



1ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 9ª LEGISLATURA
ATA CIRCUNSTANCIADA DA
REUNIÃO TÉCNICA
DA COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA SOBRE TARIFA ZERO,
DE 5 DE ABRIL DE 2023.

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Senhoras e Senhores, bom dia. Sejam bem-vindos à Câmara Legislativa do Distrito Federal todas e todos os que nos acompanham de forma presencial e remota. Iniciamos, neste momento, a reunião técnica sobre o tema tarifa zero, uma iniciativa da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana.

Convidamos o Sr. Presidente da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana, Deputado Max Maciel, para fazer uso da palavra. Após esse momento, apresentaremos o palestrante desta reunião técnica, o Sr. Daniel Santini.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Thaina.

Quero saudar todos e todas. Bom dia! Bom dia a quem nos acompanha pela *TV Câmara Distrital*.

Esta é a nossa atividade de reunião técnica da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana, que tem como objetivo subsidiar os nossos trabalhos e também acumular informações necessárias para dados, reuniões e monitoramentos, a fim de que possamos melhor apresentar proposições, seja em mudanças de lei, seja na fiscalização e no controle social do transporte. Esse é um papel da comissão.

Na nossa Mesa, também quero saudar toda a equipe da comissão: a Adriana, nossa secretária-executiva, nossa assessora Olga e a Thais, que é da nossa equipe legislativa.

A qualquer momento, Parlamentares que também compõem a comissão deverão chegar e fazer uso da palavra.

Muito nos honra a presença do Sr. Daniel Santini. Essa é uma pauta importante, que a gente vem acompanhando no Brasil e no mundo, e é um dos desafios que a Capital do País precisa começar a debater profundamente.

Antes de passar a palavra ao nosso palestrante, quero avisar a todos os presentes e aos que nos acompanham *online* que a comissão desenvolveu uma cartilha, com o objetivo de que as pessoas sejam também fiscais do transporte público. O objetivo da cartilha é reunir as informações sobre os locais, os *sites*, como se pode fazer reclamações, sugestões, pedir segunda via de cartão, acompanhar rotas, linhas e horários. Isso também nos ajuda: vocês podem subsidiar a comissão com dados de reclamações, para que possamos reunir todas elas em um único documento. A cartilha também pode ser encontrada *online*, na nossa página, <https://www.cl.df.gov.br/web/guest/ctmu-publicacoes>

Agradeço a todos e passo a palavra ao palestrante do dia.

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Hoje temos a honra de receber o Sr. Daniel Santini, coordenador de projetos da Fundação Rosa Luxemburgo e mestrando em planejamento urbano e regional na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, onde estuda políticas públicas de tarifa zero.

O convidado também é autor do livro *Passe Livre: As Possibilidades da Tarifa Zero Contra a Distopia da Uberização* e organizador do livro *Mobilidade Antirracista*. Como pesquisador, atua principalmente nos seguintes temas: mobilidade e transportes, urbanismo, tarifa zero, políticas públicas de passe livre, *uberização*, trabalho e tecnologia.

Lembramos que, ao final da palestra, abriremos para perguntas dos presentes e também daqueles que estão acompanhando o evento pelo YouTube, que podem enviar seus questionamentos pelo *chat* ao vivo. Neste momento, passamos a palavra ao palestrante.

SR. DANIEL SANTINI – Começo agradecendo o convite e a oportunidade de estar neste espaço, ressaltando a pertinência de se trazer este tema. Deputado Max Maciel, muito obrigado por me convidar para falar.

Eu tentei reunir alguns dados e informações, vai ser uma apresentação muito estruturada em informações sobre o panorama nacional da tarifa zero e também sobre o momento atual de Brasília.

Agradeço também a todo mundo que está presente aqui, acompanhando. Estou disponível para tirar dúvidas e conversar sobre o tema.

Vou compartilhar minha apresentação. É uma apresentação que eu preparei especialmente para este momento, intitulada Tarifa Zero, Estratégias e Modelos Implementados no Brasil. Quero apresentar o panorama local e regional e subsídios para a construção de políticas públicas baseadas na ideia da mobilidade como direito. Acho que essa é a questão chave, sobre a qual eu vou falar durante todo o evento.

Vou passar os *slides*.

(Apresenta projeção.)

SR. DANIEL SANTINI – A primeira coisa que eu queria apresentar é um pouco do mapa nacional de como a tarifa zero está. Hoje, há 64 cidades no Brasil com tarifa zero universal, 10 delas com mais de 60 mil habitantes. Então, está longe de ser uma política restrita a municípios pequenos. Hoje, ela existe em cidades de tamanho considerável. Menciono Caucaia, no Ceará, que tem uma população de 368 mil habitantes, e outros centros de igual importância.

Caucaia – eu fiz um destaque aqui. A gente já vai falar sobre isso – é uma das cidades da região metropolitana de Fortaleza. Fortaleza está, atualmente, cercada por municípios com tarifa zero. Isso aumenta a pressão para que Fortaleza se torne a primeira capital com tarifa zero no Brasil. Existe uma perspectiva nesse sentido. O Governador Elmano de Freitas já mencionou apoio à ideia. Vamos ver como a coisa toda avança.

Hoje, no Brasil, a maioria dos municípios – esse é o segundo destaque aqui abaixo – está na Região Sudeste. Na gradação de cores, quanto mais escuro é esse vermelho, maior é a população. A gente pode olhar aí: há muitos casos interessantes. Quanto à concentração de população, no total, há mais de 3 milhões de pessoas atendidas por tarifa zero no Brasil.

Eu mencionei Caucaia. Na tabela aqui, há também Ibareté, em Minas Gerais, que está na região metropolitana de Belo Horizonte; Maricá, no Rio de Janeiro, que é uma das experiências mais importantes do Brasil; Paranaguá; e Formosa, que é uma cidade muito próxima, vizinha de Brasília, do Distrito Federal. Isso, para citar as cidades com mais de 100 mil habitantes.

Eu estou defendendo que existe uma tendência nacional. Há um caminho a ser seguido em direção à tarifa zero. Essa é uma proposta que está sendo debatida em algumas das principais capitais do Brasil. Cuiabá acho que foi a primeira a anunciar publicamente um estudo. É um estudo que está sendo feito pela FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas. Eles anunciaram esse estudo em julho do ano passado. Depois, vem Fortaleza, o caso que eu já mencionei: há um interesse formal da prefeitura em tentar avançar com essa ideia.

Palmas, em Tocantins, também é uma cidade em que a prefeita já manifestou apoio à ideia e chegou a implementar, em fase experimental, por um mês. Isso tem a ver também com uma dificuldade. A cidade assumiu a gestão direta do transporte. Houve uma série de problemas com a empresa que fazia o atendimento, e a prefeitura acabou assumindo a gestão.

Durante essa transição, houve um problema com a bilhetagem. Por conta disso, liberou as catracas. Não é exatamente o modelo mais recomendável para implementar a tarifa zero – eu vou falar sobre isso depois –, mas o resultado foi bastante complicado, em função do momento de transição: colocar a tarifa zero, aumentar a demanda – houve uma explosão da demanda sem que a rede estivesse estruturada. Não foi uma experiência exatamente adequada, mas cabe ressaltar essa boa intenção, essa intenção de tentar estudar e trabalhar. Hoje, Palmas tem tarifa zero liberada nos finais de semana e uma perspectiva de avançar aos poucos na direção de uma tarifa zero universal.

Teresina também é um caso especial. A cidade é um dos exemplos, um dos marcos e eu vou falar sobre isso em seguida, mas é uma tendência também de colapso no transporte público coletivo. O Brasil está enfrentando hoje um momento muito delicado, importante, e em Teresina a rede chegou a colapsar. A gente chegou a ter um problema muito sério, uma interrupção na prestação do serviço.

A cidade de São Paulo – eu esqueci de incluir o Estado ali, mas é a cidade de São Paulo – também anunciou um estudo e esse deve ser um dos grandes temas da próxima eleição para prefeito em São Paulo. O atual prefeito Ricardo Nunes, do MDB – Movimento Democrático Brasileiro, anunciou a intenção de implementar tarifa zero

e solicitou formalmente um estudo para a agência de transportes de São Paulo, a SPTrans – São Paulo Transporte S/A.

Além das manifestações formais de prefeituras, a gente tem também o assunto sendo discutido em câmaras municipais. Campo Grande, no Mato Grosso do Sul, e Curitiba, no Paraná, são duas das cidades que dá pra citar que realizaram debates recentes. Em março agora, Campo Grande fez um debate muito importante reunindo alguns dos principais estudiosos sobre o tema no Brasil, e Curitiba acabou de instalar uma comissão para estudar a implementação da tarifa zero. É uma comissão formada por 8 vereadores e que vai ter até 120 dias para apresentar resultados.

Florianópolis e Maceió são capitais que já adotam a tarifa zero nos finais de semana. Se a gente olhar esse mapa que eu tenho abaixo, dá para ver que a mesma coisa que acontece em Fortaleza, ou pelo menos uma situação parecida, a gente tem em curso ao redor do Distrito Federal.

A gente tem outras experiências como na cidade de Goiás e na cidade de Formosa, então tem algo a ser observado. Formosa é uma experiência importante pelo tamanho da população com relação ao tamanho da cidade.

Eu mencionei que Caucaia, no Ceará, é hoje a cidade mais populosa com tarifa zero, mas a principal experiência ainda é Maricá, que adotou a tarifa zero em 2014 e começou numa transição gradual, o que eu acho que foi interessante e decisivo para o sucesso da iniciativa. É uma referência principalmente pelo volume de passageiros e passageiras transportados. Foram 36 milhões de viagens em 2022 em 38 linhas e 115 ônibus.

Quero fazer uma comparação, e aqui eu começo a fazer uma provocação com Brasília, que tem uma população estimada de 3 milhões e 100 mil habitantes, enquanto Maricá tem 167 mil habitantes. O número de viagens em Brasília no ano de 2022 foi de 321 milhões. Em Maricá, 36 milhões. Isso dá uma média de 104 viagens por pessoa em Brasília. Maricá tem mais do que o dobro disso, o que é algo a ser considerado. A média de viagens por pessoa em Brasília é muito baixa, a gente tem aí um problema, a gente tem algo a ser enfrentado, a gente tem algo a ser observado. Isso é muito importante, e isso é uma das bases para o próximo gráfico que eu vou apresentar.

O transporte público de Brasília está encolhendo. O total de viagens no transporte público de Brasília reduziu 16,7% em menos de dez anos. De 2013 a 2022, caiu de 368 milhões de viagens por ano para 321 milhões de viagens.

Os gráficos detalhados estão aí, vocês estão conseguindo ver. "Ah, mas foi por conta da pandemia". Os números relacionados à pandemia estão em 2020 e 2021. Mesmo antes da pandemia, a gente já teve uma queda de quase 10% de passageiros. Tem uma tendência aí. Eu tracei, também, uma linha de tendência onde dá para visualizar, com maior clareza, como se tem uma tendência.

Essa tendência não é uma exclusividade de Brasília. O número de passageiros no transporte coletivo no Brasil todo está diminuindo, em alguns lugares com maior intensidade, em outros, com menos. São Paulo, por exemplo, que eu mencionei, perdeu 30% dos passageiros em dez anos, nesse mesmo período. Tinha um volume muito maior, claro, mas tinha um total de 3 bilhões de viagens por ano e passou a ter 2 bilhões de viagens por ano.

As coisas estão acontecendo numa velocidade muito preocupante, e isso tem a ver, claro, com vários fenômenos. A gente pode citar desde a uberização, onde o transporte por aplicativo canibaliza as redes do transporte público, e pode mencionar, também, que houve algumas mudanças no pós-Covid, com uma reestruturação na maneira como a gente trabalha ou como parte da sociedade pode trabalhar. Mas existe, aí, uma tendência muito concreta, e isso tem a ver, também, com a maneira como o transporte público está funcionando.

Eu fiz essa projeção, também, pensando mês a mês. Aí, eu faço uma ressalva: os dados de 2023 têm que ser olhados com cuidado, porque eu peguei os dados só de janeiro, que são os dados que estão disponíveis publicamente, hoje. Mesmo estando em abril, ainda não há dados disponíveis sobre fevereiro e março, e isso é um problema para quem está trabalhando e tentando pensar política pública. A gente não pode ter uma demora tão grande para ter dados que devem ser públicos, mas só esse levantamento permite visualizar a mesma linha de tendência de encolhimento.

Ao mesmo tempo que o transporte coletivo encolheu, o Governo do Distrito Federal está gastando mais e mais com o transporte coletivo. A gente tem uma rede menor, tem um atendimento menor de passageiros, mas tem um gasto público maior. E isso é um problema que ajuda a entender porque muitos governos, muitas prefeituras, inclusive prefeituras sem tanta preocupação em democratizar o acesso ao transporte, estão olhando com carinho para a política pública de tarifa zero.

A conta não fecha mais. O sistema de transporte coletivo encontrou um limitador no modelo de financiamento atual, e uma mudança urgente é necessária. Seja qual for a perspectiva política com que o grupo que está no poder está trabalhando, todos os gestores estão enfrentando problemas parecidos no Brasil.

Em 2018, a gente tinha um número de repasse de subsídio de 830 milhões – esses números são todos em milhões. Em 2022, esse repasse aumentou para 1 bilhão e 463 milhões. Durante a pandemia, houve um aumento para equilibrar a receita, e isso disparou no ano passado. Isso tem a ver com a redução da demanda.

Eu vou olhar um pouquinho melhor isso aqui.

Eu acho que aqui são informações...

Em todos os *slides*, vocês podem ver, estão as fontes. Dá para olhar isso nos *sites* públicos de onde foram retiradas essas informações.

Aqui há alguns trechos do contrato, da minuta do contrato de concessão do sistema, e eu estou defendendo que essa crise que a gente está vivendo agora está prevista em contrato.

Antes de detalhar um pouco o contrato, eu vou falar de um critério técnico que é comum em muitos municípios do Brasil em que se faz, ainda, o cálculo de remuneração da operadora baseado no Índice de Passageiro por Quilômetro, o famigerado IPK. É um mecanismo que favorece a superlotação dos ônibus, mas que precisa ser revisto com urgência, porque não há fundamento técnico para existir.

Como funciona a remuneração? Como se dá esse sistema hoje? A remuneração é baseada numa tarifa técnica, ou seja, a gente tem um custo operacional. Essa tarifa é diferente da tarifa cobrada do passageiro ou da passageira. Então, há uma diferenciação, o que é bom. Não é qualquer variação de custo que necessariamente vai implicar no aumento da tarifa final, da tarifa real cobrada. Mas há uma tentativa de estabelecer um parâmetro, como a gente vai estabelecer valores a serem repassados para a operadora.

Hoje, em Brasília, em boa parte das capitais e dos municípios brasileiros, ele é feito a partir desse cálculo em cima da tarifa técnica, que é baseada no IPK. Ou seja, é uma fórmula matemática onde varia o valor de remuneração conforme a quantidade de passageiros transportados. Isso é problemático por quê? Não há uma variação de custo se um ônibus cumprir um trajeto com trinta, quarenta ou sessenta pessoas. Não há uma variação de custos que seja considerável. Se multiplicar por um número muito grande de viagens, talvez se consiga alguma variação breve, mas ela não é algo decisivo, que vai comprometer ou desequilibrar a folha de pagamento, a planilha de orçamento. Há, na verdade, um mecanismo que favorece a superlotação. Se o preço da passagem está subindo – isso é algo a ser considerado com muito carinho –, qual a tendência? A quantidade de passageiros diminui. Se a quantidade de passageiros diminui, a frota é reduzida, a conta não fecha, e eu tenho que subir de novo o preço da passagem. Esse é um ciclo vicioso que eu vou repetindo. Se eu faço a redução da frota, há a possibilidade de os ônibus ficarem superlotados, e a gente tem o mesmo ciclo em que a quantidade de passageiros diminui. Ninguém quer andar em ônibus superlotados. E, de novo, para equilibrar, a frota é reduzida.

