

MOBILIDADE URBANA

Idade média das frotas (em anos)

AMAZÔNIA INTER TURISMO	CENTRAL EXPRESSO TRANSPORTES	KANDANGO TRANSPORTES E TURISMO	ROTA DO SOL TRANSPORTES E TURISMO	TAGUATUR TAGUATINGA TRANSPORTES E TURISMO	UTB UNIÃO TRANSPORTE BRASÍLIA	MÉDIA TOTAL
13,5	13,8	4,0	10,2	9,9	7,8	9,8

Fonte: ANTT

Passageiros sofrem com ônibus velhos no Entorno

Segundo a ANTT, das seis empresas que fazem o transporte público na região, somente uma está sob contrato que estabelece a idade máxima para os veículos rodarem. As outras cinco atuam em "situação especial" e não seguem a determinação

» ARTHUR DE SOUZA

Todos os dias, 148.663 passageiros fazem longas e desgastantes viagens entre o Entorno e o Distrito Federal, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Além de pagar caro na tarifa, muitas acima de R\$ 10, o usuário ainda sofre com a superlotação, ônibus quebrados ou que demoram para passar nas paradas, gerando transtornos na rotina do trabalhador. Segundo a agência, atualmente, seis empresas são responsáveis por fazer o transporte público entre o Entorno e o DF, com uma frota de 882 veículos e idade média de 9,8 anos. Dessas, somente uma (Taguatur Taguatinga Transportes e Turismo) opera mediante contrato de permissão, o qual estabelece que a idade máxima dos veículos admitidos na prestação do serviço deve ser de 10 anos. As outras cinco companhias estão sob regime de autorização especial, que não impõe norma específica sobre a idade dos veículos, devido ao caráter provisório desses serviços.

No entanto, segundo a ANTT, os veículos precisam estar em condições de trafegabilidade e passar pelas vistorias da agência para realizar o transporte de passageiros. Se todas as empresas operassem mediante contrato de permissão, a metade estaria fora do que é estabelecido em relação à idade média da frota de ônibus — Amazônia Inter Turismo (13,5 anos), Central Expresso Transportes (13,8 anos) e Rota do Sol Transportes e Turismo (10,2).

Estresse diário

A doméstica Aparecida Brito, 55 anos, mora em Águas Lindas de Goiás e enfrenta vários problemas nas viagens. "Tiraram o cobrador dos ônibus e isso atrasa tanto a nossa vida quanto a do motorista, porque ele tem que estar com a atenção em duas coisas, para receber o dinheiro e voltar o troco, além do trânsito", comenta. "Também tem o problema do trânsito. Cheguei a ficar quatro horas dentro de um ônibus porque não tem uma faixa exclusiva", reclama Aparecida. Para ela, isso seria de grande ajuda na rotina diária. "Se tivesse uma (faixa exclusiva) na Estrutural, adiantava demais a nossa vida, porque a gente trabalha o dia todo dia, cansado, em pé e ter que enfrentar quatro horas em um ônibus é complicado", desabafa. A moradora de Águas Lindas descreve também como é nos períodos de chuva. "Às vezes, tem goteira nos ônibus. Houve uma situação em que tive que abrir a sombrinha dentro do veículo, para não me molhar. É uma passagem cara e as acomodações para a população são terríveis", avalia.

O assistente executivo Veyber Alencar, 20, sai de Santo Antônio do Descoberto para o Plano Piloto, todos os dias, às 6h e também tem reclamações. "Às vezes, os ônibus costumam quebrar no meio da pista, mas o que mais me incomoda é a lotação", relata. "É muita gente para vir de manhã e poucos veículos. Quando (o veículo) enche, eles não param mais para ninguém, além de ser difícil para descer", acrescenta.

Também moradora de Santo Antônio do Descoberto, a secretária do lar Iranir Neves, 54, comenta que a superlotação e as panes quase que diárias dos ônibus causam estresse e cansaço. "Os padrões sabem como é a rotina e não ficam chateados quando tem algum atraso",

Kayo Magalhães/CB/D.A Press



No total, são 882 ônibus que fazem, diariamente, o transporte de 146 mil passageiros entre o Entorno e o Distrito Federal



Aparecida Brito diz que, para não se molhar, abriu um guarda-chuva dentro do ônibus

comenta. "Também acho que o preço pago pela passagem não vale o que as empresas oferecem. Por viagem, são R\$ 10,20, ou seja, mais de R\$ 20 por dia para trabalhar e pegar um ônibus que não tem o mínimo de conforto", reclama Iranir.

