



REDE DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E DO TRANSPORTE COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL – REDE URBANIDADE¹

CARTA ABERTA AOS PODERES CONSTITUÍDOS E À SOCIEDADE DO DISTRITO FEDERAL SOBRE O PROCESSO DE REDUÇÃO GRADUAL DO ISOLAMENTO/DISTANCIAMENTO SOCIAL, NO QUE CONCERNE AOS MEIOS DE TRANSPORTE, E SOBRE A NECESSIDADE DE IMPLEMENTAÇÃO DE UM NOVO MODELO DE MOBILIDADE URBANA PARA O PERÍODO PÓS-PANDEMIA

Senhor Governador, Senhores Deputados Distritais, demais Autoridades Públicas e cidadãos do Distrito Federal,

1. A pandemia de Covid-19 tem causado profundas transformações no meio social, em escala planetária. Ao custo de milhares de vidas, estamos sendo obrigados a repensar nossos hábitos, nossas prioridades e nossas relações com o próximo e com o meio ambiente. O incômodo causado pelo *modus vivendi* até então em vigor já vinha se manifestando de inúmeras formas, mas, apesar dos sinais de alerta que vêm sendo lançados há muito tempo, foi necessário que ficássemos à mercê dessa ameaça para, enfim, sairmos da inércia. Além de continuar lutando para superar essa crise e minimizar seus efeitos maléficos, resta-nos tentar retirar algum aprendizado de tudo o que estamos vivendo.

2. A quase totalidade dos países está mobilizada para o enfrentamento desse novo inimigo comum, o que tem exigido um esforço sobre-humano de profissionais da saúde

¹ Com o propósito de assegurar a efetividade da participação da sociedade no processo de elaboração, implementação e fiscalização da política local de mobilidade urbana e, em última análise, o respeito aos direitos e garantias relacionados a essa política, foi instituída, em novembro de 2019, a Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade, composta por representantes do MPDFT e da sociedade civil organizada, cujo objetivo principal é a criação de espaço democrático de discussão, articulação e busca de soluções compartilhadas para as questões relacionadas à mobilidade urbana, na perspectiva do desenvolvimento sustentável.

e da comunidade científica internacional na busca de respostas rápidas e eficazes para a doença que ele provoca. Por outro lado, a velocidade de disseminação do Coronavírus tem desafiado a capacidade de planejamento e de ação dos governos, assim como a criatividade do ser humano em se reinventar. Há quem sustente, inclusive, que jamais voltaremos a viver como antes, o que, sob muitos aspectos, pode ser algo extremamente positivo, haja vista a onda de solidariedade que invadiu o Planeta desde o início da pandemia.

3. Diversos estudos estão sendo realizados acerca dos impactos positivos do isolamento/distanciamento social sobre o meio ambiente (natural ou construído), mas alguns dos seus efeitos, como a redução de automóveis nas ruas², já são bastante evidentes, não apenas em relação à qualidade do ar, à redução de ruídos e à poluição visual, mas principalmente no que concerne ao número de mortos e feridos no trânsito³.

4. Muitas cidades estão se preparando para o processo de redução gradual do isolamento/distanciamento social imposto pela pandemia, que há de ser implementado com muita cautela e com base em critérios científicos. Boa parte das medidas adotadas, é claro, dizem respeito aos meios de transporte, diante da necessidade de manutenção temporária do distanciamento social para se evitar a propagação acelerada do vírus e a sobrecarga ao sistema de saúde.

² Segundo dados do Detran-DF, na segunda quinzena de março o movimento de carros caiu 56% em dias de semana.

³ Notícias sobre o impacto em relação à violência no trânsito:
<https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2020/04/5605003-pandemia-do-coronavirus-reduz-violencia-no-transito-em-pernambuco.html> – **Pandemia do coronavírus reduz violência no trânsito em Pernambuco**
<https://estradas.com.br/acidentes-de-transito-nas-rodovias-caem-467-durante-quarentena-em-sp/> – **Acidentes de trânsito caem 46,7% durante quarentena em SP**

5. Grandes centros urbanos, como Bogotá, Berlim, Nova York, Paris e Viena⁴, planejam a ampliação do sistema cicloviário com novas ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, paraciclos e oferta de bicicletas públicas, de forma alternativa e complementar ao transporte coletivo. Em alguns locais, incentivos financeiros têm sido adotados para estimular o uso da bicicleta como meio de transporte, que, além de ser ecologicamente sustentável, traz efeitos benéficos para a saúde dos usuários e contribui para tornar nossas cidades mais humanas. Aliás, o favorecimento ao uso de meios ativos de transporte, inclusive o deslocamento a pé, assim como a oferta de um sistema público de transporte coletivo eficiente, seguro e não poluente, tem sido uma tendência nos países mais avançados em termos de mobilidade urbana.