São ciclos viciosos em que há uma cadeia de encolhimento do transporte público. A gente está constatando isso – quem estuda e acompanha – em muitas cidades no Brasil. É sempre o mesmo ciclo baseado em aumentos constantes de passagem voltados para tentar equilibrar um sistema que não se equilibra mais.

Há um estudioso, que talvez seja um dos principais pesquisadores sobre tarifa zero no Brasil, um colega que acompanha com muita atenção todos os debates e que está em Brasília – o que é uma sorte –, Paíque Santarém, que escreveu recentemente um artigo acadêmico, um ensaio no *Journal Of Urban Sustainable Mobility*, o *Josum*, em que ele intitulou de: "Ensaio sobre o incontornável, do ciclo vicioso da tarifa ao ciclo virtuoso da tarifa zero". Ele defende essa ideia, que eu também estou compartilhando, de que a gente tem um caminho natural para a adoção da tarifa zero, independentemente da prefeitura ou da orientação política da prefeitura que está no comando. Porque, olhando para a questão da gestão do equilíbrio das contas, é inviável tentar seguir com esse modelo baseado no IPK.

Em Brasília, a gente começa a olhar um pouco para o contrato. Isso ajuda a entender por que houve um aumento tão grande do subsídio ano a ano. Esse contrato que foi feito é muito, muito generoso. O Estado assumiu o risco, em caso de redução de passageiros. Isso representa um aumento permanente de custos com os subsídios.

Eu vou ler dois trechos do contrato: "O concedente", ou seja, o Governo Distrital, "assumirá o risco de redução da quantidade de passageiros pagantes em relação aos números apresentados no projeto básico, que nortearam a elaboração da proposta financeira, promovendo o ajuste do equilíbrio econômico-financeiro, quando for o caso, nos termos deste contrato". Ou seja, aumentando o número de repasses.

O contrato fala em preservação da taxa interna de retorno de investimento, Uma maravilha isso! Eu faço um contrato em que eu tenho uma taxa interna de retorno de investimento garantida. Não importa o que acontecer. E foi isso que a gente viu durante a Covid.

Outro trecho que destaquei um pouco abaixo fala nas especificações do serviço concedido. Exemplificativamente: itinerário, frequência e frota das linhas serão adequadas às necessidades de melhor atendimento à população, do desenvolvimento urbano e da racionalidade de economia do serviço. Aqui há um ponto que cabe a gente pensar. Essa lógica de austeridade permanente, ou seja, vou sempre trabalhar com os ônibus lotados.

Se eu pensar em eficiência – levando em consideração essa questão do Índice de Passageiros por Quilômetro –, um ônibus eficiente não é um ônibus onde está todo mundo viajando sentado e confortável. É um ônibus que está superlotado. Em uma racionalidade técnica pura e simples, eu vou gastar menos dinheiro para manter um atendimento – só que aí estou esquecendo completamente a importância de se ter um serviço prestado em boas condições. Para eu manter um ônibus circulando, atendendo a um bairro que estaria totalmente desconectado, onde a demanda por transporte é baixa, eu vou desconectar setores das periferias, setores mais isolados e priorizar somente as linhas onde se tem uma perspectiva de demanda altíssima.

Em São Paulo, houve, recentemente, uma experiência quase involuntária, onde a gente pôde ver como os sistemas, baseados só nas demandas, se comportam quando não há nenhuma regulamentação, nenhum sistema de controle e nenhuma garantia.

Em março, houve a greve do metrô. O metrô de São Paulo parou – essa é outra questão, não vou entrar no porquê disso e em como aconteceu. Não cabe nesse espaço. Tivemos a oportunidade de ver como as tarifas do sistema Uber e de aplicativos similares se comportaram. Houve um aumento considerável na demanda e na necessidade da procura, e houve uma tendência de aumento de preço considerável. É por isso que é essencial, quando se trata de mobilidade, de direito à locomoção, a gente manter redes estruturadas que não reajam somente a partir de demandas. Que não se tenha aí uma lógica baseada na racionalidade de economia do serviço.

O momento atual é o momento de crise. Então, estou desenhando esse cenário em que houve um decréscimo gravíssimo do número de passageiros, mesmo com a população aumentando. Isso eu não mencionei, mas cabe pensar também. A população do Distrito Federal aumentou, e a quantidade de passageiros, no transporte coletivo, diminuiu de maneira significativa. É um momento em que há contratos vencendo. A gente teve, agora, uma das concessões renovada, mas ainda há muita coisa acontecendo. É um momento de agir! Srs. Deputados, Sras. Deputadas, é momento de atuar! É momento de olhar para o que está sendo feito e não manter no contrato os erros que listei agora. É momento de rever a maneira como esses contratos estão organizados. É momento de repensar como se estrutura um sistema de transporte coletivo.

Então, ao mesmo tempo em que é um momento de crise, é um momento de oportunidade. É hora de agir, de questionar e de cobrar publicamente o Governo do Distrito Federal sobre como isso vai ser feito. A gente vai seguir com a mesma lógica que beneficia as empresas e que obviamente está gerando um sistema de transporte coletivo deficitário e extremamente problemático? Ele não atende à população com satisfação, não serve com qualidade, nem funciona. Ou a gente vai aproveitar para revê-lo?

Eu deixei três sugestões. Óbvio que dá para aprofundar muito mais essa conversa, mas eu trouxe três referências para pensar. Faz sentido existirem contratos de concessão em que uma mesma empresa tem a frota, faz a gestão do sistema, faz o controle de passageiros – bilhetagem, quando existe, ou controle do número de passageiros – e faz toda essa administração de maneira centralizada? Ou faz mais sentido dividir os diferentes serviços?

No Rio de Janeiro, na reformulação do Sistema BRT, houve um trabalho exemplar. Estou falando do Rio de Janeiro, que não tem uma prefeitura revolucionária, ultraprogressista ou algo assim. Estou falando do Governo do Eduardo Paes. No Rio de Janeiro, houve um trabalho exemplar de tentar dividir os contratos de concessão e a concentração de poder. Isso amplia o poder de negociação do Poder Público, reduz custos e favorece o tipo de diálogo que se pode ter para o acompanhamento.

Permanecer com base em um sistema em que a empresa é remunerada por passageiro transportado e deixar com a empresa a fiscalização da quantidade de passageiros transportados não me parece exatamente inteligente. A gente precisa do Poder Público atuando com inteligência. E não se trata de perseguir o empresário ou de inviabilizar negócios. Estou falando só em tentar reduzir um pouco a generosidade com que os contratos foram feitos no passado. É hora de haver mudanças na maneira com que o setor privado e o setor público se relacionam no Brasil – para o bem até do setor privado. O empresário que é sério, que quer construir algo com estrutura e segurança jurídica, vai se preocupar em estabelecer contratos justos, estabelecer acordos que não podem ser contestados, auditados e questionados formalmente.

Estou defendendo que a gente tenha parâmetros e indicadores, e que isso seja feito de maneira pública; que a gente tenha condições de ter acompanhamento da sociedade civil sobre o que está acontecendo; que a gente condicione o repasse e a manutenção dos contratos à qualidade do atendimento. Não nos adianta ter um sistema que funciona de maneira precária, com ônibus caindo aos pedaços, e manter um acordo que pode ser favorável às empresas, que implica aumento constante de subsídios, mas que não representa o atendimento público.

A gente precisa criar instrumentos jurídicos e legais para garantir que o repasse de recursos públicos, o repasse de subsídios, necessariamente implique a construção de um sistema de transporte com qualidade. Isso é fundamental para reverter a pendência que eu desenhei no quadro inicial. A gente precisa agir nesse sentido com urgência.

Há um outro ponto que vou levantar aqui, Deputado Max Maciel. É um ponto para chamar atenção em plenário. Eu não sei se é o caso de se fazer uma cobrança pública para o governo distrital, se é o caso de se abrir algum procedimento, mas existe uma falta de cuidado e uma falta de preocupação evidente com a difusão de informações que devem ser públicas. A maneira, hoje, como os dados sobre o sistema estão disponibilizados é precária, difícil e atrapalha o acompanhamento e a participação democrática.

Eu listei aqui – se puderem exibir a minha apresentação – alguns exemplos de como as planilhas são colocadas. Ao lado, aqui, dá para ver os trechos das páginas onde estão viabilizados os documentos. Aqui à esquerda, no quadrado maior – não tenho certeza de que vai dar para ver no auditório, mas menciono aqui –, eu listo as planilhas de cada lote. Realmente temos as planilhas disponibilizadas, mas isso não é atualizado desde dezembro de 2020, e a gente está em 2023. É absurdo, é escandaloso, é errado isso não estar atualizado! O governo distrital deve ser responsabilizado por essa missão. Isso é grave. A gente precisa de mecanismos para acompanhamento. A quantidade de passageiros, aquele gráfico inicial que mostrei, eu o construí a partir dessas tabelas que estão disponibilizadas nesse outro campo e organizadas de maneira completamente aleatória.

De janeiro a maio de 2022, eu tenho uma planilha em PDF. É um formato em que eu não consigo tabular os dados. Tenho que ir de quadradinho a quadradinho ou usar algum mecanismo para extrair os dados de lá. De 1º de janeiro a 27 de maio, estão todas as informações em uma única planilha em PDF. É um formato pouco amigável para estabelecer gráficos e visualizações como os que eu apresentei no começo.

Depois, as apresentações estão, semana a semana, também em planilhas em PDF, que são esses números referentes a junho de 2022, julho de 2022. Para fazer aquele gráfico que mostrei a vocês, tive que levantar planilha a planilha em PDF. Isso me tomou um dia inteiro de trabalho. Eu fiz porque acho que é importante a gente ter ali as informações, ter o quadro do que está acontecendo.

Os dados que estão informados também em uma imagem – não é nem uma planilha PDF, porque no *site* a gente tem uma imagem –, na página inicial, estão errados. Eles não correspondem aos dados detalhados.

Então, são aspectos que precisam ser enfrentados, discutidos e olhados com muita atenção. Não dá para ter isso largado, da maneira que está. E, aí, eu entendo que é um dever, é uma obrigação da Câmara Legislativa fazer o acompanhamento e cobrar do Poder Executivo a transparência em relação ao que está acontecendo, ainda mais se o número de passageiros implica na quantidade de repasse de recurso público. Se a gente está gastando quase um bilhão e meio de reais em subsídios, isso precisa ser feito com muita atenção e muito acompanhamento.

Também é dever do Ministério Público e da sociedade ficar em cima disso. Isso é uma provocação que eu faço em prol da transparência e participação pública em cima dos números, do que está acontecendo.

Em seguida, eu começo a falar – e isto dialoga com aquilo que eu estava colocando sobre austeridade – sobre prioridades e caminhos. O que vai ser prioridade no investimento de recursos públicos. O quadradinho ao lado é do cartunista Andy Singer, do qual eu gosto muito. Esse quadradinho é uma provocação para responder um pouco a quem questiona por que a gente vai trabalhar com tarifa zero, por que subsidiar integralmente o transporte público.

Há um motorista reclamando que o transporte público é um desperdício de dinheiro e tem sempre que ser subsidiado. E o Andy Singer desenha o que a gente está subsidiando indiretamente. Há um estacionamento de carros privados em via pública, há ruas e rodovias subsidiadas e mantidas com impostos, há subsídios para a produção e aquisição de automóveis. Enfim, não preciso listar muito, mas é óbvio que há uma série de custos que estão escondidos e que não são considerados publicamente.

Listo algumas perguntas e algumas provocações também. A gente deve priorizar o transporte motorizado individual ou o transporte coletivo? Devemos pensar em redes estruturadas a partir de um modelo radial, que vai conectar sempre as periferias ao centro, mas não vai conectar as periferias entre si?

Quem mora em Brasília sabe da dificuldade de você seguir para uma área praticamente vizinha sem passar pelo centro. Quem usa o transporte coletivo precisa ir pelo centro, baldear e voltar para a periferia se quiser visitar alguma periferia vizinha. Isso é errado. Isso estimula e favorece uma concentração de centros urbanos e, em termos de urbanismo, não é algo saudável para as cidades.

Eu fiz a provocação antes sobre transporte racional e economia de recursos. Isso tem a ver com a ideia de que o transporte coletivo precisa ser superavitário? Não, ele não precisa. Há uma série de custos, benefícios e impactos que têm que ser considerados quando se compara investimento de recursos públicos em transporte motorizado individual ou transporte coletivo.

Há algumas ideias falhas e gosto muito desta imagem, que é muito fácil de visualizar: tentar ampliar a avenida para resolver o problema do trânsito é a mesma coisa que alargar um cinto para resolver um problema de excesso de peso. Você abre espaço para o problema, e não lida com a causa.

A melhor ferramenta para o combate ao congestionamento é o transporte coletivo. Isso tem implicações indiretas que são muito importantes de serem ressaltadas. Estou falando em diminuição da poluição, em diminuição de ocorrências de trânsito, em economia de recursos do SUS – Sistema Único de Saúde.

É fundamental tentar imaginar e pensar as coisas de um jeito diferente. Parte-se de uma premissa de que a mobilidade é um direito e não um serviço. E as redes de transporte devem servir não só para o deslocamento casa-trabalho-casa. É preciso um transporte que atenda às pessoas de uma maneira integral. Não posso trabalhar com a ideia de que existe uma maneira responsável de usar as redes de transporte, ou seja, de que só vou me deslocar para o trabalho ou para a escola.

Recentemente, o Deputado Max Maciel, representando a comissão, participou de uma conversa na UnB – Universidade de Brasília. Acho que foram essenciais várias conversas para se relacionarem com essa ideia de pensar que a gente precisa ter um sistema de transporte e ampliar o acesso ao sistema de transporte coletivo não só para as aulas, não só para a eficiência. A gente precisa que os estudantes e as estudantes da UnB tenham direito a usar o sistema de transporte de maneira

permanente, considerando-se que a educação não acontece só no espaço da UnB, mas se dá, também, na participação de debates em outros espaços em relação a um tema. Tomara que haja estudantes acompanhando esses debates também. A gente precisa multiplicar e casar, transformar a cidade, transformar os espaços, desenvolvendo espaços de educação, onde haja a preocupação em aprender e em ensinar com trocas. Vamos partir do espírito construído e alicerçado no pensamento do Paulo Freire. Não é só a educação vertical, em que só o professor, naquele espaço, está compartilhando a sabedoria. Não! O conhecimento a gente constrói de maneira conjunta e coletiva.

Há uma última pergunta na minha apresentação. Peço destaque, que fique grande para a gente ler o trecho pequeno.

Vou deixar para os Deputados Distritais a referência de um projeto de lei que acho muito interessante e está na Câmara Municipal de São Paulo. Ele tenta abrir e tornar públicos os gastos com transporte motorizado. Todos os gastos que, no desenho, aparecem quase como uma provocação podem e devem ser tabulados. Ai, a gente vai ter parâmetro para discutir com o que a gente está gastando mais subsídio. É com transporte coletivo?

Ouso dizer que, mesmo gastando 1,5 bilhão de recursos em subsídios para o transporte coletivo em 2022, a gente não chegou nem perto do que foi gasto em Brasília com a estrutura viária. Manutenção, asfaltamento, recapeamento, ampliação de avenidas, construção de pontes, reflexão sobre a construção de novas estruturas viárias gigantescas, tudo isso precisa entrar na conta. Ai, a gente começa a falar, com qualidade, sobre as prioridades do gasto de recurso público.

Vou para o último *slide*, antes de encerrar, em que tento apresentar e aprofundar bases para debates e propostas, reflexão sobre os marcos legais para esta conversa que a gente está tendo e o contexto do que está acontecendo agora.

A primeira coisa que eu queria destacar é que a Constituição Federal prevê o direito à livre locomoção, no art. 5º, e o direito ao transporte. O direito ao transporte entrou em 2015 como um direito social que deve ser garantido pelo Estado. Foi uma Proposta de Emenda à Constituição – PEC feita pela Deputada Luiza Erundina, uma das principais defensoras do transporte público coletivo no Brasil e que merece todo o nosso respeito. Ela conseguiu, com essa PEC, colocar o transporte como um direito social.

Isso está na Constituição, senhores e senhoras. Deputados que defendem a lei, a ordem e que a gente siga parâmetros jurídicos, esclareço que a gente tem uma base legal para trabalhar. Essa base legal é reforçada pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, que também determina que a priorização deve ser sobre a mobilidade ativa – calçadas e estruturas cicloviárias – e o transporte coletivo.

A gente tem diretrizes muito claras e muito evidentes. O Deputado Max Maciel mencionou uma cartilha, no começo da apresentação. Deputado, elogio a cartilha. Acho que esse trabalho é essencial por ser muito didático e feito de maneira muito, muito profissional. A cartilha menciona os marcos legais também.

Acho que a gente deve ter a preocupação de difundir para a população quais são os direitos estabelecidos. A cartilha cumpre muito bem esse papel. Acho que vale, depois, compartilhar um *QR Code* para *download*. A gente tem um material de referência de como o sistema está estruturado em Brasília. Ele é fundamental.

Estou defendendo que a gente considere que o investimento em transporte público coletivo beneficia toda a sociedade. Então, não é algo que atende só quem usa os ônibus. Se eu considerar que as cidades simplesmente travam quando não existe esse sistema de ônibus ou de metrô, fica evidente que mesmo quem não usa esse sistema de ônibus é beneficiado por ele.

A economia das cidades não funciona. Não vai haver as pessoas, parte da população que trabalha, chegando aos postos de trabalho se a gente não tiver o transporte coletivo. "Ah, vamos batalhar, então, por uma cidade onde todo mundo tenha o seu carro, vamos democratizar o acesso aos carros e às motos".

A política federal foi nessa direção por muitos anos, e o resultado é desastroso. A gente teve como resultado o aumento da poluição nas cidades, o aumento do número de ocorrências de trânsito e os congestionamentos cada vez mais constantes.

Simplesmente não existe possibilidade de cada um ter o seu carro, a sua moto. Não faz nenhum sentido. Não existe a possibilidade. É uma maneira de usar recursos naturais de um jeito estúpido. É queimar recursos naturais de um jeito estúpido. Há uma perspectiva ambiental que precisa ser considerada.

Se a gente imaginar em despender recursos para deslocar três pessoas em três SUVs – *Sport Utility Vehicle* gigantescos, aqueles carros que viraram tendência agora, não só no Brasil, mas em boa parte do mundo, elas ocupam o mesmo espaço. Os carros são quase tão pesados quanto um ônibus, que pode levar cinquenta, sessenta pessoas.

Mesmo que eu trabalhe com eletrificação total da frota de automóveis – ou com modernização da frota de automóveis, como foi discutido essa semana –, mesmo assim, vai ser uma aposta completamente equivocada. Não há nenhum cabimento eu pensar em priorizar e estimular a produção de automóveis em detrimento da mobilidade coletiva.

A tecnologia que a gente precisa desenvolver e aprimorar é como financiar, manter e ampliar a rede de transporte público. A gente não precisa de carros voadores, a gente não precisa de carros automáticos, a gente não precisa do Elon Musk e outros técnicos solucionistas.

A gente precisa ir olhar para o que a gente tem no Brasil, em termos de experiência em tarifa zero. Isso é uma tecnologia social importantíssima a ser considerada. Há gente trabalhando a partir dessas premissas que estou colocando.

Então, vou citá-las. Recentemente, foi lançada a Coalizão Mobilidade Triplo Zero, agora, em março, que é uma frente de organizações e movimentos sociais defendendo três zeros. Não só a tarifa zero, mas zero emissões – nessa perspectiva que eu coloquei de se tentar reduzir poluentes a partir do estímulo ao transporte coletivo em substituição ao transporte motorizado individual – e zero mortes no trânsito – que também deve ser uma preocupação. A gente tem que ter uma visão humanista. Ninguém precisa morrer no trânsito. A gente não pode se acostumar com um número de mortes que passa de 40 mil mortes no trânsito.

Eu sei que, depois que a gente banalizou as mortes com a Covid, esse número parece pequeno, mas, na verdade, o erro foi ter banalizado as mortes por Covid. Não é razoável aceitar como algo natural haver 40 mil pessoas morrendo no trânsito, 50, 60 mil, como já chegou a haver.

Este tema – a tarifa zero e essas perspectivas que eles estão colocando –, não se iludam, caros Deputados e caras Deputadas, vai ser central nas próximas eleições. A gente está pensando na mobilidade como um direito social.

A última contribuição que eu vou colocar são algumas propostas que estão sendo discutidas. A Deputada Luiza Erundina, que eu já mencionei, apresentou recentemente, há poucas semanas, uma PEC regulamentando o transporte como direito social – ou seja, ela está procurando regulamentar aquele art. 6º que eu mencionei.

Ela está tentando criar as bases para a construção do Sistema Único de Mobilidade – SUM. Isso é fundamental. Isso é importante. Que ele seja um sistema igual ao SUS – Sistema Único de Saúde, que ele seja verdadeiramente democrático e que a ele haja acesso universal gratuito.

Por fim, eu encerro falando do CONUSV – Contribuição pelo Uso do Sistema Viário. Eu sei que, em Brasília, há um debate muito bom sobre a zona verde. Com base nisso tudo que eu coloquei – e eu peço uma atenção especial dos Deputados que têm discutido neste espaço, nesta comissão, o tema da zona verde –, a gente precisa desestimular o transporte motorizado individual.

Minha primeira posição seria simpática ao estabelecimento de sistemas de cobrança pelo estacionamento de veículos privados em espaços públicos, do mesmo jeito que a minha posição inicial seria simpática a sistemas de pedágio. Então, se a gente tiver pedágio urbano desestimulando a entrada e a circulação de automóveis na cidade, isso tende a ser algo bom.

Em tese, sim. No exterior, na Europa, muitas cidades avançaram – e avançaram muito bem – com propostas parecidas. No Brasil, eu acho que a gente tem que tomar muito cuidado com propostas desse tipo, por quê? Porque há um contexto de desigualdade social, e as nossas cidades são divididas de maneira muito brutal. A gente tem, nos centros da cidade, a população com mais condições, a população que tem mais dinheiro, que concentra recursos. É no centro das cidades que está a maioria das oportunidades, a maioria da renda, a maioria dos empregos. Então, há uma massa de pessoas que entra e sai das cidades todos os dias para sobreviver. Parte dessa massa foi estimulada a adquirir motos e automóveis, dentro de um sistema essencialmente rodoviário que imperou e impera no Brasil há décadas.

Se eu, de repente, com uma canetada ou ao apertar de um botão, alterar essa lógica e passar a cobrar pelo acesso, pela circulação e pelo estacionamento nas cidades, é algo muito problemático. É algo em que eu vou onerar uma parte da população que não tem condições de viver na região central, mas que entra e sai todos os dias e que acabou optando por deixar o sistema de transporte coletivo – mas está longe de ser a população mais rica. Eu vou beneficiar – isso, sim – uma população mais rica que está concentrada em uma área central.

Isso significa que a gente abandona de vez essa ideia, essa perspectiva? Não. Na verdade, não. Eu acho que há essa proposta do Conusv, que foi formulada pelo ex-Secretário Municipal de Transporte de São Paulo Lucio Gregori, um dos idealizadores da tarifa zero. Ele bolou o Conusv, essa Contribuição pelo Uso do Sistema Viário. É uma proposta de tentar estabelecer um mecanismo de pedágio urbano para entrada e circulação de automóveis na cidade e que tem um critério progressivo, ou seja, vai-se tentar cobrar mais de quem tem mais recursos.

Como se determina isso? É a partir de um conceito que ele criou. É a área móvel de poluição, que é calculada a partir do produto da potência do motor vezes o tamanho do veículo. Entram nessa conta também, salvo engano, veículos mais novos. Veículos mais novos tendem também a pagar mais, ou seja, ele encontrou uma maneira de se cobrar por aqueles SUVs gigantescos, movidos a *diesel*, de maneira diferente da de um carro popular mais velho. Isso é fundamental para a gente começar a mudar as coisas, para a gente forçar alterações até nas tendências de produção de automóveis das empresas. Eu não posso seguir estimulando a produção massiva de SUVs, e isso tem a ver com política urbana. Desestimular o uso e circulação desses tanques de guerra gigantescos, movidos a *diesel*, que vomitam poluição na cara de todo mundo de maneira indistinta e sem nenhuma consideração com o social ou com o ambiental, é fundamental para a gente começar a mudar as coisas.

A zona verde – uma última consideração sobre a zona verde em Brasília – parece ser uma proposta particularmente equivocada, não só por ter a ver com isso tudo que coloquei, mas também por prever que os moradores dessas regiões mais beneficiadas, mais privilegiadas em termos de concentração de recursos financeiros, vão ser duplamente beneficiados: eles vão ter a possibilidade de isenção da cobrança da zona verde. Melhor seria se a gente destinasse essas áreas para cicloviárias, se a gente destinasse essas áreas para parques infantis, para pistas de corrida, para caminhadas, para expansão de sistemas de faixas exclusivas de ônibus, e a gente tentasse, de vez, desestimular o uso ou tentasse manter uma cobrança universal no estacionamento de veículos privados em áreas públicas.

Eu sou muito mais simpático a, primeiro, instituir políticas que favoreçam a adoção do transporte coletivo. Aí a política de tarifa zero é decisiva, ela é importantíssima para frear essa tendência de aumento de deslocamentos privados. É muito difícil você desequilibrar essa equação e tornar o transporte público coletivo como um meio imperativo para pessoas que estão acostumadas com deslocamentos individuais, mas é possível.

São Paulo, na última década, estruturou uma rede de cicloviárias e, quando isso aconteceu – eu venho do movimento cicloativista, a gente teve uma briga de muito tempo que começou há mais de uma década –, todo mundo falava: “Vocês são malucos, ninguém vai andar de bicicleta em São Paulo”. Hoje há centenas de milhares de pessoas circulando de bicicleta na cidade.

Então, criar infraestrutura gera demanda; se eu criar condições para o deslocamento entre o transporte coletivo, eu vou ter mais gente em ônibus. Criar infraestrutura para deslocamento e mobilidade ativa e tornar Brasília uma cidade mais caminhável, mais pedalável, é algo essencial, até em memória a todo mundo que seguiu lutando e luta por estas duas causas: mobilidade ativa e transporte coletivo. A gente precisa se lembrar das pessoas que assumiram papéis importantíssimos nessas políticas nos últimos tempos – e me vem à cabeça o Raul, que é um colega cicloativista que faleceu atropelado, não só ele, mas muita gente que está nessa frente há muito tempo.

Termino aqui compartilhando três publicações que a gente fez. Esse é o meu *slide* final, peço desculpas se eu me alonguei muito aqui na conversa. Esse é o primeiro livro que eu escrevi; o segundo livro foi escrito pelo Lucio Gregori e outras pessoas que trabalharam com ele na tentativa de implantação da tarifa zero em São Paulo, na década de 90, é um resgate histórico com muitas referências, informações, e acho que é uma base muito interessante para quem quer avançar com construções; e o último livro é uma coletânea da qual estou entre os organizadores – fui uma das poucas pessoas brancas que participou do processo, chamado Mobilidade Antirracista.

Aqui é uma última ideia, porque a gente precisa interseccionar os debates; a gente precisa ter pessoas negras e mulheres participando da construção e do debate de políticas públicas; a gente precisa ter trabalhadores e trabalhadoras do sistema de transporte coletivo participando desse tipo de espaço também. É fundamental que não sejam só homens brancos discutindo e tomando decisões. A gente precisa de pessoas negras na gestão do sistema de transporte coletivo.

Eu falo isso com muita tranquilidade e confiança, não só por uma questão de justiça social, mas porque, se eu tenho mais diversidade nos espaços de decisão, eu vou conseguir visualizar melhor os problemas. Há questões que são invisíveis para mim. Eu já aprendi isso e eu tenho nisso uma lição muito forte. Eu não vou enxergar da mesma maneira que uma mulher os perigos de descer em um ponto de ônibus escuro em uma área isolada. Eu não vou perceber da mesma maneira que uma pessoa negra questões que são essenciais nos deslocamentos.

A gente precisa ter isso em mente, a gente precisa ter isso como uma constante para construir, de maneira coletiva e conjunta, soluções para esse colapso iminente nos transportes públicos no Brasil que a gente está vivenciando. Isso que acontece em Brasília, que eu apresentei, é um quadro que se repete nas principais capitais do Brasil. E é algo que precisa ser enfrentado com políticas nacionais.

Aproveitar que a gente está em Brasília para também direcionar a minha fala para deputados e deputadas federais, senadores e senadoras. A gente precisa ter políticas nacionais. Toda estrutura do Governo Federal tem que considerar o que está acontecendo no Brasil como um todo. A gente não pode ter política de estímulo ao rodoviarismo, de estímulo às montadoras. A gente precisa ter política industrial para a construção, consolidação e para o fortalecimento do setor industrial de produção de transporte coletivo. Isso tudo é essencial se a gente quiser viver em cidades que sejam mais agradáveis, mais justas e ambientalmente mais sustentáveis.

É isso o que eu tinha a dizer hoje. Estou aberto a perguntas. Coloquei muitas questões polêmicas em debate. Por favor, fiquem à vontade para discordar, questionar, se posicionarem de maneira diferente. Eu estou aqui para conversar, dialogar e aprender também com todo mundo.

Essa é a minha fala de hoje.

MESTRE DE CERIMÔNIAS – Agradecemos ao Sr. Daniel Santini pela excelente apresentação.

Neste momento, concedo a palavra ao Deputado Max Maciel para as perguntas.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Daniel Santini.

Para quem está acompanhando a gente pela televisão ou pelo YouTube – no YouTube nós estamos com 32 pessoas acompanhando *online* e aqui no plenário, aproximadamente 25 pessoas –, o Santini apresentou um panorama geral de 64 cidades que já implementam o projeto para tarifa zero em alguma medida, suas limitações, seus avanços, e problematizou muito.

Mas, antes de seguirmos para as perguntas dos que já estão inscritos, nós estamos aqui com o MDT – Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos, estamos com o Movimento Passe Livre, tem representação de empresas aqui. Eu acho que é importante dizer da pluralidade que tem acompanhado a gente: também ativistas da mobilidade ativa têm acompanhado a gente pela internet; pesquisadores e estudiosos sobre o tema.

Antes, Daniel Santini, vou passar a palavra ao nosso Deputado que compõe também a Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana, do PSOL – Partido Socialismo e Liberdade, ou seja, tem uma bancada do PSOL aqui.

Concedo a palavra ao Deputado Fábio Félix.

DEPUTADO FÁBIO FÉLIX (PSOL. Sem revisão do orador.) – Obrigado, Deputado Max Maciel. Primeiro, quero dizer que eu fico muito feliz de ver esta comissão reunida hoje de forma técnica para discutir a mobilidade urbana no DF.

Eu estou na segunda legislatura agora e, na primeira legislatura, a gente não viu a Comissão de Mobilidade da Câmara Legislativa funcionando, especialmente de portas abertas para a população, para os movimentos, para fazer essa discussão.

Então, é um ganho enorme para a cidade ter o Deputado Max Maciel na Presidência desta comissão, porque ajuda a trazer um fôlego enorme também para a discussão de mobilidade e transporte coletivo na cidade. Quero parabenizar o Deputado Max Maciel pela iniciativa, pela série de reuniões técnicas que esta comissão vem fazendo.

A gente está numa semana mais curta, portanto, mais atribulada, mas fiz questão de passar aqui para ouvir a fala do Sr. Daniel Santini, que é uma referência para nós também nessa discussão. A gente já o conhece, conhece o seu trabalho e o conteúdo que tem elaborado sobre isso.

Acho que ele trouxe uma série de reflexões muito pertinentes tanto do ponto de vista do direito à cidade, quanto da perspectiva que a gente defende de cidade e também uma discussão racional sobre o uso dela.

Muitas vezes, quando a gente traz o debate sobre mobilidade, muita gente fala: “Lá vem a perspectiva do PSOL ou lá vem a perspectiva da Esquerda”.

Para além da perspectiva do ponto de vista do lugar de que a gente fala, do projeto de cidade que a gente defende, eu acho que existe racionalidade e interface com diferentes perspectivas de mundo que estão colocadas no que é trazido e apresentado aqui.

Nós estamos falando de um modelo de cidade que beneficia a maioria da população, no caso, a brasileira. Pensando um pouco no Distrito Federal, há também o questionamento sobre a forma como se usa o dinheiro público.

Então, para aqueles setores aqui desta Casa que se dizem protetores do orçamento público, do uso do dinheiro público, eu acho que o Daniel Santini trouxe uma reflexão importante sobre o uso do dinheiro público.

A aposta estritamente no carro e no transporte individual é a aposta central do Distrito Federal, hoje. Esse é o modelo de transporte que nós temos. Então, as grandes obras que nós vimos em governos de diferentes bandeiras ideológicas foi a aposta no carro. Foi a aposta nessas grandes obras rodoviárias que beneficiaram o uso individual do carro.

Agora, nós temos um gasto imenso com o túnel de Taguatinga. Ninguém pensa em ampliar a parada de ônibus, ninguém pensa na estrutura e na mobilidade coletiva. Ninguém pensa nisso.

Há uma obra que nós discutimos muito aqui na Câmara, a obra do viaduto do SIG/Sudoeste. Eu passava por ali todos os dias e mal via engarrafamento, mal via a necessidade da obra. Obviamente que não tecnicamente, porque eu não sou técnico da área. Mas não havia nenhuma demanda da população por aquela obra e olha que temos uma quantidade de carro, hoje, enorme na cidade. Mas nem com isso não havia demanda para aquela obra. E a obra está sendo feita e está transformando o Parque da Cidade numa via expressa praticamente da forma como fizeram a obra.

Então, a lógica da cidade é não se pensar no transporte público. A gente precisa fazer essa discussão. Este debate de hoje ajuda a gente a dar um próximo passo que é pensar também no orçamento. Como é que a gente tem subsidiado as concessionárias? Como são as isenções para estímulo ao transporte individual? Qual o gasto público nas obras rodoviárias que têm sido feitas visando ao transporte individual?

Com isso nós vamos fazer uma medição de custo. É caro mesmo fazer metrô? É caro o transporte coletivo considerando o tamanho de gasto desta cidade, a mobilização de obra e a mobilização de energia, a mobilização orçamentária, enfim, a mobilização de quadros técnicos? A gente tem que fazer a discussão focada no transporte individual. O transporte coletivo é caro mesmo?

Então, eu acho que isso ajuda a gente a fazer uma reflexão séria sobre isso.

São dois pontos. O segundo: obviamente que nós temos que fazer a discussão dos contratos e a forma como eles são feitos. O Daniel falou muito bem sobre o dinheiro para o reequilíbrio das contas no período da pandemia.

Eu acompanhei muito isto de perto aqui na Câmara: é o ganha-ganha. A pessoa ganha se tiver passageiro, ganha se prestar o serviço, ganha também se não prestar o serviço.

Dizem: "A gratuidade é muito cara, por isso tem que acabar com a gratuidade". Beleza! Não tinha gratuidade em 2020, porque as escolas e as universidades estavam fechadas. Não havia gratuidade estudantil. Pagamos a gratuidade mesmo assim para as empresas. Deu-se um jeito de pagar todo o valor da gratuidade anual.

Então, a gratuidade era cara, porque havia gente usando; quando não havia ninguém usando, ela era cara do mesmo jeito. Nesta Casa há, como em todos os espaços legislativos, pessoas que defendem o empreendedorismo e falam dos riscos do empreendedor, mas o empreendedor dessa área tem risco zero. Eu sugiro a quem for empreender que entre para essa área, porque o risco é zero. Quem empreende e monta uma quitanda, uma padaria na cidade para vender alguma coisa corre risco, mas nesse caso o risco é zero, porque vai receber de qualquer jeito o dinheiro. Esse empresário não tem chance nenhuma de perder o lucro dele, porque em qualquer contexto ele estará ganhando.

E, por último, há a questão do programa Zona Verde. Aqui já se chama zona azul. Na verdade, eu nem sei se se chama zona verde, porque o projeto foi mudando de coloração. Essa zona é estado de alerta, o meu estado é de alerta. Penso que poderiam mudar para zona vermelha, porque a situação dessa zona, aqui, em um território tão desigual como o território do DF, é preocupante.

Primeiro, na canetada. Como o Daniel Santini já trouxe, o governo não quer fazer uma discussão no Poder Legislativo, ele quer fazer uma concessão direta, via Poder Executivo. Está tramitando uma matéria lá, sem muita transparência, sem diálogo direto com a população, até eu tive dificuldade de entrar em uma audiência pública que eles fizeram, durante a pandemia, no auditório. Olhem, eu, exercendo um mandato parlamentar, tive dificuldade de entrar. Imaginem a população?

Hoje, da forma como está sendo aplicado, isso não é para construir praça, não é para construir área para criança e adolescente, não é para construir ciclovia, não é para ampliar áreas de corredores de ônibus, nada disso. Isso simplesmente vai gerar, no ponto de vista que o governo está aplicando hoje, segregação, porque a pessoa que mora em Planaltina e que se virou para comprar um carro para trabalhar, não vai conseguir mais trabalhar de carro, mas ela não tem garantia de que vai ter transporte coletivo funcionando. A pessoa que mora na Asa Norte, além de ter a garantia de estacionar três carros nas áreas comerciais, ela vai pegar um Uber para trabalhar no Setor Comercial Sul ou em toda a área tombada de Brasília. Ela vai pegar um Uber barato para trabalhar, porque a distância é muito próxima, enquanto que a pessoa que mora a quarenta quilômetros não vai ter condição de fazer isso.

Hoje, para mim, a forma como o projeto está sendo aplicado... Eu também, assim como o Deputado Max Maciel e o Daniel Santini, como muitos que estão aqui, sou favorável a medidas de desestímulo ao transporte individual. Sou favorável a esse modelo de zonas, porque se desestimula o uso de carro, do ponto de vista do conceito, do princípio.

Preocupo-me muito com esse projeto aqui e ele falou que isso acontece no Brasil todo. Acho importante essa reflexão porque isso gera um ambiente de maior segregação. Em outros territórios pode funcionar, mas, no Brasil, a forma de aplicação... E, no DF o projeto do governo, no meu ponto de vista, pode gerar segregação muito maior. A população tem grande desconfiança desse projeto, com muita razão, porque o transporte público é muito ruim.

O debate é importantíssimo. Acho que a Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana já tem sido protagonista deste debate, na cidade. A gente tem que trazer muito mais gente para essa discussão. Eu acho que é a hora de aproveitar essa janela de oportunidade que a tarifa zero tem aberto para nós, como possibilidade de implementação no País, como estratégia de fortalecimento do direito à cidade, como concepção... Enfim, estou junto aqui com o Deputado Max Maciel nessa luta no Distrito Federal.

Quero agradecer também ao Daniel Santini pela disposição de estar neste momento, hoje, dialogando e trazendo conhecimento e reflexão sobre mobilidade urbana.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Deputado Fábio Félix. Não sei quantos inscritos há, mas chegaram para a gente algumas inscrições pelo chat. A gente também vai garantir que quem está *online* participe, dando prioridade para o Santini responder primeiro quem está aqui presencialmente.

Antes, eu queria passar um pouco do que a comissão, que também tem o Deputado Fábio Félix como membro, vem fazendo. Nós fizemos uma visita técnica ao Metrô e agora nós estamos visitando as obras. Visitamos o túnel de Taguatinga, vamos visitar o do Sudoeste e o complexo viário da saída norte, que foi construído com doze faixas e nenhum corredor de ônibus, de bicicleta ou de mobilidade ativa. Isso demonstra muito bem como não há um planejamento de cidade para a integralidade de modais, há apenas para o processo rodoviário.

Nós apresentamos um estudo que a Olga e a Adriana elaboraram na comissão, para o processo da ciclovia e do bicicletário da rodoviária. A gente também apresentou e publicou para a SEMOB – Secretaria de Transporte e Mobilidade esse estudo e esse levantamento.

A gente agora, com a CEB – Companhia Energética de Brasília, está debatendo o projeto Meu Ponto Iluminado, que discute a eficiência energética das paradas de ônibus mais escuras da cidade; como a gente coloca um ponto iluminado. E há o debate sobre a iluminação para pedestre, porque a iluminação da cidade também é rodoviária, não é para o pedestre. Então, você tem, por exemplo, passeios...

(Intervenção fora do microfone.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Não tem poste baixo, né? Há ciclovias, mas são muito escuras. Não tem ali essa facilidade. Nós estamos debatendo isso com a CEB também.

Existe ainda uma problemática que o Distrito Federal vai ter que resolver em algum momento. O nosso problema não é que a gente paga a tarifa técnica, o nosso problema é que a gente não paga tudo. O problema é que ainda tem usuário pagando.

Nosso debate é como o Estado e a sociedade, como um todo, podem se juntar – como no modelo do SUS, Daniel – e subsidiar completamente esse sistema, mas obviamente tendo a participação do usuário, do trabalhador do sistema, em algum momento, do empresariado e do Estado, com os conselhos locais regionalizados, com o conselho distrital funcionando na sua amplitude.

Por que eu digo isso? Porque Brasília vive uma dicotomia muito grande no seu orçamento. Parte dele é do Fundo Constitucional, e a outra parte, que é de arrecadação local, tem como principal fortalecedor de arrecadação o ICMS – o combustível é o maior impulsionador do nosso ICMS, porque nós temos uma das maiores frotas do País.

Isso coloca em contradição exatamente a visão do governo, que olha: "Como é que eu desestimo o carro, se ele é minha fonte principal de arrecadação?" Então, nós também precisamos discutir Brasília na sua integralidade econômica. Como a gente vai disputar outras fontes de financiamento que não dependam do transporte individual como a principal base de arrecadação?

A comissão tem duas perguntas. Faça essas duas, abro para as três do público e depois leio o comentário da internet, *ok*, Daniel? (Pausa.)

A nossa primeira pergunta é se existem vantagens em o Estado assumir diretamente a gestão do sistema. É importante a gente entender essa diferenciação. Posso fazer já a segunda pergunta? Você responde essas duas e depois as outras três? (Pausa.) *Ok*.

A primeira pergunta é esta, se existem vantagens em o Estado assumir diretamente a gestão do sistema. A segunda é se é melhor implementar a tarifa zero de uma vez ou gradualmente. Quais são os cuidados que devemos ter com esse modelo que nós estamos debatendo aqui?

SR. DANIEL SANTINI – Agradeço as perguntas, as considerações. Deputado Fábio Félix, muito obrigado pelas palavras gentis. Estou totalmente de acordo com o início de sua fala, quando o senhor fala em não ser uma perspectiva só. A gente está tentando, na verdade, construir com subsídios técnicos, com dados, com um olhar muito equilibrado, uma base para debater formulação de política pública.

Então, mais do que um viés político ou algo assim, a gente está tentando pensar, de maneira coletiva, em como se estruturar uma política que beneficia a sociedade como um todo.

Essa seria uma consideração inicial, dialogando com a fala do Deputado Fábio Félix. Eu gosto muito da provocação que você fez de chamar de zona vermelha, em vez de zona verde ou algo assim. Faz sentido, é lógico! Eu mencionei zona verde. Talvez, eu esteja mal informado. Eu não sei se ela está como zona azul. Em São Paulo, ela funciona como zona azul. Mas, sim: ela seria uma zona de exceção, na verdade, uma zona vermelha ou algo assim. Estou totalmente de acordo com essa consideração.

Sobre a gestão no sistema, Deputado Max Maciel, eu acho que vale, sim, considerar a possibilidade de o Estado assumir diretamente a gestão do sistema. É óbvio que cada caso é um caso. Não existe uma fórmula universal, e eu não sou o especialista mágico que vem aqui com a sabedoria para trazer a solução para Brasília. Não. Eu acho que essa é uma solução para ser construída de maneira conjunta, com participação social, ouvindo as pessoas que usam o sistema e os trabalhadores e as trabalhadoras.

Feita essa ressalva, há exemplos muito fortes de cidades que passaram a adotar tarifa zero justamente porque aconteceram problemas muito graves com empresas concessionárias ou permissionárias e, ao fazer essa transição, descobriram uma economia de recurso brutal. Especialmente em municípios pequenos, há muitos e muitos casos em que a transição aconteceu por conta disso ou a partir destas bases: problemas com as concessionárias, as empresas deixam de atender ou não estão atendendo com eficiência, o Estado acontece a gestão direta e reorganiza o serviço. Isso costuma dar resultados muito bons.

O Lucio Gregori, que eu mencionei, defende, na verdade, que a gente complexifique um pouco a questão. Ele defende que o Estado pode assumir a gestão direta e trabalhar com empresas com aluguel de frota. O Estado não precisa ter os ônibus, mas ele pode contratar os ônibus e organizar todo o sistema diretamente.

Eu acho que aquela divisão que eu coloquei no início, de que a gente precisa considerar que um contrato pode ser composto por várias partes – eu não preciso de uma empresa assumindo tudo o que vai ser feito –, é muito saudável para pensar em possibilidades.

Então, tentando responder à sua pergunta: o Estado pode assumir integralmente – isso, talvez, seja muito interessante –, e pode assumir parcialmente algumas das etapas também. São dois caminhos possíveis. Longe de mim demonizar ou simplesmente excluir as empresas dessa construção. Eu acho que há empresários que estão trabalhando de maneira muito séria e responsável, que merecem consideração neste debate, inclusive.

