

PROPOSIÇÕES PARA FORTALECIMENTO E QUALIFICAÇÃO DO STPC/DF E DIRETRIZES PARA O SERVIÇO INTERESTADUAL SEMIURBANO



FICHA TÉCNICA – INSTITUTO MDT

DIRETORIA EXECUTIVA

Getúlio Vargas de Moura Júnior
Presidente

Juarez Bispo Mateus
1º Vice-Presidente

Valeska Peres Pinto
2º Vice-Presidente

Cristina Maria Baddini Lucas
3º Vice-Presidente

Nazareno Stanislau Affonso
Diretor Nacional Executivo

Wesley Ferro Nogueira
Secretário Executivo

ELABORAÇÃO NOTA TÉCNICA

Wesley Ferro Nogueira
(wesley@institutomdt.org)

SUMÁRIO

Apresentação do Instituto MDT.....	04
Introdução.....	05
Proposições.....	07
1) Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do DF (PDTU/DF).....	07
2) Financiamento da Mobilidade Urbana.....	08
3) Fundo Metropolitano de Mobilidade Urbana.....	10
4) Conselho Metropolitano de Mobilidade Urbana.....	11
5) Concessão da Gestão da Rodoviária do Plano Piloto (RPP).....	12
6) Outras Proposições para a Mobilidade Urbana do DF...14	
7) Diretrizes para o Serviço Interestadual Semiurbano do Entorno do DF.....	16
Conclusão.....	17
Referências.....	19



APRESENTAÇÃO DO INSTITUTO MDT

O Instituto MDT é uma organização sem fins lucrativos, dedicada à mobilidade urbana e com atuação em todo o território nacional. Criado como iniciativa de entidades no ano de 2003, junto com a Frente Parlamentar do Transporte Público, o Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT) foi resultado de uma articulação de vários segmentos com expressiva representatividade, como instituições não governamentais; entidades de trabalhadores de transportes; empresas operadoras e fabricantes de equipamentos para o transporte público; associações nacionais de profissionais liberais; movimentos populares e órgãos e empresas vinculadas a governos estaduais e municipais. Em 2016 transforma-se em ONG, tornando-se o Instituto MDT.

O Instituto MDT tem como missão efetivar o transporte público de qualidade e a mobilidade ativa como estruturadores do desenvolvimento urbano sustentável e promotores do direito à cidade. O seu objetivo principal sempre foi a luta pelo direito ao transporte público de qualidade para todos e pela mobilidade urbana sustentável.

Pelo reconhecimento ao trabalho desenvolvido ao longo da sua existência, o Instituto MDT recebeu o Prêmio Lucio Costa 2021: categoria entidade – mobilidade urbana, concedido pela Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara Federal.

INTRODUÇÃO

O Sistema de Transporte Público Coletivo cumpre um papel relevante dentro das cidades em todos os cantos do mundo. A sua importância está configurada sob a forma de instrumento indutor da atividade econômica, garantindo o acesso de pessoas ao mundo do trabalho, à serviços, aos equipamentos e políticas públicas, ao mercado, ao lazer, etc., mas também contribuindo de forma efetiva para a promoção da segurança viária e a redução de emissões de materiais poluentes, conforme reconhece a respeitada Organização Mundial da Saúde.

Em que pese os avanços implementados no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF) nos últimos anos, onde podem ser destacados a licitação ocorrida em 2012, a separação entre as tarifas de remuneração e usuário, com o aporte de subsídio público para o reequilíbrio da operação, a introdução do bilhete único temporal com 3 horas para integração e a existência de uma frota relativamente nova, apesar do ainda não cumprimento por parte de uma das atuais concessionárias, diversos problemas ainda precisam ser enfrentados pela gestão pública.

Um dos primeiros aspectos que merece abordagem é o fato do DF ainda ser o palco do protagonismo do transporte individual motorizado, que é o responsável direto por metade das viagens dentro da matriz modal, enquanto que o transporte público representa apenas 27,7% dos deslocamentos diários da cidade, segundo a Pesquisa de Mobilidade Urbana realizada em 2016 no processo de elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do DF (PDTT). Quando se compara o ano de 2016 com 1990, segundo dados da Codeplan, enquanto o transporte público tem a sua participação reduzida em 8,4%, os automóveis ampliaram a sua presença nas viagens em 17,5%.

O aumento constante da frota de automóveis do DF contribuiu para a mudança da nossa matriz modal, além do reforço institucionalizado pelas diversas gestões do GDF que visaram garantir, preferencialmente, a fluidez para carros e motocicletas, em detrimento do transporte público e ativos, com investimentos prioritários em ampliação de vias e construções de obras de engenharia de grandes dimensões.

