

Revista

ISSN 2965-4025

Urbanidade

N. 2 - Junho 2023



Ministério Público
do Distrito Federal
e Territórios



**Ministério Público
do Distrito Federal
e Territórios**



Revista

Urbanidade

N. 2 – Junho 2023

ISSN 2965-4025

R. Urb., Brasília, n. 2, p.1-28, junho 2023

© 2023 MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS (MPDFT).
QUALQUER PARTE DESTA PUBLICAÇÃO PODE SER REPRODUZIDA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS
PROCURADORIA-GERAL DE JUSTIÇA
EIXO MONUMENTAL, PRAÇA DO BURITI, LOTE 2, SEDE DO MPDFT, BRASÍLIA-DF,
CEP 70.091-900
TELEFONE: (61) 3343-9500 | WWW.MPDFT.MP.BR

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca do MPDFT

Revista Urbanidade / Ministério Público do Distrito Federal e Territórios. –
N. 2 (2023)- . – Brasília : MPDFT, 2023- .

Quadrimestral.

Disponível em: <www.mpdft.mp.br/site/revistaurbanidade>.

ISSN 2965-4025

1. Mobilidade urbana – Periódico. I. Distrito Federal (Brasil). Ministério
Público do Distrito Federal e Territórios. II. Título: Revista Urbanidade.

CDD 388.4

CORPO EDITORIAL

COORDENADOR DA REDE URBANIDADE

DÊNIO AUGUSTO DE OLIVEIRA MOURA

COORDENADORAS DA SUBCOMISSÃO DE EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO

INGRID LUIZA NETO

ROSANA BAIOCO

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO E COMUNICAÇÃO

AFONSO MORAIS

ANA JÚLIA PINHEIRO RODRIGUES

MARCELO RAMOS

RENATA ARAGÃO

ZULEIDE DE OLIVEIRA FEITOSA

REVISÃO

SAMARA BOTELHO VAZ ALMEIDA

CAPA

FOTO: BRUNA STUDART

ILUSTRAÇÃO: NILTON SILVA

AS OPINIÕES EMITIDAS PELOS COMENTARISTAS E
ENTREVISTADOS NÃO REFLETEM NECESSARIAMENTE O
ENTENDIMENTO INSTITUCIONAL DO MPDFT ACERCA DOS
ASSUNTOS TRATADOS.

INFORMAÇÕES SOBRE A REDE DE PROMOÇÃO DA
MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E DO TRANSPORTE COLETIVO -
REDE URBANIDADE EM:

WWW.MPDFT.MP.BR/SITE/REDEURBANIDADE

AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao **Ministério Público do Distrito Federal e Territórios** pelo apoio prestado na revisão, diagramação e divulgação da Revista Urbanidade.

Agradecemos a todos os especialistas, ativistas, pesquisadores e profissionais que contribuíram com o corpo editorial da **Revista Urbanidade**, seja por meio da concessão de entrevistas ou por meio da redação de textos e dados que foram incorporados nesta edição.

Agradecemos a **todos os membros da Rede Urbanidade**, que voluntariamente cedem seu tempo e disponibilidade para tornar a mobilidade no Distrito Federal cada vez mais segura, saudável, acessível e sustentável.

Sumário

08

Conversa com especialista
Paulo Cesar Marques da Silva

13

Conheça alguns exemplos positivos de sistema de transporte público por ônibus no Brasil

15

Rede Urbanidade Entrevista
Paíque Duques Santarém
A gratuidade do Sistema de Transporte Público é possível?

17

Artigo de Opinião
Wesley Ferro
Mobilidade Urbana Sustentável requer transporte público coletivo de qualidade

19

Acontece na nossa cidade
Por uma nova licitação no Sistema de Transporte Público Coletivo do DF

21

Boas práticas na formação de condutores do transporte público coletivo do DF

23

O que dizem os usuários do transporte coletivo do DF

25

Visão da Rede Urbanidade
Alternativas de transporte para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida no DF



EDITORIAL

Verificar os horários e trajetos de viagem disponíveis, adequados às necessidades dos usuários; aguardar o transporte em estações e abrigos seguros, confortáveis, acessíveis e limpos; apanhar o ônibus no horário previsto; ser transportado em veículos igualmente seguros, confortáveis, acessíveis, limpos e não poluentes, conduzidos por profissionais preparados cujos direitos também sejam respeitados; chegar ao destino pontualmente; completar o percurso a pé, de bicicleta ou outro meio de locomoção, todos esses são direitos básicos. Todavia, infelizmente eles são violados todos os dias no Distrito Federal. As perguntas que devem ser feitas são: por quê isso ocorre? Como mudar essa realidade?

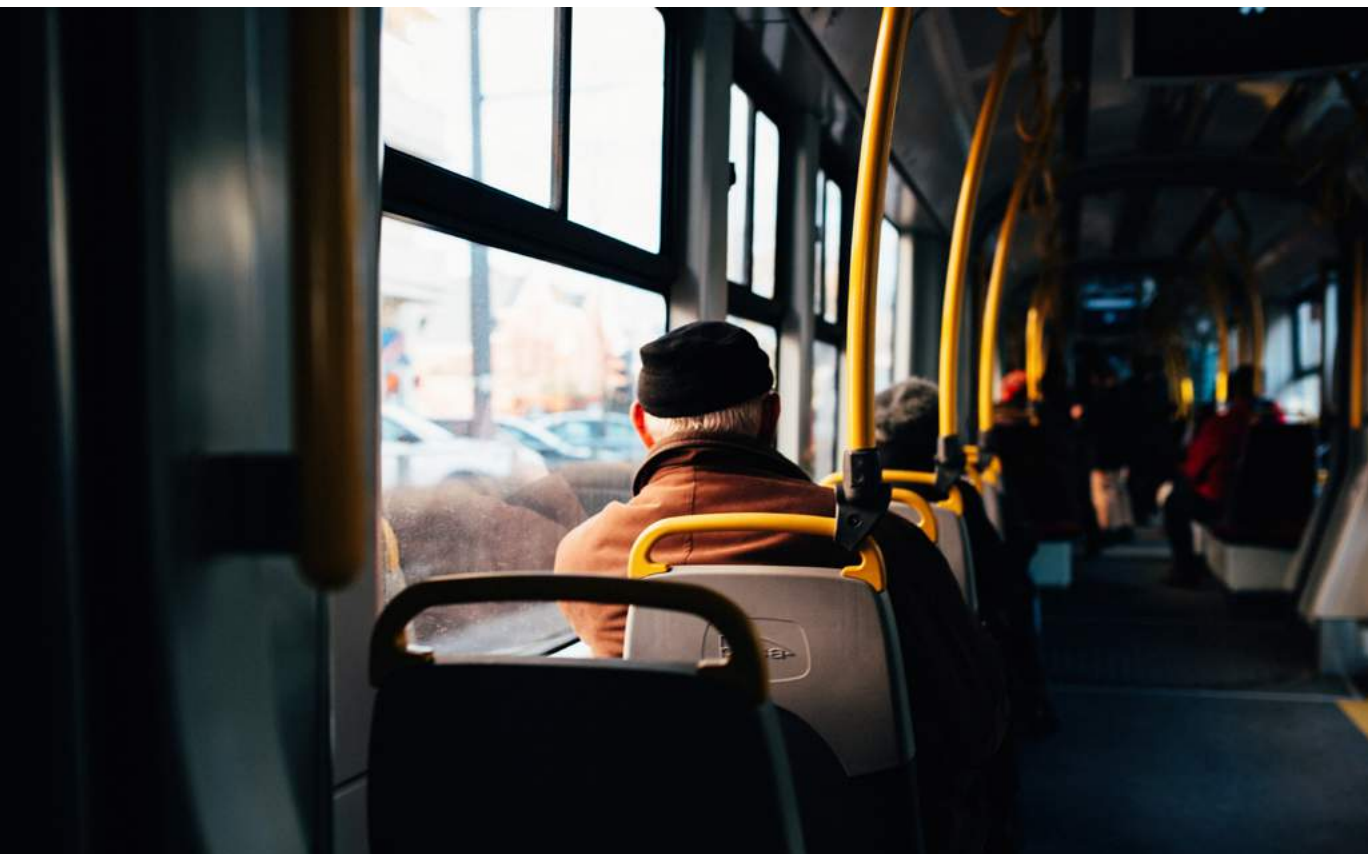
Nesta edição da Revista Urbanidade, buscaremos algumas respostas para

essas indagações, com o objetivo de chamar a atenção para as principais causas desse atraso social e de apontar soluções, especialmente porque o edital para concessão do Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF deve ser publicado pelo GDF em breve.

Em 2020, a Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal (Rede Urbanidade), em parceria com o Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (Instituto MDT), encaminhou à Secretaria de Transporte e Mobilidade (Semob) e ao Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF) uma série de questionamentos e contribuições levantados durante a consulta pública realizada pelo GDF acerca da referida licitação. A íntegra do documento pode ser acessada [aqui](#).

