

Caixa Único termina e passageiro paga menos

Fim dos subsídios às empresas, relocação dos recursos para linhas rurais, melhoria do serviço prestado aos usuários e redução do valor real das tarifas. Esses foram os principais reflexos verificados depois que o governador Joaquim Roriz determinou o fim do Caixa Único, no princípio desse ano. Nasceram, então, o Fundo do Transporte e o Departamento Metropolitano de Transporte Urbano (DMTU), órgão ligado à Secretaria de Transportes e gestor do sistema no Distrito Federal.

A verdadeira "revolução" nos transportes aconteceu depois que o secretário de Transportes, Newton de Castro, assumiu a pasta e constatou que, apesar das tarifas estarem custando caro para os usuários, o Governo ainda investia naquela época cerca de US\$ 1,5 milhão por mês de subsídio e o sistema andava mal. Inclusive, com muitas reclamações dos passageiros contra o serviço prestado.

A explicação para o fenômeno é simples: com o Caixa Único, as empresas recebiam por quilômetro rodado pelos seus coletivos e não por passageiro. Isso fazia com que os usuários ficassem relegados a uma segunda condição, injusta, já que é de seus bolsos que saía a remuneração das empresas e dos rodoviários.

"As empresas, então, passaram a descartar o treinamento dos seus funcionários e o sistema perdeu a qualidade e a demanda caiu", comenta Newton de Castro. Segundo ele, a situação realmente era grave no que

diz respeito ao transporte público, um serviço essencial para a Capital da República.

"Havia algo errado. Em 1985, o sistema transportava 22 milhões de passageiros por mês. Em 1992, foram apenas 15 milhões. Houve uma grande regressão nos números. Isso significava que o povo estava fugindo dos ônibus e as fraudes passaram a corroer a receita do sistema", destaca o secretário. "E tomamos a primeira providência: acabar com o Caixa Único", acrescenta.

Receita — O fim daquela sistemática operacional aconteceu com a aprovação pela Câmara Legislativa da Lei 239, que os deputados distritais foram convocados extraordinariamente para votá-la. O governador Joaquim Roriz determinou, ainda, o congelamento das tarifas que ficaram 78 dias sem os reajustes que tanto sacrificavam os usuários.

A mesma lei criou o Departamento Metropolitano de Transporte Urbano (DMTU), um órgão autônomo que passou a ter receita própria, proveniente do também criado Fundo do Transporte. O Governo, então, passou a aplicar recursos apenas nas linhas rurais, hoje, 23 em todo o Distrito Federal.

Uma parte desse dinheiro está sendo investido em melhoria da fiscalização e nos projetos de automação — catracas e controle de movimentação dos coletivos, a serem implantados a partir de 1993.