

**ATA DA 5ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA,  
NA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 9ª LEGISLATURA, EM 30/10/2024**

No dia 30 de outubro de 2024, às 10 horas e 13 minutos, na Sala das Comissões, com quórum regimental, o deputado Max Maciel declarou aberta a Quinta Reunião Ordinária, do ano de 2024, da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana, presencialmente na Sala Pedro de Souza Duarte, devidamente transmitida simultaneamente pela TV Câmara Distrital, e pelo canal do YouTube da TV Web CLDF. Compareceram, além do presidente, os deputados Fábio Félix e Gabriel Magno. O deputado Max Maciel leu os seguintes Itens da Pauta: **I – Expediente, Item 1. Leitura e aprovação da Ata da 4ª Reunião Ordinária, realizada presencialmente na Sala Pedro de Souza Duarte em 18 de setembro de 2024.** O presidente questionou se, considerando a divulgação prévia, poderia ser dispensada a leitura da Ata ou se os demais membros preferiam a leitura integral. O presidente e os demais deputados manifestaram-se pela dispensa da leitura e pela sua aprovação. **O presidente reputou dispensada a leitura da Ata, dando-a como lida e aprovada com 3 votos favoráveis e 2 ausências.** Passando às matérias para discussão e votação, o presidente da Comissão questionou se os parlamentares julgavam necessária a leitura integral das Indicações ou se poderiam votá-las em bloco, uma vez que o conteúdo era de conhecimento de todos. Os parlamentares presentes concordaram pela votação em bloco. O deputado Max Maciel iniciou a apreciação em bloco das Indicações constantes dos itens n.º 1 a n.º 67 da Pauta. Não havendo quem quisesse discutir, iniciou a votação. O presidente e os demais parlamentares votaram favoravelmente. O deputado Max Maciel reputou, então, **aprovadas as Indicações constantes dos itens n.º 1 a n.º 67 da Pauta aprovadas, com 3 votos favoráveis e 2 ausências.** Em virtude dos impedimentos regimentais, o deputado Fábio Félix assumiu a presidência para conduzir a apreciação em bloco das indicações constantes nos itens de número 68 a 79 da pauta. Os itens foram colocados em discussão e, em seguida, em votação. O presidente e os demais parlamentares votaram favoravelmente. O deputado Fábio Felix reputou, então, **aprovadas as Indicações constantes dos itens n.º 68 a n.º 79 da Pauta aprovadas, com 3 votos favoráveis e 2 ausências. O presidente em exercício passou ao item n.º 80 da Pauta,** a discussão e votação do parecer ao Projeto de Lei n.º 624/2019, de autoria do deputado Eduardo Pedrosa, que "Altera a Lei n.º 4.317, de 9 de abril de 2009, que Institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência, consolida as normas de proteção e dá outras providências, com o objetivo de ampliar o número de áreas reservadas ou lugares nos ônibus do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, para os usuários de cadeira de rodas." A relatoria coube ao deputado Gabriel Magno, que emitiu parecer favorável sobre a matéria. Após a leitura do voto, o presidente em exercício colocou o parecer em discussão. Não havendo quem quisesse discutir, foi iniciada a votação. O presidente em exercício e os demais parlamentares votaram favoravelmente. **O deputado Fábio Felix reputou, então, aprovado o parecer sobre o Projeto de Lei n.º 624/2019, com 3 votos favoráveis. Houve 2 ausências.** O deputado Gabriel Magno assumiu a presidência para a condução do exame do item n.º 81 da pauta. O parlamentar então iniciou a discussão e votação do parecer ao Projeto de Lei n.º 1.162/2024, de autoria do deputado Max Maciel, que "Dispõe sobre a publicidade de dados abertos relativos ao Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal". A relatoria foi feita pelo deputado Fábio Félix, que opinou favoravelmente à matéria. Antes da leitura do voto, o relator pontuou que o projeto é de grande importância para a cidade, e que naquele momento estava tramitando na casa um projeto de crédito orçamentário para o sistema de transporte no valor de R\$ 200 milhões, mas não havia informações suficientes para julgarem se o crédito é razoável ou não para o equilíbrio financeiro do transporte na cidade. Afirmou que a falta de transparência é geral para a população e há reclamações em relação ao horário, à qualidade do transporte e ao fluxo de transporte público na cidade. Reafirmou a importância do projeto para os debates realizados ao longo dos dois anos na Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana. Assim, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei n.º 1.162/2024, nos termos das emendas n.º 1, 2, 3 e 4. O presidente em exercício colocou o item em discussão e concedeu a palavra ao deputado Max Maciel. O parlamentar agradeceu e parabenizou o deputado Fábio Félix pelo relatório e por submetê-lo à assessoria da casa, que fez uma boa leitura e análise, juntamente com a Comissão de Transporte. Isso possibilitou não só as 4 emendas, mas também um estudo mais aprofundado, de fato, da importância do projeto, bem como se incorria em algum vício de iniciativa, a fim de não haver prejudicialidade dessa proposta lá na frente. Destacou que a proposta, mesmo que venha sinalizada em um contrato de dez anos atrás, como premissa para que o contrato pudesse existir, nunca aconteceu. Houve há uma semana um acórdão do Tribunal de Justiça que julgou uma ação civil pública do Ministério Público, na qual o juiz determinou que o governo mandasse para a casa, em até dois anos, um projeto que regule o pagamento ou a alteração da tarifa técnica. Isso é importantíssimo, porque a tarifa técnica presume

percepções ou da empresa, ou de quem está na secretaria, e não traz dados reais, se houve acréscimo ou não. Há um modelo de concessão em que foi dado tudo para a empresa: a linha, o ônibus e a garagem. Se a garagem apresentar problema, não se consegue trocá-la porque ela pertence à empresa. Em outros estados, a empresa tem a operação da linha, faz um sistema de concessão de ônibus a partir de outro modal – seja aluguel, seja leasing, seja outra perspectiva – ou até mesmo do Estado, que compra e ela opera, e a garagem é de outra empresa. Portanto, se um deles apresentar problema, é possível trocar. Aqui, não. Se uma empresa não renova a frota, não há outra empresa que possa substituí-la de imediato naquela bacia. O parlamentar opinou que tudo isso é possível e que, com a solicitação do Tribunal de Justiça ao Governo do Distrito Federal, deve haver uma oportunidade, não só de o governo mandar um projeto para estabelecer o critério de remuneração da tarifa técnica, mas também para rever as brechas que há nesse contrato vigente, estabelecendo o pagamento por quilômetro rodado e não por acesso e estabelecendo uma nova perspectiva de modal de integração. A integração, hoje, pode parecer boa para o usuário, porque dá a ideia de que ele pode embarcar em qualquer lugar, mas não necessariamente é assim que funciona. É preciso que existam terminais de baldeação para que a integração valha, ou seja, o usuário já está no sistema e não precisaria pagar a mais, porque ele desceu de um ônibus e entrou em outro. Se ele está no sistema, ele já pagou, e o sistema remunera a empresa conforme o percurso que ela rodou, o trecho percorrido pelo usuário. Por exemplo, quem vier do Guará pagará o mesmo preço que aqueles que vêm da Ceilândia. Opinou que isso é perverso com quem mora mais longe e paga cada vez mais caro para a mesma distância e quem mora mais próximo paga também o proporcional e é preciso mudar essa lógica. Isso é possível fazer de forma gradual se houver um cartão unificado e, sobretudo, a transparência dos dados, para que esta comissão tenha o controle. O deputado Max Maciel encerrou sua fala fazendo um alerta, pois ao perguntar à Secretaria de Mobilidade qual a base do projeto de lei que chegou à Casa. Havia, no orçamento, R\$ 345 milhões para o equilíbrio econômico-financeiro, recurso que era destinado apenas para o pagamento do passe livre, que é de aproximadamente R\$ 30 milhões por mês. Por meio de decreto, de forma discricionária, já ocorreu a suplementação de R\$ 700 milhões, ou seja, já chegou a R\$ 1 bilhão de equilíbrio econômico-financeiro. Como chegou no limite dos 25% do que poderia remanejar, mandaram o projeto de lei para a casa com o valor de R\$ 200 milhões. Para se justificar, a Secretaria pediu mais prazo, porque são elementos técnicos demais para responder, mas essa informação já tinha que ter sido dada, não precisava nem da prorrogação de prazo, pois isso pode configurar crime de responsabilidade fiscal. A Secretaria não pode ter dificuldade