6. Enfim, já passou da hora de se implementar um sistema de mobilidade em que a preservação do meio ambiente seja, de fato, utilizada como critério decisivo para os investimentos públicos em matéria de transporte e no qual o respeito aos pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo seja efetivamente assegurado.

7. Dessa forma, o momento é propício para que façamos uma profunda e responsável reflexão sobre os rumos que pretendemos tomar em um mundo pós-pandemia. Este intervalo forçado que recai sobre nossa rotina diária nos oferece uma oportunidade única e imperdível para a adoção de medidas concretas em prol da construção de uma sociedade mais justa, inclusiva e solidária.

⁴ Notícias sobre as ações em outras cidades:

<https://www.mobilize.org.br/noticias/12011/bogota-expande-ciclofaixas-em-estrategia-contra-o-coronavirus.html>

Bogotá expande ciclofaixas em estratégia contra o coronavírus

<https://www.mobilize.org.br/noticias/12077/milao-anuncia-plano-para-reduzir-uso-do-carro-apos-a-quarentena.html>

Milão anuncia plano para reduzir uso do carro após a quarentena

<https://globoplay.globo.com/v/8523432/programa/>

Governo francês anuncia plano para que cidadãos saiam do confinamento pedalando

<https://g1.globo.com/bemestar/viva-voce/noticia/2020/05/06/europa-aposta-na-bicicleta-na-vida-pos-quarentena-para-evitar-aglomeracao-nos-transportes-publicos.ghtml>

Europa aposta na bicicleta na vida pós-quarentena para evitar aglomeração nos transportes públicos

<https://noticias.r7.com/internacional/reino-unido-investira-r-14-bilhoes-para-impulsionar-uso-de-bicicleta-09052020>

Reino Unido investirá R\$ 14 bilhões para impulsionar uso de bicicleta

8. Diante de sua condição privilegiada de capital da República, Brasília deve servir de exemplo para os demais municípios brasileiros, valendo-se do contexto atual para resgatar a posição de vanguarda que ocupou no cenário internacional nos anos que se seguiram à sua inauguração – reputação esta que lhe valeu o título de patrimônio cultural da humanidade – e romper definitivamente com a imagem de cidade planejada apenas para automóveis.

NESSE SENTIDO, COM O INTUITO DE FOMENTAR ESSE DEBATE, E CONSIDERANDO,

- a. QUE o Coronavírus tem como característica a alta transmissibilidade, obrigando autoridades públicas a adotarem medidas preventivas ao contágio, dentre as quais o isolamento/distanciamento social, a redução da mobilidade, a suspensão e/ou reorganização de atividades econômicas, profissionais e educacionais, ressalvando-se apenas aquelas consideradas de natureza essencial;
- b. QUE em muitos casos a Covid-19 se manifesta de forma assintomática, o que dificulta a identificação dos portadores do vírus e exige a adoção de medidas profiláticas em relação a toda a população;
- c. QUE essa situação ainda pode se estender por algum tempo até a evolução dos estudos científicos necessários ao desenvolvimento de recursos eficazes de imunização;
- d. QUE ainda não existem estudos conclusivos sobre a possibilidade de um paciente recuperado voltar a ser infectado;
- e. QUE o relaxamento intempestivo das medidas de isolamento/distanciamento social pode gerar uma sobrecarga ao sistema de saúde, com consequências inestimáveis sobre a população do Distrito Federal, em especial para as pessoas mais vulneráveis;
- f. QUE a mobilidade constitui fator de ampliação do risco de transmissão, sobretudo os transportes públicos coletivos, que implicam proximidade

