



**REDE DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E
DO TRANSPORTE COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL – REDE URBANIDADE¹**

**MOÇÃO DE APOIO DA REDE URBANIDADE À MANIFESTAÇÃO DAS
ENTIDADES/MOVIMENTOS *ANDAR A PÉ, BIKE ANJO-DF, BRASÍLIA PARA PESSOAS, COURB,
INSTITUTO MDT, MOB E RODAS DA PAZ* ACERCA DA PROPOSTA DE COBRANÇA DE
ESTACIONAMENTO EM ÁREAS PÚBLICAS DO DISTRITO FEDERAL – PROJETO ZONA VERDE**

Senhor Governador, Senhores Deputados Distritais, demais Autoridades Públicas e cidadãos do Distrito Federal,

A Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade, integrada por representantes da sociedade civil organizada e que tem por objetivo assegurar a efetiva participação da sociedade no processo de planejamento, fiscalização e avaliação da política local de mobilidade urbana, nos termos do artigo 14, inciso II, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012,

Considerando o extenso rol de disposições constitucionais e legais que regem as políticas nacional e local de mobilidade urbana e que preconizam, entre outros aspectos, a promoção do acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável²; o combate a todas as formas de poluição³; a

1 Com o propósito de assegurar a efetividade da participação da sociedade no processo de elaboração, implementação e fiscalização da política local de mobilidade urbana e, em última análise, o respeito aos direitos e garantias relacionados a essa política, foi instituída, em novembro de 2019, a Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade, composta por representantes do MPDFT e da sociedade civil organizada, cujo objetivo principal é a criação de espaço democrático de discussão, articulação e busca de soluções compartilhadas para as questões relacionadas à mobilidade urbana, na perspectiva do desenvolvimento sustentável.

2LC 803/2009, art. 21.

3LODF, art. 314, parágrafo único.

proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos⁴; a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros⁵; a prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado⁶; a redução da participação relativa dos modos motorizados individuais de transporte⁷; a adoção de medidas articuladas para a promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas públicas afins; e a regulação da oferta de vagas de estacionamento onde for necessária, como forma de reduzir a circulação de veículos de transporte individual ou privado, para a viabilidade de padrões sustentáveis de mobilidade⁸;

Considerando que as normas que integram a política de mobilidade urbana, ainda quando materializadas na forma de diretrizes ou objetivos gerais, tanto no âmbito nacional quanto local, possuem eficácia imediata no sentido de balizar a atuação do administrador, impedindo a adoção de medidas que não estejam em consonância com essa política ou voltadas para a implementação dos direitos nela assegurados;

Considerando que o aumento descontrolado da frota de automóveis do Distrito Federal, aliado à deficiência da fiscalização do estacionamento de veículos em áreas públicas, tem provocado a degradação acelerada do meio ambiente, da qualidade de vida da população e do conjunto urbanístico, arquitetônico e paisagístico de Brasília, reconhecido como patrimônio cultural da humanidade; e

Considerando a necessidade urgente de revisão da matriz de transportes do Distrito Federal, mediante redução dos incentivos ao uso de veículos automotores

4Lei Federal nº 12.587/2012, art. 5º; Lei Distrital nº 4.566/2011, art. 2º.

5 Lei Federal nº 12.587/2012, art. 5º.

6 Lei Federal nº 12.587/2012, art. 6º.

7Lei Distrital nº 4.566, de 04.05.2011, art. 3º.

8 Lei Distrital nº 4.566, de 04.05.2011, art. 4º.

individuais e efetiva priorização dos serviços de transporte público coletivo e da mobilidade ativa,

VEM DECLARAR INTEGRAL APOIO À MANIFESTAÇÃO DAS ENTIDADES/MOVIMENTOS ANDAR A PÉ, BIKE ANJO-DF, BRASÍLIA PARA PESSOAS, COURB, INSTITUTO MDT, MOB E RODAS DA PAZ ACERCA DA PROPOSTA DE COBRANÇA DE ESTACIONAMENTO EM ÁREAS PÚBLICAS DO DISTRITO FEDERAL – PROJETO ZONA VERDE, a seguir transcrita:

“APOIO CRÍTICO AO PROJETO ZONA VERDE – ESTACIONAMENTO PÚBLICO PAGO EM BRASÍLIA

Manifestamos nosso apoio à proposta de implantação de estacionamento público pago em Brasília. Essa medida é adotada na maior parte das grandes, modernas e desenvolvidas cidades do mundo e vai ajudar Brasília a entrar nesse seleto grupo.