De fato, não se pode perder a oportunidade de corrigir as distorções existentes no modelo vigente. Elas envolvem, entre outros aspectos, o financiamento do sistema, a remuneração das empresas concessionárias, a integração com os municípios que fazem parte da área metropolitana, assim como o comprometimento da qualidade, da confiabilidade e da eficiência do serviço prestado.

Outro ponto importante nessa equação diz respeito à transparência do modelo a ser adotado e à efetiva participação da sociedade no controle de sua implementação. Afinal, já passou da hora de o transporte coletivo na capital da República deixar de ser utilizado apenas por aqueles que não têm outra opção para se deslocar na cidade, ficando, assim, obrigados a se submeter a situações indignas e a perder boa parte de seu tempo no trânsito.



Conversa com o especialista

Paulo Cesar Marques da Silva

A Rede Urbanidade conversou com o professor do Departamento de Engenharia da Universidade de Brasília, Dr. Paulo Cesar Marques da Silva, que esclareceu alguns tópicos referentes ao transporte público.

Qual é o custo do transporte público no Brasil?

É difícil afirmar qual é o custo do Transporte Público (TP) no Brasil, porque existe um certo domínio por parte de grupos (de cartões), empresas que tratam o serviço como uma caixa-preta. É difícil apreender o custo real da passagem. Os empresários estão sempre reclamando, mas não querem sair do ramo. As informações que deveriam ser públicas, que deveriam estar disponíveis para o gestor público, não estão. É difícil apreender qual é o custo real de operação. Ninguém abre as planilhas. Por exemplo, no Distrito Federal (DF), a licitação que está sendo questionada agora precisa ser refeita.

Aqui no DF existe, na licitação e na contratação dos serviços, a obrigatoriedade de os veículos serem dotados de telemetria e GPS, de modo que o gestor deveria fazer o monitoramento em tempo real, mas até hoje tal ação não foi implantada. A telemetria é uma ferramenta que auxilia o gestor e o usuário. Para o usuário, pode-se dar informações

confiáveis acerca da viagem e melhorar a previsibilidade do planejamento delas. Para o gestor, os dados agregados seriam de fundamental importância. Até o momento essa obrigatoriedade não foi implantada. Então, não se sabe quanto custa o TP, nem aqui no DF, nem na maioria dos municípios brasileiros. Tanto as empresas escondem essas informações quanto o setor não se organiza para captar essas informações, portanto, não se sabe quanto custa o TP. As empresas alegam a necessidade de reequilíbrio da contratação, que elas precisam da complementação, do subsídio. Nesse cenário, há um clamor popular para saber onde a complementação do subsídio é aplicada. A própria Câmara Legislativa resiste em aprovar esse crédito.



É possível que a quebra no princípio da transparência venha a influenciar nesse processo?

Com certeza. Não farei uma acusação deliberada de que existe desvio, mas sabemos que informação é poder. E não compartilhar a informação de forma pública acaba sendo um mecanismo que as empresas utilizam para fazer todo tipo de manipulação, inclusive, para justificar os valores que estão sendo cobrados.

Quais são as dificuldades dos municípios brasileiros para subsidiar o transporte público?

Primeiro, é preciso conhecer os custos para que o município consiga fazer seu planejamento. E é preciso fazer um rearranjo tributário, a fim de mapear as fontes de recursos. O quanto será necessário captar dessas fontes ou identificar novas contribuições depende desta informação: o quanto custa. E essa é a informação que está na caixa-preta. Se a gente superar esse problema, ou seja, avançar na transparência, conseguiremos avançar nos mecanismos de contratação. Do ponto de vista lógico, não faz sentido que as empresas sejam remuneradas a partir do valor pago pelos passageiros transportados.

Transportar mais passageiros não significa aumentar o custo que necessariamente implique uma remuneração maior porque se está transportando mais pessoas. O custo é o de realização da viagem. Se o ônibus está cheio ou vazio, a variação do custo relacionado com a quantidade de pessoas a ser transportada não é significativa – essa avaliação é minha. O custo é o de fazer o veículo circular e pouco depende da quantidade de passageiros transportados. A remuneração que a empresa precisa receber é aquela para ela dar conta de realizar o conjunto da viagem, arcar com os custos administrativos e ter a margem de lucro devida. Esse é o custo. Não faz sentido uma remuneração que depende da quantidade de passageiros.

Por que o equívoco de tarifar em cima do volume de passageiros persiste?

Esse ramo de negócio é pautado na seguinte visão: o serviço de TP é pago pelo consumidor no momento do consumo. Ele é quem paga por

aquele serviço. Portanto, todo o ônus do financiamento recai sobre o passageiro. O empresário não quer tornar pública a informação de catraca porque existe nesse processo uma operação que permite aumentar o lucro sem publicizar. Certamente, há um interesse de manter essa informação oculta.

Existe a lógica de que o usuário é um beneficiário do serviço. Mas cabe perguntar: usar um ônibus é um benefício? Temos uma discussão conceitual importante. Se é um benefício, quem é o beneficiado? Se ele é um beneficiário, todo o ônus recai sobre o passageiro/usuário, como se o passageiro fosse o beneficiado, mas quem é o real beneficiado? O passageiro, que viaja para vender sua força de trabalho, por exemplo, ou a coletividade?

Parece que a economia de uma cidade é que se beneficia!! Não só pela força de trabalho que é vendida, mas porque um sistema de transportes supre as necessidades de mobilidade humana e movimenta o consumo, o funcionamento das feiras, da cultura etc. Portanto, existe uma distorção conceitual. A ideia de um sistema de transportes fica distorcida. Quem depende de um sistema de transporte eficiente é a cidade, por isso é necessário avançar numa discussão que reveja essa lógica de financiamento; é preciso que, de fato, a cobrança seja feita de quem se beneficia do sistema de transportes. Por exemplo, quando existe uma greve dos rodoviários, a cidade para.

Qual seria a releitura para essa visão conceitual, em que o usuário é tido como o responsável pelo custo?

Houve um avanço com a promulgação da Lei 12.587/2012 – Lei de Mobilidade Urbana, que distinguiu as tarifas: existe uma tarifa do usuário e

existe a tarifa que o contratante paga ao concessionário. Isso foi bom. O problema é que permanece a questão da remuneração por passageiro transportado. O passo a ser dado agora é: esquecer a remuneração por passageiro transportado e mudar para uma contratação do serviço por fretamento. Essa não é uma discussão nacional, mas o município de São Paulo (SP) começa a falar sobre a possibilidade da implantação do Programa **Tarifa Zero**. E a prefeitura do Rio de Janeiro (RJ) apresentou uma proposta que quebra esse paradigma, que fala na contratação de serviço por fretamento. Existe uma percepção de que algo precisa ser ajustado.

O que é o Programa Tarifa Zero?

A ideia central do Programa Tarifa Zero, que no Brasil tem como um dos maiores expoentes o engenheiro Lúcio Gregori, é zerar a tarifa para todos os passageiros e cobrar essa conta dos mais ricos, por meio do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU). Assim, em vez de a tarifa ser paga pelo passageiro na catraca, o transporte público seria financiado por meio de arrecadação municipal, assim como ocorre com a coleta de lixo e a manutenção de escolas e de postos de saúde, por exemplo.

Fonte: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/tarifa-zero-qual-sua-viabilidade/>



A remuneração por passageiro transportado é uma questão paradigmática, pois o poder público contrata esse serviço, que é direito da população. Sou francamente favorável a essa política do Programa **Tarifa Zero**, pelas razões que apontei antes. Ainda que a gente não chegue a esse ponto, ainda que a gente pense na tarifação do serviço, deve-se pensar em uma outra lógica: a tarifa no sentido de contribuição que o cidadão faz para o sistema, ou seja, para a economia da cidade. Também se pode pensar em recursos que já são arrecadados, como imposto sobre herança, sobre transferência de bens, por exemplo. Essa é uma questão de justiça social.

Uma questão crítica é a do automóvel. Ele, subsidiado de várias formas, possui grande oferta de estacionamento gratuito, e não ressarce a sociedade. Todos os cidadãos pagam seus impostos, mas nem todos usam carro. O próprio sistema viário é muito mais usado pelo veículo privado do que pelo TP.

A lógica do pedágio urbano, que muitas cidades no mundo adotam, tem uma discussão sobre a justiça social. As classes menos favorecidas são penalizadas; ao circular de carro, todos pagam uma tarifa, que por vezes não significa muito para os estratos mais altos da sociedade. Mas, como estamos falando sobre o automóvel, ninguém questiona essa realidade como injustiça social; é um fato naturalizado. Por que não cobrar pelo uso do automóvel e do estacionamento?