Sob essa lógica, e não tendo circulação prioritária dentro do sistema viário (são apenas 150 km com faixas e corredores exclusivos), precisando disputar espaço com automóveis, o transporte público não consegue operar com nível pleno de qualidade, enfrentando problemas crônicos de descumprimento das planilhas de horários e das frequências programadas, aumentando o tempo de viagem e,

por consequência, dos custos operacionais das empresas concessionárias, que se traduz na migração de seus usuários para outras alternativas.

Nesse sentido, considerando a importância da qualificação e do papel do transporte público para o território, também para que não se corra o risco da instalação de sistemas desregulados de transporte operado por clandestinos e outros grupos sem compromisso com a política pública e o interesse coletivo, e diante da necessidade de se aprofundar o projeto de qualificação do serviço e o enfrentamento das questões que ainda impedem a melhoria plena da qualidade do sistema, mais uma vez o Instituto MDT alinha uma série de proposições para o alcance de resultados mais significativos visando à mudança de percepção da sociedade em relação ao STPC/DF, algumas em âmbito mais amplo.

Destacando que a perspectiva a longo prazo é a da implementação de uma rede metropolitana de transporte público, integrando o DF e a região do Entorno e consolidando a ideia de um único território, conforme já estava expresso no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do DF (PDTU/DF) de 2011, mas que vai exigir esforços interfederativos dos diversos entes, avalia-se que há espaço para o desenvolvimento de algumas ações em espaço menor de tempo para o fortalecimento do STPC/DF e de diretrizes para a qualificação do Serviço Interestadual Semiurbano, que estão no âmbito do GDF, em especial da Secretaria de Transporte e Mobilidade (Semob).

Assim, na sequência, logo abaixo, são listadas algumas proposições.

PROPOSIÇÕES

1) Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do DF (PDTU/DF)

Instituído por meio da Lei Distrital nº 4.566/2011, o PDTU inovou ao estabelecer algumas diretrizes e objetivos que também foram introduzidos, no ano seguinte, pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), tratando de iniciativas visando à priorização dos modais ativos e do transporte público no sistema viário, ao estabelecimento de restrições para a redução da participação do transporte individual motorizado dentro da matriz modal e acerca da necessidade da integração entre as políticas públicas, além de temas específicos do território, como o indicativo para a implantação de uma rede metropolitana de transporte público envolvendo o DF e a região do Entorno.

Entretanto, apesar das previsões legais devidamente estabelecidas, o automóvel continuou a ser o protagonista dentro da política de mobilidade urbana do DF, ainda que se considere pequenos avanços como a ampliação da rede cicloviária e as mudanças no transporte público. Considerando que o PDTU deveria ter sido atualizado em 2020 e que profundas transformações ocorreram no território, seja pela dinâmica natural do desenvolvimento ou pelo processo da pandemia, aguarda-se com expectativa o desenvolvimento das ações por parte do Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC), responsável pela produção da nova proposta de Plano Diretor, em especial a realização de nova Pesquisa Origem-Destino, que apresentará dados atualizados acerca do processo de mobilidade urbana, tão necessário para o planejamento da política pública.

O PDTU não pode ser um mero instrumento de cumprimento de formalidades institucionais da gestão pública. Ao contrário, ele deve ser, obrigatoriamente, uma ferramenta que oriente o processo de transformação em busca de uma mobilidade urbana sustentável, substituindo a lógica baseada no carrocentrismo por pessoas, garantindo amplo e irrestrito direito de participação da população em todas as etapas, inclusive durante a fase de sua implementação.

Assim, mais que se preocupar apenas com objetivos, diretrizes e princípios, reproduzindo unicamente uma carta de boas intenções, o novo PDTU deve estabelecer indicadores, recursos, responsabilidades e prazos para conclusão de cada uma das metas definidas, assegurando os devidos canais de participação social, de articulação interinstitucional e de transparência no âmbito de todo o processo.

Portanto, avalia-se que o PDTU deveria introduzir metas pactuadas com o conjunto da sociedade, fixando o respectivo prazo para seu cumprimento, como, por exemplo:

- Alteração da matriz modal, fixando o objetivo de que 75% das viagens serão feitas pelo conjunto de modais ativos e transporte público até o ano X;
- Estabelecimento de restrições para o acesso do transporte individual motorizado à área central de Brasília a partir do ano X;
- Requalificação de todas as redes de circulação a pé com maiores fluxos, com acesso a serviços e equipamentos públicos, estações do metrô e paradas e terminais de ônibus até o ano X;
- Implantação de X km de redes cicloviárias prioritárias que garantam a acessibilidade a estações e terminais do sistema de transporte público até o ano X;
- Implementação de X km de corredores e faixas exclusivas para o sistema de transporte público coletivo, com priorização semafórica, piso qualificado e fiscalização automática permanente para coibir o uso indevido, até o ano X;
- Substituição escalonada da matriz energética da frota integral de ônibus do sistema de transporte público coletivo, por tecnologias com zero emissão de poluentes, até o ano X;
- Implantação da rede metropolitana de transporte público coletivo até o ano X;
- Implantação de X vagas de estacionamento junto a estações do metrô e terminais de ônibus, para a garantia de integração intermodal, até o ano X;
- Implantação de X bicicletários junto a estações do metrô e terminais de ônibus, para a garantia de integração intermodal, até o ano X;
- Estabelecimento da exigência do cumprimento de idade média de X anos, para ônibus e trens do sistema de transporte público coletivo do DF, até o ano X.

