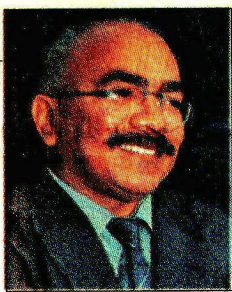


Metrô: em busca da integração



CHICO VIGILANTE

DEPUTADO DISTRITAL E PRESIDENTE DO PT/DF.

08 ABR 2006

JORNAL DO BRASIL

A chegada do metrô a Ceilândia será o ponto de partida para melhores serviços de transporte coletivo à população.

Brasília convive hoje com um dos piores serviços do país. A frota de 2.400 ônibus do sistema convencional é velha e precária. Mais de 40% da frota tem idade média acima de 11 anos. Afora o sucateamento dos ônibus, os veículos que servem ao sistema alternativo são desconfortáveis; os transportadores autônomos carecem de treinamento; as normas de segurança são desrespeitadas; e a pirataria do sistema transforma serviços de transporte em negócio fácil para contraventores.

O metrô é uma espécie de "ilha de excelência" no meio desse caos. No entanto, sua operação comercial demonstra-se inviável por ser onerosa e consumirmuitaverba pública. Caso fosse uma empresa privada, o Metrô-DF já estaria falido. O balanço contábil da Companhia do Metropolitano, empresa pública responsável pela operação do metrô, acaba de ser publicado no Diário Oficial do DF (dia 23/03/2006 – página 70) e traz dados desalentadores sobre a sustentabilidade econômica do metrô.

Segundo o balanço da companhia, o Metrô-DF funcionou regularmente no ano de 2005 em 254 dias, de segunda à sexta-feira, das 6h às 20h. Realizou 49.837 viagens e transportou 12,8 milhões de usuários. Mesmo com o aumento de 17,6% no número de usuários em relação ao ano de 2004, o metrô atingiu menos de 30% da demanda de usuários do transporte coletivo (convencional, alternativo, especial e clandestino).

Embora atenda uma demanda limitada, o Metrô-DF consome grande investimento público e a Companhia do Metropolitano é muito deficitária. Com as vendas de cartões e bilhetes, a companhia arrecadou no ano de 2005, segundo seu balanço, R\$ 16,2 milhões. Essa arrecadação foi insuficiente até para pagar a folha de pessoal, que no ano passado consumiu R\$ 39 milhões. Para fazer o Metrô-DF funcionar, o contribuinte de Brasília, usuário ou não do sistema de transporte, injetou na

companhia R\$ 130,2 milhões. Descontada a arrecadação própria, o prejuízo gerado para cada dia de operação foi de R\$ 448,8 mil, ou seja, quase meio milhão de reais por dia.

O subsídio governamental ao Metrô-DF gerou dois tipos de usuário de transporte no DF. O usuário do metrô paga tarifa altamente subsidiada (R\$ 1,50) e dispõe de um sistema moderno, veloz e confortável. Os usuários de ônibus e das vans – a grande maioria da população – não recebem subsídio algum, pagam tarifas aviltante de até R\$ 3,50 e são transportados em veículos superlotados, velhos e inseguros. Ou seja, foi criado no sistema de transporte de Brasília a famosa "Belíndia" – uma pequena parte do povo tem sistema Belga e a grande maioria pena num sistema da Índia.

No ano de 2005, as obras do metrô até Ceilândia consumiram outros R\$ 83 milhões. A exploração comercial do trecho deve contribuir com a entrada de mais dez mil novos usuários/dia. O que pode significar 2,6 milhões de usuários/ano. A receita própria do Metrô-DF deve subir dos atuais R\$ 16,2 milhões/ano para algo em torno de R\$ 19,5 milhões/ano. Tal incremento será insuficiente para fazer face até para as despesas de pessoal. Da maneira que foi deixado pelo ex-governador Roriz, o Metrô-DF é um poço sem fundo de subsídio e dependência econômica.

A conclusão das obras do metrô sem a integração com o serviço convencional não resolve os problemas

As soluções para o sistema de transporte coletivo do DF devem partir da integração das linhas de ônibus/vans com o metrô, particularmente com a conclusão do trecho até Ceilândia. Outra medida é a integração do transporte interestadual de Águas Lindas(GO) ao trecho do metrô Ceilândia/Plano Piloto.

Além dessas medidas, é fundamental promover a licitação

das linhas exploradas pelo transporte alternativo para garantir aos usuários segurança, conforto e regularidade de horários em cada trajeto, bem como combater a clandestinidade que corrompe o setor. Para reger os critérios de todas essas mudanças, é imprescindível estabelecer normas rígidas que constem num Plano Diretor de Transporte, capaz de reordenar o atual sistema e de promover a qualidade do transporte urbano para as futuras gerações de Brasília.

A conclusão das obras do metrô até Ceilândia sem a integração com os serviços convencional e alternativo não resolve os problemas do transporte coletivo. O funcionamento da Companhia do Metropolitano, nos moldes atuais, também não pode continuar. É necessário potencializar os resultados comerciais da empresa, incorporando novas fontes de receitas e aumentando a demanda através do incentivo ao uso do metrô. São soluções como essas que Brasília espera de um novo governo.