

## ***PALESTRA A SER PROFERIDA EM QUITO PELO SR SECRETÁRIO DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL***

*Senhoras e senhores*

*É com grande satisfação que participo dessa primeira Conferência de Gerenciamento de Informação e Política de Acesso às Políticas de Sistema de Transporte Urbano.*

*Permito-me identificar esta bela cidade com o Distrito Federal, pois Brasília possui a condição outorgada pela UNESCO de Patrimônio da Humanidade, título também conferido a Quito.*

*As similaridades não vão, porém, muito além, pois embora com uma população próxima à da capital equatoriana, o DF enfrenta uma condição especial no que se refere à dinâmica do desenvolvimento urbano e dos transportes públicos. praticamente sem paralelo a nível mundial.*

*Gostaria de apresentar um breve panorama dos transportes urbanos do Distrito Federal e das medidas que propomos para a melhoria do Sistema.*

### ***1. A realidade urbana do Distrito Federal***

*Transferida para o centro do Brasil em 1960, a capital brasileira, com pouco mais de quarenta anos de existência, tornou-se não somente grande vetor de desenvolvimento do Centro Oeste, como também centro nacional de atração de população, em face da especial qualidade de vida que oferece.*

*Isso a levou a ter um crescimento populacional extremamente rápido, contando hoje com uma população de cerca de 2.200.000 habitantes, com perto de 600.000 anexados a esse universo nos últimos 10 anos, um incremento de 30%.*

*Representa o Plano Piloto de Brasília o ponto de concentração da maior parte dos serviços e empregos, pois é a sede dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário constituindo, assim, o principal destino das viagens geradas a partir das cidades satélites, onde se concentra a população.*

*Isso veio estabelecer um padrão de viagens centradas nos picos, com longos trechos a serem percorridos nas ligações entre origens e destinos através de áreas de pequeno adensamento e com conseqüente baixa renovação de passageiros, ampliando os custos por passageiro e tornando difícil a tarefa de supervisão convencional da operação, uma vez que as áreas a serem cobertas, vinte e quatro horas por dia, são muito extensas.*

*Por outro lado, as áreas que circundam o DF, outrora vazias, gradativamente ganharam corpo, abrigando mais e mais habitantes e se tornando em cidades, estabelecendo-se uma verdadeira conurbação entre um conjunto de núcleos próximos e aquelas pertencentes ao quadrilátero da capital federal. Isso significa um grande número de viagens pendulares geradas fora e para aqui destinadas.*

*Isso leva à imposição de que a infra-estrutura local venha a suportar uma demanda muito superior àquela inicialmente prevista com base nas viagens internas.*

*Como área tombada, o Plano Piloto de Brasília se vê diante da dura tarefa de manter seu perfil intacto e, ao mesmo tempo, oferecer a qualidade de vida que lhe é requisitada por uma população muito maior do que aquela prevista quando de sua criação.*

*Um exemplo prático disso é encontrado na Estação Rodoviária do Plano Piloto, localizada no coração da cidade, e que hoje recebe um contingente de pessoas maior do que a população de muitas cidades brasileiras, cerca de 600.000 usuários/dia.*

## **2. Os transportes públicos no Distrito Federal**

*Enquanto em 1980 o DF atuava exclusivamente com transportes convencionais por ônibus, que operavam em 128 linhas, hoje, além das 850 linhas que estão sob o controle desse serviço, contamos com Transportes Alternativos, Transportes de Vizinhança, Transportes Fretados e Transportes Alternativos de Condomínio, além de já se encontrar em operação não integrada o Metrô.*

*Tais serviços compreendem 2.393 ônibus convencionais e articulados, cerca de 1.500 vans, 750 veículos no fretamento, além de microônibus para os transportes de vizinhança.*

*Além desses, e sob controle compartilhado com o Governo Federal, existem as linhas que atendem ao Entorno, cruzando fronteiras interestaduais e operando com cerca de 700 ônibus.*

*Esse leque de opções resulta em um nível de oferta que, em alguns casos, supera a demanda de forma inadequada para uma operação racionalizada, identificando-se, por outro lado, que ainda existem dificuldades em relação ao atendimento a certas áreas.*

