

**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**SECRETARIA DE ESTADO DE MOBILIDADE**  
**CONSELHO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

**ATA DA 388ª REUNIÃO ORDINÁRIA**

Aos vinte e cinco dias do mês de julho do ano de dois mil e dezoito (2018), às 10h, na Sala de Reuniões número 400, no 4º andar do Anexo do Palácio do Buriti, Brasília – DF, foi realizada a **388ª REUNIÃO ORDINÁRIA** do ano de 2018 do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – CTPC/DF, conforme os assuntos da pauta: I – Faixa exclusiva de Ônibus na Estrada Parque Núcleo Bandeirante – EPNB, II – Apresentação do estudo realizado pelo Instituto MDT acerca do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF nos últimos 10 anos. Estavam presentes os conselheiros: FÁBIO NEY DAMASCENO – Presidente. Conselheiros: ROBERTO CARLOS LACERDA DOS SANTOS – titular, representante do Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS; EDSON JOSÉ VIEIRA – titular, representante da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos – SINESP; EMERSON FREDERICO DE REZENDE ESTEVES – titular, representante do Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN/DF; MARCELO CONTREIRAS DE ALMEIDA DOURADO – titular, representante da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ/DF; EVIS PERES DOS REIS – titular, representante da Associação de Cooperativas; SEBASTIÃO AUGUSTO BARBOSA NETO – titular, representante das Empresas de Transporte de Passageiros e das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros – TRANSIT; MATTEUS DE PAULA FREITAS – suplente representante da Confederação Nacional dos Transportes – CNT; CLÍSTONES LIVIO PEDREIRA – titular representante da Federação das Indústrias de Brasília – FIBRA; PASTOR WILLY GONZALES TACO – titular, representante da Universidade de Brasília - UnB; NAZARENO SPOSITO NETO STANISLAU AFFONSO titular, representante da Comunidade; JOÃO OSÓRIO DA SILVA – titular, representante dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Terrestres de Passageiros Interestaduais, Especiais, Escolares, Turismo, e de Cargas do Distrito Federal – SITRATTER; ANA CLÁUDIA NUNES FIALHO RIBEIRO – suplente representante dos IDOSOS; CAMILA DE CARVALHO PIRES LAMMERS – titular, representante da Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação – SEGETH; DAVI DE SOUZA GUEDES DA SILVA – suplente representante das entidades dos Portadores de Doenças Crônicas. O Presidente abriu a reunião agradecendo a presença de todos, em seguida, informou que, por meio da Moção n.º 02, de 16 de julho de 2018, publicada no Diário Oficial do Distrito Federal – DODF do dia 18 de julho de 2018, o Diretor-Geral do Departamento de Estradas de Rodagens do Distrito Federal – DER/DF foi convidado a participar desta reunião do CTPC para expor os motivos que ensejaram extinguir parte da faixa exclusiva de ônibus na EPNB, em seguida passou a palavra para o Diretor-Geral do DER, o Senhor Márcio Augusto Roma Buzar. O Senhor Márcio Augusto Roma Buzar se apresentou dizendo que é graduado em Engenharia Civil pela Universidade Estadual

