



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

QUESTIONAMENTOS/CONTRIBUIÇÕES DA REDE URBANIDADE ACERCA DA PROPOSTA DE CONCESSÃO DA GESTÃO DO COMPLEXO DA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO DO DISTRITO FEDERAL, INCLUINDO SUA RECUPERAÇÃO, MODERNIZAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E EXPLORAÇÃO, OBJETO DO PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE (PMI) Nº 05/2019.

A Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade, em atenção à consulta pública promovida pela Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - Semob acerca da proposta de concessão da Rodoviária de Brasília, CONSIDERANDO:

- a)** que o artigo 314 da Lei Orgânica do Distrito Federal – LODF estabelece que “A política de desenvolvimento urbano do Distrito Federal, em conformidade com as diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantido o bem-estar de seus habitantes, e compreende o conjunto de medidas que promovam a melhoria da qualidade de vida, ocupação ordenada do território, uso de bens e distribuição adequada de serviços e equipamentos públicos por parte da população”;
- b)** que a LODF inclui entre os princípios norteadores da política de desenvolvimento urbano do Distrito Federal o acesso de todos a condições adequadas de transporte e o combate a todas as formas de poluição²;

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 da da sociedade civil organizada e do MPDFT, 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.

2LODF, Artigo 314, parágrafo único.

- c) que a LODF determina que o “Sistema de Transporte do Distrito Federal subordina-se aos princípios de preservação da vida, segurança, conforto das pessoas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico” e destaca que “O Poder Público estimulará o uso de veículos não poluentes e que viabilizem a economia energética, mediante campanhas educativas e construção de ciclovias em todo o seu território”;³
- d) que o Estatuto da Cidade estabelece entre as diretrizes gerais da política urbana a garantia do direito a cidades sustentáveis, para as presentes e futuras gerações; a gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; e a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais⁴;
- e) que a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 03.01.2012, tem como princípios a acessibilidade universal; o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; a gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; a segurança nos deslocamentos das pessoas; 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 logradouros; e a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana⁵;
- f) que a Política Nacional de Mobilidade Urbana também estabelece, entre outras diretrizes, a integração entre os modos e serviços de transporte urbano; a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; o incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes; e a priorização de projetos de transporte público

3LODF, Artigo 335, *caput*, e parágrafo 2º.

4Lei Federal nº 10.257, de 10.07.2001, Artigo 2º.

5Lei Federal nº 12.587, de 03.01.2012, Artigo 5º.

coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado⁶;

- g)** ainda que a referida lei prevê entre as diretrizes da política tarifária do serviço de transporte público coletivo a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades⁷;
- h)** o direito dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana de participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana⁸;
- i)** que a entidade autárquica/órgão responsável pela gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF deverá, entre outras exigências, universalizar o atendimento, respeitados os direitos dos usuários; assegurar a qualidade dos serviços no que se refere à regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, conforto, rapidez, atualidade tecnológica e acessibilidade, bem como zelar pela garantia dos direitos das pessoas carentes, dos idosos, das gestantes e das pessoas com deficiência; promover ações que priorizem o uso do transporte coletivo; promover a integração entre os diferentes modos e serviços de transporte; estimular e divulgar a preservação do patrimônio histórico, a conservação energética e a redução das diversas causas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes; e promover planejamento adequado às alternativas tecnológicas convergentes com o interesse público⁹;
- j)** que o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF – PDOT-DF prevê entre as diretrizes setoriais para o transporte do Distrito Federal a acessibilidade universal dos usuários do sistema de transporte coletivo; a priorização do transporte coletivo e do transporte não motorizado em relação ao motorizado individual; a implementação da integração multimodal dos serviços do sistema de transporte coletivo; a promoção da qualidade ambiental, efetivada pelo controle dos níveis de poluição e pela proteção do

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

7Lei Federal nº 12.587/2012, Artigo 8º.

8Lei Federal nº 12.587/2012, Artigos 14, inciso II, e 15, inciso II.

9Lei Distrital nº 4.011, 12.09.2007, Artigos 3º e 4º.

patrimônio histórico e arquitetônico; e a modernização e a adequação tecnológica dos equipamentos de controle, de gestão e de operação dos serviços de transporte¹⁰;

- k)** que o PDOT estabelece entre as diretrizes setoriais para o sistema viário e de circulação a garantia da segurança, da fluidez e do conforto na circulação de todos os meios de transporte; a destinação de vias ou faixas, preferenciais ou exclusivas, priorizando os modos não motorizados e coletivos de transporte; a destinação de espaços urbanos no sistema viário para a implantação de infraestrutura de apoio a todos os modos de transporte; e a acessibilidade de pedestres e ciclistas ao sistema de transporte¹¹;
- l)** que o PDOT estabelece entre as diretrizes setoriais para o sistema de mobilidade a promoção de um conjunto de ações integradas provenientes das políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito e de desenvolvimento urbano e rural que priorize o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades de deslocamento; a promoção do acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável; e a racionalização e complementaridade de ações entre os órgãos responsáveis pela organização dos espaços urbanos e rurais e do sistema de transporte¹²;
- m)** que o Plano Diretor de Transporte Urbano do DF – PDTU-DF, instituído pela Lei Distrital nº 4.566, de 04.05.2011, fundamenta-se na articulação dos vários modos de transporte com a finalidade de atender às exigências de deslocamento da população, buscando a eficiência geral do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF e garantindo condições adequadas de mobilidade para os usuários, cumprindo, entre outros objetivos, a melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe; a eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos; a qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição

10LC 803/2009, Artigo 18.

