



BRASILIANAS

William França | brasilianas.cm@gmail.com

Amanhã, define-se o futuro da mobilidade do Entorno

Reunião (inérita) entre GDF e Governo de Goiás poderá definir ações políticas que irão impactar no transporte público entre 8 municípios e o DF

Amanhã, às 9h30, pela primeira vez desde 2019, irão se sentar à mesa os mandatários dos governos do DF e de Goiás para definir estratégias e tomar decisões políticas que irão impactar diretamente no transporte público dos moradores do Entorno do Distrito Federal. “Será uma reunião de alinhamento político de vontades”, como definiu para “Brasilianas” um dos participantes do encontro.

Pelo DF, estarão presentes o governador Ibaneis Rocha (MDB) e a vice-governadora Celina Leão (MDB). Pelo lado de Goiás, estará o governador do Estado em Exercício, Daniel Vilela (MDB). O governador Ronaldo Caiado (União Brasil) está em viagem oficial à Índia e retorna às atividades na semana que vem, mas deu sinal verde às negociações.

O encontro acontecerá no Palácio do Buriti. Ibaneis e Caiado trocaram farpas (e xingamentos) entre si, logo no início do primeiro mandato de ambos, em 2019 – justamente envolvendo o tema transporte público no Entorno. O assunto virou tabu e Ibaneis praticamente ignorava o tema.

Agora, quando Ibaneis (que adotou a política da Tarifa Zero e quer ser senador) e Caiado (que quer chegar ao Palácio do Planalto) começam a definir estratégias em busca do futuro político, ambos baixaram a guarda e colocaram o tema “transporte público no Entorno” de volta à mesa.

Também estarão presentes Celina Leão e Daniel Vilela. Ambos são atualmente vice-governadores e igualmente aspiram conquistar o comando dos governos em 2026. E o tema “mobilidade” e “transporte público” impactará igualmente as duas campanhas eleitorais.

E Ibaneis Rocha e Daniel Vilela, além de serem do mesmo partido (MDB), também têm outro ingrediente em comum: são amigos (e do mesmo partido) do ministro dos Transportes, Renan Filho. É sob a tutela dele que serão tomadas as decisões que envolvem o transporte no Entorno. É uma convergência política perfeita.

Em pauta, uma série de questões que, a depender das decisões políticas a serem tomadas por esses mandatários, pode (ou não) evoluir para uma (sonhada e desejada) melhoria no transporte público do Entorno: integração de linhas de ônibus, tarifa subsidiada, novas linhas de BRT e o antigo sonho de um trem ligando o DF ao Entorno.

Pelo DF, também participarão do encontro os secretários de Mobilidade, Zeno Gonçalves, e o novato secretário do Entorno, Christian Viana. De Goiás, virá a secretária do Entorno, Carol



Reprodução da página do Diário Oficial da União com a resolução da ANTT com mais um reajuste

Fleury, e espera-se a presença do secretário-geral de Governo, Adriano Lima.

O que pode acontecer?

A Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF) é composta por 33 municípios, além do Distrito Federal, e tem cerca de 1 milhão e 300 mil pessoas.

Desse grupo, foram agrupados noutro menor a chamada Região Metropolitana do Entorno (RME) de Goiás, composta por 11 municípios: Águas Lindas, Cidade Ocidental, Cocalzinho, Cristalina, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina de Goiás, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso.

E, desse grupo, oito municípios têm linhas regulares de ônibus semiurbanos, que fazem

linhas regulares e transportam principalmente mão-de-obra para o DF, diariamente. Semiurbano é a classificação do transporte do Entorno feito pelos ônibus, cuja competência para licenciar é da ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre).

Tarifas já sofreram 43% de reajuste

O primeiro item da pauta (e o mais urgente) é justamente um que envolve diretamente a ANTT. Ontem, ela autorizou o reajuste de 2,919% na tarifa do transporte do Entorno, com validade a partir da zero hora do próximo dia 23 (domingo). Com isso, a passagem entre Planaltina de Goiás e o DF (a mais cara de todas) passará de R\$ 10,15 para R\$ 10,45.