em dizer a uma casa fiscalizatória com base em que mandou um projeto de lei. Esse será o debate do ano seguinte. A palavra foi concedida ao deputado Fábio Félix. O parlamentar pontuou que a fala do deputado Max Maciel é muito importante, porque desde 2019 votaram muitos créditos, e a Secretaria de Mobilidade nunca foi capaz de informar exatamente o porquê da destinação desses recursos. Atualmente, tem escrito nos ofícios de resposta à comissão que “dada a complexidade do sistema, está levantando as informações”. No entanto, ao passo em que ela ainda está levantando as informações, o projeto de lei referente ao crédito de R\$ 200 milhões de reais já será votado, e a população permanece sem acesso às informações. Nesse sentido, concorda com o deputado Max Maciel quando este diz que há um risco de improbidade, pois, ao fazer um requerimento de informação, espera-se uma resposta do gestor público. Responder ao Poder Legislativo (um poder eleito) que a Secretaria está colhendo as informações equivale a uma não-resposta. Não responder ao requerimento de informação é incorrer em crime de improbidade. Essa questão em relação ao transporte e à mobilidade no Distrito Federal deve ficar clara, porque talvez seja um dos principais problemas de política pública enfrentados na cidade. Importante ser feito o registro de que a Câmara Legislativa deve votar, nos próximos dias um crédito de R\$ 200 milhões e a resposta foi a de que as informações ainda estão sendo coletadas devido à complexidade do transporte. Isso não foi dito por uma área sem relação com os transportes, mas, sim, pela própria Secretaria de Transporte. O deputado Gabriel Magno ponderou que esse é mais um cheque em branco que o Governo do Distrito Federal concede, assim como já tem feito vários para os empresários nos serviços terceirizados. Citou a menção do deputado Fábio Félix ao problema do IGES na área da saúde, e dos contratos da Secretaria de Educação. Ponderou que, no sistema de transporte, talvez seja onde se concentra o maior volume desses recursos sem controle social. O parlamentar parabenizou o autor do projeto de lei e ressaltou que o fundamental é o esforço e a briga na casa para que o projeto tramite nas demais comissões e chegue ao plenário o mais rapidamente possível, garantindo transparência para a população do Distrito Federal. Encerrada a discussão, o parecer ao projeto foi colocado em votação. Todos os parlamentares presentes votaram com o relator. Dessa forma, o presidente em exercício considerou o **aprovado o parecer sobre o Projeto de Lei n.º 1162/2024, com 3 votos favoráveis. Houve 2 ausências.** O deputado Max Maciel reassumiu a presidência, passando aos comunicados dos membros. Enquanto presidente, fez os seguintes comunicados: destacou que parte das indicações votadas é baseada na visita ao Centro de Supervisão Operacional (CSO), cujas impressões serão apresentadas aos demais deputados na semana seguinte. Informou ter realizado uma visita técnica, na qual pôde ver