2) Financiamento da Mobilidade Urbana

Os desembolsos no campo da mobilidade urbana no Distrito Federal, seja, por exemplo, para o custeio da operação do STPC/DF ou para investimento em infraestrutura, são quase que integralmente dependentes dos recursos que têm origem no orçamento do tesouro. A manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Sistema de Transporte Público, com a cobertura do déficit apurado entre as tarifas técnica e usuário, e mais o pagamento das gratuidades já dependem de aportes do GDF que representam mais de 70% do seu custo total, elevando a pressão sobre as contas governamentais e que podem, inclusive, comprometer a execução das demais políticas, se for mantido o ritmo de crescimento das despesas e se nada for feito para alterar esse cenário.

Em várias partes do mundo, os esforços dos governos se direcionaram para a implementação de uma carteira diversificada de fontes de recursos para o

financiamento da mobilidade urbana, que ajudou a desonerar os orçamentos públicos e compartilharam os aportes entre o conjunto da sociedade, assim como já está expresso aqui em nossa PNMU, quando estabeleceu como um dos princípios a “justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços” (Artigo 5º, VII).

A própria PNMU já sinalizou algumas possibilidades de alternativas para o financiamento das suas ações, destacadas como os instrumentos de gestão da política de mobilidade urbana (Artigo 23), que englobam itens como o pedágio urbano, taxaço sobre emissões de poluentes por veículos em áreas específicas, restrição para acesso a determinados territórios, cobrança pelo estacionamento em vias públicas, etc. No entanto, no país ainda permanece a ditadura do uso exclusivo do orçamento público para financiamento da mobilidade urbana.

Ampliar a carteira de fontes de recursos é a oportunidade, por exemplo, para se retirar o encargo do usuário no financiamento da operação do transporte público, possibilitando até mesmo a redução tarifária ou a suspensão de qualquer cobrança, além de assegurar investimento em infraestrutura exclusiva e redes cicloviária e pedonal, renovação de frotas, qualificação da operação e mudança da matriz energética.

Dessa forma, o desafio do GDF é o de implementar novas fontes de recursos, estabelecendo uma carteira variada de possibilidades de aportes para o financiamento exclusivo das ações de mobilidade urbana, onde poderiam ser destacadas:

- Implementação do Projeto Zona Verde englobando as vagas de estacionamento em vias públicas de áreas com alto potencial de atração de viagens motorizadas, com valor vinculado à outorga mensal da concessionária, ao mesmo tempo em que amplia a quantidade de vagas em espaços integrados junto a estações do metrô e terminais de ônibus do transporte público, com a garantia da não cobrança de tarifa para usuários que embarcam no sistema e utilizam o Bilhete Único.

- Fixação de percentual mínimo no orçamento do GDF para o financiamento da política de mobilidade urbana.

- Estabelecimento da cobrança de taxa pelo uso do sistema viário por aplicativos de viagens realizadas por transporte individual motorizado, a partir de ação institucional articulada com plataformas e os poderes legislativo e judiciário para se evitar possíveis declarações de inconstitucionalidade ou a não aprovação de projetos do executivo sobre o tema.

- Instituição de taxaço incidindo sobre o uso do sistema viário por veículos de entrega de mercadorias do comércio eletrônico.

- Instituição de tributo para a captura de mais-valia, com aplicação direta sobre a valorização de empreendimentos imobiliários, seja residencial e/ou comercial, potencialmente beneficiados pela implantação de redes estruturais de transporte público, como a que ocorreu em regiões como Águas Claras,

Ceilândia e Samambaia, mas sem a devida contribuição da contrapartida por parte dos proprietários dos imóveis.

- Viabilização da celebração de Parceria Público-Privada (PPP), visando à autorização para a construção aérea de empreendimentos de uso misto no entorno de estações do metrô e terminais de ônibus, com efetiva apropriação de percentuais das transações imobiliárias por parte do GDF para reinvestimento na mobilidade urbana.

- Destinação da receita originária de anúncios publicitários em ônibus, trens e equipamentos urbanos para investimento no sistema de transporte público.