O transporte público na re-

gião do Entorno do Distrito Federal já apresenta tarifas elevadas, que foram reajustadas significativamente em menos de dois anos: 12% em março de 2023, 15% em agosto de 2023, 8,56% em fevereiro de 2024 e, agora, mais 2,919%.

Somados, os reajustes indicam 43% de aumento acumulado nesse período. Enquanto isso, a tarifa no DF está congelada desde 2020 em R\$ 5,50 e a de Goiânia está congelada desde 2019 em R\$ 4,30.

No Entorno, a menor tarifa é a que liga o Céu Azul ao DF, no valor de R\$ 6,40 (devendo passar a R\$ 6,60 com o novo aumento). A que tem maior volume de passageiros – a que liga Água Lindas a Brasília, passará de R\$ 10 para R\$ 10,30.

“Esse cenário penaliza empregadores e milhares de trabalhadores que dependem diariamente desse sistema, onerando ainda mais os custos e contrariando o princípio da modicidade tarifária”, afirmou Carol Fleury em ofícios disparados para a ANTT, Casa Civil da Presidência da República e para o Ministério dos Transportes, na tentativa de suspender o reajuste – iniciativa, infelizmente, sem sucesso.

Consórcio entre o DF e Goiás é a possível solução para baratear passagens

Outro item na pauta sobre a mobilidade no Entorno será o destino dos estudos que serão anunciados em breve pelo Grupo de Trabalho Interfederativo (GT) instituído pelo Ministério dos Transportes pela Portaria nº 129/2024, com o objetivo de reduzir tarifas e aprimorar os serviços de transporte público coletivo na região do Entorno.

No próximo dia 25 de fevereiro está marcada a próxima reunião e ela poderá definir pela conclusão dos trabalhos desse GT, que caminha para propor a formação de um consórcio tripartite envolvendo o Governo Federal e os governos do DF e de Goiás, para a gestão dos ônibus semiurbanos.

A proposta (que deverá ser avaliada previamente na reunião de amanhã no Palácio do Buriti)

é a de que se estabeleça o valor de uma tarifa pública comum para o Entorno - que, segundo estudos técnicos, está estimada em R\$ 5,00 (esse é o valor que seria pago pelos usuários) e que Goiás e o DF rateiem um subsídio mensal para custear a diferença entre o que for arrecadado e o valor real gasto. A tal da tarifa técnica.

Estudos aos quais “Brasilianas” teve acesso indicam que caberiam aos dois governos a subvenção de aproximadamente R\$ 3,74 por passagem (isso sem contar o recente reajuste anunciado pela ANTT). Assim, cada passagem foi estimada em R\$ 8,74.

Por esses cálculos, o GDF e o Governo de Goiás teriam de ratear anualmente cerca de R\$ 200 milhões em subsídios – metade desse valor (R\$ 100 milhões) para cada um.



As linhas semiurbanas (que ligam o DF ao Entorno) são reguladas pela ANTT

Se for considerado que o GDF já custeava cerca de R\$ 1 bilhão e 500 milhões por ano pelas passagens no DF (isso sem contar com as novidades a serem custeadas pela recém Tarifa Zero), o valor proposto chega a aproximadamente 7% desse total já gasto pelo DF.

E a parte do governo federal?

Inicialmente, a ideia era que o subsídio à tarifa fosse dividido em três partes iguais. Houve resistência do Ministério dos Transportes (e da Casa Civil da Presidência), que enxerga na iniciativa um problema, pois o modelo teria de ser replicado em

outras localidades no País que também têm “dupla fronteira” e cobrariam isonomia.

Exemplo: Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), que são dividades pelo rio São Francisco; e Timon, no Maranhão, que faz divisa com Teresina, capital do Piauí, divididas pelo rio Parnaíba. Essas, além de outras regiões entre Minas Gerais e o Espírito Santo, que também pleiteiam algo semelhante.

Assim, a ideia agora é que o Governo Federal entre com investimentos em infraestrutura, como para construir e equipar o BRT que atenderia a Luziânia (este já tem projeto, estimado em R\$ 1 bilhão) e o BRT de Águas Lindas (ainda em prospecção, orçado em R\$ 700 milhões), além da extensão do BRT Norte (que ligaria Planaltina de Goiás a Planaltina no DF, também ainda sem estu-

dos técnicos no momento).

