

### » Entrevista | VALTER CASIMIRO | SECRETÁRIO DE TRANSPORTE DO DF

Ao CB.Poder, o gestor explicou como a aplicação no sistema de transporte público de R\$ 75 milhões não utilizados pelos usuários pode ajudar a equilibrar as tarifas. A compra de mais ônibus também é uma das medidas que serão adotadas

# Novo modelo para evitar reajuste de passagem

» PABLO GIOVANNI

Mariana Lins

Com a repercussão negativa referente aos cartões de transporte que terão validade de apenas um ano após recarga, o secretário de Transporte, Valter Casimiro, disse, ontem, aos jornalistas Carlos Alexandre de Souza e Lorena Pacheco, apresentadores do CB.Poder — parceria do Correio com a TV Brasília — que o governo do Distrito Federal está com R\$ 75 milhões nos cofres referentes a valores não utilizados pelos usuários, sendo R\$ 8 milhões de usuários ativos. “É um montante de recurso que está parado e que pode ser utilizado para a divisão do equilíbrio econômico financeiro do sistema, diminuindo a necessidade de aporte do governo e, claro, (evita) uma possibilidade também de aumento de passagem”, justificou. Leia, a seguir, os principais trechos da entrevista.

#### Como está a questão do resgate dos créditos do cartão de transporte, que se transformou numa grande polêmica?

Publicamos uma portaria regulando decreto que foi assinado pelo governador Ibaneis Rocha, no ano passado, sobre a validade dos créditos. Esse decreto altera um de 2018, que foi solicitado, inclusive, pelo Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT), para poder criar uma validade desse crédito que está no cartão, e que sabemos que alguns usuários têm esse crédito, mas não utilizam. Hoje esse montante está em torno de R\$ 75 milhões dentro da conta que chamamos de FDA, que é o sistema de bilhetagem automático. Desses R\$ 75 milhões, temos R\$ 8 milhões que ainda estão em cartões ativos do sistema. O restante são cartões inativos ou mesmo dentro de uma conta que o empregador, quando faz o depósito do vale-transporte, joga numa conta e o usuário precisa bater o cartão na roleta para que transfira esse crédito para o cartão. Cerca de R\$ 44 milhões desses valores ainda não foram nem para os cartões dos usuários. É um montante de recurso que está parado e que pode ser utilizado para a divisão do equilíbrio econômico financeiro do sistema, diminuindo a necessidade de aporte do governo e, claro, (evita) uma possibilidade também de aumento de passagem, porque a tarifa do Distrito Federal é nos moldes da tarifa técnica, que tem uma parte do usuário e outra do sistema. Quando esse recurso não é suficiente para pagar tudo, o governo entra com uma parte. Hoje, 30% são pagos pelo usuário do transporte público e 70% pelo governo.

#### Como o usuário descobre que tem saldo no cartão?

Em 2019, a gente fez uma parceria com o Branco de Brasília (BRB), como operador do sistema de bilhetagem. Identificamos que nada melhor do que um banco para poder tratar de crédito em cartão de plástico. O BRB tem um aplicativo que você pode baixar no celular, chamado BRB Mobilidade. Você baixa esse App e tem acesso ao extrato da sua conta do seu cartão.

#### É necessário um projeto de lei para que esse dinheiro parado seja utilizado ou é somente uma



**A lei hoje estabelece que todo recurso que entra pelo sistema de bilhetagem eletrônica tem que ser utilizado dentro do sistema. Você não pode usar esse recurso para mais nada, além do sistema de transporte coletivo”**



**Estamos com um processo de expansão do metrô, sendo dois tipos de expansão. Uma é expansão de linha: Samambaia e Ceilândia, para poder colocar mais duas estações em cada linha; e a outra é expansão de capacidade”**

#### decisão do governo?

A lei hoje estabelece que todo recurso que entra pelo sistema de bilhetagem eletrônica tem que ser utilizado dentro do sistema. Você não pode usar esse recurso para mais nada, além do sistema de transporte coletivo. A lei estabelece isso e não precisa de nova legislação para poder ser utilizado dentro do sistema de transporte. O que a gente fez foi regulamentar esse recurso que está parado. Para vocês terem uma ideia, temos recursos parados desde 2011. É um dinheiro aplicado pela Secretaria de Economia, mas ele poderia estar sendo utilizado dentro do sistema.

#### O senhor explicou como é composta a tarifa técnica. Qual o seu diagnóstico sobre a tarifa, aqui em Brasília?

É uma questão interessante, porque recentemente saiu uma notícia veiculada em vários veículos de comunicação, falando de uma pesquisa qualitativa de transporte e demonstrou que Brasília é a região onde mais tem um deslocamento longo. São os deslocamentos mais longos do país. Isso pressupõe também o maior custo. O custo da tarifa é relacionado ao custo do transporte, dividido pelo número de passageiros. Nisso, você acha a tarifa técnica. Brasília optou por fazer o seguinte: da tarifa técnica, parte fica com o usuário e outra com o governo. A gente considera isso como IPK, que é o índice de passageiros por quilômetro. Então, Brasília é o menor IPK, porque nós temos grandes distâncias, com os mesmos passageiros. Por exemplo, você sai de Santa Maria e vai até a Rodoviária do Plano Piloto sem renovar esses passageiros. Então, isso

traz um IPK muito baixo. Você leva muita tarifa. Estamos falando de uma distância muito longa, que acaba tendo uma tarifa maior do que outros lugares.