3) FUNDO METROPOLITANO DE MOBILIDADE URBANA

Por intermédio da Lei Complementar nº 239/1992 foi instituído o Fundo do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (FTPC/DF), onde se estabeleceu como fontes de recursos, entre outras, a receita da comercialização de vale-transporte e bilhetes integrais, as transferências do poder público, o pagamento das operadoras nos processos de renovação da frota, a receita de publicidade veiculada nos ônibus e, até mesmo, uma potencial cobrança pelo uso do sistema viário, algo próximo de um pedágio urbano.

Posteriormente, com as inclusões promovidas pela Lei nº 4011/2007, as fontes de recursos passaram a considerar, também, a receita do valor de outorga em licitações, de multas por infrações ao serviço e transporte clandestino e de taxas e serviços públicos.

Apesar da diversidade de fontes, o Sistema que operou no DF sempre dependeu exclusivamente da receita tarifária para o seu custeio, e a inclusão de nova modalidade de financiamento só viria a ser realidade com a licitação ocorrida no STPC/DF em 2012, quando o subsídio público passou a ser aportado para a manutenção dos eventuais desequilíbrios econômico-financeiros na operação e para o pagamento das gratuidades de segmentos específicos. Apesar de algumas opções para o uso do recurso do Fundo, turbinadas com as alterações promovidas pela Lei nº 4.011/2007, a limitação de fonte restringiu a destinação unicamente para o custeio da operação.

Mesmo considerando as limitações existentes, o FTPC/DF foi oficialmente extinto através da Lei nº 6.117/2018 e ainda não se implementou outra proposta substitutiva. Recentemente, a Câmara Legislativa até aprovou a Lei nº 7.467/2024, derrubando um veto do Governador do DF e mantendo a proposta de criação do Fundo Distrital de Transporte Público e Mobilidade Urbana (FDTPMU), introduzindo boas alternativas de fontes e aplicações dos recursos para o financiamento da mobilidade urbana, mas é preciso saber se essa norma não infringe algum aspecto de constitucionalidade e se poderá ser efetivamente

aplicada, uma vez que parece tratar de tema sob competência exclusiva do poder executivo. No entanto, isso é questão para análise da área jurídica. Assim, sugerem-se as seguintes proposições acerca do tópico Fundo:

- Instituição de um Fundo Metropolitano de Mobilidade Urbana (FMMU), considerando a criação da Região Metropolitana do Entorno do DF e a perspectiva futura do Consórcio Interfederativo da Região do Entorno do DF, e diante da necessidade de viabilização de recursos orçamentários e financeiros para garantir o aporte de subsídio do GDF no Serviço Interestadual Semiurbano, no primeiro momento, e dentro da possibilidade da potencial criação da Rede Metropolitana de Transporte Público.

- Fixação e implementação da carteira diversificada de fontes de recursos, alinhada no item 2 do presente documento, para o financiamento da política de mobilidade urbana.

- Estruturação de um Fundo sob gestão paritária e compartilhada, composta por representantes do poder público e da sociedade organizada, com garantia de poder deliberativo, de estrutura com equipe técnica para apoio e de recursos orçamentários para o desenvolvimento das suas ações.

- Estabelecimento de mecanismos de transparência para a apresentação de prestação de contas à sociedade.

4) CONSELHO METROPOLITANO DE MOBILIDADE URBANA

O Conselho do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal foi criado através do Decreto nº 9.269/1986, inicialmente definido como órgão colegiado deliberativo de 2º grau e com relevantes poderes para “formular políticas e de decidir sobre questões institucionais, operacionais, econômico-financeiras, tarifárias, administrativas e de planejamento, relativas ao Sistema de Transporte Público Coletivo do DF”.

Nessa concepção desenhada originalmente para o Conselho, suas competências incluíam temas como a formulação das linhas gerais da política para o STPC, o estabelecimento de estratégias, a emissão de pareceres para subsidiar a decisão do Governador, a aprovação de programas anuais e de planos de expansão do Sistema e a definição de normas para a concessão dos serviços.

Bem diferente do papel que possuía, o atual Conselho de Transporte Público Coletivo do DF (CTPC) foi completamente reconfigurado a partir da edição do Decreto nº 38.058/2017, passando a ser meramente um órgão colegiado “de caráter consultivo e participativo”, quando se retirou as suas atribuições e o limitou acerca apenas das questões que estão devidamente expressas na Lei nº 4.011/2007, sendo ouvido em relação às idades média e máxima da frota, à fixação das tarifas e à proposição de tarifas com desconto, por exemplo.