É necessário também imaginar momentos e espaços em que a iniciativa privada possa atuar. Preferencialmente, pensando em economia de recursos, na maneira como as coisas se estruturaram, com base nos exemplos que a gente tem visto, a gestão pública, o Poder Executivo assumir diretamente a gestão do sistema de transporte coletivo é algo que eu tendo a ver com muita simpatia, a partir da experiência do que a gente viu.

Não é uma fórmula mágica, não é uma fórmula universal. Acho que cada caso é um caso, e Brasília precisa ser pensada a partir do que está acontecendo hoje. Você pode ter etapas, e aí eu já começo a responder a segunda pergunta sobre implementar gradualmente ou não. Eu deixo uma provocação: Por que não pensar em implementar em uma das bacias? Podemos avançar gradualmente rumo a uma tarifa zero universal.

Eu mencionei Maricá como a experiência mais consolidada, mais sólida, mais irreversível e mais inspiradora do Brasil. Ela fez exatamente isso. Então, Maricá começou gradualmente a implementar. Em 2014, quando o sistema começou, empresas privadas continuaram atuando no setor. Parte do serviço era prestado por meio de empresas privadas com cobrança de tarifas e parte da cidade passou a ser conectada gradualmente de maneira expansiva por um atendimento público organizado e gerido pela Empresa Pública de Transportes – EPT. Isso virou uma referência nacional de como administrar empresas públicas.

O Celso Haddad, que é hoje o presidente da EPT, é um dos cabeças para o encaminhamento dessa construção. Ele costuma mencionar que, em 2014, quando começou, o sistema foi estruturado com recursos próprios da prefeitura. Não era com base em recurso de petróleo. Maricá é considerada, é apontada muitas vezes como um contraexemplo por ter a rede estruturada a partir de recursos de petróleo. Mas o próprio Celso Haddad defendeu na audiência pública que aconteceu em Campo Grande, recentemente, que não. Na verdade, você pode estruturar a partir de uma reorganização e de uma revisão da priorização de gás.

O que o Deputado Fábio Félix mencionou aí, se vocês tentarem levantar os custos das obras viárias de eficácia muito duvidosa e que não fazem sentido em termos de eficiência de deslocamento de pessoas e uso de recursos naturais, não faz nenhum sentido. Vocês precisam pensar e colocar no papel o que deveria ser priorizado. Será que eu preciso de novos túneis e viadutos, expandir toda essa malha viária? Ou será que eu deveria usar esse dinheiro para tentar não só a ampliação da infraestrutura do transporte, mas da operação também, como tentar custear, ampliar o acesso e tornar as redes mais democráticas?

Outro ponto para contar em favor da expansão gradual e não para implementação imediata do sistema universal: é preciso ter atenção também com o aumento de demanda. É uma explosão de demanda, não se iludam! Adotando tarifa zero, toda uma demanda reprimida que não está evidenciada aparece, assim, numa explosão. E, aí, eu falo de segregação social.

Nós temos uma parte da população, especialmente jovens e mulheres que moram nas periferias, que simplesmente não se deslocam por não poderem arcar com os custos do transporte coletivo. Então, você tem uma parte da população que está desconectada das cidades. E se pensarmos em ampliar o acesso para essas pessoas, haverá um impacto novo, e aí precisaremos avançar com mecanismos para aferir e medir melhor esses impactos. Há impactos que vão na área social, na área cultural, na área educacional e na área da saúde. Ter as pessoas circulando favorece inclusive a economia. Com a tarifa zero não só ampliaremos a circulação do cidadão. Com o dinheiro que o cara iria gastar no sistema de ônibus com o custo da passagem, ele poderá ampliar a circulação dele, ele poderá ter mais acesso ao comércio de rua, a serviços. Ele poderá, no caminho de volta para casa, parar e fazer a barba, cortar o cabelo, comprar um tomate ou alguma coisa assim. Eu estou ampliando, também, a circulação de uma pessoa que está com uma economia de recurso, pois ela não gastará com passagem de ônibus. Isso é ampliar. E, aí, mesmo uma perspectiva liberal ou neoliberal casa com esta política: eu quero pessoas circulando. Há cidades na Europa que adotaram a tarifa zero a partir de uma perspectiva neoliberal.

Eu estou falando isso de maneira muito democrática, sem esconder que minha prioridade, minha defesa seria por um sistema de gestão pública baseado na justiça social, principalmente, mas eu estou tentando mostrar que existem, inclusive, perspectivas que dialogam com discursos muito conservadores.

Antes de devolver a palavra, uma última consideração. Em São Paulo, onde o Prefeito Ricardo Nunes está defendendo a política da tarifa zero, a gente teve um debate na Comissão de Constituição e Justiça em que houve parlamentares, tradicionalmente bastante conservadores, fazendo malabarismos retóricos para defender a tarifa zero. A gente passou a viver, em São Paulo, um momento interessante, onde se tem a direita e a esquerda defendendo a tarifa zero, cada parte a partir de uma perspectiva, e o debate passou a ser como organizar um sistema de tarifa zero. Se estão presentes representantes de empresas, da parte do empresariado e da ANTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, eu gostaria também de ouvi-los, dialogar, conversar.

Parte do empresariado nacional passou a defender a tarifa zero, a ANTU começou a fazer um levantamento de cidades com tarifa zero. Por quê? Por uma sensibilização em relação a ampliar a democracia e o acesso às cidades? Não só. Talvez isso seja parte do motivo, mas eu desconfio que isso tem muito mais a ver com o que eu falei sobre a questão do colapso, do desequilíbrio, da impossibilidade de manter os sistemas baseados na arrecadação de catraca, pura e simplesmente. Não dá mais. Quebrou. Esse modelo de negócios falhou. Se a gente não tomar providência, se a gente não agir, coletivamente, como sociedade, em breve a gente vai ter uma distopia ainda maior – com circulação de automóveis privados, com a uberização aumentando, ou seja, com carros circulando com muito pouca regulamentação e com base em exploração de trabalho. Essa é outra dimensão, não sei nem se cabe entrar aqui, mas também é um aspecto que dialoga, totalmente, com o que a gente está conversando e colocando aqui.

Devolvo a palavra e estou disponível para mais diálogos e intervenções.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Daniel Santini.

Vamos passar, então, às quatro perguntas, que serão feitas em bloco. E, aí, Daniel, se você tiver dúvida em alguma, nós voltaremos, mas faremos as quatro perguntas para você respondê-las.

Quero, inclusive, informar do horário, porque a gente quer conseguir cumprir todas. Mas é possível fazer as quatro perguntas aqui.

(Intervenção fora do microfone.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Diga o nome. Se quiser levantar...

A câmera pega aí, de boa?

(Intervenção fora do microfone.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – O Parlamentar da quebrada, quando chega, é assim. (Risos.)

Passamos a palavra ao Sr. Artur Moraes.

SR. ARTUR MORAES – Meu nome é Artur Moraes. Eu vou fazer algumas considerações. Tenho um minutinho, não é?

Em toda política pública, eu vejo que nós temos que vencer algumas etapas: viabilidade técnica – vou ser bem simples –, viabilidade econômico-financeira e viabilidade política. Nós temos esses três passos. Com relação à tarifa zero, eu acho que não temos o que discutir, quanto à viabilidade técnica.

Viabilidade econômico-financeira. Normalmente, trabalha-se só o custo financeiro com que a gente está acostumado. Não se trata dos custos sociais, dos rendimentos sociais que a gente tem quando vai tratar de infraestrutura de transporte, principalmente. O recurso para o subsídio que é pago, esse 1 bilhão e meio que foi falado, não é só isso. A população do Distrito Federal paga mais do que isso. Em todo contrato que qualquer órgão público do Distrito Federal tenha de prestação de serviço, está contemplado o vale-transporte que os órgãos públicos pagam. Então, se eu tenho uma empresa que presta serviço, no contrato, eu vou pagar o vale-transporte do terceirizado. Então, eu estou colocando esse dinheiro público também, esse dinheiro que é de todo o contribuinte. E, quando os próprios órgãos públicos têm algum tipo de subsídio, de carro, de combustível para algum tipo de viatura que vai levar um chefe, tudo isso é dinheiro que não está contabilizado no transporte. Se fosse tarifa zero poderia ser direcionado para o transporte. Então, nós gastamos muito mais com transporte.

Há oito anos, eu fiz um pequeno trabalho com os meus alunos – não entramos em órgãos públicos – relacionado ao pagamento de vale-transporte em pecúnia pelas empresas do Distrito Federal e à quantidade de funcionários que recebiam o vale-transporte em pecúnia e utilizavam carro. Como foi um trabalho de turmas de faculdade, nós chegamos à conclusão de que quem recebia o vale-transporte em pecúnia naquela época e utilizava carro... Dava em torno de 80 mil carros por dia circulando em Brasília pagos com o vale-transporte em pecúnia. Quando eu comentei, em algumas cidades, que até o Governo do Distrito Federal paga vale-transporte em pecúnia, perguntam-me: "Mas como? Está dando dinheiro para o servidor andar de carro." Ah! Mas, se tirar isso, vira uma briga de servidor. Eu sou servidor público da Secretaria de Mobilidade e sou contra dar em pecúnia.

Acho difícil tirar de uma hora para outra essa política, esse pensamento de se colocar a infraestrutura. Um erro nosso é não utilizar... Foi feito o viaduto do SIG – Setor de Indústrias Gráficas. Por que não se pegou meio por cento do dinheiro para fazer uma ciclovía?

Eu vi uma reportagem da *Globo*, há um tempo, mostrando uma parada no trevo norte. A pessoa desce do ônibus e, para chegar a qualquer lugar, ela tem um trieiro – como é falado na minha terra – para poder andar. Não há uma calçada, não há nada, não há infraestrutura para quem desce do ônibus numa parada. Quantos milhões foram gastos para fazer todo aquele trevo? Então, é um erro nosso não verificar o que está sendo feito além do trevo, além do viaduto.

Com relação à gestão pública, há um ano, em conversa com o chefe de gabinete do prefeito da minha cidade, do interior de São Paulo, eu soube que eles, para colocarem tarifa zero em Mococa, tentaram alugar ônibus do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo, mas não se achou solução para isso e se barrou.

Outra coisa: melhorar o transporte público para depois dificultar o uso do carro. Eu escuto isso há mais de trinta anos em que eu estou no transporte, e nunca melhora o transporte público. Melhorar o transporte público para tirar passageiro do carro para o transporte público é um desrespeito a quem usa o transporte público. Tem que melhorar para ele. Quem está no carro depois vem de alguma forma.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Para concluir.

SR. ARTUR MORAES – Para concluir, faça a seguinte pergunta: e o Entorno? Com a tarifa zero, quem vai contratar quem mora no Entorno para trabalhar aqui e pagar vale-transporte?

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado. Passo a palavra ao Sr. Paíque Santarém.

SR. PAÍQUE SANTARÉM – Bom dia. Eu me chamo Paíque. Sou do Movimento Passe Livre.

Há três coisas muito objetivas a colocar: a primeira é que nós podemos fazer o resgate. Esta comissão, talvez, deva fazer o resgate das experiências e dos debates sobre tarifa zero que o GDF – Governo do Distrito Federal já teve. Nós tivemos seis meses de tarifa zero na implementação do BRT – Bus Rapid Transit, e não houve depreciação etc. Os dados sobre essa tarifa zero, que nós demandamos várias vezes, não foram passados. Foi em 2014. Após 2013, foi criada uma comissão no então Governo do Distrito Federal, para a construção de uma proposta e a implementação da tarifa zero. Houve um grande debate no Conselho de Desenvolvimento Social da época, e houve um seminário sobre a tarifa zero. O Deputado Max Maciel, à época, participava do conselho pela sociedade civil. O governador atual, Ibaneis, participava pela OAB – Ordem dos Advogados do Brasil. Houve um debate sobre a tarifa zero. A resposta do GDF, naquele momento, por brigas internas, ficou arquivada e não foi sequer expressa; mas era um projeto de implementação da tarifa zero – pelo que sopraram para a gente, de redução de 50%, de 25%, de 15%, 5% etc., redução progressiva da tarifa. Nós temos que recuperar isso, para podermos debater, porque o Distrito Federal tem um debate acumulado e experiências práticas de tarifa zero, sem nenhum estardalhaço dessas coisas que dizem. Então, é uma demanda que eu queria colocar.

Outra coisa é uma crítica fundamental ao projeto privatista. Ele não é só do Governador Ibaneis, ele é anterior, passou por vários governos. E, hoje, ele está expresso na ideia da zona verde, com que se quer privatizar o Plano Piloto para empresas terceirizadas, para beneficiar moradores do Plano Piloto, uma política claramente racista. Não há outro nome para isso da forma como está estruturada hoje, porque o dinheiro não vem para o transporte, o dinheiro não vem para a população preta, o dinheiro não vem para a população periférica. Ele vem para quem já mora no Plano Piloto, quem já tem todos os recursos destinados ao Plano Piloto para continuar com seu privilégio, sem pagar estacionamento. Quem mora no Plano Piloto vive a distopia do filme do Adirley Queirós, *Era uma vez Brasília*, em que é cobrada para entrar no Plano Piloto... O Adirley antecipou o Governo Ibaneis. Parabéns para o Adirley no caso.

A privatização do Metrô, nesse aspecto, continua com essa mesma lógica, equivocada, privatista, porque há um dado claro: nós lutaremos, com todas as nossas, forças contra essa privatização. Ela não passa neste ano.

O Metrô não recebe hoje... Ele é uma empresa pública, mas, quando ele for privatizado, vai passar a receber subsídio do governo para compensação. Então, é um negócio de ganha-ganha, para uma empresa terceirizada entrar. E as empresas terceirizadas que estão entrando estão destruindo os sistemas metroviários e de trem por todo o País. Isso, daqui a pouco, vai explodir.

Para finalizar, estamos discutindo aqui participação popular. Quero anunciar que o Movimento Passe Livre está construindo, para o fim do ano, junto com uma série de outros grupos, a ideia de uma conferência livre de mobilidade, para que a gente possa, por meio de conselhos, estimular a constituição de conselhos, forjar uma política pública para o transporte no DF. Estamos construindo e dialogando com vários setores.

Nessa participação, queremos expressar a nossa solidariedade a Lia Mersi, que é uma blogueira, trans, uma mulher negra, que faz uma coisa que nós sempre fizemos, que é pular catraca, denunciar, por meio de pular a catraca, o preço do ônibus. Agora, ela recebeu uma notícia-crime, uma denúncia, como se o direito à mobilidade dela, expresso na crítica dela a essa porcaria desse sistema de transporte, violento, racista, machista, misógino, escroto (*sic*), que destrói as nossas vidas... Como se a crítica dela, por meio de pular a catraca e colocar isso na internet como manifestação política e desobediência civil, fosse passível de ser processada criminalmente. Ela é uma blogueira do Rio. Isso apareceu de ontem para hoje. Então, registro nossa solidariedade a ela e digo que a gente vai pular catraca junto.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Paíque!

Concedo a palavra ao Sr. Wesley Ferro, do Instituto MDT, por três minutos.

SR. WESLEY FERRO NOGUEIRA – Bom dia a todos! Sr. Deputado, se V.Exa. me permite, eu não poderia perder essa oportunidade de fazer uma crítica, porque é uma luta antiga.

O MDT é uma organização que atua na área de mobilidade urbana e, neste ano, completamos vinte anos de existência. É uma organização que tem uma composição bem diversificada, o corpo dirigente é composto por representantes de trabalhadores; representantes de movimentos sociais; representantes de empresários; representantes de mobilistas da atividade ativa bicicleta; ex-prefeitos – por exemplo, o ex-prefeito de Curitiba é conselheiro do MDT, é uma pessoa que participou muito do processo de implantação do sistema de transporte público em Curitiba –; ex-presidentes da antiga Empresa Brasileira de Transporte Urbano. Acho que o MDT tem um pouco a contribuir nesta discussão.

Nós, aqui no Distrito Federal, fazemos uma incidência há seis anos. Produzimos uma série de documentos técnicos que subsidiaram a atuação do Ministério Público, da universidade, mas, infelizmente, nós não conseguimos, durante esses anos todos, estabelecer um diálogo com a Câmara Legislativa do Distrito Federal. Nós procuramos a própria Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana, procuramos vários Parlamentares – seja de esquerda, seja de outros campos –, colocando o MDT à disposição e nunca encontramos espaço para debater mobilidade urbana aqui no DF. Infelizmente, nós temos que fazer essa crítica aqui.

Nós fomos convidados a participar, na Câmara Municipal de São Paulo, daqui a duas semanas, da discussão de tarifa zero na subcomissão de tarifa zero. Aqui no Distrito Federal, a gente não consegue participar da agenda da Câmara Legislativa do Distrito Federal. Então, fica registrada a nossa crítica à postura da Câmara Legislativa do Distrito Federal, porque a proposta do MDT foi sempre contribuir com a discussão, e acho que temos um histórico de produção que poderia ajudar.

Mando um abraço para o meu amigo Daniel Santini, uma pessoa com quem a gente sempre conversa sobre tarifa zero. Eu li os livros produzidos pela Fundação Rosa Luxemburgo e dialogo com o Lucio Gregori sobre esse tema. O que a gente faz nessa discussão da tarifa zero – às vezes é visto com um olhar enviesado – é tentar chamar a necessidade para se fazer algumas reflexões sobre essa proposta de tarifa zero. Porque, muitas vezes, ela é vendida como solução para todos os problemas; como, por exemplo, dizer que, se implantar a tarifa zero, muitas viagens de automóvel deixarão de ser feitas. Então, a gente sabe que é preciso discutir uma série de questões.

Uma delas é exatamente isto: a proposta de tarifa zero requer investimento pesado em política de redução do uso de automóvel dentro da cidade. Porque vamos ter vantagens ao implantar um sistema de transporte público com tarifa zero, que, do ponto de vista da inclusão social, é fundamental, vai agregar pessoas que hoje estão fora da cidade, que não acessam as oportunidades da cidade, porque não têm como chegar, e o transporte público assume esse papel. Mas, ao mesmo tempo, se a gente continua com os ônibus presos em congestionamentos por falta de infraestrutura exclusiva... Mesmo onde ela existe, ela é sempre ocupada por automóveis. Por exemplo, a EPNB – Estrada Parque Núcleo Bandeirante é um dos locais onde há o maior registro de infrações por acesso ao corredor preferencial do transporte público.

Então, acho que a gente precisa fazer uma discussão. Nessa discussão, Daniel Santini, do programa Zona Verde aqui em Brasília, mostrou um pouco da dificuldade do nosso debate em relação a questões, como, por exemplo, da tarifa zero, e políticas dentro da mobilidade urbana. Mobilidade urbana, Deputado – você que atua nessa área e conhece bem –, é uma política que pressupõe quebra de paradigmas e enfrentamento com setores importantes da sociedade. Na discussão do programa Zona Verde, isso ficou muito claro. A reação de alguns setores foi violenta. São setores principalmente localizados aqui na área central de Brasília que foram contrários à proposta do Zona Verde.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Para concluir.

SR. WESLEY FERRO NOGUEIRA – Nesse sentido, eu quero fazer uma pergunta ao Daniel. A gente está discutindo tarifa zero, e a nossa referência são sempre cidades pequenas. A maior referência era Tallinn, capital da Estônia, com 600 mil pessoas. Passou a ser agora internamente aqui Caucaia, no Ceará, mas não temos referência de cidades grandes, como São Paulo, Brasília, Belo Horizonte, com esse modelo implementado.

Como é que a gente faz essa construção, esse diálogo com a sociedade no sentido de fortalecer o sistema de transporte público? Ao mesmo tempo, a gente precisa avançar nas políticas de desestímulo ao automóvel. Em São Paulo, vocês têm a referência. Durante a implementação de medidas no Governo Fernando Haddad, ficou também muito clara a reação de setores da sociedade que se sentem atingidos por perda de privilégios historicamente assumidos na cidade. Como é, então, que fazemos esse debate com a sociedade para conseguirmos avançar no sentido de conquistar aliados para esse debate e fazer essa pactuação dentro da sociedade para avançar na mobilidade urbana?

Era isso.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado. Desculpa, gente. Eu sei que meu papel, às vezes, é chato, mas isso é para todo mundo ter oportunidade.

Eu ainda tenho umas perguntas vindas da internet.

Concedo a palavra ao último, Sr. Gabriel, servidor da Casa.

SR. GABRIEL – Tudo bem, Deputado? Eu sou consultor aqui da Câmara Legislativa. Uma das preocupações que, às vezes, eu tenho e questionamentos que até alguns Parlamentares fazem é sobre a questão da tarifa zero vinculada a se abrir mão de uma receita de pessoas que, em tese, poderiam pagar; uma parcela da população.

A primeira pergunta que eu tenho para fazer é pensando, por exemplo, em propostas que dão esse benefício a pessoas do CADÚNICO – Cadastro Único. Há até propostas vinculadas a vale. No âmbito federal, já existe isso. Também, pela legislação atual federal do vale-transporte que é pago pelas empresas, o valor da tarifa cobrada das empresas que pagam o vale-transporte tem que ser exatamente igual ao valor cobrado dos usuários. De certa forma, por conta da legislação federal, você estaria abrindo mão desses recursos pagos pelas empresas.

A fala dele aqui acabou me sensibilizando quanto a isso. Uma tarifa única zero no DF poderia gerar uma certa discriminação com pessoas que moram no Entorno, que pagariam a tarifa cheia, por exemplo. Eu queria saber se há algum debate em nível federal sobre isso ou alguma problematização sobre isso, porque, de certa forma, estaria abrindo mão de uma receita paga por empresas.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado. Daniel, você quer comentar esse bloco? Depois eu passo para as anotações que nós temos aqui dos que acompanham pela internet?

SR. DANIEL SANTINI – Se você me der mais alguma pergunta, eu vou travar, Deputado. Já temos muita coisa para responder.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Está bem, meu caro. Como foram várias perguntas, eu vou dar até dez minutos nesse bloco, *ok*?

SR. DANIEL SANTINI – Sim. Eu vou tentar responder ponto a ponto. Eu acho que há perguntas que dialogam umas com as outras. Eu vou tentar amarrar um raciocínio aqui. Vou na ordem dos comentários, das perguntas. Eu agradeço a participação de cada uma das pessoas que comentam.

Artur Moraes, achei ótima a sua fala. A gente tem visões muito parecidas. Acho que é isso, a divisão que você faz, que é técnica, financeira e política. Esse aspecto político tem que ser ressaltado. A gente tem as decisões políticas, mas sem esquecer o aspecto técnico e financeiro. Acho que vale aí termos uma reflexão bem aprofundada sobre como estruturar a partir da percepção de que é uma decisão política. Então, não é uma decisão meramente técnica. Eu estou falando da garantia de direitos.

Gosto da provocação que você faz, inclusive em relação ao que eu falei de ser mais simpático. Primeiro você dá condições para quem usa o transporte individual passar a usar o transporte motorizado e depois você vai para políticas de desestímulo. Talvez sim, talvez não seja algo tão simples assim, talvez a gente precise dessas políticas acontecendo de maneira paralela. Longe de mim criticar ou me opor a políticas de desestímulo ao uso do automóvel.

Eu acho que a proposta do Lucio Gregori é particularmente interessante, ela consegue, com a Conusv, que estou mencionando, fazer a cobrança pelo uso do viário, ela tem um aspecto progressivo. Então, você consegue desestimar, especialmente entre as classes mais favorecidas e tentar estabelecer parâmetros técnicos para fazer uma diferenciação. Isso, de certa maneira, responde um pouco a esse desafio, essa perspectiva que está colocada. Eu não conheço tão a fundo o caso de Moccoca. Eu lembro de quando foi feito o anúncio. O programa se chamava Transporte para Todos – ou algo assim. Se eu me recordo bem, houve um questionamento na Justiça sobre a maneira como estava estruturada a tentativa de contratação. Deveria ser uma concessão por prever não apenas um aluguel de ônibus. Eu acho que aí a gente tem que ter um olhar jurídico também. Há disputas jurídicas em curso e temos de ter algumas considerações nesse sentido também. Não é simples. Pode ser que realmente não seja possível avançar nessa direção de só alugar os ônibus, mas eu acho que a gente deve estudar e tentar avançar. Se a Justiça entender que não é possível porque as regras atuais não permitem, devemos trabalhar para mudar as regras do jogo. A gente está nesse espaço conversando sobre isso, justamente para isto: pensar em legislar, pensar em adequar, pensar o que seria o bem público. E aí, de novo, o técnico e o político andam de maneira conjunta sim.

Paíque. Estou totalmente de acordo com a fala dele. O Paíque é o pesquisador que eu mencionei. Dos que pensam o tema hoje no Brasil, eu o considero um dos mais importantes. Ele tem todo o papel dele de militante, ele tem toda a atuação dentro do MPL – Movimento Passe Livre. Ele é um estudioso sobre o tema e é uma referência técnica, inclusive importante, para pensar a questão a partir de muitas dimensões.

Em relação à sua fala, vou fazer um breve comentário sobre o absurdo de a gente ter a manutenção do art. 176 no Código Penal. A gente aceita todo o tipo de infração de trânsito por parte de motoristas, mas, se alguém tentar usar um ônibus sem pagar, vai direto para a cadeia. Isso é absurdo! Isso é de um nível de bizarrice que deveria ser algo a ser revisto com urgência. Há motoristas acelerando a 120, 130, 200 quilômetros por hora, passando na frente de escolas. Há uma série de barbaridades que não implicam prisão, mas, se alguém tentar usar um ônibus sem pagar, vai preso.

Eu deixo só esse comentário rápido, dialogando com o que o Paíque colocou.

Wesley, é um prazer encontrá-lo aqui e ter o Instituto MDT neste espaço. Que bom! Acho que o envolvimento do MDT nos debates sobre tarifa zero é mais que bem-vindo. O acúmulo que o MDT tem na discussão sobre o transporte público coletivo no Brasil e o histórico em sua defesa podem ser muito, muito importantes para a gente conseguir avançar na pauta.

Eu gosto da provocação que você faz em relação à redução do uso. Como conciliar a redução do uso do automóvel com a ampliação do uso do transporte coletivo? Acho que dá para casar. É necessário tentar conciliar as duas coisas, tentar avançar ao mesmo tempo. Até porque – e eu dialogo com o que o Artur colocou também – não dá! Há limites de uso de espaço físico. Eu não vou melhorar o sistema de transporte coletivo sem incluir faixas exclusivas de ônibus. Para o sistema funcionar, para haver ônibus operando de maneira pontual – e isso é decisivo para uma pessoa abandonar o carro e usar o sistema de ônibus –, tenho que ter faixa exclusiva, tenho que ter a garantia de que o transporte vai fluir.

Então, sim, cabe sua provocação. Ela é muito boa.

Só a título de informação, trago que Tallinn, a capital da Estônia, que tem pouco mais de 450 mil habitantes, salvo engano, e Kansas, nos Estados Unidos, com 500 mil habitantes, são hoje referências importantes. Durante a Covid-19, houve uma explosão do uso da tarifa zero na Europa e nos Estados Unidos.

Na Europa, é uma política que está sendo ainda muito adotada e discutida. Barcelona suspendeu as cobranças. A Espanha tem uma série de tarifas zero para trens regionais, que é muito interessante ver. A Alemanha, por três meses, instituiu o acesso universal a todos os sistemas de transporte, a partir da cobrança de 9 euros mensais.

No contexto de crise energética – que tem a ver com a guerra na Ucrânia – e de crise social e econômica – que tem a ver com o pós-Covid-19 –, passou-se a discutir com mais ênfase a possibilidade da adoção de tarifas zero em todo o norte global. Há experiências para a gente observar, olhar e tentar aprender com elas.

Não tenho uma resposta fácil para como implementar isso numa cidade gigante, numa metrópole. Defendo que a gente faça com muito cuidado, até para não queimar a pauta. A experiência de Palmas acende uma luz para a gente. Entrar de repente, sem planejamento e sem estrutura, pode simplesmente queimar a pauta. A gente pode ter a população falando: "Quero que volte a cobrar porque esse negócio sem cobrar não dá certo". Isso porque não houve um preparo para o aumento da demanda. Foi uma questão emergencial. Nem culpo diretamente ou totalmente a administração. Acho que foi uma decisão tomada a partir de um contexto que precisa ser considerado, mas que ensina para a gente que é bom avançar devagar. É bom avançar com cuidado e instituir passo a passo se a gente quiser ter algo permanente.

De novo, Maricá é um bom exemplo e não é uma cidade exatamente pequena. Maricá tem uma população considerável. Acho que cabe à gente tentar vislumbrar e construir junto. De novo, o MDT é mais que bem-vindo a se somar neste momento.

Gabriel, sobre sua consulta sobre eventuais faixas de atendimento, liberar...

Eu não gosto dessa proposta, sendo bem sincero. Do mesmo jeito, eu não gosto das propostas que liberam para categorias específicas. Por quê? Você tem um desafio. Se você continua com uma parte da receita a partir da catraca – ou seja, a cobrança ainda subsidiando –, você vai ter os demais passageiros bancando a passagem. Eu não acho que são só os passageiros que devem pagar. Eu acho que é a sociedade como um todo, porque a sociedade como um todo se beneficia.

Outro argumento contra instituir uma tarifa zero só para quem está no CadÚnico, por exemplo, que seria um critério razoável para tentar estabelecer um parâmetro, é que eu acho que a gente não estabelece parâmetros para direitos. A saúde é um direito, a educação é um direito. A gente não tem o SUS – Sistema Único de Saúde aberto só para quem está no CadÚnico, a gente não tem as escolas públicas abertas só para quem está no CadÚnico.

Pelo mesmo motivo, a gente deveria considerar que um direito é algo universal, é algo que deve ser garantido a todo mundo, sem distinção, sem nenhum critério que exclua pessoas. Isso é ainda mais importante se eu quero aumentar o número de usuários.

Aquele quadro que eu desenhei, em que há uma redução... Eu não quero criar mais barreiras, pelo contrário, eu quero ampliar com o acesso universal. Eu quero trazer todo mundo e quero tornar o transporte público algo usado por toda a sociedade e não só por quem é mais pobre.

Isso dialoga também com a perspectiva de que tipo de transporte a gente vai ter. A gente vai ter um transporte sucateado, que leva só trabalhadores e trabalhadoras de periferia, ou a gente vai ter redes que efetivamente conectem pessoas não só para os seus trabalhos ou para as suas escolas e universidades?