do Maranhão, (1994), Mestrado (1996) e Doutorado (2004) em Estruturas e Construção Civil pela Universidade de Brasília, que foi convidado para participar do Governo do Distrito Federal, que estava na Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP e após o ocorrido com o viaduto do Eixão foi nomeado para o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER/DF. Inicialmente destacou que, com a mudança da direção, também muda os conceitos, e que acredita que pequenas intervenções surtem mais efeitos que grandes intervenções, sendo todas realizadas baseadas em estudos, inclusive a da EPNB. Disse que estão fazendo intervenções em diversos pontos, gerando grandes resultados, inclusive na mobilidade e na questão da segurança, como a duplicação de vias, evitando com isso colisões frontais. A seguir, trouxe à baila o Decreto n.º 6.632 de 3 de março de 1982 que aprovou o Sistema Rodoviário do Distrito Federal e demonstrou por meio de imagens o início e o fim da DF-075 (Estrada Parque Núcleo Bandeirante - EPNB) no qual encontra com a DF-001 (Estrada Parque Contorno - EPCT), ambas foram criadas pelo decreto citado anteriormente, bem como a Instrução n.º 38 de 14 de março de 2013 que instituiu a faixa exclusiva para ônibus na rodovia DF-075 (EPNB). Registrou ainda, que o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios - MPDFT solicitou ao DER que as faixas exclusivas da Estrada Parque de Taguatinga - EPTG também ficassem em funcionamento 24 horas, exclusiva para uso de ônibus, vans e táxi, assim como as faixas da EPNB sem exceção. A seguir, o representante da Sinesp informou que as placas de sinalização da EPNB foram alteradas e não teve divulgação sobre essa ação. O Diretor-Geral do DER informou que o Departamento realiza sempre a divulgação de mudança de sinalização com 48 horas de antecedência no site do Departamento. O Superintendente de Trânsito do DER, Senhor Carlos Alberto, pediu a palavra e mostrou por meio de slides que o trecho que foi retirado de faixa exclusiva da EPNB, na verdade não faz parte da EPNB e nem mesmo é regulamentada por decreto. O conselheiro Nazareno Stanislau Affonso questionou os representantes do DER sobre a retirada do trecho da faixa exclusiva da EPNB apenas por não ter regulamentação. O senhor Márcio Buzar informou que não foi por não existir regulamentação, mais sim por estudo técnico realizado pelo DER/DF. Informou ainda, que o DER está criando um normativo para aumentar o tempo em que caminhões de cargas perigosas não podem circular devido a intensidade do trânsito nestes horários de retenção. Em continuidade, destacou a importância do normativo que a Secretaria de Mobilidade emitiu sobre a compra dos ônibus apropriado para operar a faixa exclusiva da EPTG. O Senhor Presidente deixou registrado que nesta faixa tem que ser utilizado ônibus expresso. Reforçou que o DER não tem intenção em acabar com as faixas exclusivas, que só retirou o trecho que não faz parte da EPNB para melhorar o trânsito naquela região, e foi observado uma melhora significativa no trecho. O senhor Nazareno questionou se com essas medidas melhorou a velocidade e o tempo de viagem dos ônibus? O Diretor-Geral do DER/DF afirmou que sim. Em continuidade o Senhor Nazareno solicitou os resultados em números e outros membros questionam se de fato com essa iniciativa melhorou os resultados com a retirada do trecho da faixa exclusiva da EPNB. O Senhor Márcio mais uma vez afirma que sim, pois havia um afunilamento de 7 faixas para 2 e com isso o trânsito ficava parado. O Senhor Nazareno voltou a questioná-lo dizendo que se ele provar que o tempo para o usuário dos ônibus melhorou, não temos óbice, pois os dados que o MDT tem não demonstram esta melhora, sendo que o importante é o tempo de viagem e não a

Ry

Paul

Pavista

fluidez dos carros. O Diretor-Geral do DER/DF apresentou as imagens que foram utilizadas para a retirada da faixa exclusiva da EPNB. Para alguns membros a data que foi utilizada como parâmetro para a retirada de parte da faixa exclusiva de ônibus não condiz muito com a realidade, uma vez que se trata de um período de férias e com isso há uma diminuição considerável de ônibus no trânsito. A seguir, o Senhor Nazareno questionou sobre os números que comprovam a evolução do tempo de viagem e o Senhor Márcio informou que estão nos vídeos e também que enviará para o Senhor Presidente os números, bem como registrou que o DER não tem interesse em mudar a matriz de transporte, ao contrário a busca é pela priorização. O Senhor Nazareno apresentou alguns dados da EPNB no qual o percurso de 37 km de ônibus é de 1h23 e do carro 2h18, incluindo os quase 4 km que foram extintos é que a proposta do MTD é que haja melhoras significativas no tempo de viagem dos ônibus, pois é o modal que transporta mais pessoas e por isso precisa ser priorizado, reforçou ainda que a forma que pensam o trânsito é deslocamento de pessoas e não de veículos. Em seguida o Senhor Nazareno deseja que o DER demonstre em números que a extinção de cerca de 3,50 km da faixa exclusiva melhorou o tempo de viagem, uma vez que o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF que diz sobre a redução dos custos com o deslocamento do transporte público, cita também sobre a redução dos modos motorizados individuais, restrição ao uso indiscriminado do transporte individual. Em seguida, o Senhor Carlos Alberto esclarece que a retirada da parte da faixa exclusiva da EPNB melhorou a fluidez daquela região, citando inclusive que era uma faixa provisória (01 ano) e que nada foi extinto, uma vez que não existia uma regulamentação, então, o Senhor Nazareno indaga dizendo que 01 ano é muita coisa e que existia uma faixa de fato e que o tempo de viagem era melhor com este trecho, o Senhor Carlos Alberto diz que não, pois este trecho citado ficava congestionado. O Senhor Wesley Ferro diz que na verdade tem 02 trechos na EPNB que tiveram redução de faixa exclusiva, um em frente à Candangolândia, fazendo com que o trânsito já fique travado na saída da cidade, pois a placa está depois dos motéis e com isso o espaço é ocupado por carros. Registrou que o Der precisa corrigir a localização da sinalização (placa). O Senhor Nazareno reforçou que o DER deve fazer esta correção. O Senhor Carlos Alberto diz que a solicitação está coerente, e que farão as alterações necessárias para a faixa voltar a ser sinalizada. O Senhor Barbosa Neto fez uma contextualização de Brasília, lembrando que Brasília é a única cidade estado do País, não tem município e estado, que Brasília é a única cidade em que a Secretaria de Mobilidade não dita as regras de trânsito, ou seja, é uma questão institucional equivocada, se formos em outros Estados do Brasil (Goiânia, Cuiabá, São Paulo, Curitiba) a política municipal de trânsito está vinculada a questão da mobilidade, em Goiânia, por exemplo, tem a Secretaria Municipal de Trânsito, citou ainda a questão de termos um trânsito pendular, pois enquanto em Belo Horizonte, uma cidade com quase a mesma população de Brasília as distâncias são na casa de 30 km, aqui são 70 km, pois o projeto urbano foi feito assim e diz que a pergunta é, onde queremos chegar? Concordando plenamente com a colocação do Senhor Nazareno que não cabe mais carros na cidade, e que na verdade que todos nós gostaríamos mesmo é de andar de metrô, mas como sabemos que metrô é caro, pelo custo, sabemos que o caminho que o Governo do Distrito Federal é para o Transporte Público Coletivo, onde o subsídio é forte, 100% dos estudantes são gratuitos, 100% das pessoas com deficiência são gratuitos, idosos, além do modelo de remuneração ser por tarifa técnica, o usuário