pessoalmente o funcionamento do CSO, o que representa um passo importante, pois o Estado agora terá controle sobre o espelhamento das viagens dos ônibus. Contudo, o CSO ainda se encontra apenas na fase de monitoramento do cumprimento ou não das viagens. Ainda não existe o atendimento à previsão do projeto de lei sobre o quanto é usado de diesel, quantos quilômetros foram rodados, qual a quantidade de pneu usado, qual subsídio usado. Conforme o deputado, ainda é preciso juntar informações do BRB Mobilidade, que atualmente opera o sistema de bilhetagem, para que o Centro de Controle Operacional esteja de fato como um sistema de posse do Estado. Afirmou que outro ponto relevante é que nos outros centros que acompanharam e visitaram no Brasil (recentemente, em São Caetano do Sul) não cuidam apenas da frota de ônibus, mas também gerenciam a mobilidade do trânsito, tanto para a mobilidade ativa, quanto para o transporte individual. Assim, é a SEMOB que determina se o tempo semafórico deve ser aumentado ou não em determinado trecho. Em caso de acidente, é a SEMOB que aciona os órgãos de controle para que o acidente seja prontamente resolvido, ou, caso não haja vítima, que o tráfego seja desviado e se mantenha a fluidez no trânsito, tanto para o transporte individual quanto para o transporte coletivo, que, às vezes, fica preso nos engarrafamentos por ausência de um corredor para ônibus. No Distrito Federal, isso não acontece. Há câmeras do DER, do DETRAN e do CIOB, que fica com a Secretaria de Segurança Pública; mas a Secretaria de Mobilidade, que pensa ou deveria pensar o transporte, não tem essa visão de câmera ou não tem gestão sobre esses órgãos, para fazer a interferência necessária. Então, foram feitas essas recomendações. Informou que, com base no primeiro projeto relatado pelo deputado Gabriel Magno, fez uma indicação da comissão à secretaria. Uma das coisas que constatou é que os veículos do Distrito Federal têm chassi de caminhão e carroceria de ônibus em cima. Então, o piso é alto, e isso tem atrapalhado o cadeirante ou pessoa com mobilidade reduzida, porque eles precisam daquele elevador. Os elevadores hidráulicos, se não forem acionados com frequência, travam. Então, muitas vezes os ônibus novos ficam parados na rua não por pane elétrica, pane hidráulica ou pane de frenagem, mas em virtude do elevador, que não conseguiu descer. A porta trava e o sistema anjo não permite que o ônibus rode com a porta aberta. Assim, todos têm que desembarcar, porque simplesmente não fizeram o procedimento padrão de checagem. Inclusive, estão recomendando uma mudança, para que toda vez que o ônibus chegue à garagem, passe por uma rotina: é abastecido, vai para limpeza e higienização e, depois, é recolhido e estacionado. A intenção é incluir a conferência do elevador pois, se ali mesmo o ônibus apresentar problema, não vai rodar e, então, vão utilizar outro veículo, da frota-reserva. Quando isso não é feito, há ônibus com problemas no elevador que vão rodar e, com certeza, vão parar, pois nenhuma pessoa pode ficar sem acesso ao transporte. Se houver um cadeirante, o motorista não pode se recusar a transportá-lo. Por fim, o presidente da comissão comunicou que, dali a 20 minutos, seria iniciada uma reunião técnica em que estaria presente a direção do Metrô-DF, juntamente com a sua presidência e a Secretaria de Mobilidade, para discutir o futuro do Metrô-DF. Pediu a todos aqueles que pudessem que ficassem para a reunião. O presidente agradeceu aos intérpretes de Libras, aos colaboradores da copa, da limpeza, da TV Câmara Distrital, do Setor de Apoio ao Plenário, da Polícia Legislativa, à parte técnica da comissão e a todos os demais colaboradores que contribuíram para o sucesso da reunião. Agradeceu, também, às autoridades e aos demais convidados, aos deputados, que honraram a Câmara Legislativa do Distrito Federal com as suas presenças. Havendo cumprido a pauta e nada mais havendo a tratar, o presidente declarou encerrada a 5ª Reunião Ordinária da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana às 10 horas e 41 minutos.

Eu, **Fernanda Azevedo, Secretária da CTMU**, lavro a presente ata que, após lida e aprovada pelos senhores membros, segue assinada pelo presidente, deputado Max Maciel, para publicação.

**MAX MACIEL**

***Presidente da Comissão da Transporte e Mobilidade Urbana***



Documento assinado eletronicamente por **MAX MACIEL CAVALCANTI - Matr. 00168, Deputado(a) Distrital**, em 29/11/2024, às 18:56, 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](http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)  
Código Verificador: **1930067** Código CRC: **8BEB9462**.