Redefinir o papel desta instância de participação social é imprescindível para a validação, a fiscalização e o monitoramento da execução da política pública. O Conselho deve ser um instrumento para a defesa do interesse coletivo da sociedade e, portanto, pode ser um forte aliado da gestão na implementação das ações necessárias para a estruturação, não só do sistema de transporte público, mas do conjunto de interações com a mobilidade urbana.

Nesse sentido, considerando um novo cenário, sugere-se:

- Transformação da atual estrutura em um Conselho Metropolitano de Mobilidade Urbana (CMMU), considerando a criação da Região Metropolitana do Entorno do DF e a perspectiva futura do Consórcio Interfederativo da Região do Entorno do DF, e dentro da possibilidade da potencial criação da Rede Metropolitana de Transporte Público.

- Redefinição das competências do Conselho, assegurando o seu caráter de órgão colegiado deliberativo e com garantia de participação paritária de conjuntos diversificados de segmentos da sociedade, incluindo a representação dos setores econômicos do território.

- Implementação de câmaras temáticas responsáveis por áreas específicas da mobilidade: transporte público coletivo; circulação a pé; bicicleta; aplicativos e táxi; transporte individual motorizado e trânsito.

- Garantia de autonomia administrativo-financeira ao Conselho, com previsão de recursos orçamentários mínimos e equipe técnica para apoio.

5) CONCESSÃO DA GESTÃO DA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO (RPP)

A Rodoviária do Plano Piloto, além de cumprir o papel secundário de centro de referência em serviços e atividades comerciais, é o exemplo mais representativo no DF de equipamento público de promoção da integração intermodal, onde ocorre a combinação entre as viagens realizadas a pé, bicicleta, ônibus, metrô, aplicativos e transporte individual motorizado, atendendo não só a população de Brasília, mas também os habitantes dos municípios de Goiás localizados na região do Entorno.

Apesar da sua importância estratégica para todo o território, a Rodoviária é um espaço que sofre com problemas crônicos históricos que não foram devidamente superados ao longo de todas as gestões do DF, em que pese a grande quantidade de ações e obras que já foi executada durante todo esse período. Esse quadro caótico acaba gerando um sentimento, quase consensual entre a população, de que uma intervenção mais rigorosa e profunda precisa ser promovida para que aquele equipamento público seja requalificado e cumpra o seu papel principal.

O projeto de concessão da gestão da RPP ao setor privado foi apresentado como uma alternativa, e uma das justificativas na proposta original do GDF é de

12

que esse processo vai representar a melhoria da mobilidade de passageiros e veículos dentro do terminal, a partir de uma série de intervenções que serão promovidas para modernização e requalificação daquele espaço.

Não há dúvida de que a requalificação precisa ocorrer, seja sob a gestão pública ou privada. A implantação de um centro de controle operacional para a gestão eficiente da entrada e saída dos ônibus; a ampliação da atuação das forças de segurança; a disponibilidade de um serviço de informação ao usuário com dados sobre plataformas, boxes, horários de partidas, linhas, itinerários e valores de tarifas e o funcionamento adequado de equipamentos como elevadores e escadas rolantes, como mecanismo de garantia de acessibilidade, são exemplos de ações que devem ser implementadas com a maior urgência possível.

Uma das primeiras preocupações em relação ao projeto de concessão se dá pelo fato de que toda essa intervenção não pode representar objeto de exclusão social, nem para aqueles usuários que têm a RPP como referência para as suas viagens cotidianas, muito menos para permissionários e trabalhadores que estão instalados formalmente há algum tempo naquele espaço físico e que ali desenvolvem importantes atividades econômicas para a própria cidade ou mesmo para os serviços que hoje são ofertados à população.

No campo da mobilidade urbana, dois aspectos inseridos no processo de concessão devem merecer reavaliação por parte do Governo: a inclusão de mais de duas mil vagas de estacionamento no escopo do projeto e a cobrança da tarifa de acostagem/acostamento sobre cada partida de ônibus do transporte público coletivo da Rodoviária.

A política de estacionamento é um instrumento de gestão da mobilidade urbana para regular o uso do transporte individual motorizado dentro das cidades, ao mesmo tempo em que deve gerar recursos para o financiamento de ações dentro da própria área, como, por exemplo, o subsídio às tarifas do sistema de transporte público ou o investimento em infraestrutura exclusiva para os modais ativos, ônibus e trilhos, assim como recomenda a nossa PNMU.

Nesse sentido, é um equívoco instituir um instrumento de gestão como a política de estacionamento e a receita gerada passar a ser apropriada pela futura concessionária e não o seu retorno direto à mobilidade. Mesmo que exista a previsão do pagamento de outorga mensal da concessionária ao GDF, não há nenhuma garantia de que os recursos arrecadados com a cobrança pelo uso das vagas de estacionamento serão aplicados exclusivamente na mobilidade urbana, visto que os repasses cairão no caixa geral no Tesouro.