25

paga "x", e o Governo paga "y", numa demonstração clara de priorização do transporte coletivo. Disse ainda que Brasília tem o maior volume de estacionamentos públicos gratuitos do planeta, priorizando o carro, temos o maior percentual de subsídios do transporte público coletivo do país, priorizando o que o coletivo, então, a política de viação de trânsito ela tem que vir ao encontro deste mesmo objetivo, pois se o Governo gasta por mês 40 milhões de reais de subsídios com o transporte público coletivo. O Senhor Márcio diz neste momento que o transporte de Brasília é um transporte mal prestado e o Senhor Barbosa diz que isso quer dizer que o DER não defende a política do transporte público coletivo e está defendendo o carro. O Senhor Presidente diz que não tolerará críticas seja acerca do Metrô ou do Transporte Público Coletivo, pois a frota de Brasília é a mais nova do Brasil, neste momento o Senhor Márcio diz que a fala do Senhor Barbosa afirma que o DER não está priorizando o transporte coletivo e não é isso. O Senhor Barbosa reafirma mais uma vez que está claro no debate em questão que a política de mobilidade do DF é ditada pelo DER e não pela Secretaria de Mobilidade e apresentou alguns números da EPTG. Após a apresentação dos dados restou claro que o transporte individual está sendo priorizado em detrimento dos ônibus e não há perspectivas futuras ao priorizar o transporte individual. Completa dizendo que ouviu do Governador que o transporte público em Brasília melhorou muito, mas ainda não resolvemos os problemas do entorno, a pirataria, e a política de estacionamentos, ou seja, a Secretaria nestes últimos anos avançou e muito, e o Governo tem buscado a priorização do transporte público, mas nós precisamos comungarmos todos desta mesma concepção de que o transporte ainda não é aquilo que a população espera, e por isso vamos acabar com a faixa exclusiva? Ao contrário, este debate é positivo para que seja resolvido este imbróglio, para que haja um alinhamento, no sentido de saber se o Governo prioriza o coletivo ou o individual? Envolvendo neste debate a FIBRA, trabalhadores e outros para que este impasse seja resolvido, pois não será o MDT, a FIBRA, o Sindicato dos Trabalhadores, a CNT, não vai ser nenhuma entidade que vai impor isso, e sim uma discussão interna, uma discussão de Governo que alinhe esta política. O Senhor Presidente diz que o Conselho é pra isso, para expor a opinião e também para orientar, ouvir, e debater, até porque o Conselho tem várias visões (do setor empresarial, dos trabalhadores, do DFTrans). O Senhor Marcelo Dourado informa que quer inserir nesta discussão um fato novo, onde o Metrô a quase 3 anos fez um contrato e lançou uma pesquisa, e que é a primeira vez que uma unidade da Federação deste País vai lançar um Plano de Desenvolvimento de Transporte sobre Trilhos – PDTT como Política de Estado e não de Governo para os próximos 20 anos já finalizado. O Professor Taco destacou que quando falamos de mobilidade, precisamos incorporar na linguagem que falamos de pessoas e não das máquinas (veículos, ônibus), pois a visão tem que ser nas pessoas e que em todo tempo que foi falado das faixas não foi dito quantas pessoas seriam beneficiadas e quanto tempo foi reduzido com essa medida, como informação para população. Registrou que no Regimento Interno do CTPC deve ser inserido que seguimos a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Destacou também a necessidade da proposição de um fórum de mobilidade com o objetivo de aprofundar mais os números apresentados pelo Metrô, por exemplo, trazendo a comunidade a participar de forma mais efetiva. Continuou informando que o uso das bicicletas compartilhadas aumentou consideravelmente na Universidade de Brasília - UNB, e que estão criando um pensamento para continuar utilizando este modal após o término de seus estudos