11LC 803/2009, Artigo 20.

12LC 803/2009, Artigo 21.

atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico¹³;

- n) que o PDTU-DF estabelece entre os objetivos gerais para a melhoria do transporte urbano e rural e da mobilidade no Distrito Federal e no Entorno, a redefinição do modelo de circulação de veículos, em especial nas áreas de maior fluxo; a priorização, sob o aspecto viário, da utilização do modo coletivo de transportes e a integração de seus diferentes modais; a contribuição para preservar Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade; o aprimoramento da gestão dos serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF; e a apresentação de soluções eficientes, integradas e compartilhadas de transporte público coletivo no Entorno;¹⁴
- o) que, para melhor atender à demanda e racionalizar a oferta de transporte, deverão ser implantadas medidas operacionais de reestruturação, compreendendo, entre outras, a utilização de veículos dotados de tecnologia sustentável de ponta e acesso universal¹⁵;
- p) que a Lei Distrital nº 4.770, de 22 de fevereiro de 2012, com o fim de concretizar o direito fundamental à qualidade de vida e ao crescimento sustentável das cidades dispõe que os órgãos e as entidades da administração direta, autárquica e fundacional do Distrito Federal devem adotar, nas licitações ou nas contratações diretas, critérios de sustentabilidade ambiental, entre os quais a utilização de tecnologia e material que reduzam o impacto ambiental;¹⁶
- q) que nas licitações do tipo melhor técnica ou técnica e preço, devem ser estabelecidos, no edital, critérios objetivos de sustentabilidade ambiental para a avaliação e a classificação das propostas, sem frustrar a competitividade;¹⁷
- r) que para a contratação de serviços, o licitante deve comprovar que tem condições de adotar práticas de sustentabilidade ambiental na execução dos serviços, inclusive no que diz respeito à adoção de medidas, equipamentos ou técnicas que reduzam o

13Lei Distrital nº 4.566, de 04.05.2011, Artigo 2º.

14Lei Distrital nº 4.566/2011, Artigo 3º.

15Lei Distrital nº 4.566/2011, Artigo 15.

16 Lei Distrital nº 4.770, de 22.02.2012, art. 1º.

17 Lei Distrital nº 4770/2012, Artigos 3º e 5º.

consumo de água e energia, eliminem o desperdício de materiais e energia utilizados e reduzam ou eliminem a emissão de ruídos¹⁸;

- s) que a Lei Distrital nº 4.797, de 6 de março de 2012, inclui entre as diretrizes da Política de Mudança Climática no âmbito do Distrito Federal, a promoção do uso de energias renováveis e substituição gradual dos combustíveis fósseis por outros com menor potencial de emissão de gases de efeito estufa e a adoção de procedimentos de aquisição de bens e contratação de serviços pelo Poder Público com base em critérios de sustentabilidade¹⁹;
- t) que o artigo 7º do referido diploma legal estabelece que “As políticas de mobilidade urbana deverão incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como de outros poluentes e ruídos, tais como: restrição gradativa e progressiva do acesso de veículos de transporte individual ao centro, excluída a adoção de sistema de tráfego tarifado e considerando-se a oferta de outros modais de viagens; ampliação da oferta de transporte público e estímulo ao uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa, com ênfase na rede ferroviária, metroviária, nos veículos leves sobre trilhos e outros meios de transporte utilizadores de combustíveis renováveis; estímulo ao transporte não motorizado, com ênfase na implementação de infraestrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando-se a articulação entre modais de transporte; promoção de medidas de atração do usuário de automóveis para a utilização de transporte coletivo; e estabelecimento de limites e metas de redução progressiva e promoção de monitoramento de emissão de gases de efeito estufa para o sistema de transporte do Distrito Federal,

VEM APRESENTAR OS SEGUINTE QUESTIONAMENTOS:

- 1) Que medidas concretas o GDF pretende adotar em relação às questões apontadas no

18 Lei Distrital nº 4770/2012, Artigo 8º.

19 Lei Distrital nº 4.797/2012, Artigo 3º.

(https://www.mpdft.mp.br/portal/pdf/noticias/maio_2020/relatorio_pericial_final.pdf),

encaminhado a essa Secretaria por meio do Ofício nº 492/2020 – 1ª Prourb, de 20 de maio de 2020, tais como:

- a) problemas estruturais da edificação;
- b) instalações elétricas improvisadas;
- c) infiltrações;
- d) elevadores e escadas rolantes danificados ou desativados;
- e) mau estado do pavimento das vias que servem o terminal, inclusive ciclovias e calçadas;
- f) ausência de interligação entre as ciclovias que servem o terminal;
- g) ausência de bicicletário com controle de acesso e de paraciclos;
- h) conflito de fluxos entre ônibus, automóveis, ciclistas e pedestres: falta de sinalização, hierarquização e integração das vias dedicadas a esses modais;
- i) ausência de rotas acessíveis;
- j) faixas de pedestre apagadas;
- k) ausência de rebaixo em calçadas; descontinuidade do trajeto em um dos lados da travessia; deficiências na sinalização tátil de piso;
- l) ausência de disciplinamento das filas de passageiros;
- m) estado de conservação e de manutenção dos banheiros e fraldários; precariedade da limpeza em geral;
- n) vagas de estacionamento com demarcação precária ou sem demarcação, especialmente para indicação das vagas reservadas, além do estacionamento irregular de veículos;
- o) asfalto e grelhas em situação precária ou instaladas no sentido do fluxo, causando riscos para ciclistas e pedestres;
- p) insuficiência do serviço de vigilância para segurança dos usuários e para proteção do patrimônio público;
- q) precariedade e insuficiência dos sistemas de informação ao usuário, especialmente para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (comunicação visual, sonora, por intermédio de totens etc), inclusive sobre o itinerário e a frequência dos ônibus;
- r) situação dos moradores em situação de rua que moram ou pernoitam na Rodoviária;
- s) presença de vendedores ambulantes nas plataformas de embarque e nas áreas de circulação;
- t) box de atendimento das empresas desconfortáveis e sem sinalização;
- u) baias de acesso aos ônibus em situação precária e sem acessibilidade; áreas do VLP com pouca ou nenhuma acessibilidade e sinalização insuficiente; painéis de vidro quebrados;
- v) sobrecarga na infraestrutura geral com o retorno das linhas intermunicipais;

- w) oferta de transporte clandestino;
- x) ausência de assentos de espera para usuários;
- y) deficiência do sistema de combate a incêndio;
- z) insuficiência/inadequação de equipamentos: lixeiras, bebedouros etc.

- 2) As eventuais medidas voltadas para solução de cada uma dessas questões serão adotadas pelo GDF ou pela concessionária? Em que prazos?
- 3) Como se dará a integração da Rodoviária de Brasília com os Terminais da Asa Sul e da Asa Norte? Eventuais medidas nesse sentido contribuirão para reduzir o fluxo de ônibus na Rodoviária?
- 4) Os ônibus intermunicipais continuarão fazendo o embarque/desembarque de passageiros na Rodoviária de Brasília? Que medidas serão adotadas para compatibilizar esse fluxo de veículos e de passageiros com a capacidade operacional da Rodoviária?
- 5) Que medidas concretas serão adotadas para impedir que a Rodoviária de Brasília e suas alças leste e oeste sejam utilizadas como estacionamento de ônibus, ressalvado o tempo estritamente necessário para embarque e desembarque de passageiros? Tais medidas estão sendo levadas em consideração no processo de licitação do transporte coletivo do DF, para que as empresas de ônibus sejam efetivamente obrigadas a possuir garagens próprias e impedidas de manter os veículos na Rodoviária de Brasília enquanto não estiverem em circulação?
- 6) Como se dará a integração da Rodoviária de Brasília com o sistema de VLT proposto para a W3?
- 7) O projeto de VLT sobre o Eixo Monumental prevê uma integração intermodal na Rodoviária. O projeto de concessão da Rodoviária prevê a adaptação do terminal para o funcionamento do VLT?
- 8) Que medidas concretas serão adotadas para reduzir a poluição atmosférica na Rodoviária de Brasília? Há previsão de substituição dos ônibus movidos a Diesel que circulam pela Rodoviária por veículos a eletricidade ou outros meios menos

poluidores?

- 9) O projeto prevê que a Rodoviária seja adaptada para ônibus movidos a eletricidade ou outro sistema de alimentação?
- 10) Quais medidas serão adotadas para garantir a higienização e limpeza externa e interna dos ônibus que acessam as plataformas de embarque e desembarque da Rodoviária?
- 11) Que medidas concretas serão adotadas para reduzir a poluição visual e para disciplinar a publicidade na Rodoviária de Brasília? Que medidas serão adotadas para padronizar quiosques e comércios nas plataformas da Rodoviária;
- 12) Que medidas concretas serão adotadas para garantir a manutenção e o funcionamento contínuo dos elevadores e escadas rolantes da Rodoviária?
- 13) Que medidas concretas o GDF pretende adotar para evitar o fenômeno da gentrificação na Rodoviária de Brasília? Quais critérios serão utilizados para o licenciamento de quiosques e comércios no local? Os comerciantes atuais serão mantidos? Em caso positivo, que medidas serão adotadas para que a concessionária cumpra essa obrigação?
- 14) Que medidas concretas se pretendem adotar para garantir segurança a pessoas e bens na região da Rodoviária? Há previsão de instalação de sistema de videomonitoramento em todo o complexo da Rodoviária? Tais medidas serão de responsabilidade do GDF ou da concessionária?
- 15) Que medidas concretas serão adotadas para garantir acessibilidade aos portadores de deficiência locomotora, auditiva e visual?
- 16) Que solução será utilizada para garantir o acesso de cadeirantes aos veículos de transporte coletivo?
- 17) Qual será o impacto sobre o local onde são prestados os serviços do “Na Hora”? O Poder Público terá que pagar aluguel pela continuidade dos serviços naquele local?
- 18) Será mantida gratuitamente a área utilizada pela Secretaria de Saúde para suas ações de saúde pública?

- 19) Qual será o tratamento dado à Estação Central do Metrô? Ela está inserida na concessão? Se não, quais são os limites físicos de separação entre a Rodoviária e o Metrô?
- 20) Haverá alguma mudança estrutural e/ou estética da Rodoviária? Qual? O Iphan foi ou será consultado? Se já foi, qual foi o posicionamento daquele Instituto?
- 21) A proposta de concessão foi ou será submetida ao Conplan? Se já foi, qual foi o posicionamento daquele Conselho?
- 22) Que medidas concretas serão adotadas para garantir economia energética e baixo impacto ambiental na Rodoviária, em termos de aproveitamento de água, energia elétrica, resíduos sólidos, controle de gases tóxicos e de efeito estufa, controle de ruídos etc.?
- 23) Há previsão de disponibilização de Wi-Fi gratuito aos usuários na área do Terminal?
- 24) Há previsão de disponibilização de armários com controle de acesso aos usuários?
- 25) Que motivos levaram o GDF a optar pela concessão da gestão da Rodoviária à iniciativa privada? Foram feitas simulações sobre outras possibilidades de gestão da Rodoviária?
- 26) Haverá obrigatoriedade de a concessionária disponibilizar as planilhas de custo do serviço mensalmente para publicação em informação de transparência ativa na Internet, bem como a receita líquida auferida no mesmo período?
- 27) Qual será a contrapartida do Poder Público? Quais serão as fontes?
- 28) A SEMOB informará em transparência ativa na Internet o valor da contraprestação pública repassada à concessionária a cada mês?
- 29) Há algum estudo demonstrando como se chegou às fórmulas utilizadas para determinar a remuneração da concessionária?
- 30) Que tipo de serviço/atividade a concessionária poderá explorar no local? Como esses ganhos foram computados no valor da remuneração?
- 31) Será adotada alguma metodologia que inclua a avaliação do usuário, bem como afaste

da concessionária a incumbência de aferir os parâmetros de desempenho? A remuneração da concessionária dependerá de seu desempenho, aferido de forma isenta e independente pelo grau de satisfação do usuário quanto ao funcionamento de equipamentos disponibilizados, limpeza e adequação dos espaços?

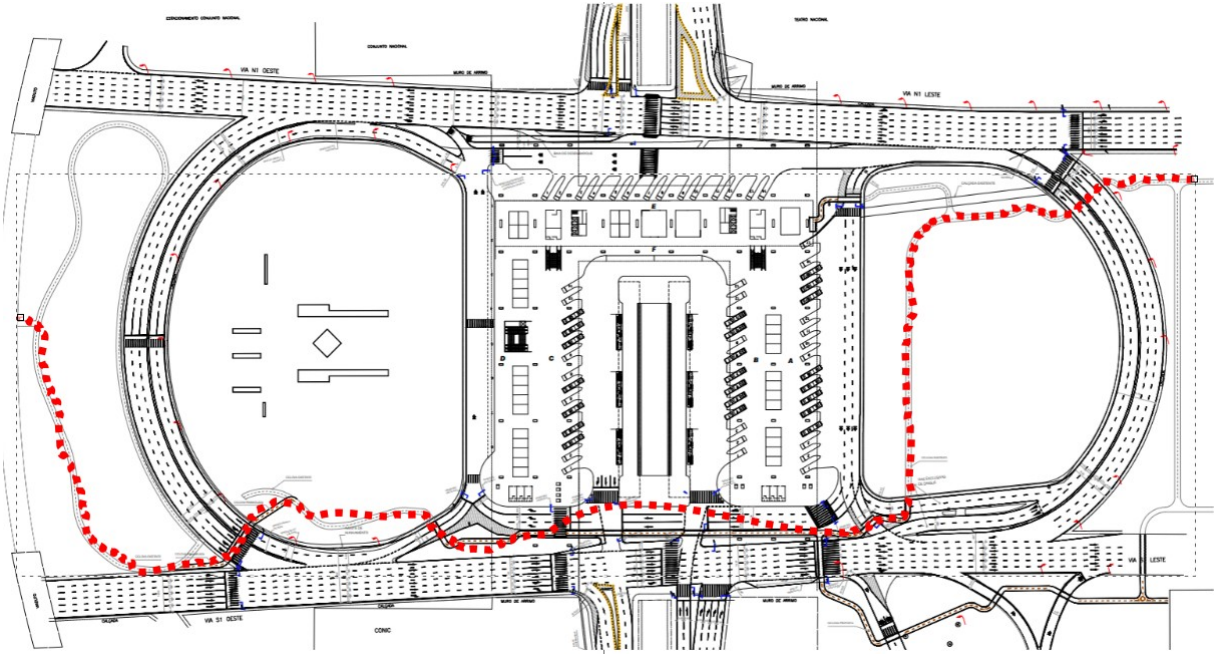
- 32)** Quais medidas serão adotadas para implantar controle efetivo de distanciamento nos pontos de embarque e evitar embarque de passageiros em quantidade superior ao número de assentos dos veículos, sem prejuízos ao atendimento da demanda?
- 33)** A análise econômica foi realizada com base em taxas de juros e demais parâmetros financeiros e econômicos previstos em 2019. Com a Pandemia COVID-19, taxas de juros, risco de crédito, estimativas de crescimento sofreram modificações significativas. Diante de tal cenário é fundamental questionar se o estudo econômico e financeiro, bem como o estudo demanda, ainda são válidos?
- 34)** Foi prevista uma taxa interna de retorno (TIR) do projeto de 10,69% aa. Considerando outros projetos de concessão de maior porte, inclusive com implantação física, observa-se que a TIR do projeto se encontra acima do praticado na esfera federal. Portanto, é importante questionar se esta TIR do projeto é adequada e ainda válida, considerando os efeitos da Pandemia nas taxas de empregos, juros, crescimento econômico e outros parâmetros?
- 35)** De acordo com estudo econômico divulgado, o valor presente líquido - VPL do projeto apresenta um valor negativo de R\$ 3.456 mil considerando o pagamento de outorga, e quando desconsiderado esse pagamento VPL negativo de R\$ 4.035 mil. É importante solicitar esclarecimentos sobre as razões que levaram a VPLs negativos, pois a Rodoviária do Plano Piloto é o local para onde confluem praticamente todos os fluxos de passageiros do DF. De fato, as despesas da concessão serão superiores às receitas geradas?

ALÉM DISSO, A REDE URBANIDADE APRESENTA AS SEGUINTE SUGESTÕES:

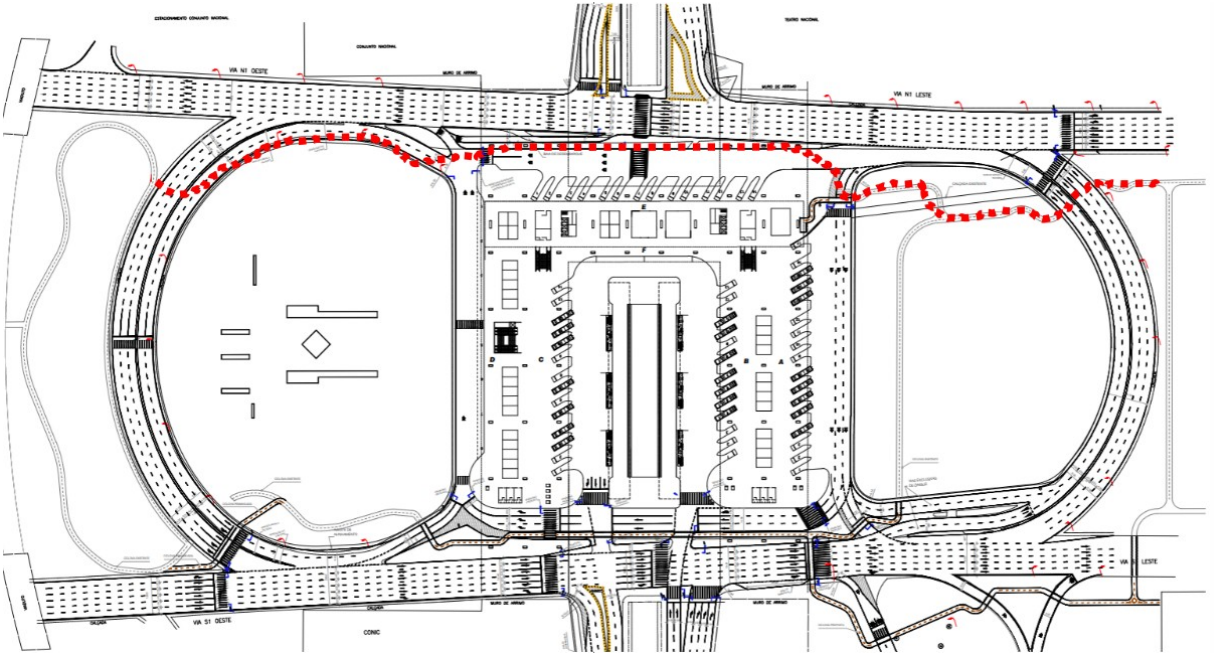
- 1)** Instalação de bicicletário (gratuito, coberto e com controle de acesso) e paraciclos: as vagas para os ciclistas são importantes para possibilitar o estacionamento e incentivar a integração da bicicleta ao transporte coletivo (ônibus e metrô). O espaço com vagas para os ciclistas na Rodoviária é inadequado (descoberto e sem controle de acesso) e está há muito tempo desativado. Referido bicicletário deveria prever locais para recarga de bicicletas elétricas. Além da instalação de bicicletário (gratuito, coberto e com controle de acesso) que atenda aos usuários de ônibus e metrô, sugere-se a instalação de paraciclos seguros e sinalizados nas plataformas inferior e superior da Rodoviária. Vale lembrar que duas leis distritais exigem a instalação de vagas para os ciclistas: Leis 4.423/2009 e 4.800/2012;
- 2)** Ciclovía ou ciclofaixa: é fundamental ter caminho seguro para os ciclistas por dentro do terminal, de forma a conectar as ciclovias existentes nas proximidades, tanto na plataforma superior quanto na plataforma inferior. Existiam ciclofaixas nas alas norte e sul, que foram desativadas. Quem passa de bicicleta pela rodoviária atualmente sofre com desconforto e insegurança, como revela o vídeo: <https://www.youtube.com/watch?v=ErvqfLUfPq4&t=2s>;

