 2,45 do aumento. Esse documento foi entregue à SMTT, à Câmara dos Vereadores e ao Ministério Público Estadual, com o intuito de que seja realizada