e assim trabalhar na multimodalidade, buscando fazer algo mais específico para aqueles que utilizam a bicicleta, a moto, e por tudo isso o fórum pode ser um caminho de estreitar a relação da população e com as entidades, Governo e outros entes. Relatou sobre uma pesquisa que foi feita na UnB sobre a questão de qualidade do transporte especificamente com os alunos da Universidade. O Senhor João Osório diz que para o operador é melhor que seja realizada através do corredor exclusivo do que disputar com o trânsito caótico com carros e motos, o que gera um desgaste com motorista e cobrador de ônibus. Buscamos um sistema de transporte integrado, ágil, e de baixo custo para o passageiro. O Senhor Nazareno relatou os privilégios do carro, como estacionamento de graça, falta dos estacionamentos devido a não fiscalização e a ocupação de 90% do espaço público por carros e isso só diminuirá quando os estacionamentos forem pagos. O Senhor João Osório diz que estas intervenções não trazem soluções duradouras, basta ver a Via Estrutural (que liga Taguatinga ao Plano Piloto), ela não tem faixa exclusiva, ela foi devidamente ampliada, ela tem o seu fluxo invertido nos horários de pico e tem uma série de ações para priorizar o transporte individual e hoje é uma via que vive constantemente congestionada, engarrafada, causando imprevisibilidade de quem vai sair de casa para cumprir qualquer compromisso no Plano Piloto, pois um dia ela pode estar totalmente parada e a pessoa gastar 2 horas, em outro gastar 40 minutos para chegar ao destino, ou seja, estas intervenções não resolveram, são necessários em alguns momentos, mas o foco tem que ser a priorização o transporte público. O Senhor Presidente informou que no corredor expresso da EPTG passam no horário de pico 98 ônibus, transportando 10 mil pessoas e 20 mil pessoas nas marginais, quando tiverem os ônibus adaptados para o corredor, parte destes 20 mil migrarão para o corredor expresso passando a ter cerca de 15 mil pessoas sendo transportadas no corredor, o restante continuará nas marginais, pois trata-se de linhas alimentadoras da cidade. O Senhor Nazareno sugere uma medida de encaminhamento, propõe uma reunião sobre a extinção de faixas exclusivas, uma vez que o MDT tem estudos sobre o tema, e na próxima reunião apresentar os resultados desta reunião. O Senhor Presidente falou sobre o Plano +Bike que terá até 2023 1.200 km de ciclovias, informou que atualmente existem 465 km de ciclovias. A busca com estas ciclovias é que sejam todas interligadas, integradas, como vai acontecer agora com a da EPTG com a Octogonal, com o TTC/TTN vai interligar com Planaltina e Asa Norte, esta com a Asa Sul e UnB. Registrou ainda, que a UnB é o maior exemplo de utilização da bicicleta compartilhada no Brasil. O Professor Taco solicitou que seja ampliado o projeto Zona 30, pois os alunos estão utilizando as bicicletas além do Campus da Universidade. O Senhor Clístones destacou que cada órgão tem seu banco de dados, e ficou claro que não existe uma consolidação das informações, sendo que o ideal seria uma compilação de todas as informações em um órgão. O Senhor Nazareno questionou sobre o subsídio do Governo do Distrito Federal para o Metrô, pois o MDT está trabalhando com o percentual de 76% em 2015 conforme relatório do próprio Metrô. O Senhor Marcelo Dourado informou que este número tem diminuído bastante e a tendência é diminuir mais ainda e que trará estes números atualizados. O Senhor Presidente informou que o Bilhete Único foi lançado em setembro de 2017 e apresentou um crescimento de 62%, ou seja, a população está utilizando mais a integração, que cresceu 25% e a demanda cresceu 7%, registrou ainda que a gratuidade caiu 15% devido o combate as fraudes e o uso de dinheiro caiu para 35% que já chegou a ser de mais de 50%, e que na próxima reunião passaria os