Não estamos falando da lógica que o Governo do Distrito Federal (GDF) está usando quando apresenta a sua proposta de cobrança do estacionamento. Segundo o GDF, a cobrança do estacionamento não contará com

investimento de recursos públicos, porque se trata de uma Parceria Público-Privada, o que considera ser uma grande vantagem. Mas, na realidade, isso significa que o operador privado precisa que aquela demanda seja cada vez mais alta para melhorar a sua remuneração e garantir o retorno do seu investimento. Existe um sistema que se autoalimenta e não faz essa transferência de recursos nem de preferências dos modos de transportes. Por exemplo, Londres implantou o pedágio urbano. Há uma área central grande em que se paga para entrar de carro ou não se entra de carro. A receita é obrigatoriamente investida no sistema de TP ou no sistema de transporte ativo. É obrigatório que seja feito assim.

Então, existe um benefício. O usuário do carro está ajudando, nesse caso, a financiar o sistema de transporte coletivo.

Levando em consideração o conceito de justiça social dos transportes públicos, por que o Programa Tarifa Zero seria viável no DF?

Pensando que o dinheiro que existe para investimento social é o mesmo dinheiro, ou seja, você tira de alguém e aplica em algum lugar, e que o recurso que existe é esse dinheiro que circula na cidade, a justiça está em você não onerar o usuário do ônibus. Busca-se o recurso em outras fontes, mas é um dinheiro que está circulando, que está sendo arrecadado, que pode entrar em circulação para um benefício que é geral. A conta extra depende do conhecimento dos custos. Para trabalhar com a viabilidade econômica da proposta, é preciso conhecer os custos. Isso retoma aquela ideia da transparência, etc.

Qual seria o custo hoje para que houvesse implantação do Programa Tarifa Zero?

Existe o valor do subsídio que o governo paga para o sistema, que está na casa de R\$ 1 bilhão, segundo as estimativas que circulam. O que não sabemos é a qual parcela esse bilhão corresponde. Alguns falam em 40% dos custos, outros falam que é mais, outros falam que é menos. Não sabemos, porque não se tem clareza sobre os custos. Se convencionarmos que esses custos correspondem a 50%, sem nenhum rearranjo tributário, o governo já tem um desembolso de R\$ 1 bilhão ao ano para fazer o sistema funcionar como é hoje, com todas as precariedades como funciona hoje. Falando grosseiramente, o governo terá que arrumar mais R\$ 1 bilhão, caso venha a funcionar com o Programa **Tarifa Zero**.

Não tenho muitas informações para saber qual é o orçamento do DF, o quanto que esse bilhão adicional significaria economicamente ou de onde se faria o remanejamento desse recurso, mas não me parece uma cifra tão astronômica, que não possa ser seriamente considerada para se rever o modelo.

Rever o modelo atual é um desafio. É necessário fazer um estudo sério, descomprometido, no sentido de não se precisar dar respostas a setor A ou B para se conhecer o sistema. O próprio empresariado pode ser convencido a colaborar, se for apresentada a garantia de que vai haver uma remuneração justa pelo serviço que vai ser contratado. Um debate claro pode até levar a inibir o mau empresário e a fortalecer o debate amplo.

Sobre os valores das passagens, atualmente, qual a parte percentual que cabe ao usuário e às empresas?

A estimativa que se faz é que a tarifa hoje corresponde a cerca de 50% do custo total. Essa é a conta que o empresário apresenta. Não temos essa garantia, exatamente porque não temos acesso seguro às informações dos custos operacionais. Estamos nas mãos dos empresários.

Nas cidades da Europa, por exemplo, o nível de subsídios de 50% é um subsídio baixo. Praga, na República Checa, subsidia em torno de 70% do transporte público. Numa breve avaliação, essas variações podem nos convencer que, quanto maior o subsídio, melhor a qualidade do transporte público. Portanto, está se falando de um benefício social. Esse custo pode ser encarado como um investimento que a cidade faz, que pode ter reflexo no turismo, nas atividades econômicas e promover outros ganhos secundários.

Parece, então, que um dos impedimentos para melhoria dos transportes é a falta de transparência. O que o senhor quis dizer com “estamos nas mãos dos empresários”?

Precisamos pensar em estratégias para viabilizar mais benefícios aos sistemas de transporte. Acho que o ponto de partida é a discussão e a ação dos parlamentares para mexerem na regulamentação. É preciso fazer uma repactuação. Criar confiança para dar esse passo. Nos exemplos que dei do RJ e de SP, eu me referi aos projetos de lei que estão sendo discutidos. Isso passa por uma discussão no parlamento.

A correlação de forças nem sempre é favorável, mas é a maneira de a

sociedade conhecer outras alternativas, de conhecer a realidade e decidir o que ela quer. Por exemplo, a Lei 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, passou 20 anos sem revisão até ser aprovada. Por isso, é preciso fazer a mudança da regulamentação nos parlamentos, a partir do Congresso Nacional, dos parlamentos estaduais e municipais. Esse espaço é legítimo para o embate de ideias.

Existe a influência do poder econômico. O TP também precisa passar por isso.

Com a mudança no texto constitucional, a partir da PEC 74, o senhor pode apontar algum benefício aos sistemas de transporte, no sentido de implantação de programas como o Tarifa Zero?

A mudança na Constituição foi fundamental, um passo importantíssimo. Mas houve uma conjuntura social que acelerou o processo, que foi a manifestação popular para baixar o valor da tarifa em SP, ocorrida em junho de 2013. A PEC 74/2013 já existia, mas não havia boa vontade do Congresso. Naquela conjuntura, com diversos efeitos colaterais, começou a mobilização pelo direito ao transporte e pelo reajuste da tarifa em SP. Houve um ajuste significativo e um dos efeitos foi a aprovação da emenda constitucional.

Infelizmente, uma perda que tivemos foi um desgaste dos governos de modo geral, da legitimidade das instituições democráticas que foram colocadas à prova naquele momento, o reflexo mais forte dessa perda foi no governo federal. Isso afetou fortemente um decreto do governo federal que regulamentava o Sistema de Controle Social e Participação Popular. Forças políticas no Con-

gresso boicotaram o teor do decreto por meio de um Projeto de Decreto Legislativo (PDL 1491/2014). Eu, pessoalmente, acredito fortemente que conseguiríamos avanços na área de mobilidade, de modo geral, se nós tivéssemos avançado nesses mecanismos de empoderamento da sociedade via conselhos e outras formas de participação democrática e controle social, e acabou que isso não ocorreu naquele período.

O Sistema Nacional de Controle Social foi severamente afetado e na prática deixou de ser implementado desde então. A emenda à Constituição poderia ser um fator impulsor dos mecanismos de gestão democrática que estavam previstos como princípio da Lei 12.587/2012, mas isso tudo foi abortado.

Hoje, o horizonte está mais animador. O governo federal aponta na direção de reconstituição e até de avanço, em relação ao que tínhamos em 2014, materializado na nova política de participação social recentemente anunciada. É por onde eu acho que passa a construção de políticas públicas que deem consequência à mobilidade como direito social. Hoje, ainda estamos limitados a uma determinação constitucional, ainda sem consequências práticas visíveis.

O que a Constituição diz é que a União/o Estado, em todas as suas esferas, está obrigado a produzir políticas públicas para garantir que aquele direito seja exercido pelo cidadão. É uma obrigação constitucional, mas essa determinação precisa de seus mecanismos. Na minha compreensão, esses mecanismos de participação da sociedade são os caminhos para termos a implementação dessas medidas.

No Brasil e no DF, os direitos sociais à informação e à participação ainda são pouco conhecidos. Como lidar com esse problema quando o assunto é transporte?

Esse é um outro desafio, mas temos dispositivos legais que foram esvaziados; por exemplo, o Portal de acesso à transparência e a Lei de acesso à informação são instrumentos que foram desmoralizados nos últimos anos. A mudança não será de uma hora para outra. Não é porque tivemos uma mudança de governo agora que automaticamente as coisas mudarão, mas temos expectativas. Temos um caminho para construir a partir dessa realidade. Creio que estamos falando de uma composição de governo que hegemonicamente vai atuar nessa direção.

Pelo que o senhor disse, há viabilidade da implantação de programas como o Tarifa Zero no Brasil e no DF. Essa medida poderia “quebrar” a administração pública, como se costuma alegar?

Existem alguns estudos que falam sobre isso. Estudos que ficaram inviabilizados, mas o IPEA produziu muito sobre tarifação e financiamento do sistema de transportes.

Para saber mais sobre esse estudo, acesse:
<http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

Espero que neste novo período tenhamos um ambiente mais favorável à difusão do conhecimento científico, do conhecimento sistemático da realidade. Podemos produzir a partir

disso, da convicção formada a partir dessa literatura.