O estacionamento público pago é importante para regular o uso dos espaços públicos construídos e mantidos por todos, mas privatizados por usuários de carros particulares. A maior parte da população paga e poucos usam.

O estacionamento público pago é importante para que o transporte público coletivo e a chamada mobilidade ativa – a pé ou de bicicleta – tenham investimentos que permitam à cidade cumprir a legislação nacional, onde todos os demais modos de transporte devem ter preferência em relação aos carros individuais.

O estacionamento público pago é importante porque ajuda a preservar o Plano Piloto – Patrimônio Urbanístico Mundial – e combater a invasão de áreas verdes, de calçadas e ciclovias pelos carros, evitando que nossa Cidade Jardim venha a se transformar em Cidade Parking.

A proposta traz uma boa ideia, **MAS** precisa de ajustes. Esse também é o objetivo desta Nota: apresentar ao Governo e à população sugestões para que uma boa ideia não seja desperdiçada por uma estratégia ruim de implantação.

A seguir, nossas propostas.

I. Alterar os objetivos do projeto para:

- 1) Implantação do estacionamento público rotativo;
- 2) Combate ao estacionamento irregular e à invasão, privatização ou degradação de áreas e equipamentos públicos; e
- 3) Destinação de recursos para investimentos, qualificação e manutenção do sistema de transporte coletivo e na mobilidade ativa.

Justificativa:

Dada a diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana de que haja a integração da gestão de todos os modos de transporte, o alcance do objetivo de melhorar o uso das vagas de estacionamento existentes por meio da promoção da rotatividade poderá não ser alcançado se não for combatido o estacionamento irregular (prática recorrente, tanto no centro comercial da cidade quanto nas áreas residenciais) e sejam destinados todos os recursos para a melhoria dos demais modais. Tal ação coordenada permitirá que os usuários que possam optar pela não utilização do veículo particular passem a fazer uso dos demais modos de transporte, além de contribuir para a oferta de um transporte público coletivo de qualidade e para incentivar a adoção dos meios ativos de deslocamento.

II. Quanto aos recursos arrecadados, sugerimos:

- 1) Vinculação legal da destinação total dos recursos da outorga inicial e das outorgas parceladas ao transporte coletivo e à mobilidade ativa;
- 2) Gerenciamento dos recursos arrecadados em Fundo legal específico vinculado exclusivamente à mobilidade urbana; e
- 3) Reativação do Conselho de Mobilidade do Distrito Federal (Decreto nº 36772, de 2015) como instância de controle social da implementação do projeto, atribuindo-lhe competência sobre o acompanhamento do cumprimento dos seus objetivos, da avaliação dos indicadores e metas, da arrecadação e da destinação dos recursos arrecadados, tanto pelas outorgas quanto pelas atividades de fiscalização e regulação.

Justificativa:

Esse projeto promoverá a geração de receita financeira não prevista no orçamento do GDF oriunda das tarifas arrecadadas (nomeadas outorgas inicial e parciais – inclusive com valor neste caso muito baixo – 10% - enquanto outras cidades utilizam percentual de até 30%. Além dessa receita nova, há ainda a desoneração parcial das ações do Governo para as atividades de gestão, manutenção, fiscalização e regulação dos estacionamentos públicos.

Assim, se ele gerará receitas públicas oriundas do setor de mobilidade urbana, o retorno dessa arrecadação a esse mesmo setor deve reduzir resistências que normalmente se apresentam quando da implantação de qualquer novo custo à população. Aos usuários é preciso ser oferecida alternativa para sua locomoção e para isso o investimento da receita na melhoria do transporte público e na mobilidade ativa são essenciais. Várias das ações encontram-se previstas no próprio Plano de Mobilidade Ativa do DF, objeto de recente consulta pública realizada pelo Governo do Distrito Federal.