- física entre passageiros no interior dos veículos, além de filas e aglomerações nas estações do metrô e do BRT e nos terminais e paradas de ônibus;
- g. QUE o Distrito Federal oferece condições climáticas e topográficas ideais para o uso de meios de transporte ativos;
 - h. QUE o Distrito Federal apresenta crescimento exponencial de sua frota motorizada, que se aproxima de 2 milhões de veículos;
 - i. QUE o transporte individual motorizado representa 45,5% da matriz modal de deslocamento do DF, apesar de a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e o Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU) estabelecerem diretrizes para a inversão dessa lógica;
 - j. QUE os congestionamentos, a poluição atmosférica, sonora e visual, as colisões e os atropelamentos, o sedentarismo e a grande demanda por espaços (vias e estacionamentos) são alguns dos problemas decorrentes da grande dependência do automóvel;
 - k. QUE a revisão das matrizes energética e de transporte é também uma exigência para se tentar reverter o processo acelerado de aquecimento global, que coloca em risco a própria habitabilidade do Planeta;
 - l. QUE o tema da campanha “Maio Amarelo” deste ano é “Perceba o risco. Proteja a vida”;
 - m. QUE a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, garante ampla participação da sociedade no processo de planejamento, fiscalização e avaliação da política local de mobilidade urbana, bem como a prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado,

A REDE DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E DO TRANSPORTE COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL – REDE URBANIDADE VEM A PÚBLICO PROPOR ÀS AUTORIDADES COMPETENTES A ADOÇÃO DAS MEDIDAS A SEGUIR ELENCADAS, SEM PREJUÍZO DE OUTRAS QUE POSSAM FAVORECER A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL:

I - Durante o processo de redução gradual do isolamento/distanciamento social, a ser adotado com base em critérios médicos e sanitários:

- 1) A manutenção, sempre que possível, do regime de teletrabalho;
- 2) A flexibilização de horários e turnos de trabalho, no que concerne às atividades que não possam ser exercidas à distância, sem prejuízo à prestação do serviço e à remuneração dos trabalhadores envolvidos;
- 3) O escalonamento dos horários de funcionamento das atividades econômicas ou sem fins lucrativos;
- 4) O bloqueio de faixas de rolamento em todo o Distrito Federal para utilização exclusiva por ciclistas e outros meios ativos de locomoção, garantindo-se a segurança dos usuários;
- 5) A instituição de outras medidas de incentivo ao uso da bicicleta e de outros meios ativos de locomoção;
- 6) A adoção urgente de medidas eficazes para a redução de mortes no trânsito, que, assim como a Covid-19, produz estatísticas diárias alarmantes, algo que se justifica especialmente na atual conjuntura, mas não apenas, para diminuir a ocupação de leitos de UTI por vítimas de colisões e atropelamentos, os quais poderão ser utilizados para tratamento de pessoas infectadas pelo Coronavírus;
- 7) O estabelecimento de regras claras sobre a lotação máxima permitida em cada tipo de transporte público coletivo (metrô, BRT, ônibus etc.), garantindo-se um distanciamento mínimo de segurança tanto no interior dos veículos quanto nos locais de embarque e desembarque, bem como sobre a obrigatoriedade de desinfecção

- periódica dos veículos e do uso de máscaras tanto pelos funcionários das empresas quanto pelos usuários do transporte;
- 8) A organização das filas nas estações do metrô e terminais de ônibus e de BRT, com a marcação no solo da distância mínima a ser mantida entre os usuários;
 - 9) O reforço das frotas de ônibus e BRT e do número de trens do metrô para compensar a redução do número de passageiros por veículo;
 - 10) A suspensão do uso de ar condicionado nos veículos de transporte público coletivo que dispõem desse recurso, mantendo-se as janelas abertas sempre que possível para permitir a renovação do ar;
 - 11) A implantação de faixas exclusivas para ônibus em todo o Distrito Federal, com vistas à redução do tempo de viagem;
 - 12) A garantia da pontualidade do serviço de transporte coletivo no que concerne aos horários de chegada e partida dos veículos nos terminais, estações e paradas, mediante informações aos usuários por meio de totens e aplicativos de celular, para se evitar a aglomeração de pessoas nos locais de embarque e desembarque;
 - 13) A ampla divulgação das medidas adotadas, pelos meios de comunicação disponíveis, para conhecimento prévio da população;
 - 14) A distribuição de equipamentos individuais de proteção (EPI) aos funcionários das empresas de transporte público coletivo;
 - 15) A adoção de medidas para garantir o efetivo cumprimento das regras estabelecidas;

II - Para o período pós-pandemia:

- 1) A recuperação, ampliação e qualificação das malhas cicloviária e de calçadas do Distrito Federal, garantindo-lhes condições adequadas de uso em termos de iluminação, sinalização, pavimento, acessibilidade, capilaridade e integração com outros modais de transporte;

- 2) A recuperação e manutenção das passagens subterrâneas do Eixo Rodoviário, passarelas, faixas e outros importantes espaços destinados aos pedestres, como a Galeria dos Estados, garantindo-se a segurança dos usuários;
- 3) A disponibilização de bicicletários com controle de acesso e paraciclos nas estações e terminais de transporte público coletivo e nos locais de grande circulação de pessoas;
- 4) A adoção de medidas concretas, inclusive fiscais e/ou financeiras, para incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte, diante dos benefícios que isso pode oferecer para a saúde e o bem estar da população, além dos seus impactos positivos sobre o meio ambiente;
- 5) A expansão e a democratização do sistema público de compartilhamento de bicicletas;
- 6) O bloqueio de outras vias do Distrito Federal para utilização exclusiva por ciclistas, pedestres e usuários de outros meios ativos de locomoção nos finais de semana e feriados, a exemplo do que ocorre no Eixo Rodoviário;
- 7) A promoção de atividades educativas e culturais que incentivem o uso da bicicleta como meio de transporte;
- 8) A implementação de medidas para garantir o transporte de bicicletas nos veículos que integram o sistema de transporte público coletivo;
- 9) A adoção de medidas enérgicas e eficazes para a redução de mortes no trânsito, especialmente para redução da velocidade nas vias e punição de eventuais infratores;
- 10) A adoção de medidas concretas, inclusive fiscais e financeiras, para incentivar o uso dos meios de transporte coletivos, mediante oferta de um serviço eficiente, confiável, seguro e inclusivo;
- 11) A racionalização do Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC-DF), incluindo o pacote fechado com controle operacional e do tráfego; implantação do Centro de Controle Operacional (CCO); implementação do Sistema de Controle da Qualidade,

- visando à apuração dos indicadores previstos no Índice de Qualidade do Transporte (IQT), para avaliação, controle e melhoria do sistema;
- 12) A implantação do sistema tronco-alimentado, conforme previsão no PDTU;
 - 13) A implantação de faixas exclusivas para ônibus em todo o Distrito Federal, com vistas à redução do tempo de viagem;
 - 14) A adoção de medidas enérgicas em relação ao estacionamento de automóveis em locais proibidos, especialmente ao longo das faixas destinadas ao transporte público coletivo;
 - 15) A garantia da pontualidade do serviço de transporte coletivo no que concerne aos horários de chegada e partida dos veículos nos terminais, estações e paradas, mediante informações aos usuários por meio de totens e aplicativos de celular;
 - 16) A adoção de medidas específicas para proteção das mulheres no sistema de transporte público coletivo;
 - 17) A adoção de modelo de planejamento que assegure transparência ao processo decisório concernente ao modo de transporte a ser implementado em cada trajeto (ônibus, BRT, metrô, VLT etc.), de modo a possibilitar o controle social acerca das vantagens e desvantagens de cada sistema;
 - 18) A adoção de modelo de gestão e operação do sistema de transporte público coletivo que permita a efetiva participação dos usuários no processo decisório, garantindo-se a transparência e o controle acerca do número de passageiros, do valor das contrapartidas estatais, do cálculo das tarifas e dos ganhos auferidos pelas empresas concessionárias;
 - 19) O incentivo à promoção de pesquisas interdisciplinares, financiadas pelos órgãos governamentais de fomento à pesquisa ou pela iniciativa privada, para fins de desenvolvimento e implementação de um modelo sustentável de mobilidade urbana;
 - 20) A distribuição dos investimentos, benefícios fiscais e incentivos relacionados aos diferentes modos de transporte de forma proporcional às vantagens/desvantagens que cada um proporciona ao meio ambiente e à qualidade de vida da população;