Não há ligação do ramo cicloviário para ciclistas que circulam na N1, apenas S1. Isso leva ciclistas que circulam na ciclovía N1 a fazerem uma grande volta pelo terminal para seguirem na N1. Tal caminho é contra intuitivo, e pode induzir ciclistas a circularem pela área de embarque de ônibus. O ideal seria uma real interligação por ciclovias/ciclofaixas nas duas vias (N1, S1). Vide propostas a seguir:

Traieto proposto de ciclistas pela ciclovia da N1 (vermelho)



Traieto considerando possível linha de desejo (vermelho)



Indicativo de linha de desejo

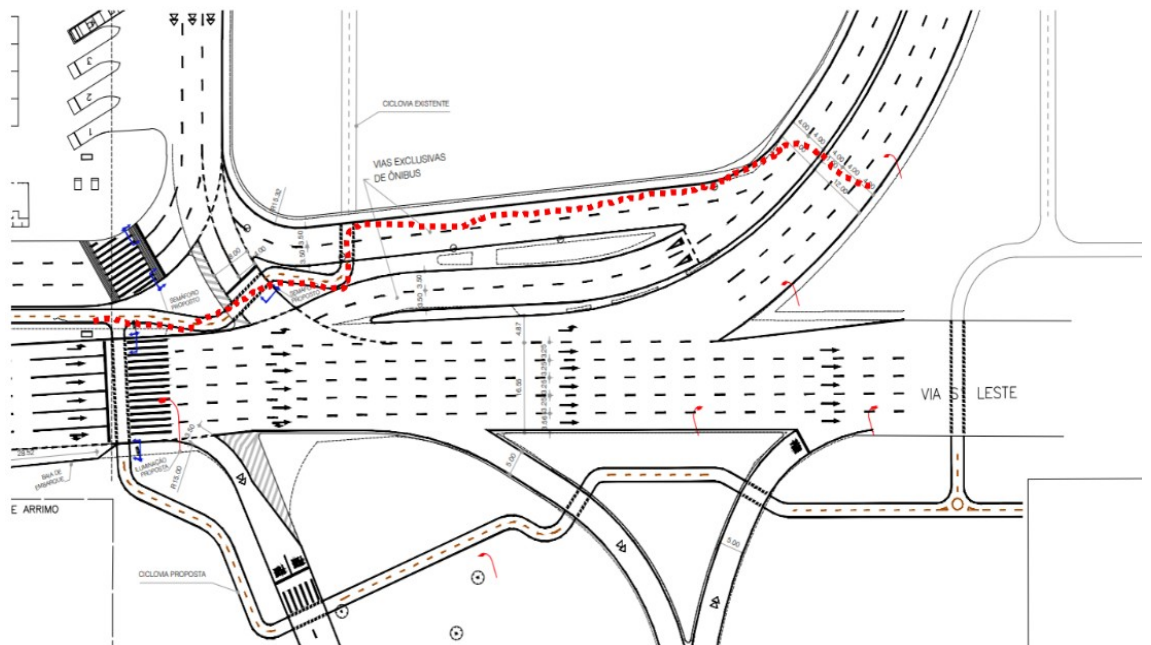


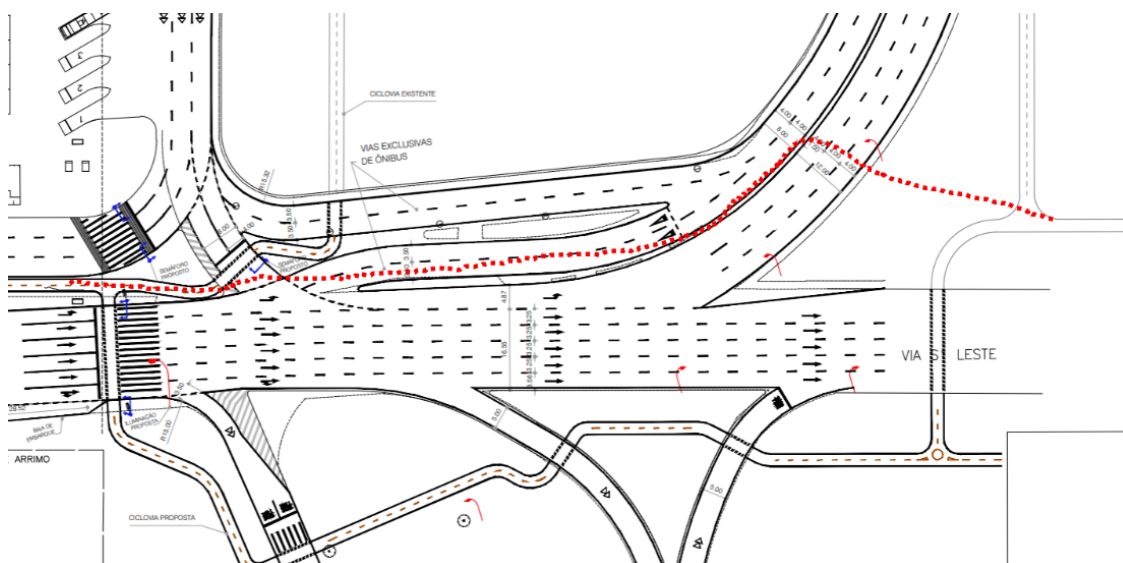
Quanto à interligação cicloviária na via S1, o traçado proposto na S1 (sentido leste) é extenso demais. Além disso, pode gerar conflitos dada a grande densidade de pedestres. Para continuar o trajeto, ciclistas deverão atravessar a rua S1 **duas** vezes, o que continua sendo bastante contraintuitivo. Importante destacar que modos ativos de deslocamento podem ter comportamentos diferentes do planejamento caso o desenho viário não seja intuitivo/autoexplicativo — já que são movidos pela propulsão humana. A seguir, ilustra-se as linhas de desejo mais observadas por usuários de bicicleta.

Indicativo de linha de desejo



Trajeto considerando possível linha de desejo (vermelho)





- 3) Sistema de bicicletas e patinetes compartilhados: importante para facilitar o transporte dos passageiros que embarcam ou desembarcam na Rodoviária. O sistema de bicicletas e patinetes compartilhados pode ser uma das exigências à concessionária na licitação;
- 4) Estação de monitoramento de poluentes atmosféricos e ruído: a Rodoviária é um dos poucos locais que abriga estação para medição de poluentes no DF. No entanto, a estação é defasada tecnologicamente. Sugere-se, assim, que o edital de concessão preveja a instalação de estação moderna de medição de poluentes e de ruído;
- 5) Requalificação, redução dos estacionamentos e melhoria das áreas de convivência da plataforma superior: é positiva a proposta de requalificar a plataforma superior, com o lado oeste exclusivo para os pedestres (conforme apresentado pelo GDF na audiência pública realizada em 10/11/2020). A situação atual na plataforma superior é caracterizada pelo mau uso do espaço público, conforme revela o vídeo: <https://www.youtube.com/watch?v=Cy3WP4GJlig&t=62s>.