Somam-se a isso estruturas de duplicação de algumas vias, construção de terminais e de pontos de ônibus e passarelas. Os recursos poderiam, por exemplo, vir de programas oficiais, como os do Novo PAC em Mobilidade Urbana, que darão prioridade aos transportes de alta e média capacidade para reduzir o tempo de deslocamento nos grandes centros urbanos e melhorar a qualidade de vida da população. Ao todo, a União deve repassar até R\$ 33 bilhões, até 2026.

Se tudo der certo, a decisão que venha a ser tomada pelos governadores terá de ser validade pela Assembleia Legislativa de Goiás e pela Câmara Legislativa do DF. No caso do Governo Federal, a iniciativa terá de ser ratificada pela ANTT, que é a gestora do sistema.

Você sabe quantos passageiros vêm do Entorno para o DF? Me conte...

Você não sabe. Eu não sei. Os governos do DF e de Goiás não sabem. A ANTT também não sabe...

E por que ninguém sabe? Porque ninguém tem dados oficiais sobre o número de passageiros transportados todos os dias. Como assim? Explico...

Atualmente, sete empresas de ônibus “prestam serviço” fazendo o transporte de ônibus entre as cidades goianas e o DF: Amazônia Inter Turismo, Central Expresso, Kandango (Catedral Turismo), Rota do Sol, União Transportes e Viação Transportes, além da Taguatour.

Das sete empresas, APE-NAS UMA (a Taguatour) foi licitada pela ANTT. APE-NAS UMA tem algum tipo de controle. As seis demais, que foram apenas autorizadas pela ANTT, prestam informações no modelo “autodeclaração”.

Isso mesmo: são as seis empresas do Entorno que informam à ANTT quantos passageiros transportam por dia. Mas não há nenhum controle da bilhetagem. Nem controle de catraca.

São as próprias empresas que “controlam” que linhas atenderão, com que tipo de ônibus, com quantos veículos e em que horários.



Quanto passageiros usam o transporte coletivo no Entorno? Ninguém sabe

E (pasmem!), com base nos próprios dados, elas dizem que precisam de reajuste na tarifa. E a ANTT concede...

Assim, mesmo... AUTORREGULAMENTAÇÃO.

Para se ter uma ideia da encrência, a ANTT não conseguiu concluir NENHUM processo licitatório nos últimos 18 anos. A licitação que selecionou a Taguatour já tem 15 anos.

Mas, quantos são os passageiros, afinal?

O GDF estima em 175 mil passageiros/dia. O Governo de Goiás fala em 225 mil, sendo que 70% deles seriam para trabalhar em algum serviço público no DF.

Descobrir de fato quantos passageiros são transportados e fazer métricas auditáveis (e fiscali-

záveis pelo Ministério Público) é o primeiro desafio para fazer funcionar o tal consórcio em estudo.

Soma-se a isso o transporte pirata (feito por ônibus clandestinos) e mesmo por carros, para piorar um tanto mais. Esse é um segundo problema a ser superado.

Depois, fazer com que sejam selecionadas empresas dispostas a atuar na região. “Brasilianas” apurou que algumas das empresas que hoje operam no DF têm interesse em ampliar sua atuação para além do Quadradinho.

Para isso, usariam até mesmo ônibus recém trocados na frota do GDF e que ainda não foram revendidos. Apesar de terem mais de 5 anos de uso, certamente são muito mais novos do que qualquer um dos que atualmente rodam pelo Entorno.





NESTE CARNAVAL, DESFILE TODO O SEU RESPEITO E ACEITE QUE “NÃO” É “NÃO”.

Prepare-se para curtir a alegria do carnaval, onde a diversão encontra com o respeito.

Seja da paz, pule fora de confusão. Respeite a diversidade. Hidrate-se! Beba bastante água. Lugar de lixo é no lixo. Respeite as minas! Estamos de olho. E não esqueça a camisinha.