

A INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO DO ENTORNO*

2019

Em 2017 o Instituto MDT apresentou o Projeto “Pensar o Transporte Público na Cidade Planejada para o Automóvel” tendo como objetivo o de promover o debate acerca da necessidade da rediscussão do modelo de mobilidade urbana do Distrito Federal, historicamente baseado no uso prioritário do transporte individual motorizado. Pesquisa de Mobilidade realizada em 2016 apontou que 45,5% dos deslocamentos realizados no DF eram feitos através de veículos.

O primeiro produto vinculado a este Projeto se deu com a publicação do Estudo Técnico “A Evolução Recente do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal”. Este documento traz a compilação de investigações sobre o transporte público do DF no período de 2007 a 2017, além de algumas reflexões feitas por nós acerca de avanços e retrocessos ocorridos após a realização da licitação do STPC/DF.

Em 2018 realizamos o Seminário “Os Desafios do Transporte Público Coletivo no DF”, como segundo produto do Projeto, com o objetivo de discutirmos e apresentarmos propostas e possíveis alternativas diante da aproximação do processo de atualização do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU) e da eleição de um novo mandatário para o GDF.

Este evento reuniu uma série de especialistas e de representantes de vários segmentos, mas até então o foco do Instituto MDT era apenas o transporte público do DF. Entretanto, um dos temas que apareceu em todos os grupos de discussões do seminário foi exatamente a necessidade da promoção da integração entre o STPC/DF e o Sistema de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Semiurbano de Passageiros do Entorno.

Diante desse novo cenário e dando continuidade ao Projeto, em 2019 realizamos o Seminário “O Transporte Público Coletivo no DF e no Entorno”, quando debateu-se a perspectiva de integração entre os dois sistemas. Para isso, algumas experiências de integrações do transporte em regiões metropolitanas foram investigadas, além do evento ter permitido o encontro entre diferentes esferas governamentais, como a União, o Governo do Distrito Federal, o Governo de Goiás e os Municípios do Entorno.

O relatório final deste Seminário traz uma série de proposições e ponderações acerca de uma possível integração entre os dois sistemas, uma delas trata especificamente da importância do GDF ser o protagonista desse processo.

Estima-se que 120 mil pessoas de 10 municípios goianos venham todos os dias para o DF utilizando o transporte público semiurbano interestadual (são 40 milhões de passageiros/ano). Esse contingente trabalha aqui, aporta parcela dos seus recursos aqui e ajuda a construir a história do Distrito Federal, mas enfrenta um processo injusto de segregação: percorre maiores distâncias, gasta mais tempo em seus deslocamentos e se vê obrigado a utilizar um sistema de transporte bastante precário, caracterizado pelo uso de veículos com idade alta, com tarifas mais caras, sem acesso a gratuidades e sem contar com o benefício do bilhete único, que permite a realização de até 3 viagens no mesmo sentido com o pagamento de apenas uma tarifa, assim como ocorre no STPC/DF.

A segregação e o tratamento diferenciado estabelecem um ônus a mais para os usuários do Entorno, apresentando-os como cidadãos de segunda categoria. Nesse sentido, defendemos com muita convicção que devemos avançar tendo como perspectiva final a construção de um modelo de integração tarifária entre os dois sistemas de transporte público, pautado por todas as suas variações (física, operacional, institucional e temporal).

Avaliamos que o alcance do objetivo estratégico deve ser precedido pela implementação de etapas intermediárias e, para isso, temos defendido a adoção de algumas propostas: estabelecimento da integração física nos terminais de entrada dos eixos de acesso ao DF (Eixo Sul – Terminal Santa Maria; Eixo Norte – Terminal Rodoviário de Planaltina/DF; Eixo Oeste – Terminal Setor O e Rodoviária de Brazlândia; Eixo Sudoeste – Terminal Samambaia Sul e Eixo Leste – Terminal São Sebastião); proibição da circulação de caminhões e veículos de carga nos eixos de acesso ao DF, nos horários de 05h00 às 09h00 e de 17h00 às 20h00 e criação de faixas reversas para a circulação exclusiva dos ônibus do Entorno, nos horários de pico, nos trechos compreendidos entre as cidades de origem até os terminais de entrada dos eixos de acesso ao DF.

A vinculação direta do Entorno é com o Distrito Federal e não com a capital do Estado de Goiás. O impacto da circulação dos ônibus que operam no Sistema Interestadual Semiurbano acontece é no DF. Por

isso, defendemos que é o Governo do Distrito Federal quem deve assumir o protagonismo no processo de integração entre os dois sistemas, mas com a devida articulação junto aos outros entes: a União (ANTT), o Governo de Goiás e os municípios do Entorno via a sua associação – a AMAB. Essa responsabilidade do DF com o transporte no Entorno já está estabelecida em vários instrumentos legais, como na Lei Orgânica e no PDTU.

O PDTU (Lei n. 4.566/2011), por exemplo, já no § 1º do Artigo 1º expressa que seu objetivo é o de **“definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e do Entorno”**. Adiante, no Artigo 3º, quando trata dos objetivos gerais para a melhoria do transporte urbano no DF e Entorno, fala-se no Inciso IX em **“apresentar soluções eficientes, integradas e compartilhadas de transporte público coletivo no Entorno”**.

Tratando das competências do órgão gestor do PDTU, atualmente a Semob, o Artigo 6º cita **“estabelecer metas de curto, médio e longo prazo para os transportes urbanos do Distrito Federal e de ligação com os municípios do Entorno, com vistas à melhoria da mobilidade da população”**.

Não temos dúvida em relação a quem deve estar à frente desse processo de integração entre os dois sistemas. A tarefa que se faz necessária nesse momento é a condução desse processo por parte do GDF, em sintonia com a ANTT, com o Governo de Goiás, com os municípios e a sociedade, mobilizando os diversos atores, assumindo as suas respectivas responsabilidades, construindo juntos um marco legal, definindo conjuntamente um arranjo institucional e implementando de forma articulada as ações que vão garantir o alcance da missão final. Ou se começa a construir as condições para que os dois sistemas se integrem, ou o DF vai continuar sofrendo os impactos de um deslocamento que se dá de forma desorganizada entre o Entorno e a capital federal e os moradores das cidades goianas permanecerão pagando um alto preço (não só econômico) para manterem as suas jornadas diárias.

* Wesley Ferro Nogueira é economista, com pós-graduação em Gestão de Micros e Pequenas Empresas, em Marketing e em Gestão Pública, colaborador no Projeto “Pensar o Transporte Público na Cidade Planejada para o Automóvel” e atualmente é Secretário-Executivo do Instituto MDT.