Por outro lado, outra inconsistência ameaçadora é a proposta de instituição da tarifa de acostagem, que vai desencadear dois tipos de externalidades negativas. Em relação ao STPC/DF, a cobrança de uma nova tarifa que não está prevista nos custos dos atuais contratos vai, previsivelmente, disparar o gatilho do instituto da revisão da tarifa técnica, o que vai onerar ainda mais os cofres públicos com mais subsídios. A situação é ainda mais grave em relação ao

Serviço Interestadual Semiurbano, uma vez que um novo encargo vai ser transferido diretamente para o seu usuário, visto que a receita tarifária é a única fonte de financiamento da operação. Isso pode ser elemento de exclusão e de aprofundamento das desigualdades de camadas vulneráveis.

Dessa forma, deve-se considerar as seguintes proposições:

- Estabelecimento de mecanismos que assegurem a vinculação dos pagamentos correspondentes à outorga da concessionária, sobre a cobrança pelo uso das vagas de estacionamento fixadas no projeto de concessão da RPP, à aplicação na política de mobilidade urbana, com a devida prestação de contas no âmbito do futuro Conselho Metropolitano de Mobilidade Urbana.

- Realização e divulgação de estudo técnico contendo a avaliação do impacto da cobrança da tarifa de acostagem no STPC/DF e as medidas previstas para cobertura do novo custo dentro do Sistema.

- Aporte de subsídio público para cobertura do custo mensal com a tarifa de acostagem dentro do Serviço Interestadual Semiurbano, definindo como diretriz o não repasse dos novos custos para as tarifas públicas.

- Implantação efetiva do Centro de Controle Operacional (CCO) na RPP, nos primeiros meses da concessão, para gestão e monitoramento da operação de embarque e desembarque de passageiros.

- Implantação do sistema de informação ao usuário, em painéis eletrônicos, contendo dados sobre linhas, horários, itinerários, tarifas e plataformas de embarque e desembarque de passageiros do transporte público.

- Qualificação das rotas de circulação a pé e de bicicleta que estabelecem ligação com a RPP, garantindo a necessária acessibilidade ao processo de integração intermodal.

- Qualificação e liberação do bicicletário instalado na RPP, que até já foi objeto da realização de audiência pública, mas sem previsão como ações a serem implementadas no projeto de concessão da Rodoviária, visando fortalecer a integração intermodal entre bicicleta e transporte público.

6) OUTRAS PROPOSIÇÕES PARA A MOBILIDADE URBANA DO DF

Além das questões apresentadas nos cinco tópicos detalhados acima, também se propõem diversas outras ações dentro do campo da mobilidade urbana, voltadas especificamente para o Distrito Federal como, por exemplo:

- Implantação de novos corredores e faixas exclusivas para a circulação dos ônibus do transporte público coletivo, com pavimento adequado, priorização semaforizada e fiscalização eletrônica para controle do uso indevido através de veículos.

- Adoção dos dados da próxima Pesquisa Origem-Destino para reavaliação da proposta de implantação da rede de transporte tronco-alimentada.
- Implantação do Centro de Controle Operacional (CCO) para gestão, fiscalização e monitoramento da operação do STPC/DF, previsto desde a licitação de 2012, mas até hoje ainda não efetivado.
- Introdução do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), previsto como parte integrante do Sistema de Controle da Qualidade do STPC/DF na licitação de 2012, mas até hoje ainda não efetivado, com estudo técnico para a adoção de possíveis novos parâmetros e indicadores destinados à avaliação do desempenho da execução dos serviços pelos atuais operadores.
- Instalação de painéis eletrônicos, com informações acerca da previsão de horário de chegada de ônibus referentes a determinadas linhas, em pontos estratégicos da cidade e que apresentem grande fluxo de circulação de usuários do STPC/DF, com possibilidade de viabilização dos equipamentos através de parceria público-privada.
- Extensão da utilização do Bilhete Único do STPC/DF ao sistema de bicicletas compartilhada, com garantia do atual benefício temporal de 3 horas para integração dentro do DF, mediante o pagamento da tarifa cheia de R\$ 5,50, com realização de estudo técnico para adoção também nas viagens realizadas por meio de aplicativos de transporte individual, na perspectiva dos deslocamentos de primeira e última milha, a partir de parceria com as plataformas que operam no território.
- Realização de estudo técnico visando à adoção de tarifas promocionais no STPC/DF, como possibilidade real para o aumento da ocupação nos horários de entropicos e descompressão da demanda nos períodos de picos, visto que a própria Lei Distrital nº 4.011/2007 lista expressamente essas opções (Artigos 16, VI e 17, § 1º).
- Implantação de estacionamento para veículos e paraciclos em estações do BRT Sul, com garantia de segurança permanente e acessibilidade, visando à criação de condições reais para a realização de integração intermodal entre automóveis e bicicleta com o transporte público.
- Instalação de abrigos com cobertura em paradas do STPC/DF com fluxo de usuários e que ainda não contam com infraestrutura adequada.
- Efetivação de programa permanente de qualificação de calçadas, com execução via GDF, mas com lançamento de melhorias no IPTU do imóvel beneficiado, em localidades com fluxo de pedestres e com acesso a equipamentos públicos e estações e terminais do transporte público.
- Introdução de novas modalidades de pagamento dentro do STPC/DF, como Pix, cartões de crédito e débito, QR Code, etc.
- Investimento na qualificação do metrô a partir da renovação e ampliação da frota rodante; na adoção de novos sistemas de gestão, controle e fiscalização da operação; ampliação da capacidade de oferta de energia elétrica

