



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE ASSUNTOS FUNDIÁRIOS



PARECER Nº 01, DE 2020 - CAF

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS FUNDIÁRIOS sobre o PROJETO DE LEI Nº 1.224, de 2020, que institui o Programa de Segurança, Revitalização, Conservação, Manutenção e Modernização das paradas de ônibus no âmbito do Distrito Federal.

AUTOR: Deputado VALDELINO BARCELOS

RELATOR: Deputado HERMETO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe institui o Programa de Segurança, Revitalização, Conservação, Manutenção e Modernização das paradas de ônibus no âmbito do Distrito Federal.

A proposição determina que abrigos destinados a embarque e desembarque do sistema público de transporte sejam equipados com:

a) Instalação de postes do sistema de iluminação, em um perímetro de dois mil metros quadrados; instalação de sistema de monitoramento eletrônico por câmeras, integrada ao sistema de segurança pública e ao gerenciamento do transporte coletivo; e instalação de acesso à rede mundial (art. 2º);

b) Instalação de lixeiras para coleta seletiva de resíduos (art. 4º).

c) Instalação de rampas de acesso, de piso tátil e de outros equipamentos que possibilitem a acessibilidade e a segurança dos usuários (art. 6º).

O art. 3º determina que haja manutenção periódica do perímetro que compreende os mobiliários, por meio de serviços de poda, roçagem, ajardinamento, limpeza, retirada de entulhos e pintura.

O art. 5º determina a construção do mobiliário nas áreas rurais e urbanas do Distrito Federal, que ainda não dispõem dessa infraestrutura.

O art. 7º determina que o Programa priorize lugares ermos, com iluminação e manutenção deficientes.

Por sua vez, o art. 8º define os objetivos prioritários do Programa, quais sejam: melhorar as condições de segurança, contribuir com os órgãos do complexo administrativo, conferir condições de conforto, acessibilidade e bem-estar.

O art. 9º autoriza o Poder Executivo a realizar licitações, convênios e parcerias, para a consecução dos objetivos da lei.

O art. 10 determina que as despesas sejam executadas por meio de recursos orçamentários próprios, suplementados, caso necessário.

O art. 11 traz as costumeiras cláusulas de vigência e revogação.

Em sua Justificação, o autor assevera que há 4,7 mil paradas de ônibus no DF, que atendem a uma população de aproximadamente 3 milhões de habitantes, segundo dados oficiais. Do total de pontos de parada, apenas 3,2 mil possuem abrigo e que, portanto, há aproximadamente 1,5 mil deles apenas com placas indicativas, sem nenhum conforto, iluminação ou condição de segurança.

Reforça que, mesmo onde há abrigos instalados, observa-se a necessidade de manutenção e de revitalização. Que o objetivo da proposta é justamente promover a construção e a manutenção de abrigos modernos e seguros.

Ressalta que a realidade demonstra que os abrigos e pontos de parada de ônibus são lugares inseguros, mal iluminados, deteriorados, por vezes utilizados para a prática de crimes. Esclarece que a melhoria da qualidade desse tipo de infraestrutura, sobretudo ao proporcionar melhor iluminação, pode elevar a sensação de segurança e inibir delitos. Nesse sentido, defende que a prioridade deva recair sobre locais de maior ocorrência de crimes.

Por derradeiro, informa que o governo está trabalhando com a instalação de monitoramento por câmeras e que essa medida contribuirá com a identificação de autores e com a elucidação de crimes.

A proposição foi distribuída a esta CAF, para análise de mérito, e às Comissões de Constituição e Justiça – CCJ e Economia, Orçamento e Finanças - CEOF, para análise de admissibilidade.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o breve relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Nos termos do art. 68, inciso I, "h", do Regimento Interno da Câmara Legislativa, compete à Comissão de Assuntos Fundiários analisar e, quando necessário, emitir parecer sobre o mérito das matérias relacionadas à administração e à utilização de bens públicos.

A matéria versa, em síntese, sobre administração e utilização de bens públicos, desta feita, infraestruturas públicas destinadas à mobilidade urbana, especificamente abrigos de passageiros e pontos de parada de ônibus do sistema de transporte urbano distrital.