Há cidades que, mesmo sem ter o Programa **Tarifa Zero** – que é a maior parte das cidades – não têm vergonha de subsidiar o sistema de transportes e fazem isso com orgulho, tendo bons resultados, isso é um bom exemplo, é um bom caminho. A **Tarifa Zero** pode vir depois. Precisamos hoje é quebrar a percepção negativa de que não se pode ter **Tarifa Zero** porque o Estado está quebrado e, por isso, a população precisa bancar o benefício. Essa lógica precisa ser desmontada, pois ela é falsa e injusta. Ela é quase uma falência de um modelo. Temos os desafios do mundo pós-pandemia, com a necessidade de distanciamento social. Essa experiência levou o transporte coletivo a ficar totalmente desmoralizado. As pessoas são obrigadas a ficar apinhadas dentro dos veículos. Não devemos deixar essa visão morrer.

É irracional pensar que todo mundo vai usar um carro porque, numa emergência sanitária, como foi a da COVID-19, a maneira de garantir o isolamento social é todo mundo andar no próprio carro. Então, é preciso que a população tenha uma oferta de TP compatível com esse cenário. Por exemplo, a capacidade de lotação suportada por um ônibus, trem, ou metrô não chegará nem perto da recomendada para garantir o mínimo de distanciamento. Isso não tem usuário que pague. Não existe recurso no bolso do usuário que pague um sistema com essa escala de oferta para atender os requisitos sanitários. Enfim, os sistemas de transportes necessitam de um novo paradigma.



Conheça alguns exemplos positivos de sistema de transporte público por ônibus no Brasil

Maricá – Rio de Janeiro Tarifa Zero para todos!

Com aproximadamente 150 mil habitantes, a cidade de Maricá adotou a gratuidade nos transportes coletivos, em dezembro de 2013, após as manifestações públicas em resposta ao aumento das tarifas de ônibus em SP (movimento “não são só 20 centavos”).

A prefeitura da cidade resolveu enfrentar as concessionárias e assumir o controle da operação do serviço, financiando o TP coletivo. Para tan-

to, houve a criação de linhas concorrentes às operadas pelas empresas, além de aumento da fiscalização e da emissão de multas. Os custos da operação da gratuidade são financiados por valores que seriam pagos às empresas de ônibus e pelos orçamentos municipal e federal. Parte do transporte coletivo continua a ser custeado pelas tarifas arrecadadas pelas linhas operadas pelas empresas. Os “vermelhinhos” de Maricá fazem parte de uma política social permanente na gestão municipal e podem servir de exemplo para outras cidades brasileiras.

Para saber mais:

Caribé, D.A. (2019). Tarifa zero: Mobilidade urbana, produção do espaço e direito à cidade. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia. Retirado de: <https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/32615/1/Tarifa%20Zero%20%28tese%20de%20doutorado%20-%20Daniel%20Carib%C3%A9%29.pdf>. Acesso em 12 de dez.2022.

Folha de São Paulo (2013). Não são só 20 centavos, dizem manifestantes na avenida Paulista. Retirado de: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1297985-nao-sao-so-20-centavos-dizem-manifestantes-na-avenida-paulista.shtml>.

Prefeitura de Maricá (2022). Maricenses economizam mais de R\$ 12 milhões por mês com os vermelhinhos tarifa zero. Retirado de: <https://www.marica.rj.gov.br/noticia/maricaenses-economizam-mais-de-r-12-milhoes-por-mes-com-os-vermelhinhos-tarifa-zero/>. Acesso em 12 de dez.2022.

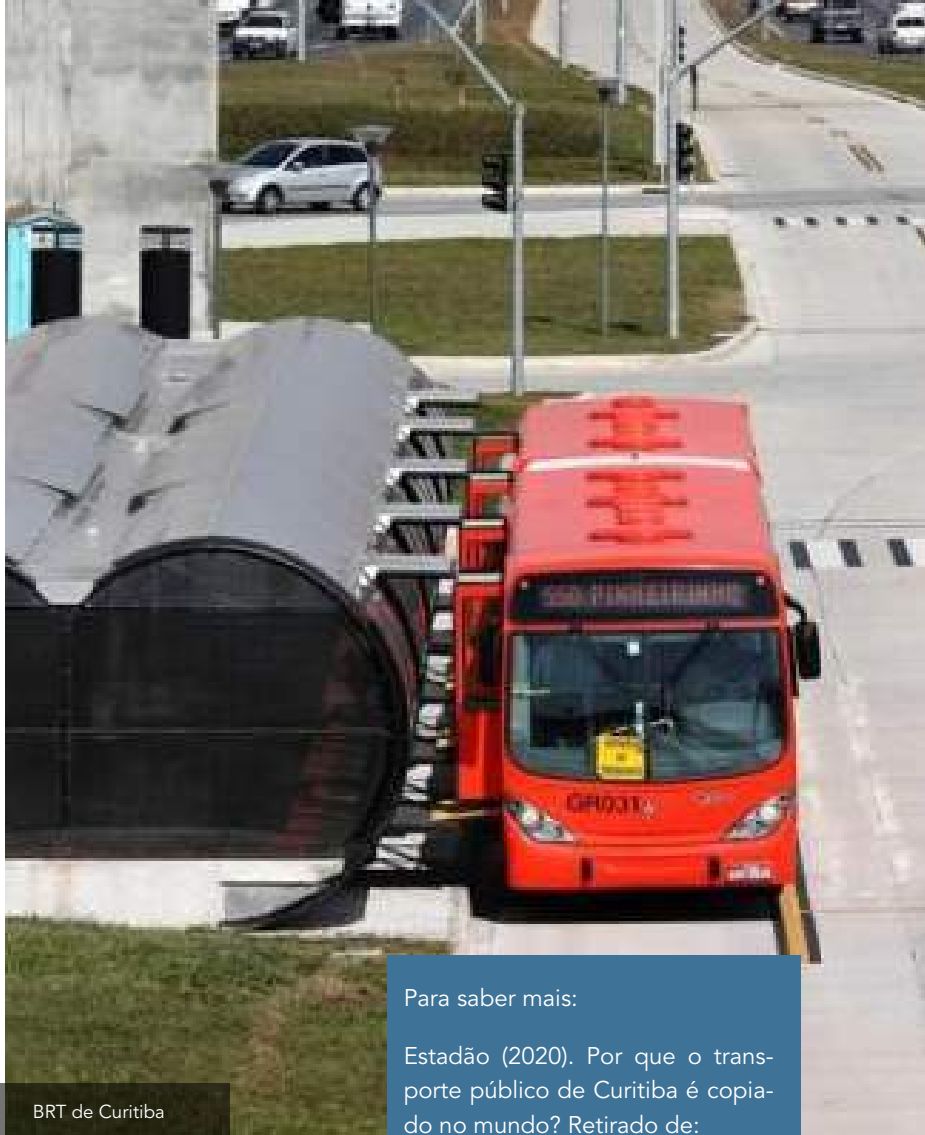


“Vermelhinho” da cidade de Maricá, RJ

Curitiba – Paraná O ônibus deve ter prioridade!

O sistema de TP de Curitiba é considerado inovador por priorizar a locomoção por meio de um sistema de transporte que utiliza canaletas exclusivas para o deslocamento dos ônibus BRTs (do inglês *Bus Rapid Transit*). As canaletas são cercadas por vias de tráfego lento de veículos e por áreas comerciais com ampla circulação de pessoas.

As famosas estações-tubo facilitam a integração entre as linhas, permitindo que o passageiro faça várias viagens sem precisar pagar mais de uma tarifa. Além disso, reduzem o tempo de parada dos ônibus e, conseqüentemente, o tempo das viagens. Além dos ônibus convencionais e alimentadores, há os interbairros (que ligam diferentes regiões da cidade, sem passar pelo centro) e os ligeirinhos (que cobrem grandes distâncias, sem fazer muitas paradas).



BRT de Curitiba



Estações-tubo

Para saber mais:

Estadão (2020). Por que o transporte público de Curitiba é copiado no mundo? Retirado de:

<https://summitmobilidade.estadao.com.br/ir-e-vir-no-mundo/por-que-o-transporte-publico-de-curitiba-e-copiado-no-mundo-2/>. Acesso em 12 de dez.2022

URBS (sd). Transporte coletivo. Retirado de: <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/transporte>. Acesso em 12 de dez.2022.

Para pessoas que visitam a cidade, há também a Linha Turismo, uma linha especial que passa pelos principais pontos turísticos da cidade. Com o cartão turismo individual, o usuário pode fazer embarques ilimitados, em um período de 24 horas, escolhendo quais locais deseja visitar.



Linha turismo



Paíque Duques Santarém

Militante do **Movimento Passe Livre**

A gratuidade do Sistema de Transporte Público é possível?



Paíque, qual é a sua opinião sobre projetos que propõem a gratuidade de acesso ao sistema de transporte público em um país com tantas desigualdades como o Brasil?