para aumento da quantidade de trens nos picos, visando à redução do intervalo entre as viagens e ampliação do quadro técnico e operacional da empresa.

- Manutenção de operação permanente de combate ao transporte clandestino nas vias do DF, via ação conjunta envolvendo SEMOB, DETRAN-DF, DER e ANTT.

- Articulação e pactuação com setores produtivos empregadores de mão-de-obra do DF, para a viabilização da adoção de programas de escalonamento e flexibilização dos horários de entrada e saída dos trabalhadores, por segmentos específicos da atividade econômica, visando à descompressão da demanda sobre o transporte público nos horários dos picos.

- Apresentação mensal ao Conselho de Transporte Público do DF das informações geradas no âmbito do processo de produção do PDTU.

7) DIRETRIZES PARA O SERVIÇO INTERESTADUAL SEMIURBANO DO ENTORNO DO DF

- Implantação de faixas reversas nas vias de acesso ao DF (BR-020, BR-040, BR-060 e BR-070), nos horários dos picos, com circulação garantida para os ônibus do transporte público que saem dos municípios do Entorno, através de articulação envolvendo o GDF, Governo de Goiás, ANTT, DNIT, PRF e concessionárias das rodovias BR-040 e BR-060.

- Estabelecimento de restrições para a circulação de veículos de cargas, nas vias de acesso ao DF, em horários preestabelecidos durante o dia (entre 5h às 8h e de 17h às 19h).

- Manutenção de operação permanente de combate ao transporte clandestino nas vias de acesso ao DF, através de ação conjunta envolvendo DER, PRF e ANTT.

- Comprometimento e promoção de esforços, por parte do GDF, para a instituição do Consórcio Interfederativo da Região do Entorno do DF, com ratificação do indicativo de aporte de subsídio para custeio da operação do Serviço Interestadual Semiurbano, visando o barateamento de tarifas, a desoneração dos usuários e a oferta de novos produtos.

CONCLUSÃO

A cada ano vamos acompanhando o aprofundamento da gravidade dos problemas gerados pelo modelo de desenvolvimento implementado no Distrito Federal e na Região do Entorno do DF: expansão crescente da frota de automóveis e motocicletas; investimento permanente em obras de engenharia no sistema viário, voltadas apenas para a busca utópica da garantia de fluidez para veículos e com produção de passivo ambiental; aumento de congestionamentos e de horas perdidas por conta dessa paralisação no tráfego e crescimento do nível de emissões de gases e de material particulado.

Ao mesmo tempo, também acompanhamos as experiências implementadas em diversas cidades espalhadas pelo mundo que, diante de questões semelhantes às enfrentadas em nosso território, pactuaram com o conjunto da sociedade e decidiram promover transformações radicais no campo da mobilidade urbana, sob o contexto de um projeto baseado na sustentabilidade, onde as pessoas foram eleitas como o eixo central da política pública, e não mais os automóveis. Por aqui, o diagnóstico já é plenamente conhecido há bastante tempo, assim como também são identificados os instrumentos para a promoção da tão necessária mudança do paradigma, como o PDTU e a PNMU, visando definir a priorização de modais ativos (circulação a pé e por bicicleta) e do transporte público, o desestímulo ao uso do transporte individual motorizado, o fortalecimento da integração intermodal, a segurança viária e a melhoria da qualidade de vida.

Todo processo de transformação pressupõe o enfrentamento do status quo, de interesses localizados em segmentos específicos e dos modelos historicamente construídos. Assim como também são esperadas e previsíveis as reações de setores que, em um primeiro momento, se sentem ameaçados com a possível perda de privilégios e conquistas, mesmo que esses interesses não representem o conjunto da sociedade.