- 6) Além do fechamento da parte oeste para os motoristas, sugere-se a criação de praças e áreas de convivência, em locais atualmente usados como bolsões de estacionamento;
- 7) Redução de vagas de estacionamento para automóveis: conforme levantamento apresentado no caderno 5 (Operações de Estacionamentos), há 708 vagas de

estacionamento na plataforma superior. Considerando as melhorias no terminal e a priorização do transporte coletivo, o ideal seria induzir a redução na demanda pelo transporte individual motorizado, por meio de medidas como a redução de vagas para estacionamento de automóveis. Esses espaços poderiam ser aproveitados para criação de áreas de convivência e de lazer, com o objetivo de dinamizar a região;

- 8) **Acessibilidade no entorno da Rodoviária:** as condições para caminhar nas proximidades da Rodoviária são precárias em razão da falta de rampas de acessibilidade e de piso tátil, dos trajetos descontínuos e do excesso de velocidade dos automóveis. Observam-se problemas na parte norte e sul da rodoviária. O vídeo mostra as dificuldades aos pedestres na parte norte: <https://www.youtube.com/watch?v=pMg8msvIKik>. A recente reforma na calçada entre a Rodoviária e o Touring, por exemplo, não incluiu os elementos necessários para garantir plena acessibilidade aos transeuntes. Assim, sugere-se ampla requalificação do entorno da Rodoviária, de forma a atender plenamente aos requisitos de acessibilidade, incluindo ampliação de calçadas, redução da velocidade dos ônibus e automóveis, travessias elevadas e sinalizadas.

Por fim, **a Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade corrobora os questionamentos apresentados pelo Instituto MDT (Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos) acerca da proposta em exame, constantes do documento anexo, ao tempo em que se coloca à disposição dessa Secretaria para os esclarecimentos que se fizerem necessários.**

Brasília, 24 de novembro de 2020.