Eu quero o transporte vivo, ativo! Que ele seja algo que verdadeiramente funcione como uma ponte. A gente precisa de mais pontes e menos muros no mundo em que a gente está vivendo agora.

Por fim, em relação ao vale-transporte. Há todo um debate super, superdifícil, também. A gente tem um grupo de trabalho – eu e algumas pessoas que pesquisam e defendem o tema – estudando isso há mais de seis meses, e muitas propostas e alternativas foram consideradas.

Acho que a gente precisa, sim, rever isso. Hoje a gente tem uma distorção que é muito grave, muito séria. Há uma massa crescente, que hoje já é majoritária, de trabalhadores informais que estão excluídos do vale-transporte e acabam tendo que pagar pelos deslocamentos.

Há uma distorção que precisa ser corrigida. Eu defendo que a gente tente encontrar maneiras para as empresas seguirem contribuindo com os deslocamentos da população, especialmente trabalhadores e trabalhadoras; mas que isso sirva para subsidiar sistemas de tarifas universais, com acesso para todas as pessoas, em que se consiga incluir trabalhadores informais também.

A gente precisa formalizar, a gente precisa garantir a CLT – Consolidação das Leis do Trabalho, garantir direitos, mas que não vão desaparecer num estalar de dedos. Então, se eu conseguir criar condições, isso dialoga com a perspectiva de garantir um direito universal.

Se consta na Constituição que é um direito social que deve ser garantido pelo Estado, ele deve ser garantido de maneira universal, não só para quem está no CadÚnico, ou considerando algum outro critério.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Daniel.

A gente tem aqui mais um bloco. O Pedro, do MPL – Movimento Passe Livre, vai fazer a fala presencialmente. Eu sigo com as perguntas aqui nos *cards*.

Concedo a palavra ao Sr. Pedro.

SR. PEDRO – Bom dia, meu nome é Pedro, sou do Movimento Passe Livre também, como o Paíque. Primeiro, quero aproveitar essa oportunidade para falar que esta iniciativa aqui é muito importante para a pauta da tarifa zero, que é uma pauta que cresce tanto no Brasil quanto no mundo.

É importante que estejamos aqui, todos, cada um lutando pela sua frente: movimentos sociais, sociedade civil e até mesmo empresas. Na verdade, eu queria mesmo é fazer uma proposta: seria possível propor alguma subcomissão na Comissão de Transporte para a implementação da tarifa zero no Distrito Federal?

Acho que seria possível, a gente tem muita gente mobilizada. Talvez fazer uma articulação com o Executivo. Tentar caminhar de todas formas possíveis, por meio das lutas dos movimentos sociais. É importante estarem aqui as empresas, a sociedade civil em geral, o pessoal que assiste a nós. Na verdade, é isto, é haver uma proposta para construir alguma ferramenta aqui dentro – mais uma ferramenta que temos aqui –, para conseguir essa implementação que virá muito em breve.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Pedro.

Eu vou responder a essa pergunta – já lhe agradecendo.

A comissão vai oficializar a seus membros a proposta de criar uma subcomissão, de fato, colegiada com os movimentos que debatem o tema, envolvendo universidade, pesquisadores, para que a gente possa se aprofundar, inclusive com o Estado – como uma das coisas que Paíque colocou –, com o acúmulo que ele tem de memória.

Antes de passar às perguntas e ao ponto do Daniel, é importante listar que a comissão, no dia 17 de maio, vai realizar uma audiência pública especificamente do Metrô. Então, já está aí a agenda. Vamos debater o sistema metroviário. Há uma concessão em debate. A minuta já chegou a nós, e estamos nos debruçando sobre ela.

Quero dizer ao instituto MDT que eu não posso falar sobre as outras legislaturas, mas entre nós que assumimos agora – já nos encontramos algumas vezes –, há esse canal aberto. A comissão está totalmente aberta, e essa participação se dá por um processo. Eu vim de movimento social e sei muito bem que espaços de debates existem. Então, conosco, como presidente desta comissão, enquanto aqui estivermos, esse canal vai estar aberto e contamos muito com o MDT, com todo o acúmulo necessário para as colaborações.

Quero dizer a quem está nos acompanhando e aos presentes que, sim, já existe um projeto no Governo do Distrito Federal, desde 2010, que debate um pedágio para entrar na área central de Brasília. Esse projeto está engavetado em algum lugar, mas ele já foi sinalizado num consórcio com um grupo de Singapura que discutia Brasília 2060. Há um estrangulamento do acesso à cidade, e um dos caminhos, além da zona verde, é a possibilidade de pedágio para entrar na área central de Brasília. Isso é uma coisa que está no radar. Se a gente não tomar o cuidado de antecipar outros modais, isso pode vir à tona a qualquer momento. Isso existe.

Quero dizer, do ponto de vista da região metropolitana, do Entorno, que nós temos uma vantagem agora com a possibilidade de criação de um consórcio com a União, estados e municípios. Uma das propostas, Daniel – e eu acredito que isso seja um caminho para a tarifa zero –, é que isso seja um debate que envolva a União, os estados e municípios, ou seja, nós precisamos fatar o bolo do financiamento. Não dá só para o estado ou município arcar com isso sozinho. Nós precisamos discutir isso na tripartite, discutir isso de forma plural.

Outro ponto que nós estamos debatendo com o Ministério Público é o Zona 30. Quer dizer, é uma das formas de a gente também de debater o Zona 30. Nós temos vias de adensamento populacional nas cidades com velocidade a 60 quilômetros por hora. Isso não faz sentido nenhum. Isso é velocidade rodoviária, inclusive. Para quem está dentro do carro, essa velocidade parece que é pouco, mas os nossos estudos e o próprio estudo do Ministério Público já demonstram que 60 por hora, em qualquer acidente, é fatal. Em qualquer acidente é fatal. Então, se estamos querendo colocar mais mobilidade ativa, mais pessoas acessando a cidade, nós precisamos rever também a quilometragem das vias. Esse é um ponto.

Teremos mais uma participação. Está aqui presente o representante da Viação Pioneira Ltda., Sr. Fernando Eloia. Estamos gratos por você estar aqui conosco. Nós vamos marcar uma visita para conhecer a central de monitoramento da Pioneira.

Passo a palavra ao Sr. Fernando Eloia. Vou comentar aqui os *cards* e encerramos com o Daniel.

SR. FERNANDO ELOIA – Deputado, obrigado.

Desculpe-me por ter feito a sinalização para pergunta agora, mas eu gostaria de ser prático, direto quanto a uma questão de infraestrutura.

O passe livre é um projeto. Eu acho que a sociedade, que a população entende isso como um benefício; mas, por ser operador e conhecer um pouco de Brasília, sei que a infraestrutura hoje não permitiria, de imediato, o passe livre.

Então, pela experiência do Daniel Santini, eu gostaria de colocar uma pergunta para ele. Esse processo da infraestrutura seria paralelo ou deveria começar antes para que a população se sintam...? Como ele falou, existe uma explosão de usuários, e hoje a capacidade não daria conta de atendê-los. Então, a questão da infraestrutura seria no processo, seria antes ou essa discussão vem com o crescimento do passe livre? É uma pergunta que eu faço ao Daniel, pela experiência que ele tem. Claro, quando ele fala de Maricá, a gente tem um dado de 2022, de 115 ônibus – eu não sei se já foi atualizado isso – e de uma população em torno de 180 mil pessoas.

Só em uma bacia aqui nós temos 500 ônibus. Então, a questão da infraestrutura preocupa um pouco, e a gente – acompanhando o processo também como operador – gostaria também de esclarecer como funcionaria isso.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Fernando Eloia.

Daniel, vamos para as questões para você responder no bloco.

O Rodrigo Chia pergunta: "Tem alguma dica de como trazer esse debate do Tarifa Zero baseado em fatos e dados, em vez de caixa-preta somada a uma fantasia de carros como solução?"

Essa pergunta tem relação com a do Uirá, que nos acompanha também, que é: "Como conciliar pautas importantes como tarifa zero, priorização de transporte coletivo, redução da velocidade e caminhos acessíveis com esse contexto político que ainda promove fortemente o uso do carro?"

Outras duas questões, também do Uirá: "Existe uma tendência de fortalecimento das empresas públicas nas cidades que adotaram o Tarifa Zero?"

O Matson Silva traz: "Para o transporte individual privado em Brasília foi instituído um preço público pelo uso excessivo do mobiliário (vias), mas o Judiciário tem entendido que isso não é o correto. Como vencer isso?"

Essas perguntas também estão no YouTube. Qualquer coisa você faz uma busca ou, se não tiver compreendido, eu posso refazê-las.

Então, é contigo meu caro.

SR. DANIEL SANTINI – Mais uma vez um monte de perguntas.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Qualquer coisa a gente pausa e volta.

SR. DANIEL SANTINI – Vamos lá. Vou tentar ser breve, até em respeito ao tempo de quem está assistindo a nós aqui, de quem participou, de quem está participando presencialmente, e vou tentar concluir.

A primeira coisa – e eu acho isso sensacional – é saber que vai haver um esforço de vocês em abrir uma subcomissão para estudar, para tentar juntar gente para debater o tema. Isso é fundamental. É bom ver essa comissão viva de novo, discutindo e com a participação – isso ficou claro nesta sessão – da sociedade civil, com a participação de pessoas que não tinham... Eu não sei.

Hoje foi muito interessante ver isso acontecendo. Espero que esse espaço vivo que está sendo construído continue e efetivamente subsidie a construção de políticas públicas de mobilidade. Que a gente tenha o acompanhamento de jornais, uma ampliação da participação.

Parabéns por essa iniciativa de tentar abrir uma subcomissão. São Paulo abriu duas recentemente – eu acho que vale a referência. São duas subcomissões. Existe uma subcomissão aberta também em Curitiba, isso foi na semana passada. Isso está acontecendo em diferentes cidades. Eu acho que é fundamental isso.

Eu esqueci de mencionar – e o Artur me perguntou também – o aspecto regional. Como é que fica quem mora fora das zonas centrais, quem mora em outros municípios, quem mora... É óbvio que a gente precisa pensar em soluções integrais, e aí a sua fala, Deputado Max Maciel, também vai nessa direção de tentar envolver outras esferas.

A gente precisa ir a outras esferas: Estado, Governo Federal. A gente precisa também pensar em autoridades regionais. As cidades são conurbadas. Os limites urbanos aparecem no papel, mas eles já não existem para muita gente. Realmente, não faz sentido que alguém entre em um ônibus, não pague nada; depois troque de ônibus e tenha que pagar alguma coisa. A gente precisa pensar no usuário. Senão, esse cara vai comprar uma moto; senão, esse cara vai comprar um carro, vai desistir do transporte coletivo. Então, essa é uma premissa essencial.

Não sei se eu peguei o nome do representante da Pioneira. Acho que é Fábio, espero que eu não tenha errado.

SR. FERNANDO ELOIA – É Fernando Eloia.

SR. DANIEL SANTINI – Fernando, desculpa. Fernando, é superpertinente a sua observação e a sua preocupação. É necessário, sim, um preparo em infraestrutura em diferentes níveis.

Eu acho que aí você levantou o número de ônibus em circulação. A gente tem que tentar projetar um aumento muito, muito intenso de frota. Parte do estudo acadêmico que eu faço é sobre a cidade de Mariana, em Minas Gerais. Eu acompanhei e tenho acompanhado como eles reestruturaram as linhas a partir da explosão de demanda – especialmente, de demanda. Aí a gente fez um mapeio baseado no CadÚnico. Está bem, Gabriel? A sua ideia é boa. A gente tentou mapear as áreas do CadÚnico e o aumento do uso da circulação. Você pode relacionar diretamente. A explosão vai ser especialmente nas áreas com mais famílias inscritas no CadÚnico. Isso possibilita a adaptação gradual, se for implementada – como eu estou defendendo –, com planejamento, com cuidado.

Ainda assim, vão acontecer problemas? Sim, obviamente. Ainda, sim, vão acontecer problemas, porque não dá para prever muito. Não dá para prever tudo. Vai ter demanda onde a gente não espera; de repente, vai surgir. A gente vai, na verdade, tirar uma barreira, tirar um obstáculo que hoje impede a circulação de pessoas.

Eu acho que aí é essencial ter um planejamento e tentar estruturar isso, sempre considerando que há uma decisão política. Então, não desistir frente ao primeiro desafio. Também complemento a resposta que eu dei para o Wesley, como fazer? Eu acho que a gente tem que fazer, no caso de metrópoles, aos poucos, com muita transparência e firmeza, ou seja, apontar para onde a gente quer chegar e ir implementando, gradualmente, com instrumentos e mecanismos para a participação da sociedade civil.

Não fazer como aconteceu em São Paulo. Na eleição em que o João Doria saiu vencedor, ele apelou para um *logan* que era: "Acelera, São Paulo!" Ele defendeu a volta da velocidade ampliada, e isso dialoga com a proposta de zona 30. Max, o então Prefeito Fernando Haddad reduziu a velocidade nas duas marginais, as duas principais avenidas, onde mais morre gente. Conseguiu reduzir o número de mortes. E aí o João Doria fez uma campanha com o *marketing* "Acelera, São Paulo!"; muito agressivo e muito bem estruturado. Foi como ele nasceu como figura política, em cima de uma proposta que resultou em aumento de mortes.

A gente acompanhou os dados de novo – é bom olhar os dados. Isso resultou em um aumento de mortes que foi muito grave, algo que não se deve esquecer. As decisões que são tomadas nos espaços que a gente está ocupando resultam em mortes. É importante ter isso em dimensão, ter isso em consideração. E a gente tem que defender, priorizar políticas de defesa da vida.

Dialogando um pouco com os comentários dos *chats*, eu tentei ler e acompanhar aqui também enquanto a gente conversava.

Bom, Rodrigo Chia, em relação à sua pergunta – "como é que a gente faz para ter um debate qualificado, um debate com dados, com informação?" –, respondo que é exatamente do jeito que você procura construir esse debate.

O Rodrigo acompanha a política urbana, acompanha a mobilidade há muito tempo. É uma referência para tratar do assunto em Brasília, porque ele procura fundamentar muito bem, com dados e com informações, os posicionamentos dele.

Eu acho que essa é a chave também, Uirá. O Uirá é um cicloativista importantíssimo de Brasília. É um amigo, é uma pessoa muito querida. Essa também é a chave para tentar enfrentar um pouco toda a lógica do rodoviarismo.

Se a gente apresenta dados, começa a dar informação, sistematiza a informação e começa a pensar: "Como é que os congestionamentos se formam? O que é que está acontecendo?" Você deixa de ter análises superficiais e pontuais, que tentam relacionar o congestionamento a uma chuva ou a um fenômeno episódico, e passa a entender que existe algo estrutural.

Os congestionamentos são resultado do excesso de veículos circulando. Caiu um alfinete no chão, vai travar tudo, porque já é uma condição que está dada. Se você sistematiza a informação, consegue tabular, organizar e mostrar a frequência e como isso acontece, fica mais evidente isso.

Esse é o jeito de tentar desconstruir políticas e discursos rodoviaristas, mesmo com o *lobby*, com o discurso muito agressivo das montadoras também.

Fighting Traffic é um importante livro de um pesquisador americano, chamado Peter Norton, em que ele tenta organizar um pouco como o discurso das montadoras foi decisivo para desestruturar toda a rede de transporte coletivo, especialmente o sistema de trilhos nos Estados Unidos. No Brasil, a gente viveu e vivencia diariamente coisas parecidas.