#### Com relação à quantidade de ônibus públicos. Vemos muita lotação, com pessoas em pé dentro dos veículos. Temos uma previsão do aumento da quantidade de ônibus nas ruas?

Estamos trabalhando numa perspectiva de ampliação. Já determinamos às empresas que fizessessem esse aumento. Agora, existe uma situação interessante que vislumbramos: a gente tinha o mesmo número de passageiros que nós tínhamos antes da pandemia nos dias de hoje, então não mudou nada em termos de números de passageiros. A frota continuou sendo a mesma. Só que você participou de um processo onde os passageiros estavam sentados no ônibus no período da pandemia. Então, a impressão que dá é que viemos de um período em que estava andando com os ônibus menos cheios e agora os ônibus estão mais cheios. Na verdade, eles estão com o mesmo nível de lotação. Isso não quer dizer que a gente entenda que isso seja o ideal. Estamos mandando as empresas comprarem mais 10% de frota para poder colocar à disposição (da população).

#### É viável trazer gratuidade para o transporte público?

Na verdade, o custo do sistema de transporte aqui, em Brasília, é de R\$ 3 bilhões. Se fôssemos implantar gratuidade total com o sistema que temos hoje, seria esse o valor. Além disso, existe uma perspectiva de quando a gente coloca gratuidade, existe o crescimento da demanda.

Fizemos um estudo que, caso fosse implantado, teria aumento de 40%. Então, com o custo atual, de R\$ 3 bilhões, mais esses 40%, passaria para R\$ 4 bilhões ou mais. É uma conta que fica bem cara em relação ao que tem de gasto hoje no sistema. A gente tem estudado possibilidades de uso misto, parte gratuita e parte pago, para que a gente consiga ter um equilíbrio desse sistema, para fazer uma mescla disso. Outro aspecto que temos discutido com parlamentares na Câmara Legislativa é o uso (gratuito), principalmente nos fins de semana, de algumas categorias, como os estudantes.

#### Como seria?

Se no período da semana que ele está estudando, no fim de semana ele (também) poderia usar os ônibus (gratuitamente). Fizemos estudos e isso não geraria custo nenhum ao sistema, porque aos fins de semana o transporte público é relativamente pouco utilizado. Não geraria tanto custo ao sistema.

#### Falamos muito sobre ônibus, que é um dos modais disponíveis aqui no DF. Gostaria que o senhor falasse se há possibilidades de outros modais aqui.

Estamos com um processo de expansão do metrô, sendo dois tipos de expansão. Uma é expansão de linha: Samambaia e Ceilândia, para poder colocar mais duas estações em cada linha; e a outra é expansão de capacidade. A obra do metrô é muito cara, porque é uma obra ferroviária. Dependendo de muitos recursos, mas a gente sabe que transporte de massa sob trilhos é a melhor opção para

qualquer cidade, porque ele carrega muito mais (pessoas) e com menor tempo, então a gente entende que é necessário. O edital para Samambaia foi republicado semana passada. Além disso, tem uma análise para poder contratar o estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental com o objetivo de fazer a segunda linha do metrô, pegando Esplanada, Sudoeste, SIA, Candangolândia, Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo I, Riacho Fundo II, Recanto das Emas, Gama e Santa Maria. Isso atenderia muito uma parte considerável da cidade.

#### Como está esse projeto?

Está sendo feito o termo de referência para contratar esse estudo. Não é para essa gestão a construção dessa nova linha, mas é preciso trabalhar nisso para poder ter esse projeto. Como a gente recebeu os projetos do BRT Norte, BRT Sudoeste, BRT Oeste, a gente vem executando esses projetos. Não dá para parar todos os projetos de mobilidade. Nós temos um Plano Diretor de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU) que já vinha com esse planejamento dos BRTs. A gente vai para poder desafogar e, em paralelo, vamos fazer esse estudo para poder colocar isso no radar, como um investimento futuro na questão do metrô. Além disso, também tem o VLT, o projeto está maduro. Ele está no Tribunal de Contas do DF (TCDF) sendo analisado para que a gente possa licitar. Ele vai ligar o terminal da Asa Sul ao terminal da Asa Norte pela W3, fazendo toda a interligação das Asas Sul e Norte. É um projeto relativamente caro e não dá pra ser feito a toque de caixa. A gente começou ele em 2019, fazendo um chamamento público.