REDE URBANIDADE

CONCESSÃO DA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO (QUESTÕES)

- 1) Permitir a cobrança da tarifa de acostagem dos ônibus que operam no STPC/DF, sem que essa previsão exista no atual contrato, não irá viabilizar os pedidos de revisão de tarifa técnica das concessionárias e o consequente aumento da tarifa usuário?
- 2) Com a tarifa de acostagem não será gerado o aumento do subsídio do GDF com o sistema de transporte público operado pelas 5 empresas, o que vai na contramão da intenção de redução dos desembolsos, conforme manifestado expressamente no projeto de concessão do metrô?
- 3) Com a cobrança da tarifa de acostagem dos ônibus que operam no Serviço Interestadual Semiurbano não será gerada uma pressão por aumento da tarifa usuário, que é a única fonte de financiamento da operação, uma vez que esses custos não estão previstos atualmente?
- 4) Caso seja implantado o sistema tronco-alimentado no DF, com a devida racionalização da operação, além de uma possível integração com o Serviço do Entorno, isso não impactaria as previsões de receita da futura concessionária da rodoviária com a cobrança da tarifa de acostagem?
- 5) Por que não se considerou as diversas variáveis que poderão influenciar na estimativa de receita com a tarifa de acostagem, como os projetos de concessão do metrô e de implantação do VLT, uma vez que as linhas de ônibus poderão ser alteradas?
- 6) Por que a Galeria dos Estados está sendo considerada como área da concessão, uma vez que é uma unidade independente?
- 7) Por que nesse projeto de concessão do complexo não foi estabelecida uma outorga fixa, além da variável anual, como no modelo do Projeto Zona Verde?
- 8) A entidade certificadora terá autonomia para apurar informações, como a receita bruta, que irá estabelecer o valor da outorga variável anual a ser repassada pela concessionária ao GDF? O GDF terá outros instrumentos para apuração dos dados?
- 9) A cobrança dos estacionamentos previstos estará em sintonia com a proposta do Projeto Zona Verde, em relação a parâmetros como tempo de permanência e valor pago/hora e por períodos?

10) Na proposta de valores para as tarifas de acostagem do Entorno, os ônibus de Valparaíso de Goiás pagarão taxas mais altas do que aquelas previstas para os veículos de Cidade Ocidental e de Luziânia, que são cidades localizadas mais distantes? Qual o critério para essa definição?

11) Na descrição dos municípios do Entorno não faltaram informações sobre as empresas de ônibus que operam no Serviço Interestadual Semiurbano em Cristalina, Planaltina de Goiás, Padre Bernardo e Cocalzinho de Goiás? Por que esses municípios não foram relacionados, mesmo tendo linhas com destino à Rodoviária do Plano?

12) No documento Caderno 1 (Estudo de Mobilidade) há a informação de que o Bilhete Único tem validade temporal de até 2 horas. Na verdade a integração temporal não é por um período de até 3 horas? A informação produzida não está errada?

13) A previsão expressa nos documentos é de que a implantação da plataforma G atenderia o BRT Sul e mais o BRT Norte e Oeste, que futuramente serão viabilizados. Por que o BRT Sudoeste, que inclusive já conta com estudos técnicos adiantados, não foi dimensionado para operação na Rodoviária do Plano?

14) Segundo as informações, as despesas operacionais serão da ordem de R\$ 7,3 milhões/ano. Qual o custo atual do GDF com a rodoviária? Qual a receita arrecadada?

15) A fiscalização da concessão será feita pelo GDF ou só pela entidade certificadora/auditora?

16) Por que o metrô foi excluído da cobrança da futura tarifa de acostagem? Por que o tratamento diferenciado?

17) O bicicletário que já existe na rodoviária será ativado? O uso desse bicicletário terá algum custo para o ciclista?

18) As ciclovias existentes terão conexão para chegada até a rodoviária? Quem fará essas obras necessárias para garantir a integração intermodal?

19) O GDF assumirá a responsabilidade pela apuração do Índice de Qualidade dos Serviços (IQS)? Esse índice será utilizado como elemento para composição da remuneração da concessionária? O IQS será submetido ao mesmo tratamento do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), que nunca foi apurado?

20) A previsão total de investimentos por parte da concessionária no projeto será de R\$ 190 milhões e só a receita de estacionamento tem a previsão de R\$ 269 milhões. Não há uma grande distorção na proposta?

21) Há uma previsão de receita de acostagem em torno de R\$ 17 milhões. Como será mantido o equilíbrio econômico-financeiro do contrato da futura concessionária, caso os sistemas de transporte público sejam racionalizados e ocorra a diminuição de ônibus que terão a rodoviária como destino?

22) Na planilha Excel do Caderno A5 (Investimentos), Cenário 2, no Ano 6 está destacado que o CAPEX será de 40,23% do total programado (linha 12), mas na linha 3 está expresso que esse percentual é de 14,30%. O que está correto?

23) Na apresentação do Power Point há informação de valores como sendo mil e não há nenhuma referência na tabela quanto a isso. O valor correto da ordem de grandeza monetária não seria milhões? Não seria importante fazer esse registro para que a informação seja precisa?

24) A previsão de investimento total para a concessionária (R\$ 190 milhões), em contrato de 20 anos, se equilibra com as receitas totais de apenas 4 anos de operação. Não há um desequilíbrio na atual configuração da proposta apresentada?

25) O percentual da outorga variável não deveria ter a previsão de um valor mínimo maior do que o sugerido? Qual o parâmetro para a sugestão de 2,5% como referência mínima?