números, aproveitou para agradecer ao Metrô, pois com esta parceria aumentou consideravelmente o número de postos de recarga. O Senhor Barbosa informou que a empresa que opera a Bacia 1 colocou em operação no dia 23 de julho de 2018 o primeiro ônibus elétrico da Capital da República, e sugeriu realizar uma viagem com os conselheiros neste ônibus, com o objetivo de conhecer os benefícios trazidos com essa tecnologia. Em continuidade o Pastor Taco convidou a todos para o lançamento do livro Acessibilidade e Mobilidade Urbana na perspectiva da Equidade e Inclusão Social que será no dia 17 de agosto de 2018 no auditório do CEFTRU na UnB e este convite será disponibilizado via e-mail para todos os conselheiros. O Senhor Wesley solicitou que fosse registrado em Ata o compromisso do Diretor-Geral do DER de rever o trecho do Núcleo Bandeirante nos dois sentidos, bem como a sinalização da via. O Senhor Evis deixou um levantamento de campo realizado por dois dias no Paranoá. O Senhor Presidente propõe reunião com as empresas e a polícia militar para tratar do transporte pirata fora da reunião do CTPC. O Senhor Nazareno solicitou que os estudos realizados pelo MDT sejam disponibilizados para todos os conselheiros. Encaminhamentos: 1) Fazer um apanhado geral contemplando os seguintes temas: ônibus, transporte ferroviário, bicicleta, aplicativos, e o bilhete único. 2) Agendar reunião sobre a extinção de parte da faixa exclusiva da EPNB com as empresas de ônibus, DER, DFTrans, MDT, SITRATTER, com a coordenação da Semob, e na próxima reunião apresentar os resultados desta reunião. 3) Debate sobre a ampliação do Projeto Zona 30. 4) Apresentação dos estudos realizados pelo MDT acerca do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF nos últimos 10 anos. O Senhor Presidente agradeceu a participação de todos e não havendo mais assuntos a serem tratados, a reunião foi encerrada.

**FÁBIO NEY DAMASCENO**  
Presidente do CTPC

**ROBERTO CARLOS L. DOS SANTOS**  
Membro titular do DFTRANS

**EDSON JOSÉ VIEIRA**  
Membro titular da SINESP

**EMERSON F. DE REZENDE ESTEVES**  
Membro titular do DETRAN/DF

**MARCELO C. DE ALMEIDA DOURADO**  
Membro titular METRÔ/DF

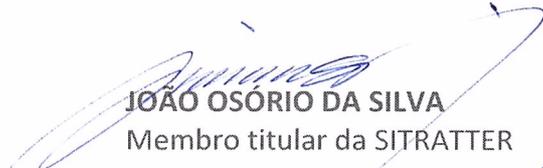
**EVIS PERES DOS REIS**  
Membro titular da Associação de Cooperativas

  
**CLÍSTONES LIVIO PEDREIRA**  
Membro titular da FIBRA

  
**ANA CLÁUDIA NUNES FIALHO RIBEIRO**  
Membro suplente dos Idosos

  
**NAZARENO S. NETO STANISLAU  
AFFONSO**  
2º membro titular da Comunidade

  
**PASTOR WILLY GONZALES TACO**  
Membro titular da UNB

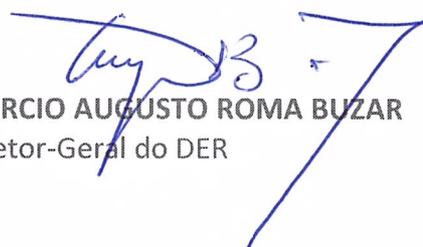
  
**JOÃO OSÓRIO DA SILVA**  
Membro titular da SITRATTER

  
**DAVI DE SOUZA GUEDES DA SILVA**  
Membro suplente das entidades dos  
Portadores de Doenças Crônicas

  
**SEBASTIÃO AUGUSTO BARBOSA NETO**  
Membro titular do TRANSIT

  
**CAMILA DE CARVALHO PIRES LAMMERS**  
Membro titular da SEGETH

  
**MATTEUS DE PAULA FREITAS**  
Membro suplente da CNT

  
**MARCIO AUGUSTO ROMA BUZAR**  
Diretor-Geral do DER