Eu defendo projetos desta natureza desde meados dos anos 2000, pois acredito que o **Movimento Passe Livre** é fundamental para a consolidação do TP coletivo como um direito no Brasil. E o transporte coletivo como um direito justamente garante, entre outras coisas, o combate à desigualdade, à miséria e à exclusão na cidade. Estes projetos que propõem a gratuidade no TP coletivo, que na verdade propõem o financiamento coletivo do transporte, são fundamentais para que o Brasil se desenvolva como uma nação com igualdade, com possibilidades de exercício da cidadania e de exercício dos direitos por toda a população.

O que é o Movimento Passe Livre (MPL)?

O MPL é um movimento social autônomo, fora da iniciativa privada, apartidário, horizontal e independente que luta por um TP gratuito para o conjunto da população, defendendo a democratização efetiva do acesso ao espaço urbano e a seus serviços a partir da **Tarifa Zero**. Fatos históricos importantes na origem e na atuação do MPL são a Revolta do Buzu, que ocorreu em Salvador em 2003, e as Revoltas da Catraca, em Florianópolis, em 2004 e 2005.

Com a gratuidade do acesso ao sistema de TP ao usuário, como fica o financiamento para que as empresas de ônibus possam continuar a operar?

É importante explicar que há uma crise no financiamento do transporte, justamente porque ele opera principalmente por meio do financiamento das tarifas. A tarifa hoje na nossa sociedade é paga pelas classes C, D e E, que são as pessoas que mais utilizam o transporte coletivo. Mas, na verdade, o transporte coletivo beneficia toda a sociedade, ou seja, se não tem o transporte coletivo, a sociedade toda para, porque as pessoas não chegam ao trabalho. O transporte coletivo, portanto, não cumpre uma função somente ao usuário que vai ao serviço; ele é importante para o funcionamento dos serviços na cidade de maneira geral. Nesse sentido, por ser um setor que financia seu custeio por meio da cobrança de passagem somente da parcela mais pobre da população, não é possível aumentar o pagamento quando há algum aumento de insumos ou de custos.

Além disso, é um setor que progressivamente paga menos, porque, com a crise econômica e com o desemprego, tem cada vez menos passageiros. Então, o sistema de custeio do transporte coletivo hoje está em crise e essa crise tem que ser resolvida por meio da utilização de outra forma de custeio de financiamento do transporte coletivo. Entendo que o financiamento do transporte coletivo tem que ser feito pelo conjunto da sociedade, ou seja, por toda a parte que se beneficia, em especial as parcelas mais ricas dela. Uma forma de financiar o transporte coletivo é por meio da definição de impostos e de tributações progressivas, que têm que ser pagos pelos mais ricos para que o conjunto da sociedade possa se beneficiar. Há diferentes formas de se fazer isso, inclusive, já estão sendo utilizadas em algumas cidades brasileiras, como, por exemplo:

- tributação dos veículos mais caros;
- tributação dos IPTUs mais caros;
- tributação das grandes fortunas;
- readequações orçamentárias, ou seja, retira-se o dinheiro que é direcionado somente para a malha viária de automóveis e o direciona para a estrutura de ônibus.

Uma crítica comum a projetos como o Tarifa Zero é que o sistema de TP, que já é ruim, pode se tornar ainda pior com a gratuidade de acesso, uma vez que as empresas deixarão de receber o montante referente às tarifas pagas pelos usuários. Você acredita que isso poderá ocorrer no Brasil?

Essa crítica é equivocada em princípio, porque na verdade um dos motivos de o transporte coletivo hoje ser ruim é justamente porque ele funciona na lógica da tarifa. Nessa lógica,

é melhor e mais lucrativo para o empresário ter um ônibus com 120 passageiros do que ter dois ônibus com 60 passageiros. Na forma de financiamento proposta pelo Programa **Tarifa Zero**, há uma mudança na forma de custear o transporte: retira-se o índice de passageiro por quilômetro e paga-se o veículo pela viagem rodada. Segundo esse modelo, passa a ser mais atrativo para as empresas, sejam elas públicas ou privadas, colocar mais ônibus na rua, porque quanto mais ônibus na rua, mais a empresa receberá. Então, essa crítica é infundada, porque as empresas, hoje, para poderem lucrar mais, aumentam o número de usuários e diminuem a renovação da frota. Assim, na verdade, é a tarifa que faz o TP ser ruim! Mudando a forma de custeio e de contratação do serviço, a tendência é que a qualidade melhore.

De que forma o Programa Tarifa Zero está sendo implantado no Brasil? Já existe uma espécie de "projeto-piloto" em algumas cidades brasileiras?

Hoje há 60 cidades mapeadas com o Programa **Tarifa Zero** no Brasil, entre cidades minúsculas, pequenas, de médio e de grande porte. Estamos agora chegando a um processo em que cidades enormes como Fortaleza, SP e Cuiabá estão discutindo a implantação do Programa, inclusive com projetos já estruturados. A tendência é que o Programa cresça e ganhe espaço nas cidades brasileiras, porque o sistema de TP coletivo está falido. É claro que cada cidade tem a sua realidade, sendo importante considerar as suas especificidades e o tempo que necessita para implementar suas distintas propostas. Mas o caminho para generalizar a implantação do Programa **Tarifa Zero** em outras cidades é por meio da federalização do debate sobre transporte cole-

tivo e sobre a **Tarifa Zero** no Brasil. Também é necessário criar um Fundo Nacional do Transporte, dentro do que chamamos de Sistema Único de Mobilidade (SUM), que é um mecanismo para estimular as cidades a instituírem o Programa **Tarifa Zero**. Dessa maneira, poderemos garantir aos entes municipais, estaduais e federais a sua devida responsabilidade na gestão da mobilidade urbana, que é estratégica para o desenvolvimento do país.

“E o transporte coletivo como um direito justamente garante, entre outras coisas, o combate à desigualdade, à miséria e à exclusão na cidade.”



Artigo de Opinião

Wesley Ferro Nogueira

Mobilidade urbana sustentável requer transporte público coletivo de qualidade

Economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos, colabora no Projeto “Pensar o transporte público na cidade planejada para o automóvel”, integra a Rede Urbanidade e é membro titular do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF.

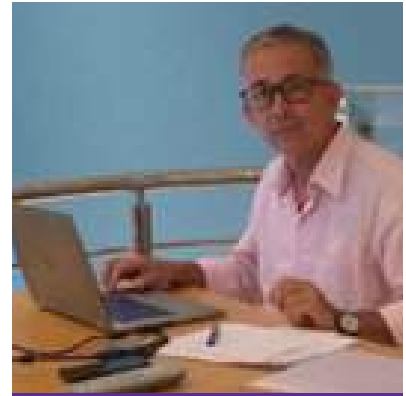
Em qualquer cidade do mundo, a implementação de uma política de mobilidade urbana sustentável passa, compulsoriamente, por três eixos principais: priorização e fortalecimento dos modais ativos (circulação a pé e por bicicleta); ampliação da participação do TP coletivo nas viagens feitas pela população, com sua priorização no sistema viário; e, por fim, o desestímulo ao uso de automóveis nos deslocamentos diários no espaço urbano. Não há como se falar em sustentabilidade, se a política não incorporar essas diretrizes.

No Brasil, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) se concentra exatamente na defesa dessas premissas como alternativa para a mudança de paradigma nos municípios. A mesma lógica é reproduzida pelo Plano Diretor de Transporte

Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF). Então, não tem muito o que se inventar. Se a política pretende ter um viés sustentável, ela obrigatoriamente precisará priorizar modais ativos e o TP, e ao mesmo tempo reduzir os históricos e generosos privilégios concedidos aos automóveis.

Aqui em nosso território, a expectativa é a de que a defesa da sustentabilidade seja reforçada e de que ocorra a ampliação da compreensão sobre a necessidade de se repensar o nosso modelo de desenvolvimento, o qual não pode ser avaliado como um objeto de desejo apenas dos ativistas da área, mas como um referencial para toda a sociedade.

A Pesquisa de Mobilidade Urbana (PMU) realizada em 2016, que



“A decisão política de mudança de paradigma depende da gestão pública. É hora de começar”

subsidiou a elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do DF (PDTT), identificou que as viagens feitas com automóveis próprios representavam 49,5% do total, enquanto o TP contribuía com somente 27,7% dos deslocamentos, reproduzindo uma lógica inversa.

Apesar das críticas, não ocorre uma baixa oferta de TP no DF; o que há é um generoso sistema viário apropriado por automóveis e a falta de instrumentos para restringir o seu uso. Por exemplo, a PMU/2016 identificou que 81,6% das viagens originadas no Sudoeste/Octogonal e 70,1% no Plano são realizadas por automóveis, apesar da grande oferta disponível de TP nessas duas regiões administrativas.