A gestão moderna e transparente desses recursos pode ser feita por meio de Fundo legal e graças ao maior controle social sobre seu gerenciamento, o que impedirá o desvio dessa nova receita para cobrir despesas gerais do Governo. Essas previsões certamente farão com que o projeto seja mais efetivo e promova de fato uma gestão integrada da mobilidade urbana.

III. Quanto à empresa que irá implementar o projeto, sugerimos:

- 1) Estudo sobre o gerenciamento preferencial do projeto por empresa pública existente;
- 2) Divisão do projeto e das vagas em diferentes lotes, permitindo que distintas empresas sejam contratadas e concorram entre si, sem monopólio;
- 3) Impedimento de que os diferentes lotes propostos sejam adquiridos por menos de 3 (três) empresas;
- 4) Definição clara dos órgãos que receberão os recursos para fiscalização e regulação.

Justificativa:

O projeto não traz a opção de ser implementado por empresa pública, o que impede uma comparação técnica e financeira que justifique a escolha de empresa privada. É fundamental que essa análise seja feita antes da definição do certame, o que permitirá uma defesa do modelo atual ou sua reformulação institucional. Uma definição açodada da alternativa poderá ser danosa à modelagem técnica e financeira do projeto, que se pretende implementar por pelo menos 30 anos.

Por outro lado, confiar todo o sistema a uma só empresa não parece uma medida inteligente para que se busque maior concorrência e melhores condições financeiras e de qualidade para a prestação dos serviços. Da mesma forma, como qualquer contrato, é preciso que haja cláusulas penais, inclusive com a possibilidade clara de rescisão do contrato, situação que poderá requerer a expertise de outras empresas para a substituição da empresa originalmente contratada. Assim, a divisão em lotes de empresas e a obrigação de que haja pelo menos três prestadoras do serviço poderá fazer com que a concorrência inicial não finde na assinatura do contrato. Outro ganho futuro dessa divisão poderá ser a expansão do projeto para outras áreas do Distrito Federal sem a necessidade de manutenção de um monopólio por vezes desastroso para a prestação de serviços públicos.

Outro aspecto relevante é a definição prévia dos órgãos e atividades a que serão destinados os recursos para fiscalização e regulação. O Edital não deixa claro que órgãos e atividades são esses. Importante destacar que ambas as atribuições são fundamentais para que os objetivos sejam alcançados: sem fiscalização do serviço ou de estacionamentos irregulares, não haverá solução para o problema dos

estacionamentos irregulares; e sem uma regulação efetiva, poderemos ficar a mercê de um serviço de baixa qualidade e sem investimentos em um modelo sustentável de mobilidade urbana.

IV. Quanto às etapas de implementação do projeto, sugerimos uma FASE PRELIMINAR, logo após a definição das empresas, para fins de:

- 1) Contratação, pelas empresas responsáveis pela implementação do projeto Zona Verde, de um sistema informatizado (aplicativo) para a arrecadação e gestão financeira dos recursos provenientes dos estacionamentos rotativos, para uso compartilhado (na hipótese de concessão a empresas privadas), a ser previamente aprovado pelo GDF. O referido sistema deverá ser aberto e, uma vez definido, passará a integrar o patrimônio público do Distrito Federal;
- 2) Implementação de faixas ou corredores de rolamento exclusivo para ônibus nas vias do Plano Piloto que favoreçam esse meio de transporte em relação aos veículos particulares;
- 3) Interligação de todas as ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas existentes no Plano Piloto, dando continuidade e segurança ao uso desse modal;
- 4) Implantação de paraciclos e bicicletários em terminais de ônibus e estações do Metrô, bem como em pontos estratégicos no centro da cidade; e
- 5) Definição e divulgação do plano de aplicação dos recursos da outorga inicial no transporte público e na mobilidade ativa.