*Isso porque a expansão do DF continua e em certos locais, a exemplo dos condomínios, a longa distância que os separa do centro de Brasília e a baixa densidade populacional resultam na inviabilidade financeira para a operação que se encontra a cargo de entidades privadas.*

*O Metrô, projeto audacioso para a época em que foi concebido, se mostra elemento fundamental para o atendimento da demanda, constituindo-se em espinha dorsal da oferta em uma área que abriga pelo menos 65% da demanda total, encontra-se em fase adiantada de implantação.*

*Ocorre, todavia, que a ausência da integração torna a operação do metrô ineficiente com a utilização de não mais de 1/5 de sua capacidade total de sua oferta.*

*Identifica-se, ainda, que a malha viária disponível no DF, que dada a sua capacidade e qualidade deveria oferecer boas condições para a operação dos transportes públicos, padece com a concorrência do tráfego compartilhado que coloca os ônibus em conflito com uma frota de veículos particulares que cresce de forma contínua, sendo a capital a campeã nacional na relação veículo/habitante, com cerca de 800.000 veículos.*

### **3. Um diagnóstico simplificado**

*A combinação entre as características urbanas do DF que, como cidade planejada, não oferece condições ideais nem para a operação dos transportes públicos, nem para a circulação de pedestres, determina a necessidade de que soluções específicas sejam adotadas.*

*Uma oferta potencialmente boa, mas totalmente dissociada entre os diferentes serviços e modos vem agravando nos últimos anos a condição dos índices de passageiros por quilômetro (IPK), tornando difícil a manutenção simultânea de tarifas compatíveis com a renda dos usuários e de um adequado nível de serviço.*

*Elementos institucionais como a existência de descontos e gratuidades que são concedidas por força de lei a milhares de usuários (40/50 mil deficientes, 120/140 mil estudantes) geram impactos sobre as tarifas além de abrir caminho para fraudes, devido a dificuldades de controle direto.*

*Há necessidade de que seja estabelecido um maior controle sobre os transportes públicos coletivos, e outros serviços que com eles interagem, como é o caso dos transportes escolares, com uma frota estimada em 5.000 veículos e os transportes de turismo, bastante presentes no DF.*

#### **4. Recentes medidas adotadas**

*No ano de 2003, a Secretaria de Transportes desenvolveu projeto, que necessita agora ser ajustado, buscando a implantação do sistema integrado e informatizado de transportes para o DF, que, inclusive, serve de base para a proposta entregue ao BID.*

*Votada e sancionada em novembro de 2003, a Lei Distrital nº 3.229 que determina a realização do Plano Diretor de Transportes Urbanos do Distrito Federal e entorno, que também estabelece regras de procedimento a serem adotadas pelas operadoras de transporte público do DF.*

*Providenciada a renovação de todas as identidades que permitem a gratuidade para os portadores de necessidades especiais no DF.*

*Iniciada a substituição da frota de ônibus com a aquisição, neste mês, de cem novas unidades.*

#### **5. Proposta para a revisão geral do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal**

*Renovação e adequação da frota de ônibus, inclusive com a adequação de percentual não inferior a 10% dos veículos, para a utilização de idosos e portadores de necessidades especiais.*

*Introdução da bilhetagem automática, que permitirá o controle preciso de toda a arrecadação, seja em vales-transporte, seja dos valores em passes integrais, passes estudantis e gratuidades, eliminando fraudes e viabilizando a integração.*

*Implementação da integração aberta e temporal, que virá maximizar a utilização do Metrô, racionalizar o sistema, com a redução de milhares de*

*viagens diretas de longa distância, permitir aos usuários deslocamentos entre quaisquer pontos dos DF sem pagar outra passagem.*

*Instalação em todos os veículos de transporte público do DF de sensores do sistema ITS, que irão monitorar a operação.*

*Reestruturação da Secretaria de Transportes, nas áreas de planejamento, controle e fiscalização de todo o sistema.*

*Mudança de toda a sistemática de fiscalização, atuando a partir de uma central que avaliará a operação em tempo real, permitindo não somente que se punam as falhas, mas que elas sejam corrigidas ao longo da própria viagem.*

*Redução do conflito entre o transporte público e o transporte privado, com a introdução de prioridades para ônibus em pontos críticos e em corredores exclusivos.*