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, aprovada pela Lei nº 12.587, de 2012, os modos de transporte, de serviços e de **infraestruturas**, de forma organizada e coordenada, que garantam os deslocamentos de pessoas e cargas no território das cidades, integram o sistema de mobilidade urbana.

A infraestrutura de mobilidade urbana é composta por uma série de equipamentos (terminais de ônibus e estações de metrô, por exemplo) e mobiliários (pontos de embarque e desembarque, quiosques), além de sinalizações, locais de estacionamento, etc. Mais especificamente, interessa à proposição a infraestrutura de mobilidade urbana destinada ao embarque e desembarque de passageiros, os abrigos e pontos de parada de ônibus.

A Secretaria de Transportes e Mobilidade do DF classifica os pontos de parada, basicamente, em três tipos^[1]: pontos com abrigos (pontos de parada que apresentam uma infraestrutura), pontos com placas (pontos de parada que possuem apenas uma placa indicativa) e pontos sem placas (pontos que não possuem qualquer indicativo formal, mas que por hábito tornaram-se pontos de parada).

O autor relata que aproximadamente 32% dos pontos de parada existentes no DF (1.5 mil de um total de 4.7 mil) não possuem abrigo reservado aos usuários e que parte expressiva dos abrigos existentes é mal conservada e não oferece condições adequadas de iluminação ou proteção contra as intempéries.

Assiste razão ao autor.

As condições de mobilidade, não somente no que tange aos abrigos, mas em relação à constante superlotação do transporte (mesmo em tempos de pandemia), à falta de informações sobre itinerários, às condições precárias dos ônibus, à falta de terminais, à falta de acessibilidade a abrigos e veículos, etc. são motivos constantes de insatisfação por parte dos moradores do Distrito Federal[2] que, em contrapartida, arcam com uma das maiores tarifas do país.

A degradação do ambiente urbano é um dos principais problemas a serem equacionados nas cidades. Seus resultados atingem, de maneira geral, a população, porém são considerados mais perversos com as camadas mais pobres que são, justamente, as que mais necessitam do transporte coletivo urbano por residirem em áreas periféricas, distantes dos centros concentradores de postos de trabalho e de oportunidades de lazer, cultura e entretenimento.

A política urbana tem por objetivo, conforme preconiza o Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257, de 2001, *ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana*, mediante a *garantia do direito a cidades sustentáveis*, entendido, dentre outros, como o **direito à infraestrutura urbana, ao transporte** e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações. Deve ser pautada, portanto, pelo planejamento e pela oferta de bens e serviços adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais.

Os investimentos em infraestrutura de transporte coletivo, não somente por meio de abrigos limpos, bem iluminados, acessíveis a idosos, gestantes e pessoas com deficiência, que protejam os usuários das intempéries, resultam em benefícios diretos aos mais pobres.

Em outras palavras, a exclusão socioespacial, entendida como a periferização de determinados grupos, por fatores econômicos, históricos, culturais, etc., deve ser enfrentada, dentre outros, por investimentos em bens e serviços majoritariamente utilizados pelas camadas mais pobres.

A periferização, responsável pela formação de bairros afastados, favelas e áreas de invasão, é uma característica marcante do processo histórico de produção do espaço urbano da capital do país. Em grande parte, responde pelos baixos níveis de Índice de Passageiros por Quilômetro[3] (IPK) no DF, uma vez que há grandes distâncias a serem percorridas até o Plano Piloto, sem que ocorra uma grande renovação de passageiros durante o trajeto (parte dos passageiros embarca no ponto inicial e somente desembarca no ponto final).

Outro aspecto que merece destaque refere-se à vigência de uma ampla legislação que, a nosso sentir, caminha na direção desejada pelo parlamentar, que é a de qualificar os equipamentos em questão, de sorte que atendam melhor às necessidades da população: Lei nº 12.587, de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU; Lei Distrital nº 4.566, de 2011, que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade Urbana (PDTU) e Lei nº 803, de 2009, que aprovou o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF (PDOT).

A PNMU tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que permitam a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano. Para a lei, os pontos de embarque e desembarque de passageiros são considerados infraestruturas de mobilidade e devem constar do Plano de Mobilidade Urbana, que efetiva a política. O plano é responsável por instituir os mecanismos e instrumentos de **financiamento da infraestrutura** de mobilidade urbana.