Aporte público

Secretário executivo do Instituto Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT), Wesley Ferro Nogueira ressaltou que o serviço interestadual semiurbano, que atende o Entorno, é completamente diferente, se comparado com o do DF. "O sistema de financiamento depende, exclusivamente, da receita arrecadada com o pagamento das passagens, modelo que acabou com o sistema de transporte público no Brasil, pois tem um custo alto", afirma. "Se fizer uma licitação baseada nesse modelo, não vai conseguir atrair interessados, porque ninguém vai querer operar no modelo que depende exclusivamente da receita tarifária e que, para manter o equilíbrio, é preciso transferir o ônus para os usuários", acrescenta o especialista.

Wesley comenta que os ônibus que atendem o Entorno percorrem longas

distâncias e a demanda está toda concentrada nos horários de pico. "Durante o restante do dia, os veículos ficam ociosos", observa. Para Wesley Ferro, o problema não é só de gestão. "A ANTT é uma agência reguladora e não consegue fazer uma gestão adequada, pois tem muitas outras atribuições e não dá conta de realizar um planejamento de rede, uma fiscalização ou estabelecer um controle da prestação de serviço. Com isso, temos esse modelo sucateado", lamenta.

Ele ressaltou algumas ações de curto prazo que poderiam começar um processo de qualificação desse sistema de transporte público. "Temos defendido intervenções pontuais dentro das redes de transporte, como a implantação de faixas reversas nos horários de pico, tanto da manhã como da tarde, nas rodovias federais que os ônibus do Entorno utilizam", destaca. "Isso faria uma diferença na viagem dos usuários, reduzindo o tempo e representando o início de um processo de qualificação", pontua Wesley Ferro.

O especialista também afirma que é preciso instituir um consórcio interfederativo, com a composição de União, governo do DF e governo de Goiás. "O transporte é direito social, por isso, o

aporte público é fundamental para que esse direito seja exercitado na prática", defende. "Garantir o financiamento para o sistema de transporte público é um dos primeiros passos para que se visualize a chance de ter um serviço melhor", reforça Wesley Ferro. "Existe um grupo de trabalho instituído, com participação desses entes, mas está num ritmo muito devagar. Esse processo precisa ser acelerado", critica.

A longo prazo, o especialista afirma que é necessária a criação de uma rede metropolitana única. "Ou seja, ao invés de ter um sistema operando no DF e outro no Entorno, cria-se uma rede em que o passageiro, mesmo embarcando em alguma cidade do Entorno, vai utilizar um bilhete único para andar tanto lá quanto no DF", opina. "É uma reorganização possível. Em Goiânia e sua região metropolitana, temos um modelo bem-sucedido de uma rede que atende 19 municípios com uma única tarifa (R\$ 4,30), não importa se você pega o ônibus na capital em cidades que são da região metropolitana", exemplifica.

Gestão compartilhada

Em nota, a ANTT disse que uma

futura licitação do serviço entre o DF e o Entorno está sendo tratada em um grupo de trabalho formado por representantes da agência, Ministério dos Transportes, governo de Goiás e governo do Distrito Federal. De acordo com o texto, os principais objetivos são monitorar a política tarifária e avaliar a necessidade de revisão do modelo institucional de responsabilidades.

A nota também informou que o grupo foi criado em fevereiro deste ano e tem duração inicial de seis meses, podendo ser prorrogado por mais três meses, caso necessário. Além disso, a ANTT ressaltou que é esperada a evolução das discussões sobre a criação de um sistema de gestão compartilhada do transporte semiurbano, por meio da formação de um consórcio entre os governos do Distrito Federal e Goiás. Paralelamente ao grupo de trabalho, estudos para revisão e licitação do sistema estão em andamento pela Infra S.A.

O Correio tentou contato com as empresas Amazônia Inter Turismo, Central Expresso Transportes e Rota do Sol Transportes e Turismo para falar sobre a idade avançada das frotas de ônibus, mas, até o fechamento desta edição, não houve retorno.