

Envelhecimento da frota escolar aumenta riscos e gera desconfiança

Amanda Lemos

A Câmara de São Caetano aprovou no último dia 11, em primeira discussão, alterações na lei que dispõe o serviço de transporte coletivo escolar no município. Uma das mudanças do projeto se diz respeito ao tempo máximo de utilização dos veículos destinados à atividade, que passam para 20 anos de vida útil do uso de vans escolares ou similares para 25 anos o uso de micro-ônibus e ônibus. A medida, no entanto, gera preocupação nos pais e especialistas na área de mobilidade, que enxergam na decisão um “risco” para os alunos.

Segundo o vereador Fábio Soares (PSDB), os transportadores escolares pediram aumento da vida útil da frota e a maioria das reivindicações da categoria foi atendida com a decisão. “Por conta da pandemia, os transportadores solicitavam um aumento do uso do veículo e das vans principalmente”, disse o vereador.

Mas para quem depende do transporte escolar, a decisão preocupa. “Quem vai nos garantir que com essa ‘ampliação’, a manutenção vai acontecer da mesma maneira?”, questiona César Alves Siqueira, morador do bairro Fundação, em São Caetano. O município possui um filho matriculado na rede municipal que depende do transporte escolar, e conta que ficou insatisfeito com a medida. “Só quem tem a perder com isso somos nós. Ao invés de melhorarem e exigirem mais manutenção ou veículos mais novos, fazem o contrário, aumentam a idade”, reclama.

O Coordenador Adjunto das Engenharias na área industrial da Fundação Santo André (FSA), Jeferson Souza, avalia que todo e qualquer dispositivo, equipamento ou sistema mecânico caracteriza-se por um aumento da probabilidade de falha sob demanda em função de seu envelhecimento. “Assim, quanto maior for a idade da frota escolar, dentro de seu ciclo de vida útil, maior a ocorrência de falhas que podem comprometer total ou parcialmente o bom funcionamento do equipamento”, explica.

O Ministério da Educação e Cultura (MEC) e o Programa Caminho Escola sugerem renovação de frota entre sete e, no máximo, 10 anos de fabricação, tanto para vans quanto para os ônibus escolares. Já a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres regulamenta que veículos de transportes de passageiros podem ter no máximo 15 anos de fabricação (Resolução 4.777/15). No entanto, o Superior Tribunal Federal reconheceu que gestores locais de transportes têm autoridade para regulamentar a idade máxima de vans e ônibus escolares, além de regulamentar as vistorias e periodicidade, que ocorrem normalmente a cada ano.

Via de regra, os municípios adotam o prazo máximo de 10 anos para vans, 15 anos para os micro-ônibus e 20 anos para os ônibus. “No entanto, para o caso dos ônibus, quando a idade estiver compreendida entre 15 e 20 anos, as vistorias devem ser semestrais”, orienta Souza ao citar que a utilização de uma van ou ônibus escolar com 25 anos de uso, por estar fora de seu ciclo de vida útil, representará riscos tanto para o condutor do veículo, quanto para os ocupantes (alunos e alunas) e para terceiros, pedestres e outros veículos.

Idade útil

Santo André e São Bernardo atendem a legislação vigente que estabelece que, para operação no transporte escolar, os ônibus, micro-ônibus e similares, devem possuir, no máximo, 15 anos de fabricação. Por excepcionalidade, devido à pandemia, os veículos que teriam o prazo de tempo máximo de fabricação expirado nos anos de 2020 e 2021, tiveram seus vencimentos prorrogados até 2022.

Em São Bernardo, o serviço de transporte terceirizado pela Diastur atende, atualmente, 16 mil estudantes, com 494 motoristas. Já Santo André, via SATrans, atende 4 mil alunos com 426 condutores cadastrados no sistema. Nestas cidades e na região, para atender a demanda com segurança, condutores escolares dizem manter a manutenção periódica dos veículos, independente da idade limite.

Paulo Alexandre Alberganti, que atua como condutor escolar em Mauá, diz que a manutenção periódica pode evitar problemas sérios nos transportes. “Essa questão da idade dos transportes é uma questão muito relativa, porque se há uma manutenção preventiva, pode rodar bastante, com segurança e longe dos problemas”, garante. O motorista defende que, não somente em Mauá, mas nas demais cidades, a vida útil seja equiparada à São Caetano. “Aqui temos veículos que chegam a 18 anos, mas se chegassem a 20 ou 25 seria melhor ainda. Basta

que o carro esteja bem cuidado”, avalia.

Isenção de impostos

Já Mário Ramos, que representa o Sindicato dos Transportadores Escolares de Diadema, defende que, para além da questão da idade do transporte escolar, é importante que haja isenção da taxa de impostos para os condutores escolares. “Sempre foi difícil a situação dos condutores, a manutenção e o valor dos carros são altos. Se houvesse uma ajuda do poder público, a situação seria mais fácil e mais segura para quem depende desse tipo de veículo”, diz.

Para um bom plano de manutenção efetiva e seu efetivo cumprimento, o Coordenador da FSA defende que é necessário que o equipamento esteja dentro do “ciclo de vida útil”, com vistorias regulares para que haja contribuição e minimização dos riscos da operação. “Para o caso da utilização de um veículo com idade fora de seu ciclo de vida útil fica difícil precisar os cuidados básicos para que não ocorra perigo no transporte. Tecnicamente, há um risco elevado para realizar o transporte dos passageiros (alunos e alunas), mesmo realizando todas as manutenções preventivas e as vistorias previstas”, avalia.

<https://www.reporterdiario.com.br/noticia/3171761/envelhecimento-da-frota-escolar-aumenta-riscos-e-gera-desconfianca/>

Veículo: Online -> Site -> Site Repórter Diário - Santo André/SP

Seção: Educação