Justificativa:

O projeto tem três grandes áreas definidas para sua execução: 1) o financiamento da outorga inicial; 2) a execução das ações físicas em novos estacionamentos (6000 vagas), melhoramento e manutenção dos estacionamentos atuais; e 3) os sistemas informatizados de controle e gestão. Dessa forma, caso se decida por dividir o projeto em lotes distintos ou para diferentes empresas, estará garantido que o sistema informatizado será único e seus custos de criação e manutenção gerenciados coletivamente.

Antes do efetivo funcionamento, é fundamental que o Governo sinalize (e execute, mesmo que parcialmente) as melhorias citadas, permitindo uma migração dos usuários de automóveis para o transporte público e para a mobilidade ativa, o que, certamente, permitirá uma maior e melhor aceitação do projeto pela população. Assim, a existência de vias exclusivas para ônibus, a interligação das ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas e a instalação dos equipamentos para bicicletas nos pontos de conexão com outros modais são medidas fundamentais à conquista de novos usuários para essas formas de locomoção.

Igualmente, a definição e divulgação do plano de aplicação da outorga inicial será um fator muito positivo para a redução de eventuais resistências ao projeto, além de ser uma ferramenta de controle social imprescindível em projetos que perdurarão por mais de um governo.

V. Quanto aos estacionamentos propriamente ditos, sugerimos:

- 1) Não execução de nenhum novo estacionamento no Plano Piloto;
- 2) Revisão ou implantação das novas 6000 vagas de estacionamento previstas na proposta em áreas externas ao Plano Piloto;
- 3) Revisão do investimento para criação de novas vagas nos bolsões do setor Ipê Branco, quando possível, buscando incentivar o uso do transporte público e a mobilidade ativa nas cidades onde moram os usuários do BRT e do Metrô.

Justificativa:

O uso da quantidade de vagas existente no Plano Piloto precisa ser otimizado. Daí porque acreditamos que o estacionamento rotativo vai ao encontro de se reduzir investimentos públicos que são hoje destinados à apropriação exclusiva por usuários de carros particulares. Definir desde já que não haverá aumento de parques para estacionamento no Plano Piloto fortalece essa diretriz.

Por outro lado, um fator que pode onerar o projeto é o investimento em novas vagas. Agregue-se que o Edital não define claramente onde elas serão criadas, citando somente as 6352 vagas do Setor Ipê Branco, a serem criadas ou revitalizadas, para as quais são destinados R\$ 34,5 milhões, ou R\$ 5.426,00 por vaga, o que traz dúvidas sobre a busca efetiva pela rotatividade ou, em caso mais grave, sobre a possibilidade de adensamento da ocupação das áreas verdes do Plano Piloto por automóveis.

Relevante também reafirmar a necessidade de que a cidade seja estruturada para pessoas, sendo um contrassenso destinar cada vez mais espaço aos veículos automotores. Assim, sugere-se avaliar que novos bolsões de estacionamento sejam subterrâneos.

VI. Quanto aos aspectos sociais do projeto, sugerimos:

- 1) Previsão da obrigatoriedade de as empresas proporem, executarem e prestarem contas de programa social que busque incorporar os atuais guardadores de carro na implementação do projeto e/ou reduzir o impacto gerado na renda dos trabalhadores informais que podem vir a ser afetados por ele.

Justificativa:

Em todos os estacionamentos comerciais existentes no Plano Piloto há atividades informais vinculadas que geram receita aos seus praticantes. Não é possível que a geração de receita oriunda da implantação do Projeto Zona Verde não tenha como meta a redução de eventual impacto negativo à renda desses trabalhadores”.

Nesses termos, a Rede Urbanidade espera que as contribuições contidas na referida manifestação sejam consideradas pelas autoridades responsáveis para fins de aperfeiçoamento do Projeto Zona Verde, que, se bem dimensionado e aplicado, poderá trazer enormes ganhos para o meio ambiente, a qualidade de vida da população e a mobilidade urbana do Distrito Federal.

Brasília, 14 de agosto de 2020.

REDE URBANIDADE