Sobre a questão de empresas públicas, a pergunta é se se fortalece, se se pode fortalecer. Eu acho que o caso da EPT – Empresa Pública de Transportes é muito interessante. A EPT foi se estruturando, aumentando e melhorando a gestão gradualmente. A gente tem que valorizar e procurar tentar consolidar, criar e ampliar essa estrutura.

Ao contrário do que está acontecendo em Porto Alegre, por exemplo, onde a Companhia Carris Porto-Alegrense, a primeira empresa pública de transporte do Brasil, está sendo desmantelada para ser privatizada, a gente precisa fortalecer as estruturas públicas. Por quê? Se a gente vai ter o Estado fiscalizando e fazendo a gestão, ou pelo menos acompanhando com mais ênfase, igual eu estou defendendo que deve ser feito, a gente precisa de corpos técnicos valorizados, bem remunerados e com estabilidade. Não adianta a gente querer fazer a execução de política pública sem estrutura.

Em São Paulo – desculpe a referência de novo a São Paulo, mas é onde eu estou e onde eu consigo apontar exemplos muito concretos –, a gente tem uma desestruturação tão grande do Estado e uma carência de bons executores de políticas, que hoje a gente tem bilhões acumulados no Fundo de Desenvolvimento Urbano. O prefeito está agora sem conseguir gastar esse dinheiro, porque existe uma cota grande que deve ser feita com habitação social, transporte coletivo e mobilidade ativa. Ele está tentando avançar com o PL – Projeto de Lei para gastar esse dinheiro com recapeamento e asfalto, que é algo que dá voto em eleições, que tem resultados muito imediatos e que, literalmente, derretem com o passar do tempo.

Também tem a ver com a lógica rodoviarista isso tudo que eu estou colocando. Aí eu tento amarrar todo o meu raciocínio.

Não sei se eu consegui responder a todo mundo que perguntou. Não sei se eu deixei pontos em aberto. Tentei aqui fazer um esforço concreto de atender todas as demandas.

Agradeço todos os comentários e mesmo as críticas que foram feitas. Se houve discordância em algum ponto, eu acho que a gente aprende junto, aprende tentando olhar e pensar.

Os pontos que eu coloquei são para serem questionados mesmo. Eu acho que, quando a gente tem esse tipo de diálogo em que a gente expõe diferenças e consegue pensar junto, a gente fortalece. É para isto que a gente está aqui: para tentar fortalecer a construção de políticas públicas com qualidade, com profundidade.

Deputado Max Maciel, mais uma vez, obrigado pelo tempo concedido, pelo espaço de fala e pela oportunidade de dialogar e aprender com vocês. Acho que a comissão que o senhor está presidindo é a chave para tentar transformar e mudar o paradigma no qual a mobilidade em Brasília está colocada.

Eu sinto uma satisfação pessoal muito grande de poder discutir e apresentar algumas leituras aqui na capital do rodoviarismo, no Brasil. Esse é o nível do desafio que vocês têm. É a capital do rodoviarismo, é uma referência mundial em termos de políticas rodoviárias, mas acho que, justamente por ser um exemplo tão extremo, talvez vire o principal exemplo quando a gente conseguir reverter isso.

Pode ser um trabalho de dez anos, mas ele é irreversível (*sic*). A gente vai reverter. Porque, no outro caminho, o caminho do rodoviarismo, seguir asfaltando tudo, não cabe vida, não cabe futuro, não cabe esperança. Justamente por acreditar que a gente vai seguir existindo, resistindo e construindo um futuro melhor para as próximas gerações, a gente tem essa aposta aí. Acho que o trabalho que vocês estão fazendo vai totalmente nessa direção.

Obrigado pela oportunidade.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Daniel Santini, você nos honra, nesta comissão, com a sua presença, com a sua participação.

O Sr. Matson Silva havia feito uma pergunta – não sei se chegou a registrar. Você também pode buscar junto ao *chat*, caso a minha formulação não tenha sido tão didática. Perguntou o seguinte: "Para o transporte individual privado em Brasília, foi instituído um preço público pelo uso excessivo do mobiliário, que seriam as vias, mas o Judiciário tem entendido que isso não é o correto. Como vencer isso?" Não sei se você captou.

SR. DANIEL SANTINI – Posso fazer um comentário rápido aqui, com embasamento jurídico?

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Sim, claro.

SR. DANIEL SANTINI – Matson, se você está de olho nesse debate jurídico específico, eu lhe recomendo buscar um artigo que saiu – ou vai sair – na próxima edição da Revista Brasileira de Direito Urbanístico, de um tributarista chamado Francisco Tavares, em que ele discute se é pertinente ou não instituir taxas para o uso do

viário. Ele vai bem nessa direção. Na verdade, não é pelo uso do viário. São taxas para subsidiar o transporte público coletivo.

Ele argumenta que, assim como, no caso do recolhimento de lixo, você tem mesmo quem não é atendido beneficiado, no transporte público, você deve ter o mesmo parâmetro.

Para você ter a assessoria jurídica da Deputada Erundina, quando foi feita a formulação da Conusv... Ela parou nesse ponto específico e decidiu que seria uma contribuição e não uma taxa – e são duas figuras jurídicas diferentes –, justamente por entender que poderia haver uma limitação aí.

Então, mencionando essas referências rapidamente – acho que não dá tempo de aprofundar –, existe um debate jurídico aí. Pode ser que seja questionado, pode ser que a gente não consiga avançar, mas acho que vale tentar.

Acho também que, mais do que essa lei que você listou, descreveu no *chat*, valeria pensar em critérios para ser algo progressivo, ou seja, não cobrar, indiscriminadamente, de todo mundo que tem automóvel, mas tentar cobrar mais de quem tem carrões, SUVs – Sport Utility Vehicles, máquinas gigantes movidas a diesel. Se a gente conseguir estabelecer isso, a gente não só desestimula o consumo desse tipo de monstro que polui, ocupa espaço e torna nossas cidades mais perigosas, como faz justiça social. Eu acho que o objetivo deveria ser esse, mas tentando dialogar.

Desculpem-me. Eu realmente tinha me esquecido desse comentário.

É isso, pessoal.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Daniel, mais uma vez, agradeço. Quero dizer a todos os presentes e também a quem acompanha a gente pela *TV Câmara Distrital* que temos um desafio nesta gestão da comissão, que é debater uma cidade para as pessoas.

E debater uma cidade para pessoas mexe com toda a configuração em que esta cidade foi pensada e desenvolvida. De fato, nossa cidade é tão rodoviária, que tem até uma cidade para carro, a chamada Cidade do Automóvel. De tão rodoviárias que somos, nós temos uma cidade do automóvel. Às vezes falta política de moradia para a população, mas você tem uma área voltada ao incentivo à venda e comércio de veículos.

A gente precisa ir além. Nós estamos debatendo com o DETRAN – Departamento de Trânsito, também, o que chamam de ciclo verde. Nos sinais, os carros vão todos seguindo o ciclo verde, a onda verde. A gente quer debater a onda verde do pedestre. O pedestre não pode ficar ilhado, parar, fazer percursos desviando. Não! Nós precisamos pensar isso.

Vamos fazer um mapa importante da cidade, que debaterá acessibilidade para as paradas de ônibus – elas são desreguladas. A Pioneira tem ônibus biarticulados, mas há paradas que não estão niveladas, nas quais a pessoa com mobilidade reduzida não consegue adentrar. Isso tudo, nós temos que pensar – e não é fácil pensar. Pensar que, sim, nós precisamos estruturar a cidade.

Não há como pensar em ampliar a malha de fortalecimento do transporte coletivo sem pensar em vias exclusivas para ônibus, sem pensar na ampliação do setor metroviário e do transporte sobre trilhos.

Há um grande debate. Nós temos o PDTT – Plano de Desenvolvimento do Transporte Público Sobre Trilhos, que já foi apresentado, já foi listado e que também é uma prioridade de governo. Precisamos decidir se esse é um caminho que Brasília vai querer, ou não. Porque qual será o cenário, nós já estamos alertando. Vai dar ruim. Só vamos esperar em qual momento da história vai dar ruim. Vai dar ruim para o empresariado, que não vai conseguir...

Uma das coisas que o Fernando traz, Daniel Santini, é que, por exemplo, Brasília hoje está com limite de autorização para as empresas ampliarem suas linhas. Então, eu nem consigo fazer um debate e dizer: "como o adensamento territorial foi muito grande e muitas cidades estão se desenvolvendo e crescendo..." Você tem São Sebastião, que está crescendo de forma alarmante. Você não consegue mais colocar ônibus em um setor de São Sebastião, porque o contrato limita uma concessão específica, que autoriza aquela empresa a ter x ônibus naquele lugar.

Precisamos, inclusive, debater, no contrato, como é que vamos ampliar linhas, ônibus e veículos para as bacias. Precisamos debater de forma mais sistêmica o controle social do transporte.

A comissão teve acesso à informação de todo o valor liquidado em 2022, pela Secretaria de Mobilidade Urbana, às concessões e permissionários. Somando todos os valores liquidados – não é pouco, não; foi muito –, nós pagamos 3,7 bilhões de reais. O nosso cálculo, hoje, Daniel Santini, com previsão, inclusive, de aumento de demanda, é de que, com 4 bilhões, nós teríamos tarifa zero no Distrito Federal.

Então, se já estamos pagando 3,7 bilhões, esse sistema, para nós, hoje, friamente olhando, está pago. Só que o usuário continua pagando, continua não decidindo linha e frota, tem dificuldade de chegar a determinados lugares, tem dificuldade com horário.

Não estou aqui defendendo o empresariado, porque não é meu papel, mas, por exemplo, quando você vai à empresa, o que é que eles dizem? "Olha, isto aqui é o que a secretaria me deu, o horário que eu tenho que rodar e a linha que eu tenho que rodar."

O nosso papel, como comissão, é fazer de novo um processo que balize origem e destino na Capital do País e reorganize fluxos e horários. Nós não somos mais uma cidade dormitório. Temos fluxos noturnos, temos pessoas que transitam e que trabalham fora do ciclo convencional, a chamada "sociedade b", que passa das 19h. Precisamos garantir mobilidade urbana para essas pessoas até para pensar.

Acredito muito na perspectiva de uma tarifa zero escalonada no Distrito Federal. Não é difícil. Nós somos uma cidade com um IPK – Índice de Passageiros por Quilômetro muito grande. São longas distâncias vindo para o mesmo lugar, que é Brasília, e, ao mesmo tempo, com grandes corredores.

É possível pensar que esses corredores, é princípio, sejam os corredores de tarifa zero, tendo o metrô como tarifa zero integral, mas que a gente diminua uma dificuldade da Capital do País, que é se locomover pela própria cidade. É mais fácil eu sair da minha cidade e chegar ao Plano Piloto do que eu rodar entre ela. Circular interno não há.

Se a gente conseguir fortalecer o circular interno com baldeações e se a gente tiver linhas expressas com tarifa zero para chegar ao centro, esse é um caminho. Só que existe um problema que está na bacia do Fernando... Estou falando do Fernando, porque ele está aqui, não posso falar de outro empresário. O que aconteceu lá? A região metropolitana estrangulou-se com a passagem, todo mundo desce em Santa Maria. Nós temos que ampliar o terminal de Santa Maria para comportar mais ônibus. Então, não adianta eu pedir mais ônibus para o empresário, porque não há onde parar para pegar as pessoas. A forma como nós pensamos não foi para isso.

Nós também precisamos redimensionar a nossa infraestrutura, redimensionar os terminais, os locais apropriados, os corredores, o acesso das pessoas, para que elas consigam chegar e não ficar... Aí, vira um caos para todo mundo.

Eu também concordo com o fato de ter que pensar sobre quilômetro rodado e não sobre catraca, porque esse modelo realmente não faz...

Eu fiz uma série de apanhados, colocando a comissão, pedindo para que todo mundo acompanhe a nossa comissão. Está no *site* oficial da CLDF – Câmara Legislativa do Distrito Federal. Peço que acompanhem o nosso calendário.

Quero agradecer a toda a equipe da comissão por sempre subsidiar o trabalho, por pensar com a gente.

Daniel, antes de eu encerrar a reunião, você quer fazer mais algum comentário?

SR. DANIEL SANTINI – Quero só deixar um convite, Deputado. De 13 a 17 de junho vai haver o 3º Encontro: Transporte como Direito e Caminhos para Tarifa Zero.

Esse é um encontro organizado por uma série de instituições e movimentos sociais. A Fundação Rosa Luxemburgo, onde eu trabalho, faz parte da organização desse encontro. Essa edição vai ser organizada diretamente pelo INESC – Instituto de Estudos Socioeconômicos, pelo MPL, pelo IDEC – Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor, pela Fundação Rosa Luxemburgo e vai acontecer em Brasília. É uma baita oportunidade para tentar avançar com reflexão e discussão.

Peço que todo mundo que tenha interesse bloqueie a agenda de 13 a 17 junho de 2023. Já aconteceram duas edições: em 2019, em Niterói e Maricá, e, em 2022, em Belo Horizonte e Caeté, que é uma cidade com tarifa zero também. A gente deve realizar a próxima edição em Brasília e em Formosa, além de uma visita técnica a Formosa também.

Deixo o convite. Que seja um momento para a gente dar continuidade a esta conversa.

Mais uma vez, agradeço.

Parabenizo Brasília pelo trabalho desta comissão. É inspiração para quem está interessado em avançar e defender a mobilidade como um direito.

Obrigado, Deputado Max Maciel.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Daniel Santini.

Eu também quero agradecer a toda a equipe que disponibilizou o *link* do Zoom. Aos nossos intérpretes de Libras, Regiane e Rodrigo, sou muito grato. Se puderem colocar os dois ali, eu não sei se é fácil, mas é importante eles estarem sempre com a gente. Agradeço aos colaboradores da copa, da limpeza, do Cerimonial, da *TV Câmara Distrital*, do Setor de Apoio ao Plenário, da parte técnica da comissão e a todos os demais que colaboraram para o sucesso desta reunião técnica.

Agradeço às autoridades, na figura do Daniel Santini, pela disponibilidade, mais uma vez, e a todos os presentes dos demais gabinetes, dos movimentos e do empresariado que honram a Câmara Legislativa com suas presenças.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a reunião, às 12h29min.

(Levanta-se a reunião às 12h29min.)

Observação: nestas notas taquigráficas, os nomes próprios ausentes de *sites* governamentais oficiais foram reproduzidos de acordo com a lista disponibilizada pelo Cerimonial desta Casa ou pelo gabinete do Deputado autor do requerimento de realização deste evento.



Documento assinado eletronicamente por **MILENE DE ALENCAR FERNANDES - Matr. 13109, Consultor(a) Técnico - Legislativo**, em 17/04/2023, às 14:54, conforme Art. 22, do Ato do Vice-Presidente nº 08, de 2019, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 214, de 14 de outubro de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **MIRIAM DE JESUS LOPES AMARAL - Matr. 13516, Chefe do Setor de Taquigrafia**, em 17/04/2023, às 20:28, conforme Art. 22, do Ato do Vice-Presidente nº 08, de 2019, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 214, de 14 de outubro de 2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
Código Verificador: **1130342** Código CRC: **6C4EB88C**.

Praça Municipal, Quadra 2, Lote 5, Piso Inferior 1, Sala TI-3 – CEP 70094-902 – Brasília-DF – Telefone: (61)3348-9241
www.cl.df.gov.br - setaq@cl.df.gov.br