O PDTU, instrumento distrital de planejamento, é mais específico ao estabelecer como diretriz **a implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários** (art. 4º, V). Para o transporte urbano coletivo, o plano estabelece a necessidade de *adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo* (art. 14, IX).

O PDOT estabelece uma série de diretrizes aplicadas à matéria:

"Art. 18. São diretrizes setoriais para o transporte do Distrito Federal:

I – garantir a acessibilidade universal dos usuários ao sistema de transporte coletivo;

II – promover a prioridade para o transporte coletivo e para o transporte não motorizado em relação ao motorizado individual, especialmente na circulação urbana;

III – universalizar o atendimento, respeitando os direitos e divulgando os deveres dos usuários do sistema de transporte;

IV – promover a implementação da integração multimodal dos serviços do sistema de transporte coletivo;

V – instituir um processo de planejamento de transporte integrado ao planejamento do desenvolvimento urbano e rural;

VI – promover a qualidade ambiental, efetivada pelo controle dos níveis de poluição e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico;

VII – assegurar que os usuários dos serviços de transporte coletivo sejam tratados com urbanidade;

VIII – promover a modernização e a adequação tecnológica dos equipamentos de controle, de gestão e de operação dos serviços de transporte;

...

Art. 20. São diretrizes setoriais para o sistema viário e de circulação:

I – garantir a segurança, a fluidez e o conforto na circulação de todos os modos de transporte;

II – destinar vias ou faixas, preferenciais ou exclusivas, priorizando os modos não motorizados e coletivos de transporte;

III – destinar espaços urbanos no sistema viário para a implantação de infraestrutura de apoio a todos os modos de transporte;

IV – compatibilizar a classificação hierárquica do sistema viário com o uso do solo;

V – promover a acessibilidade de pedestres e ciclistas ao sistema de transporte;

VI – promover a implantação do sistema viário de forma ambientalmente sustentável;

...

Art. 21. São diretrizes setoriais para a mobilidade:

I – promover um conjunto de ações integradas provenientes das políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito e de desenvolvimento urbano e rural que priorize o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades de deslocamento;

II – proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável;

III – promover formas de racionalização e complementaridade de ações entre os órgãos responsáveis pela organização dos espaços urbanos e rurais e do sistema de transporte.

(grifo nosso).

Assim, somos, no mérito, pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.224, de 2020, no âmbito desta Comissão.

Sala das Comissões, em

de 2020.

Deputado HERMETO

RELATOR

[1] Fonte: <http://semob.df.gov.br/pontos-de-parada/>. Acesso em 24/06/2020.

[2] A imprensa vem denunciando com frequência a precariedade dos serviços. Fonte:

• https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2019/12/29/interna_cidadesdf,817136/passageiros-reclamam-da-falta-de-abrigo-e-sinalizacao-em-paradas-de-on.shtml. Acesso em 23/06/2020.

- <https://jornaldebrasil.com.br/cidades/usuarios-reclamam-de-falta-de-abrigos-em-paradas-de-onibus/>. Acesso em 23/06/2020.
- <http://jornalismo.iesb.br/2017/05/28/metade-dos-pontos-de-onibus-em-ceilandia-nao-possui-abrigo/>. Acesso em 23/06/2020.

[3] O IPK é o indicador de eficiência de operação de transporte (quanto maior, mais eficiente) e um dos principais indicadores para o cálculo do custo tarifário. É calculado pela razão entre a quantidade de passageiros transportada e a quilometragem rodada para que esses passageiros sejam transportados. Fonte: Brasília 2060. Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia – IBICT, 2015. Disponível em: <http://brasil2060.ibict.br/wp-content/uploads/2016/02/Linha-de-Base-Mobilidade-Urbana2.pdf>. Acesso em 25/06/2020.



Documento assinado eletronicamente por **JOAO HERMETO DE OLIVEIRA NETO - Matr. 00148, Presidente**, em 28/07/2020, às 15:08, 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: **0164879** Código CRC: **BFBB1D26**.

Praça Municipal, Quadra 2, Lote 5, 1º Andar, Sala 1.36 – CEP 70094-902 – Brasília-DF – Telefone: (61)3348-8671
www.cl.df.gov.br - caf@cl.df.gov.br

00001-00016952/2020-79

0164879v7