

É PRECISO REDISCUTIR O PAPEL DO CONSELHO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO DF*

21 de junho de 2022.

O Conselho do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (CTPC/DF) foi criado em 1986, durante a gestão do então Governador José Aparecido de Oliveira, por intermédio do Decreto nº 9.269, e com a justificativa para a sua existência, entre outras, em função da “oportunidade de dar representação à comunidade na discussão de matérias e tomada de decisões relativas ao transporte público coletivo” e, também, da “conveniência de dotar o poder concedente de um instrumento que permita, dentro dessa ótica, o aprimoramento do processo decisório nas questões pertinentes ao transporte público coletivo”.

Chama a atenção no referido Decreto o fato de que o CTPC, na sua origem, era reconhecido como um “órgão colegiado deliberativo de 2º grau, com a finalidade de formular políticas e de decidir sobre questões institucionais, operacionais, econômico-financeiras, tarifárias, administrativas e de planejamento relativas ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF).

Parece que havia a intenção de estabelecer um organismo que fosse capaz de assumir um papel importante dentro da política pública de transporte, uma vez que as competências definidas para o CTPC/DF lhe asseguravam uma amplitude representativa, com destaque para as atribuições definidas nos incisos do Artigo 2º do Decreto, como: formular as linhas gerais da política para o STPC/DF; estabelecer estratégias para a implementação da política de transportes; emitir parecer conclusivo sobre matérias relativas ao transporte público coletivo; aprovar os planos e programas anuais para o Sistema de Transporte Público Coletivo; aprovar os planos de expansão ou de melhoria do sistema; baixar normas sobre a exploração dos serviços de transporte; etc.

Com essa configuração estabelecida no Decreto de sua criação, o Conselho de Transporte Público Coletivo do DF teria uma função muito relevante. Pode-se até discutir se algumas dessas atribuições extrapolavam o poder discricionário do órgão gestor responsável pela política de transporte, na época a Secretaria de Serviços Públicos, ou se em algum momento o CTPC exerceu na prática todas as suas atribuições expressas, mas, por outro lado, torna-se contraditório com a proposta original de abertura de espaço para a participação da comunidade quando a representação da sociedade ficou limitada à uma única pessoa dentro do Conselho, além de um representante dos trabalhadores em transporte e um dos operadores do sistema e mais seis indicados por órgãos do próprio Governo do Distrito Federal (GDF).

Avançando no tempo, no Governo Rollemberg tivemos duas iniciativas da gestão em sentidos opostos em relação ao CTPC/DF: no primeiro caso, sob o ponto de vista positivo, houve a ampliação da participação da sociedade com a alteração da composição do Conselho, por intermédio do Decreto nº 38.992/2018; entretanto, por outro lado, um pouco antes através de outro Decreto – o de nº 38.058/2017, a natureza e o papel original do Conselho de Transporte foram violentamente transformados, o que acabou comprometendo a sua capacidade de ser um instrumento efetivo dentro da política pública.

Com o Decreto de 2018 o CTPC/DF passou a ser integrado por representantes de 7 órgãos do GDF (SEMOB, DFTRANS, Secretaria de Infraestrutura e Serviços Públicos, DETRAN, Metrô/DF, Secretaria de Gestão do Território e Habitação e Secretaria de Trabalho, Desenvolvimento Social, Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos); 1 representante das cooperativas que operam no sistema; 1 representante das empresas concessionárias do STPC/DF; 1 representante da Confederação Nacional dos Transportes; 1 representante da Federação das Indústrias de Brasília; 1 representante da UnB; 2 representantes da comunidade (Rodas da Paz e Instituto MDT); 1 representante dos trabalhadores do STPC/DF; 1 representante das pessoas com deficiência; 1 representante dos idosos; 1 representante das entidades dos portadores de doenças crônicas e 1 representante da Câmara Legislativa. Essa composição é a que ainda permanece, apenas com a mudança em relação aos órgãos distritais que foram remodelados e substituídos por outros organismos entre uma gestão e outra.

Quando comparado com o sistema anterior, não há dúvida de que a composição do Conselho foi ampliada e teve a incorporação de novos segmentos, como a representação de especialistas da universidade, de idosos, de pessoas com deficiência, do setor produtivo, de entidades com atuação na área da mobilidade urbana e do poder legislativo. Houve o aumento da representatividade da sociedade dentro do Conselho, mas isso, por si só, não é a garantia de que as questões relacionadas ao transporte público serão debatidas com profundidade e que as decisões refletirão o interesse coletivo, se não há critérios prévios para a indicação dos representantes e, mais importante, se não existem os elementos institucionais de organização para que essa dinâmica aconteça de forma efetiva.