- 21) A adoção de medidas progressivas de restrição ao uso do transporte individual motorizado, criando-se condições para que esse público migre para o transporte público coletivo e/ou adote recursos da mobilidade ativa para efetuar seus deslocamentos;
- 22) A implementação de cobrança nos estacionamentos públicos do Distrito Federal;
- 23) A veiculação de campanhas educativas para incentivar o respeito aos pedestres e ciclistas, assim como a utilização de meios de transporte coletivos, com recursos oriundos de multas decorrentes de infrações de trânsito e da cobrança pela utilização de estacionamentos públicos;
- 24) O estabelecimento de fontes extratarifárias de financiamento para reduzir o preço das tarifas do transporte público coletivo e para promover a inclusão social de segmentos vulneráveis que são alijados do sistema por incapacidade de pagamento;
- 25) A criação de um Fundo Metropolitano de Mobilidade Urbana, com gestão compartilhada entre o poder público e a sociedade civil, para centralização e controle dos recursos arrecadados a partir de fontes diversas, a serem utilizados para custear investimentos no setor e subsidiar o acesso da população em situação de vulnerabilidade ao transporte público coletivo;
- 26) A inclusão da Semana da Acessibilidade e Mobilidade Urbana na Perspectiva da Cidadania no calendário oficial do Distrito Federal, contemplando atividades a serem organizadas e promovidas por diversos atores sociais: órgãos de trânsito e mobilidade urbana, entidades de ensino e pesquisa, sociedade civil organizada, representantes de órgãos de comunicação, ativistas e pesquisadores, com previsão de recursos para sua realização;
- 27) A adoção de medidas concretas para garantir a distribuição transparente e equilibrada dos serviços e equipamentos públicos relacionados à mobilidade urbana no território do Distrito Federal, democratizando-se o uso do sistema viário e o acesso aos espaços públicos;
- 28) A promoção da mobilidade sustentável entre as cidades do Distrito Federal e os municípios que fazem parte da Área Metropolitana de Brasília (AMB), mediante

- integração física e tarifária dos modais de transporte (bicicleta, ônibus, BRT, metrô etc.);
- 29) A integração física-operacional-tarifária-temporal-institucional com o Serviço Interestadual Semiurbano de Transporte de Passageiros que atende o Entorno;
 - 30) A implementação do Plano Diretor de Transportes sobre Trilhos (PDTT), mediante compatibilização física e econômica com os demais sistemas de transporte previstos no PDTU;
 - 31) A expansão da malha ferroviária de alta capacidade (metrô/trem), interligando inclusive os municípios que integram a Área Metropolitana de Brasília;
 - 32) A efetiva implementação das leis que incentivam diretamente a mobilidade ativa, incluindo a Lei Orgânica do DF (art. 335, § 2º), a Lei Distrital nº 3.639/2005 (implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal), a Lei Distrital nº 3.885/2006 (Política de Mobilidade Urbana Cicloviária), a Lei Distrital nº 4.397/2009 (Sistema Cicloviário), a Lei Distrital nº 4.800/2012 (instalação de bicicletários) e a Lei Distrital nº 5.458/2015 (instalação de suportes para bicicletas nos ônibus);
 - 33) A revisão do PDTU, de modo integrado com a atualização do Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT, atualmente em curso, e com o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – PPCUB, de forma democrática e participativa, conforme estabelecem a Lei Federal 10.257/01 (Estatuto da Cidade) e a Lei Orgânica do Distrito Federal, com o propósito de adequar esses documentos à exigência da implementação de um sistema efetivamente sustentável de mobilidade no DF;
 - 34) A adoção de medidas que garantam ampla e efetiva participação social no processo de elaboração, implementação e fiscalização da política local de mobilidade urbana, tendo como referência o Acordo Regional de Escazú de 2018 sobre o Acesso à Informação, a Participação Social e o Acesso à Justiça em relação a questões ambientais na América Latina e no Caribe, que embora ainda não esteja em vigor, foi assinado pelo Brasil.

A Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transportes Coletivos do Distrito Federal – Rede Urbanidade entende que tais medidas, além de factíveis e coerentes com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, são urgentes e oportunas no contexto em que vivemos, podendo contribuir de forma pioneira e inovadora para a superação da grave crise sanitária atual e para a implementação de um modelo realmente sustentável de mobilidade no Distrito Federal. Espera, assim, que outros segmentos da sociedade, entidades associativas e demais atores sociais apoiem as propostas ora apresentadas, que têm como único objetivo assegurar qualidade de vida às presentes e futuras gerações. Coloca-se, por fim, à disposição para colaborar para o aperfeiçoamento e a concretização das medidas sugeridas neste documento.

Brasília, 11 de maio de 2020.

REDE URBANIDADE

Apoio:

