

DF - metrô

TRANSPORTE

Com o aval da União para captar dinheiro no exterior, GDF anuncia mais uma vez ligação entre sistemas de metrô e ônibus. Objetivo é começar projeto experimental ainda este ano no terminal da Asa Sul

Empréstimo antecipa integração

RENATO ALVES

DA EQUIPE DO CORREIO

O terminal da Asa Sul vai ser o primeiro ponto com integração ônibus-metrô, que exige o pagamento de uma só passagem para os dois meios de transporte. O modelo será implantado em caráter experimental até o fim do ano. Quem garante é o secretário de Transportes do Distrito Federal, Mauro Cateb. Ele tem o apoio dos donos das empresas de ônibus, que aceitam arcar com os custos para aquisição das catracas eletrônicas, essenciais para o novo sistema.

O terminal, que fica perto do Setor Policial Sul, foi escolhido para a experiência por ter toda a estrutura necessária. "Só falta definirmos as linhas de ônibus a serem integradas com o metrô para assinarmos o protocolo entre a secretaria e os empresários", conta Mauro Cateb. Ele, no entanto, não revela o valor da passagem única. Mas diz que não vai ultrapassar a quantia somada das tarifas de ônibus e metrô — juntas, variam de R\$ 2,80 a R\$ 4, dependendo do itinerário do ônibus.

Cateb ressalta que a integração depende da vontade dos empresários, que têm de arcar com a compra das catracas eletrônicas. O presidente do sindicato das empresas de ônibus do Distrito Federal, Wagner Canhedo Filho, diz que o investimento é compensado pelos ganhos. "Tanto que podemos até diminuir as tarifas", ressalta ele, dono da Viplan, maior empresa do setor no DF. Canhedo afirma ainda que há condições de se implantar logo a integração em outros terminais.

Para os usuários, a integração também representa economia de dinheiro. A vendedora ambulante Ana Maria da Silveira, 32 anos, pega quatro ônibus por dia para ir e voltar ao trabalho. O custo diário com o transporte é R\$ 8,20. "Como moro em Samambaia, podia pegar o metrô. Mas não tem ônibus da minha casa para lá. Acho que a integração ia ficar mais barata para mim", lamenta.

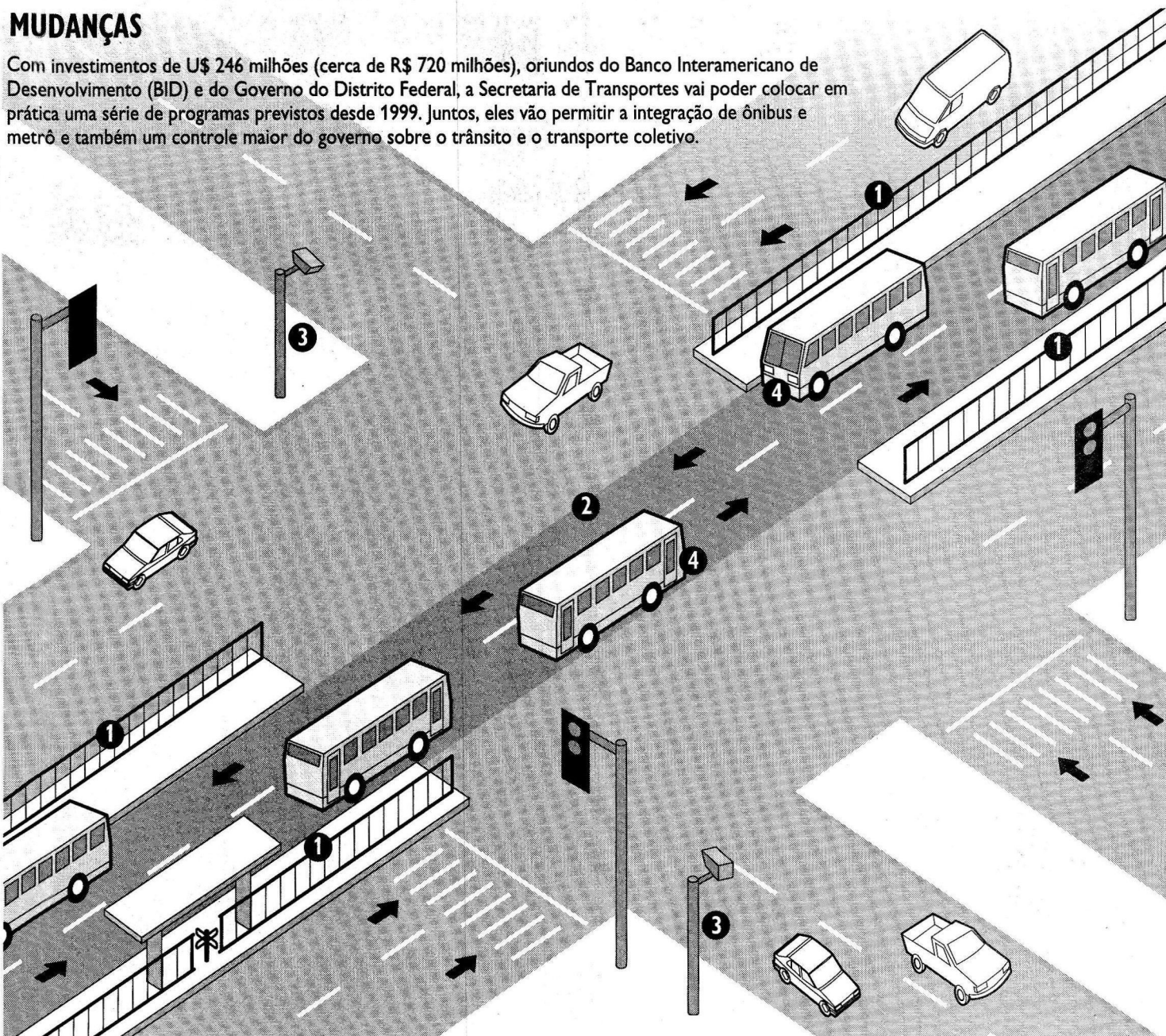
Empréstimo

A medida anunciada por Cateb é a primeira do projeto de modernização do sistema de transporte coletivo do DF. Boa parte do programa está engatado desde 1999. Desde então, por três vezes, o Governo do Distrito Federal (GDF) editou decretos tentando implantar o sistema de bilhetagem automática, que possibilitaria o início do funcionamento da integração. Agora, o modelo pode sair do papel graças a autorização dada pelo Ministério do Planejamento ao GDF para assinar três contratos de empréstimos internacionais.

Com a decisão, anunciada na

MUDANÇAS

Com investimentos de US\$ 246 milhões (cerca de R\$ 720 milhões), oriundos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e do Governo do Distrito Federal, a Secretaria de Transportes vai poder colocar em prática uma série de programas previstos desde 1999. Juntos, eles vão permitir a integração de ônibus e metrô e também um controle maior do governo sobre o trânsito e o transporte coletivo.



1 Corredores de transporte coletivo

As principais avenidas do DF terão as pistas centrais fechadas com canaletas. Por elas só circularão ônibus. Ao longos dos corredores serão construídos terminais com catracas eletrônicas, onde o passageiro pagará uma só passagem para circular em qualquer ônibus de todas as linhas.

2 Corredores prioritários

Nos cruzamentos de vias, onde não é possível o fechamento da pista exclusiva para ônibus, os coletivos poderão circular sem parar com ajuda de semáforos programados para interromper o trânsito aos demais veículos. Isso será possível com instalação de sistema eletrônico — parecido com os dos pardaís —, que acionará o semáforo em favor dos ônibus quando o veículo se aproximar do cruzamento.

3 Monitoramento do trânsito

Câmeras de TV serão instaladas nas mais movimentadas avenidas do DF. De uma central, em construção no Departamento de Trânsito (Detran), técnicos do governo poderão dasafogar mais rapidamente o trânsito, alterando tempo de semáforos e se comunicando com agentes nas ruas.

4 Controle automatizado

Os ônibus vão receber chips no pára-brisa dianteiro. Aparelhos — parecidos com os radares do Detran — móveis e fixos farão a leitura dos chips. Com isso, os agentes de trânsito vão ter o controle das informações sobre todos os coletivos. Poderão saber, por exemplo, se os veículos estão com vistorias em dia, e cumprindo os horários certos.

Arte: Joelson Miranda

última segunda-feira, o GDF ganhou aval para captar um total de US\$ 220 milhões — cerca de R\$ 660 milhões. A maior parte vai para o Programa de Transportes Urbanos do DF, que terá investimentos de US\$ 246 milhões (cerca de R\$ 720 milhões). Do total, US\$ 161 milhões (R\$ 470 milhões) virão do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). O GDF entrará com o restante, como contrapartida.

O secretário de Transportes prevê um ano para a liberação do dinheiro. "Vamos ter que fazer os estudos de cada projeto e o governo provar que tem o montante da contrapartida para o BID liberar sua parcela", explica Cateb. Além da integração, o projeto prevê investimento na renovação da frota, adaptação de vias

para uso exclusivo dos ônibus e tecnologia de ponta para maior controle do transporte coletivo (leia quadro). Com a possibilidade de receber parte do empréstimo para renovar a frota, por exemplo, empresários afirmam que terão condições de implantar as catracas eletrônicas.

Dos 2,3 mil ônibus do sistema regular do DF, 900 têm mais de sete anos de uso. Para Wagner Canhedo, o dinheiro do BID é a garantia da sobrevivência das empresas e de todo o transporte coletivo brasileiro. "O projeto vai permitir um transporte mais confortável e rápido", acredita Canhedo. Segundo ele, uma viagem de ônibus no DF demora, em média, 40 minutos. Com uma pista exclusiva para os ônibus, ele calcula que o tempo pode cair para 25 minutos.

MEMÓRIA

Março de 2001

O Decreto nº 22.030 estabelece novo prazo de 90 dias para que estudo sobre a mudança seja concluído. Metrô começa a circular, mas nada é feito para promover a integração dos ônibus.

Setembro de 2001

O Decreto nº 22.385 determina a implantação da bilhetagem automática e destaca a "necessidade de que seja implantada a integração física e tarifária" do metrô e dos ônibus. O prazo para que as empresas colo-

quem em operação o sistema expirou em 10 de janeiro de 2002.

Outubro de 2001

O DMTU anuncia a criação de linhas provisórias de integração. Mas proposta chega apenas à Secretaria de Infra-Estrutura e Obras e não vai adiante.

Julho de 2002

Rejeitado pelos donos de empresas de ônibus, o sistema de integração com o metrô passa a ser pleiteado pelo transporte alternativo.