Nesse sentido, quando o Decreto nº 38.058/2017 altera a natureza do Conselho de Transporte, transformando-o de "órgão colegiado deliberativo de 2º grau", como era no início, para "órgão colegiado, de caráter consultivo e participativo" e reduzindo suas competências somente aos temas que estavam expressos na Lei nº 4.011/2007, de certa forma ele restringe a sua atuação ao cumprimento de meras formalidades burocráticas e sem o poder decisório de participação em temas mais relevantes e que interessam a toda a sociedade, como ficou evidenciado, por exemplo, no último reajuste da tarifa pública no DF, em janeiro de 2020, quando o CTPC/DF se posicionou majoritariamente contrário ao aumento, mas que isso não foi suficiente para promover qualquer alteração no encaminhamento dado pelo GDF na época.

Segundo a Lei nº 4.011/2007, o Conselho de Transporte Público Coletivo do DF será ouvido pelo órgão gestor quando ocorrer a definição das idades média e máxima da frota do sistema; quando houver a proposta de fixação de nova tarifa pública; quando o GDF for propor tarifa com valores em promoção; quando os concessionários tiverem acesso à receitas pela exploração de publicidade nos ônibus ou outras e quando forem estabelecidas as condições de operação da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos (CCRC). Objetivamente, com exceção do último item, uma vez que não se tem conhecimento da existência dessa CCRC, as últimas reuniões do CTPC/DF foram convocadas para se manifestar basicamente sobre essas questões listadas na Lei: avaliação de pedido do Metrô para autorização de publicidade de cervejas nos trens; mudança do layout dos micros que operam nas linhas do antigo transporte de vizinhança para a volta do padrão visual dos "zebrinhas" e a autorização para a prorrogação da idade da frota que já completou 7 anos. Outros temas importantes, como o subsídio, os diversos processos de revisão da Tarifa Técnica, a licitação do sistema e a integração com o Entorno não mereceram uma atenção especial.

Passado tanto tempo desde o distante ano de 1986, quando foi criado, há uma compreensão de que o papel do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF precisa ser amplamente rediscutido dentro da sociedade, partindo-se do princípio de que ele não se propõe e não se confunde com as atribuições e responsabilidades que são exclusivas do órgão gestor, mas que como organismo institucional de representação do conjunto ele seja um espaço aberto e permanente de formulação das linhas gerais da política pública, de acompanhamento, monitoramento e fiscalização da sua execução, de apreciação das contas dos recursos efetivamente despendidos, de debate profundo e qualificado acerca dos temas, de produção de conteúdo técnico em linguagem acessível para o diálogo com a população, entre outras.

É preciso rediscutir se a atual composição do CTPC/DF é adequada e quais seriam os critérios para a seleção de entidades e seus representantes. Outro desafio é o da própria avaliação da pertinência de uma mudança de Conselho de Transporte Público Coletivo para um Conselho de Mobilidade Urbana do DF, onde todos os outros temas passariam a ser objeto de sua atribuição e com a previsão legal de uma estrutura composta pelo organismo central e também com câmaras temáticas responsáveis por cada área específica (transporte público, mobilidade a pé, mobilidade por bicicleta, micromobilidade, acessibilidade, segurança viária, transporte individual motorizado, sistema viário, meio ambiente, etc.), que teriam os seus funcionamentos amparados por recursos previamente assegurados no orçamento público, criando as condições mínimas necessárias para o cumprimento da sua missão e o seu papel de controle social.

Dentro da perspectiva de uma possível integração entre o Sistema de Transporte Público Coletivo do DF e o Serviço Interestadual Semiurbano que opera no Entorno, outra questão que se coloca no debate é o da necessidade de um novo desenho, seja ele em qual das opções for viabilizada, através da implementação de um Conselho Metropolitano de Transporte Público Coletivo ou de um Conselho Metropolitano de Mobilidade Urbana, com a inclusão também dos segmentos representativos dos 11 municípios do Entorno, como gestores, legislativos, usuários, trabalhadores, operadores e outros.

Se o foco for mantido apenas em relação ao tema transporte público, e considerando-se que há um processo de licitação em andamento, avalia-se que a extensão do debate para a implantação de um Conselho Metropolitano seria estratégico na construção de um sistema único e integrado, estabelecendo-se um fundamento importante dentro de uma política pública que é a inserção de um controle social com poder efetivo de participação e decisão.

Quando se discute transporte público, temas como o financiamento, o equilíbrio econômico-financeiro, o modelo de remuneração, a separação entre tarifa técnica e tarifa pública, o aporte de subsídio, o investimento em infraestrutura exclusiva, a priorização no sistema viário, a segurança jurídica contratual, a integração intermodal e o modelo operacional deverão sempre ser objeto de atenção por parte do poder público. Entretanto, é a existência de instrumentos robustos que garantam a participação da sociedade, como os Conselhos, que também serão fundamentais para o fortalecimento das políticas de transporte público e de mobilidade urbana e para a qualificação e a estruturação do próprio sistema dentro do território. Esse é o caminho.

*** Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, colabora no Projeto "Pensar o transporte público na cidade planejada para o automóvel", integra a Rede Urbanidade e é membro suplente do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF.**