Não há dúvidas de que o TP do DF precisa ser qualificado para assumir o protagonismo dentro da cidade. Mas qualquer iniciativa que se apresente como do campo da mobilidade urbana deve ter a preocupação de se alinhar com os preceitos da política nacional, ao invés de atacar

o sistema e, com isso, apenas contribuir para reforçar o discurso de que é preciso investir em soluções para automóveis, como vemos com tanta frequência. É preciso entender que o TP é um eixo indutor de desenvolvimento socioeconômico e que, por isso, precisa ser priorizado dentro da cidade.

É necessário modificar com urgência a percepção da sociedade em relação ao sistema de transporte público e o papel da gestão pública é fundamental para isso. A sua qualificação não se dará por si só, com a realização de uma nova licitação para o sistema operado por ônibus, mas com a combinação de alguns fatores essenciais para a mudança do atual modelo.

O início do processo de transformação não exige a espera da licitação para acontecer e uma das primeiras iniciativas que poderia ser implementada passa obrigatoriamente pela implantação de faixas exclusivas nos principais eixos de circulação dos ônibus do TP. Não precisaria ser propriamente o BRT, podem ser até corredores com custo menor de instalação e com a devida gestão de tráfego para garantir a efetividade da priorização no sistema viário. Essas medidas já iriam representar um grande diferencial no tempo de viagem, que também seria beneficiado com a proibição do uso das vias de interesse de circulação do TP para estacionamento de veículos ao longo do meio-fio, e com a viabilização de faixas reversas nas rodovias de acesso ao DF, nos horários de pico, para atender o serviço interestadual semiurbano.

A qualificação do TP também seria plenamente beneficiada se o Centro de Controle Operacional (CCO) estivesse em funcionamento. É inconcebível que um instrumento previsto no edital de licitação de 2011 ainda

não tenha sido implementado pelo GDF. Como fiscalizar a prestação do serviço e o cumprimento rigoroso de frequências e planilhas de horários, por parte das concessionárias, se o CCO ainda não foi instalado? O CCO é imprescindível para o planejamento da rede, o redimensionamento de frota e a gestão do sistema e, nesse sentido, não há explicação para essa opção feita pelos governos de abrir mão de um instrumento que ajudaria a garantir eficiência ao TP.

Uma das principais críticas de usuários ao sistema de TP se refere ao tempo de espera nas paradas. Sem a informação do tempo de chegada do ônibus, a espera parece se prolongar de forma angustiante. Como os veículos do sistema contam com GPS, a identificação da localização em tempo real é possível e o acompanhamento do deslocamento já é monitorado via aplicativo. No entanto, a percepção do usuário certamente melhoraria se também existissem painéis eletrônicos com a informação do tempo de chegada dos ônibus de cada linha nas paradas (pelo menos naquelas com maior fluxo de usuários), assim como ocorre no sistema metroferroviário. Essa experiência está sendo implementada na cidade de Campinas/SP e poderia ser viabilizada no DF através de parcerias com o setor privado.

Na mesma linha de defesa, a imagem do sistema de TP também mudaria de status se houvesse transparência integral tanto na disponibilização dos dados sobre o aporte de recursos, quanto nos processos de revisão e reajuste das tarifas técnicas e na gestão ou nas tomadas de decisão. Aliada a isso, a efetivação do controle social como mecanismo auxiliar de suporte no planejamento e na fiscalização da execução da política pública contribuiria para inserir a sociedade na defesa do sistema de TP.

Considerando o fim dos atuais contratos e diante da perspectiva de uma nova licitação, a qualificação também seria alcançada com a definição de uma série de itens no edital do novo processo, como o estabelecimento de modelo de remuneração baseado em custos do sistema e no cumprimento de requisitos formais de desempenho; a adoção efetiva do Índice de Qualidade do Transporte (IQT); a utilização de veículos com piso baixo e motor traseiro; a substituição gradativa da matriz energética; o emprego de sistema tronco-alimentado; a integração intermodal; a integração tarifária com o sistema do Entorno; o barateamento de tarifas com o aporte de recursos extratarifários; etc.

Em cenário mais distante, a criação do Sistema Único de Mobilidade Urbana (SUM) é uma diretriz para a qualificação do transporte público em todo o território nacional, mas também dos modais ativos. No entanto, a curto e médio prazo há várias alternativas para que o transporte público do DF e do Entorno experimente um processo de transformação. A decisão política de mudança de paradigma depende da gestão pública. É hora de começar.



Acontece na nossa cidade

Por uma nova licitação no Sistema de Transporte Público Coletivo do DF

Equipe da Promotoria de Justiça de Defesa do Patrimônio Público e Social (Prodep), do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios

É importante direcionar a nossa atenção para o passado recente e compreender todas as circunstâncias que influenciaram negativamente o resultado de eficiência, economicidade e da qualidade da prestação do serviço público de transporte coletivo rodoviário no DF. Os fatos passados se qualificaram como um ensaio de experiências essencialmente prejudiciais à prestação do serviço de transporte, de forma que o olhar presente precisa se direcionar a corrigir os erros pretéritos e reajustar os novos rumos e, por consequência, ultrapassar a ineficiência e concretizar o selo de qualidade na prestação de serviço público de transporte coletivo à população do DF.

O Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT), ao longo das décadas, trava com a classe política e os empresários uma interlocução para solucionar a triste realidade da prestação do serviço de TP e, por efeito, implementar várias propostas para a solução de problemas na matriz do transporte coletivo. Reporte-se

ao ano de 2001, ocasião em que o MPDFT fez um profundo diagnóstico no sistema de transporte coletivo ao verificar a completa ausência de competitividade, a existência de tarifas abusivas, de rotas insuficientes, de infraestrutura deficiente, de frota envelhecida, chegando à óbvia conclusão de que o serviço não atendia às necessidades básicas dos usuários do serviço.

Naquela ocasião, o MPDFT ajuizou uma ação civil pública para exigir do DF a realização de uma nova licitação, com a devida correção das deficiências diagnosticadas, a fim de apresentar um resultado final de qualidade para o usuário do serviço.

Essa ação foi julgada procedente definitivamente em 2008, impondo a obrigação de nova licitação, que ocorreu, após a superação de várias resistências, com o Edital de Concorrência n. 01/2011. A exigência de nova licitação foi uma vitória para a sociedade do DF, visto que até então a legislação era ignorada. Todavia, a

Licitação n. 01/2011 foi lançada com vários vícios de legalidade e, por isso, foi objeto de questionamentos administrativos e judiciais, inclusive com o reconhecimento de sua nulidade pelo Poder Judiciário - ainda pendente de recurso no Superior Tribunal de Justiça.

Neste espaço, importa citar de forma bem resumida que o modelo econômico-financeiro da Licitação n. 01/2011 foi desenhado, programado e destinado para favorecer grupos econômicos de empresas concessionárias, com significativo prejuízo ao patrimônio público material e imaterial. Importa registrar que esse modelo econômico-financeiro trouxe elementos de mérito da matemática com nítido caráter de favorecer as empresas concessionárias, o que é objeto de questionamento judicial.

Dentro desse modelo, a remuneração das empresas consistia no valor da tarifa técnica fixada pelo poder concedente multiplicado pelo número de passageiros pagantes trans-

portados. Além disso, pelas regras do mencionado edital de licitação, as tarifas poderiam ser submetidas a reajustes e revisões tarifárias. Em síntese, o procedimento do reajuste tem caráter ordinário e é realizado em dada periodicidade contratual em razão dos índices inflacionários, ao passo que a revisão tarifária tem o pressuposto do extraordinário e deveria ser realizada a cada surgimento de circunstância motivadora de desequilíbrio contratual.

Em investigação civil, o MPDFT identificou grande lesividade ao erário em razão das reiteradas revisões tarifárias realizadas. A propósito, o que era para ser na forma contratual uma circunstância extraordinária passou a ser uma situação comum, em que já ocorreram mais de 40 revisões tarifárias, inclusive, com valores acrescidos em uma revisão de até 45% de aumento. Essa lesividade resultou no ajuizamento, pelo MPDFT, de uma ação civil pública, com o objetivo de obter o ressarcimento ao patrimônio público de R\$ 1,07 bilhão.

Esses fatos, em conjunto com outros do passado, permitem verificar causas e efeitos prejudiciais ao sistema de transporte coletivo rodoviário do DF e a compreensão destas circunstâncias evita o cometimento dos mesmos erros, de forma que tais experiências motivem o avanço nesta temática. O ano de 2023 é um marco relevante porque, por conta de obrigação legal e contratual, a nova licitação deveria ser lançada, levando em consideração todas as experiências já vivenciadas no campo do transporte coletivo de passageiros, principalmente para que os vícios, as máculas e os engenhos matemáticos criativos e prejudiciais ao patrimônio público não ocorram. O novo certame licitatório precisa se atentar para a imprescindível pauta da mobilida-

de urbana sustentável e a entrega de um modelo que, de fato, proporcione um serviço público de qualidade aos usuários.