Esse quadro foi reproduzido de forma muito parecida em todas as cidades que decidiram investir em projetos de mobilidade urbana sustentável. Assim como também se configurou de modo semelhante o início deste processo, com a tomada da decisão política, por parte das gestões públicas municipais, de implementar as mudanças, abrindo um profundo debate com todos os setores representativos da sociedade, inserindo-os no processo, visando à construção de uma ambiência favorável à implantação do novo modelo. Esse caminho é imprescindível quando se pensa em transformações, e a sinalização de que o projeto é qualificado e vai contribuir para a produção de externalidades positivas dentro do espaço urbano, beneficiando toda a sociedade, ajuda a reduzir as resistências e a conquistar aliados.

Não há outra alternativa quando se projeta o futuro do DF e da região do Entorno. A qualificação e o fortalecimento do sistema de transporte público é imprescindível para a cidade, uma vez que é ele o eixo estruturador do desenvolvimento urbano e o instrumento de indução da dinâmica econômica. Ao mesmo tempo, o investimento na priorização dos modais ativos e o desestímulo ao uso do transporte individual motorizado complementam o universo das ações que solidificarão a mobilidade urbana sustentável.

Nesse sentido, considerando que é preciso começar um novo tempo no DF, com o estabelecimento de uma decisão política do Governo de promover e implementar mudanças dentro da mobilidade urbana, avalia-se que o momento atual de discussão da nova proposta do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU) seria um ambiente muito propício para fomentar um profundo debate com a sociedade e criar a tão necessária ambiência para a tomada de decisão e a transformação, qualificando o STPC/DF, apontando diretrizes para o Serviço Interestadual Semiurbano e mirando, no futuro, a construção de uma rede metropolitana de transporte, integrada e de qualidade.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato20112014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: abril 2024.

Distrito Federal. Decreto nº 9.269, de 18 de fevereiro de 1986. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/12924/Decreto_9269_13_02_1986.html>. Acesso em: abril 2024.

_____. Decreto nº 38.058, de 14 de março de 2017. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/3ef3cef858e24e25a6f990cbb0599a07/Decreto_38058_14_03_2017.html>. Acesso em: abril 2024.

_____. Lei Complementar nº 239, de 10 de fevereiro de 1992. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/48318/Lei_239_10_02_1992.html>. Acesso em: abril 2024.

_____. Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/55705/Lei_4011_12_09_2007.html>. Acesso em: abril 2024.

_____. Lei nº 4.566, de 4 de maio de 2011. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/68571/Lei_4566_04_05_2011.html>. Acesso em: abril 2024.

_____. Lei nº 6.117, de 28 de fevereiro de 2018. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/4ff86093d04245db95aa905db6404fee/Lei_6117_28_02_2018.html>. Acesso em: abril 2024.

_____. Lei nº 7.427, de 28 de fevereiro de 2024. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/4d930ca8b8174a12929adf7fb526beec/Lei_7467_28_02_2024.html>. Acesso em: abril 2024.

_____. Companhia do Metropolitano do Distrito Federal. Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do Distrito Federal (PDTT/DF). Disponível em: <https://www.metro.df.gov.br/arquivos/relatorios_finais_PDTT_PMU.rar>. Acesso em: abril 2024.

_____. Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal. Edital de concorrência nº 1/2011 –ST. Disponível em: <<https://www.semob.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/10/EDITAL-DA-CONCORRENCIA-1-2011-ST-09.08.12.pdf>>. Acesso em: abril 2024.

_____. Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal. Estudo de concessão da gestão da Rodoviária do Plano Piloto. Disponível em: <<https://drive.google.com/drive/folders/189bqEFSH71r2ohthUiA7VIJlbfS5qyU7>>. Acesso em: abril 2024.

_____. Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal. Projeto Zona Verde. Disponível em: <<https://semob.df.gov.br/zona-verde/>>. Acesso em: abril 2024.

_____. Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal. Sistema de controle de qualidade do serviço STPC-DF. Disponível em: <<https://www.semob.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2018/06/Anexo-VI-Sistema-de-Control-de-Qualidade-do-Servi%C3%A7o-STPC-DF.pdf>>. Acesso em: abril 2024.

NOGUEIRA, W. F. Artigo técnico “Onde se pode avançar no transporte público do Entorno, antes mesmo do consórcio interfederativo?”. Disponível em: <<https://institutomdt.org.br/wp-content/uploads/2023/07/Artigo-Onde-se-pode-avancar-no-Transporte-Publico-do-Entorno-antes-mesmo-do-Consorcio-Interfederativo.pdf>>. Abril 2023.

_____. Nota técnica “Atuação interfederativa para a qualificação do Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros que opera na região do Entorno do Distrito Federal”. Disponível em: <<https://institutomdt.org.br/wp-content/uploads/2023/10/Nota-Tecnica-Servico-Interestadual-Semiurbano.pdf>>. Outubro 2023.