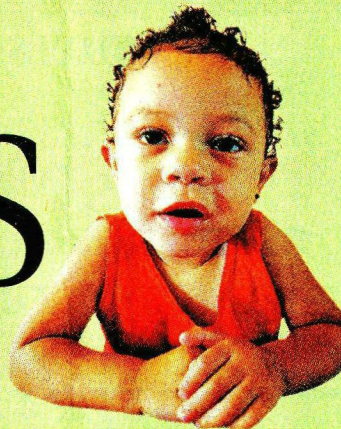


27 CIDADES



Iano Andrade/CB

PERIGO EM CASA

Karoline deu um susto na família: engoliu naftalina e foi parar no hospital. A menina é uma das 20 mil brasilienses vítimas de intoxicação todos os anos.

PÁGINA 29

BRASÍLIA, QUARTA-FEIRA, 1º DE NOVEMBRO DE 2006
 Editora: Samanta Sallum//
 samanta.sallum@correioweb.com.br
 Subeditores: Ana Paixão, Carlos Tavares,
 Roberto Fonseca, Rovênia Amorim
 e Valéria de Velasco
 Coordenadora: Tais Braga//
 tais.braga@correioweb.com.br
 E-mail: cidades@correioweb.com.br
 Tels. 3214-1180 • 3214-1181
 Fax: 3214-1185

RAIO X

Entre vários fatores, o atraso nas obras e a falta de integração com os ônibus são os que mais contribuem para o metrô dar um prejuízo anual de R\$ 60 milhões ao governo local, desde o início da construção.

Início das obras 1991	Orçamento inicial: R\$ 300 milhões	Estações previstas 29
Previsão inicial de término 1998	Gastos até agora R\$ 1,7 bilhão	Estações em operação 14
Previsão atual de conclusão Indefinido	Total previsto Indefinido	Passageiros que deveriam ser transportados 220 mil/dia
		Passageiros transportados atualmente 60 mil/dia

OS PROBLEMAS

► Sem a integração, o metrô disputa passageiros com ônibus e vans. Como as estações do metrô ficam em locais ermos, usuários de transporte coletivo recorrem a outros veículos.

► O metrô funciona de segunda a sexta-feira, das 6h às 20h. Com isso, perde passageiros no fim de semana e não atende quem estuda ou trabalha à noite.

► Estações concluídas estão fechadas, como a Estrada Park, em Águas

Claras, feita por causa de um shopping abandonado ainda na construção. No Plano Piloto, ocorre a mesma coisa.

► As únicas receitas do metrô atualmente são vendas de bilhetes e de editais para licitação, que renderam, em 2005, R\$ 16 milhões e R\$ 500, respectivamente.

► A direção do metrô não explora outras fontes de renda, como aluguéis de lojas das estações, de vagões e prédios para publicidade.

AS SOLUÇÕES

► Interligados, com uma passagem única, ônibus, vans e metrô se complementariam, teriam mais passageiros e, conseqüentemente, mais receita.

► Se funcionasse nos fins de semana e até as 23h nos dias úteis, o metrô teria mais 20% de passageiros, principalmente por causa dos estudantes do ensino noturno.

► O metrô poderia triplicar a quantidade transportada atualmente

com mais sete estações: quatro estão quase prontas em Ceilândia e três na Asa Sul (110, 106 e 102).

► O aluguel das 40 lojas nas estações em operação poderiam ser uma fonte de arrecadação. Cada loja seria locada por até R\$ 1 mil mensais. Em um ano, elas renderiam cerca de R\$ 500 mil.

► A locação para propaganda dentro e fora dos vagões das estações poderia render mais R\$ 1,2 milhão



Arte: Lucas Pádua

TRANSPORTE

DF - Metrô

Dinheiro gasto pelo governo local para manter o sistema em operação daria para pagar corridas de táxi aos 60 mil passageiros. Prejuízo chega a R\$ 60 milhões por ano. Trens transportam menos de 30% da capacidade

Metrô caro e vazio

RENATO ALVES E
SAMANTA SALLUM

DA EQUIPE DO CORREIO

Com o dinheiro gasto para manter o metrô em operação no Distrito Federal, seria possível pagar corridas de táxi às 60 mil pessoas que utilizam diariamente o sistema. Isso é resultado de dois problemas: alto custo de manutenção e baixo número de passageiros. A obra que já consumiu R\$ 1,7 bilhão dos cofres públicos nos últimos 14 anos serve a poucos. O metrô é subutilizado. Apenas 10% da população que precisa de transporte público na capital utilizam os trens. O governo local todos os anos precisa injetar R\$ 60 milhões para cobrir o prejuízo.

Com apenas 14 das 29 estações em operação e sem a integração com os ônibus e as vans, o metrô não transporta passageiros suficientes para cobrir as despesas. Muitos brasilienses gostariam de usar o sistema, mas a falta de ligação complica a vida do passageiro. Atualmente, 90% dos 600 mil passageiros usam ônibus e vans e reclamam das condições oferecidas. O metrô que veio para oferecer um serviço mais rápido e de qualidade até agora não atingiu suas metas. Deveria transportar 220 mil pessoas, no entanto, opera com apenas 27% da capacidade. Especialistas apontam que é possível aumentar a eficiência do metrô. A solução é fazer logo a integração dos sistemas de transporte, principalmente com ônibus.

O governo local tem de desembolsar de R\$ 20 a R\$ 25 por bilhete emitido pelo metrô. O passageiro paga R\$ 1,50 por viagem. "Sairia mais barato o governo pagar táxi para os passageiros", ressaltou José Alex Sant'Anna, doutor em Engenharia de Transportes pela Universidade de São Paulo (USP) e reitor da recém-criada Universidade do ABC, de São Paulo. Ele foi autor de estudo sobre o tema na Universidade de Brasília (UnB), feito com base nas despesas e receitas dos trens.