Por isso, alguns aspectos precisam de uma excelência de tratamento desde o planejamento e a gestão do sistema até a integração com outros modos de transporte, com definição de: horários e rotas; controle de tráfego; frotas novas, modernas e com acessibilidade; manutenção de infraestrutura; mecanismo de avaliação permanente de desempenho; implementação eficiente de sistema de bilhetagem eletrônica; sistema de informação em tempo real para os usuários; integração, etc. Não compreender todas as nossas experiências é lançar um olhar míope sobre o sistema de transporte coletivo e, honestamente, não deveríamos mais discutir a respeito de obrigatoriedade ou não da licitação ou modelagem econômico-financeira lesiva ao erário ou falha no sistema de controle de tráfego e de infraestrutura. Essas são algumas considerações para que o olhar se direcione a garantir a mobilidade urbana sustentável e um serviço de qualidade aos usuários.



Boas práticas na formação de condutores do Transporte Público Coletivo do DF

Um projeto inovador de formação de condutores de TP coletivo foi idealizado por Afonso “Ventania”, o “Bikerrepórter”, integrante da Rede Urbanidade, ciclista e jornalista que diariamente utiliza sua bicicleta pelas vias do DF como meio de transporte, esporte, lazer e trabalho, e veicula informações sobre deslocamento e trânsito em tempo real. Afonso percebia o desrespeito e a ameaça ao ciclista pelos motoristas de ônibus, muitas vezes uma violência. Constatou, em conversas e publicações, que muitos outros ciclistas também se sentiam fortemente ameaçados no trânsito pelos motoristas dos ônibus. Então, ele elaborou um projeto educativo para os motoristas de ônibus.

Em dezembro de 2021, Afonso conseguiu o apoio da Semob, que encaminhou ofícios às empresas de ônibus que circulam pelo DF solicitando a inclusão nos treinamentos ordinários e extraordinários das empresas desse projeto proposto com conteúdos teóricos e práticos de respeito ao ciclista. Os treinamentos aconteceram em maio de 2022 com uma boa adesão por parte das empresas Urbi, Piracicabana, São José e Marechal. Essas empresas treinaram centenas de motoristas e até cobradores.

A parte teórica foi proferida por Afonso, na forma de roda de conversa,



Treinamento dos condutores das empresas de ônibus do DF
Fonte: Acervo pessoal de Afonso Ventania

descontraída, apresentando conteúdo adequado ao público-alvo e mostrando que os ciclistas são pessoas que querem compartilhar as vias com harmonia, que merecem cuidados e respeito no trânsito e que possuem direitos legais, inclusive o constitucional de proteção à vida. Relatou experiências ameaçadoras e medo ao interagir com os ônibus no trânsito do DF, bem como danos emocionais e físicos que os ciclistas enfrentam. Além disso, apresentou algumas dicas pertinentes, que só quem pedala diariamente entende.

Muitas dúvidas dos motoristas foram esclarecidas. A maioria desconhecia a legislação de trânsito, no que se refere aos direitos dos

ciclistas, como o de pedalar na via por opção. Lembrou-se de que o maior deve proteger o menor e que o motorizado deve proteger o não motorizado. Também foi mencionado sobre os ciclistas atletas de alto rendimento que têm de usar as vias nos treinos diários, pois cicloviárias e ciclofaixas têm velocidade máxima de 25km/h, sendo um risco para pessoas ou animais que também transitam pelas cicloviárias.

Já a parte prática da capacitação consistia em colocar o motorista numa bicicleta estacionada para ele sentir “na pele” o vácuo quando um ônibus passa junto dele a 80km/h. Pode-se perceber o risco de cair e a ameaça que o ônibus representa ao ciclista

quando o motorista passa “tirando um fino”, em vez de fazer a ultrapassagem com segurança, o que requer muitas vezes reduzir a velocidade para respeitar a distância legal de 1,5 m na ultrapassagem do ciclista. Esse tipo de treinamento constitui exemplo de boa prática e pode render ótimos resultados para a pacificação do trânsito no DF, especialmente pela composição da realização conjunta de três setores da sociedade civil: a Semob, que ratificou o projeto de um jornalista e sugeriu às empresas de ônibus; as empresas, que cedem motoristas e outros quadros de pessoal, auditórios, pátios e ônibus; e a Federação de Ciclismo do DF, que cedeu as bicicletas adaptadas para serem fixadas / estacionadas, que possibilitaram a experiência prática.

A ideia é continuar com esse treinamento no primeiro semestre de 2023, especialmente durante o Movimento **Maio Amarelo**. Estima-se que seja incluído no planejamento das empresas de ônibus de forma continuada, conforme recentes tratativas com a Semob e, posteriormente, incrementado com um módulo a ser desenvolvido para motoristas de caminhões e carretas.



Conferir um selo adesivo “Empresa Amiga do Ciclista” para empresas que realizarem esse treinamento e se comprometerem em torná-lo contínuo é uma ideia futura. O selo será obtido quando cumpridos alguns requisitos, como alcançar determinada quantidade de motoristas treinados e uma determinada carga horária de formação. Assim, o adesivo fixado nos ônibus significará que o motorista daquela empresa passou por treinamento e, portanto, espera-se que ele, quando encontrar um ciclista na via, reduza a velocidade; ultrapasse-o com a distância mínima de 1,5m; escolte-o quando necessário, ou seja, cuide do ciclista no trânsito.

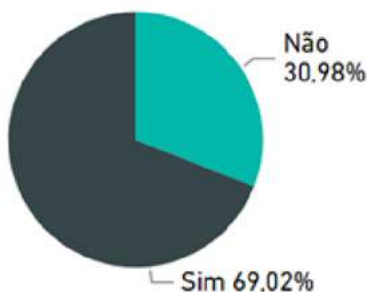


O que dizem os usuários do Transporte Coletivo do DF

Entre agosto de 2019 e outubro de 2020, o Instituto de Fiscalização e Controle (IFC), em parceria com o MPDFT, ouviu os usuários do TP do DF. O projeto **“Como Anda Meu Ônibus?”** avaliou a qualidade do serviço prestado pelo Sistema de Transporte Coletivo, identificando oportunidades de melhorar a experiência dos cidadãos que utilizam este serviço e capacitando a população para fiscalizar irregularidades.

há uma percepção majoritariamente negativa sobre os aspectos avaliados. Das 22 questões que avaliam a satisfação do usuário, mais da metade teve avaliação majoritariamente negativa.

Você depende do transporte público?

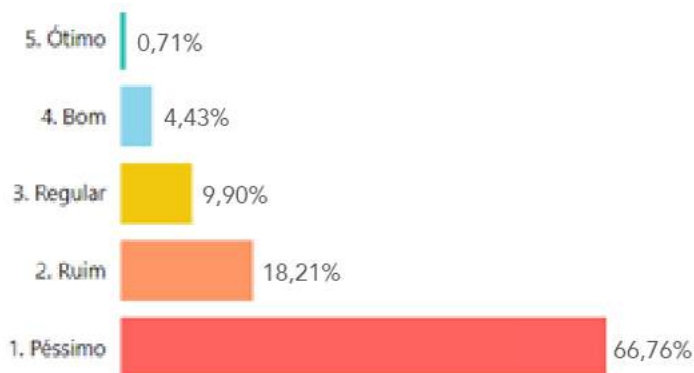


Nota: 2/3 das respostas vieram de usuários que afirmaram depender do transporte público

Fonte: Projeto Como anda meu ônibus

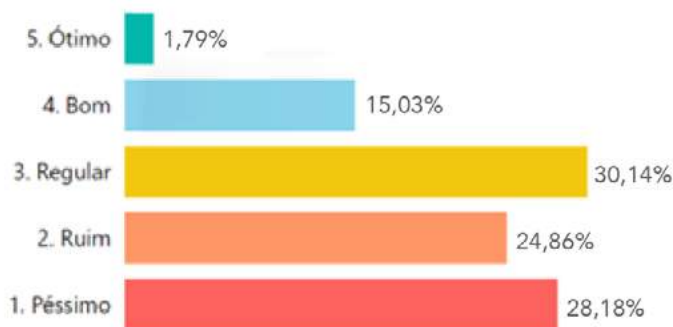
Segundo Olavo Santana, diretor de projetos do IFC, entre 2019 e 2021, foram mobilizadas dezenas de voluntários para a realização de ações em campo, de parcerias institucionais e de difusão de conteúdo nas redes sociais, em especial durante a pandemia de covid-19. Com base nas respostas de 3.400 cidadãos, verificou-se que

Como você percebe a qualidade do transporte público no Distrito Federal?



