

YURI SILVA

O redesenho, reotimização ou reorganização do sistema de ônibus urbanos de Salvador – seja qual for o nome usado – é defendido pelo governo estadual como opção para reduzir custos e, conseqüentemente, o prejuízo alegado pelos empresários que operam o serviço.

A posição, entretanto, encontra resistência da prefeitura, que defende a manutenção de algumas linhas diretas saindo de bairros, e de especialistas, que temem pela queda na qualidade do serviço prestado e o aumento no tempo de espera nos pontos de ônibus.

Para o professor de economia dos transportes da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia, Ihering Guedes Alcoforado, a chamada otimização de linhas, visando a redução de custos, pode ser feita de três formas: cortando linhas, reduzindo frequência de coletivos ou redesenhando o sistema.

“Nas duas primeiras formas”, analisa Alcoforado, “a redução de custos é associada a uma perda da qualidade do serviço, aferível no aumento do tempo de espera e da lotação dos veículos”.

“Já na terceira forma”, afirma o especialista, “é possível aumentar a eficiência sem o comprometimento da sua qualidade com o redirecionamento da linha no sentido de alimentar o metrô”.

Argumento estadual

O secretário da Casa Civil do governo estadual, Bruno Dauster, critica as alegações de prejuízo das empresas ônibus. Ele afirma que “o estado não vai pagar pela ineficiência do sistema de ônibus”, ao qual “falta racionalização”, na opinião dele.

“Quantos ônibus você vê vazios, um atrás do outro, no engarrafamento?”, questiona o secretário, referindo-se

TRANSPORTE Secretário de Mobilidade defende ‘questões sociais’ para manter linhas diretas, enquanto especialistas criticam possibilidade de cortá-las de vez

Otimização do sistema de ônibus gera mais disputa

Raul Spinassé / Ag. A TARDE



Reorganização do sistema de coletivos estava prevista no contrato assinado após a licitação realizada em 2014

às linhas deficitárias (aquelas que custam mais do que arrecadam).

Ele defende que, dentro de um processo de racionalização, sejam extintas linhas que fazem o mesmo percurso do metrô, o que está previsto no contrato assinado após a licitação das linhas de ônibus feita em 2014.

Dauster afirma, ainda, que as linhas que seriam cortadas e as que seriam preservadas chegaram a ser detalhadas no contrato do programa que transferiu a responsabilidade do metrô do município para o governo do estado, em um acordo fechado em 2013 pelo então secretário da Casa Civil, o ho-

je governador Rui Costa.

A TARDE acessou o contrato de programa, enviado à reportagem pela prefeitura, e nele consta uma relação de 115 linhas de ônibus que deveriam ser extintas.

A lista está na página 15 do documento, assinado pelo então governador Jaques Wagner, pelo então prefeito

de Lauro de Freitas, Márcio Paiva, pelo prefeito de Salvador, ACM Neto, e pelo então presidente da Companhia de Transporte de Salvador (CTS), Jorge Khoury.

“Prometia-se que isso ia acontecer, mas até hoje tem linhas antieconômicas. Paga-se pelo ônibus vazio simplesmente por questões políticas, porque não é interessante para o prefeito cortar linhas diretas dos bairros”, acusa. “Se não fosse [uma questão] política, já teríamos resolvido”, admite.

Argumento municipal

O secretário de Mobilidade Fábio Mota rebate o argumento, defendendo que o governo quer o corte de linhas importantes. “O discurso é o mesmo dos empresários, que querem cortar as linhas”, ele acusa.

O gestor assume que o sistema possui linhas deficitárias, mas defende que “questões sociais” sejam levadas em conta. “Não posso cortar uma linha de Cassange, por exemplo, e deixar aquela população só com a opção de integrar com o metrô”, diz.

Mota também critica a presença de ônibus metropolitanos dentro da capital baiana. Segundo ele, esses coletivos “roubam” 2,5 milhões de passageiros que deveriam ser dos ônibus urbanos. Ele atribui a isso parte da crise das empresas.

Lembra, ainda, que o contrato de programa prevê a saída desses veículos da cidade – eles passariam a ser integrados à estação aeroporto do metrô, para não entrar na capital.

O espaço deixado por esses coletivos, principalmente na orla, seria ocupado por ônibus que hoje rodam linhas que serão cortadas.

“O projeto que temos pronto aponta isso, o reforço de linhas com maior demanda e deixariam de existir linhas que fazem o mesmo percurso do metrô”, diz.

115

linhas deveriam ter sido extintas do sistema de ônibus de Salvador, de acordo com lista que consta no contrato de programa que transferiu gestão do metrô