Com os R\$ 25 gastos pelo governo em uma passagem dá para

ir de táxi da Rodoviária do Plano Piloto para determinadas áreas do Guará, Taguatinga ou Núcleo Bandeirante. Mas, levando-se em conta que quatro pessoas cabem em um táxi, com os R\$ 100 do GDF daria para deixar os usuários do metrô nas cidades mais distantes do DF, como Planaltina, Santa Maria e Brazlândia, e em algumas localidades do Entorno, como Águas Lindas, Valparaíso, Novo Gama e Planaltina (GO).

O Correio teve acesso ao mais recente balanço da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô-DF), que gerencia o trem brasiliense. O documento, com números de 2003 a 2005, mostra que só no ano passado o governo local liberou R\$ 238,1 milhões para o metrô. Do total, R\$ 86 milhões foram destinados às obras do trecho entre Taguatinga e Ceilândia — ainda não concluído. O restante, R\$ 152 milhões, serviu para cobrir o rombo deixado pela baixa receita.

O metrô do Distrito Federal começou a sair do papel em janeiro de 1992. Era para estar concluído em 1998. Mas, quase 14 anos depois do início da construção, nem metade da obra está pronta.

Falta de iniciativa

As vendas de bilhetes e de editais de licitação são as únicas fontes do metrô atualmente. Com as passagens, a empresa transportadora arrecadou R\$ 16 milhões em 2005, e com os editais, R\$ 550. Descontados os impostos, a receita ficou em R\$ 15,2 milhões, quase metade dos gastos com os salários e encargos sociais dos 1,2 mil funcionários — 180 comissionados —, que custaram R\$ 27 milhões.

A receita do metrô poderia aumentar com medidas simples. Uma delas é o aluguel das 40 lojas nas estações em operação. Mas, desde que as primeiras estações entraram em funcionamento, em março de 2001, nenhum espaço foi locado comercialmente. Técnicos do Metrô-DF estimam que cada loja renderia até R\$ 1 mil mensais, ou R\$ 500 mil anuais.

A direção do metrô também nunca explorou a publicidade nos trens e estações, diferente-

Iano Andrade/CB - 1/6/06



UMA ESTAÇÃO CUSTA R\$ 400 MIL: SÃO NECESSÁRIOS 5 MIL PASSAGEIROS POR DIA PARA COBRIR A DESPESA

Marcelo Ferreira/CB - 24/10/06



ÔNIBUS DA TCB QUE SERIA UTILIZADO NA INTEGRAÇÃO COM O METRÔ: IDÉIA ABORTADA DE ÚLTIMA HORA

mente do que ocorre nesse tipo de transporte em todo mundo. Estudo feito pelo departamento de comunicação do metrô candango mostra que o aluguel de espaço para propaganda dentro e fora dos vagões das estações poderia render mais R\$ 1,2 milhão por ano. No entanto, a diretoria comercial do Metrô-DF não tirou do papel nenhum dos projetos de locação.

O problema da falta de integração com outros meios de transporte, que poderiam levar mais passageiros para o metrô, esteve perto de ser resolvido, em parte, há dois meses. A direção do Metrô, em parceria com a Secretaria de Transportes, quase colocou nas ruas do Plano Piloto e Samambaia ônibus que fariam linhas entre as estações e algumas quadras dessas localidades. Mas o projeto foi

abandonado de última hora.

A idéia era usar de 30 a 40 ônibus ociosos da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB) para fazer a tão sonhada integração. Um dos coletivos chegou a ser pintado com as cores cinza e laranja e a logomarca do metrô. Mas nunca saiu da garagem da TCB. "Chegaram à conclusão de que esse não seria o modelo ideal para a integração",

disse o presidente da estatal de ônibus, Jair Baptista Lopes. A iniciativa esbarrou na precariedade dos veículos, que têm mais de 10 anos de uso e não oferecem acessibilidade a portadores de necessidades especiais.

A direção do Metrô-DF respondeu, por meio de sua assessoria de comunicação, que não tem autonomia para implantar o sistema integrado de transporte. A empresa não explicou, no entanto, por que nunca alugou as lojas e explorou a publicidade nos trens desde que entraram em funcionamento, há cinco anos. "O aluguel das lojas e o cadastramento para publicidade no Metrô-DF terão condições de serem realizados em 2007", informou, por meio de nota.

Fins de semana

Outra falha do metrô é o fechamento nos fins de semana e o horário nos dias úteis. Como os trens rodam de segunda a sexta-feira, das 6h às 20h, quem estuda ou trabalha à noite não pode contar com esse tipo de transporte. Técnicos do metrô estimam que o número de passageiros aumentaria de 15% a 20% se os trens circulassem até meia-noite e aos fins de semana.

Hoje, das 29 estações planejadas, apenas 14 servem à população. Outras chegaram a ser concluídas, mas continuam fechadas. A abertura de uma estação custa R\$ 400 mil mensais ao metrô, por causa dos gastos com pessoal, limpeza, bilhetagem, energia elétrica, entre outros itens. Para cobrir a despesa, são necessários 5 mil passageiros por dia em cada estação. A diretoria do Metrô-DF, por meio de sua assessoria, alegou que a conclusão da obra "depende da programação de investimentos do próximo governo". Coordenador da equipe de transição do futuro governo, o senador e vice-governador eleito, Paulo Octávio (PFL), garantiu a continuidade da construção: "O metrô é deficitário, mas terminá-lo é um compromisso nosso".

LEIA MAIS SOBRE O METRÔ NA

PÁGINA 28