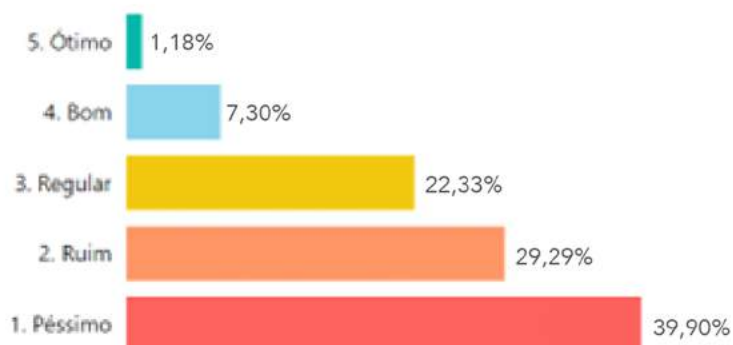
Essa percepção sobre o serviço parece estar relacionada diretamente à lotação dos veículos no contexto de deslocamento diário pendular para o trabalho. Esses deslocamentos são caracterizados por longas distâncias, o que aumenta o tempo de viagem.

O que você acha do tempo que gasta nas viagens por meio do transporte público?



Soma-se a isso a avaliação negativa do tempo de espera na parada e da falta de pontualidade dos veículos, o que agrava a insatisfação do usuário com todo o serviço.

O que você acha do tempo de espera pelo transporte público na parada?



Assim, observa-se que o tempo de viagem e o tempo de espera na parada de ônibus foram avaliados como ruim ou péssimo por mais de metade dos respondentes. Ressalta-se que muitas ações que poderiam ser desenvolvidas para promover a melhora do serviço e nortear objetivamente a gestão da Política de Transporte no DF já estão previstas em normativos e documentos elaborados há mais de 10 anos. A título de exemplo, há as especificações do edital de concorrência da última licitação e a Lei Distrital nº 4.566/2011, que dispõe sobre o PDTU/DF.

Como culminância da pesquisa, foram apresentadas 23 proposições aos órgãos competentes, divididas em dois grupos. O primeiro abrangeu questões pontuais que pudessem atenuar os problemas do sistema e oferecer uma melhor experiência do serviço ao usuário. O segundo foi composto por questões estruturais relacionadas à gestão da política de transporte. Há uma pergunta que permanece depois de mais de dois anos após o encerramento do projeto: Haverá disposição por parte do governo e das empresas em ouvir os usuários do TP?

Para saber mais:

Os resultados e ações na íntegra podem ser acessados no site: <https://www.mpdf.mp.br/portal/index.php/conhecampdf/menu/programas-e-projetos-menu/como-anda-meu-onibus>

25

Visão da Rede Urbanidade



Não é novidade que os usuários do TP da nossa cidade enfrentam inúmeros desafios. Veículos lotados, sem conforto, paradas de ônibus sem proteção suficiente contra o sol e a chuva, falta de limpeza e de manutenção são apenas alguns dos problemas frequentemente vivenciados por quem precisa utilizar o sistema de ônibus. E as pessoas com deficiência ou que têm a mobilidade reduzida, será que o TP os atende adequadamente?

Maria Lúcia Veloso, moradora da Asa Sul e com deficiência física, utiliza uma scooter (um tipo de triciclo elétrico) para se deslocar na cidade. **Maria Lúcia** enfrenta diariamente uma série de dificuldades para chegar até os locais que precisa acessar.



“Aqui perto de casa, na minha quadra, consigo fazer bastante coisa. Tem padarias, bancos, supermercados, restaurantes, cafeterias e lojas, o que me possibilita desempenhar grande parte das minhas atividades, sem precisar da ajuda de outras pessoas. O problema é quando eu preciso ir a algum outro local mais distante. Se optar por transporte coletivo, quando chego na parada percebo que nem todos os ônibus possuem rampas com acesso para cadeirantes e, mesmo quando há rampas, elas não são adequadas para que eu acesse com a minha scooter. Outra dificuldade que enfrento é para acessar as paradas de ônibus, principalmente aquelas que não estão localizadas na W3, onde as calçadas na maioria das vezes são precárias e não têm acessibilidade na região em torno das paradas, o que para mim é uma enorme barreira e inviabiliza meu deslocamento na cidade por este meio de transporte”, relata Maria Lúcia.

Em 2021, a Semob afirmou que a frota de ônibus do DF garante acessibilidade às pessoas com deficiência, seja por meio de plataformas elevatórias, seja pelas rampas de acesso. Informou também que há adesivos

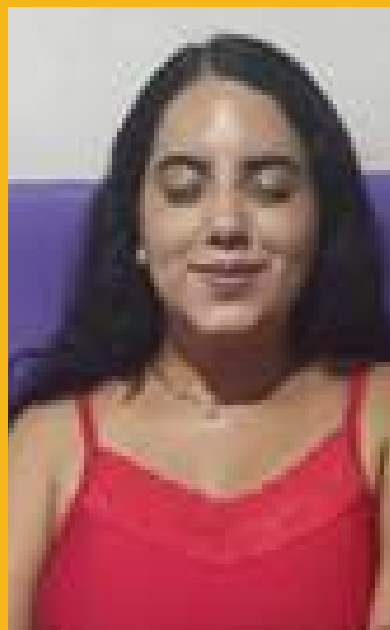
de identificação do local para que os cadeirantes se acomodem, com assento para acompanhante, cinto de segurança, dispositivos táteis para deficientes visuais e dispositivo de solicitação de desembarque próximo

ao assento do cadeirante. No entanto, não é essa a realidade para muitas pessoas com deficiência no DF e no Entorno. São comuns as reclamações sobre o mau funcionamento das plataformas elevatórias e rampas

de acesso, bem como sobre a falta de treinamento dos motoristas e cobradores para operar esses equipamentos e lidar com os usuários. Além disso, é necessário que as estações e paradas de ônibus sejam dotadas de acessibilidade, assim como as calçadas que dão acesso a esses equipamentos.

A psicóloga **Dayane Cristina**, moradora de Taguatinga e deficiente visual, utiliza o ônibus e o metrô para se locomover no DF. Ela diz que precisa pedir ajuda de alguém para levá-la até a parada de ônibus, porque as calçadas não costumam ter piso tátil, que facilita o deslocamento com a bengala.

“Preciso de ajuda para chegar à parada e também peço para que alguém me avise quando meu ônibus chega. Não tenho dificuldades para subir as escadas de acesso ao ônibus, porque utilizo a bengala. Dentro do ônibus, há poucos assentos preferenciais, mas as pessoas costumam ser cordiais e respeitar a preferência para sentar. Muitos motoristas e cobradores também são solícitos e me avisam quando chego no destino desejado, mas o ideal seria que tivessem um treinamento para lidar com as pessoas com deficiência, para que pudessem nos ajudar de forma mais empática”, desabafa **Dayane**.



Alternativas de transporte para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida no DF

DF ACESSÍVEL

Programa criado para possibilitar o deslocamento de pessoas com limitação de mobilidade, mediante agendamento. Os veículos possuem rampa de acesso para cadeira de rodas, ar-condicionado, dois boxes para cadeirantes e cinco assentos.

Como utilizar o serviço?

As viagens realizadas pelo DF acessível são gratuitas. Os interessados no serviço devem fazer cadastro na Secretaria da Pessoa com Deficiência.



DF Acessível



Aplicativo Mobilidade

MOBILIDADE

Aplicativo especializado no transporte de cadeirantes. Os veículos possuem rampa de acesso para cadeira de rodas e a equipe faz o embarque e o desembarque do passageiro com segurança, permitindo maior mobilidade aos usuários.

Como utilizar o serviço?

As viagens pelo aplicativo Mobilidade são pagas pelo usuário. Os interessados no serviço devem baixar o aplicativo no celular e solicitar a corrida.

Visão da Rede Urbanidade

A Rede Urbanidade apoia a proposta de transporte público gratuito para as pessoas com deficiência. Há municípios que estabelecem a gratuidade por meio de legislação local, mas em alguns casos a gratuidade destina-se apenas a pessoa com deficiência que seja carente de recursos financeiros, como é o caso do Programa DF Acessível. A própria Lei Federal n. 8.899, de 29 de junho de 1994, assegura o **Passo Livre** às pessoas com deficiência, desde que sejam comprovadamente carentes. Acreditamos que as políticas públicas de acessibilidade e de mobilidade devem priorizar que as cidades estejam preparadas para atender a todas as pessoas com deficiência, independentemente de sua renda e sem prejuízo dos estudos sobre a implementação do Programa **Tarifa Zero**.



Para saber mais, acesse:

Reportagem na mídia sobre o aplicativo Mobilidade, com a participação da Maria Lúcia Veloso: <https://www.youtube.com/watch?v=RbN3jl-6CinA&t=54s>

SEMOB (2021):

DF garante 100% de acessibilidade no transporte público. <https://se-mob.df.gov.br/distrito-federal-garante-100-de-acessibilidade-no-transporte-publico/>

Agência Brasília (2022):

DF acessível oferece transporte para pessoas com deficiência: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2022/02/22/df-acessivel-oferece-transporte-para-pessoas-com-deficiencia/>



Ministério Público
do Distrito Federal
e Territórios

