

19 a 22 de Setembro de 2023  
Foz do Iguaçu - PR

[www.rapvenacor.com.br](http://www.rapvenacor.com.br)



## 25º Encontro Nacional de Conservação Rodoviária (ENACOR) 48ª Reunião Anual de Pavimentação (RAPV)

### PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE - UM ESTUDO DE CASO DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO NO DISTRITO FEDERAL

DOI: (a ser preenchido após o envio do código DOI da publicação)

*Anna Karina Chaves Delgado<sup>1</sup>*

#### RESUMO

Um Planejamento de transporte consistente e integrado é essencial para garantir a implantação de um sistema de mobilidade eficaz e economicamente compensatório, principalmente quando se trata de um ordenamento territorial complexo como o existente no Distrito Federal, em que se têm deslocamentos médios diários contemplando distâncias médias de 38 km, em decorrência da dispersão territorial da população nas denominadas cidades satélites. No intuito de promover a integração de transporte o Plano de Desenvolvimento Territorial Urbano – PDTU/DF aprovado de 2011 apresenta uma série de melhorias físicas a serem implementadas, com o propósito de estabelecer um sistema multimodal de deslocamento, onde o Metrô atua como eixo troncal estruturante. Neste contexto, foram previstos corredores exclusivos de ônibus e veículo leve sobre trilho -VLT, implementação de novos terminais, extensão de linha de metrô, além de integração com o Sistema de Transporte Coletivo Urbano existente, que opera via contratos de concessão. Passados mais de 10 anos, que englobaram 3 (três) Planos Plurianuais, observa-se que a peça de planejamento teve um papel meramente fictício, uma vez que não houve qualquer priorização orçamentária para o cumprimento das metas, nem tampouco estruturação conjunta entre os diferentes órgãos executivos responsáveis pela mobilidade no DF; o que finda por gerar obras inacabadas e, na sua grande maioria superfaturadas.

**PALAVRAS-CHAVE:** Planejamento de Transporte, Mobilidade Urbana, Plano Plurianual.

#### ABSTRACT

Consistent and integrated transport planning is essential to ensure the implementation of an effective and economically rewarding mobility system, especially when it comes to a complex territorial organization such as the one existing in the Federal District, where there are average daily trips covering average distances of 38 km, due to the territorial dispersion of the population in the so-called satellite cities. In order to promote the integration of transport, the Urban Territorial Development Plan – PDTU/DF approved in 2011 presents a series of physical improvements to be implemented, with the aim of establishing a multimodal displacement system, where the Metro acts as a structuring trunk axis. In this context, exclusive bus and light rail vehicle - VLT lanes were planned, implementation of new terminals, extension of the subway line, in addition to integration with the existing Urban Collective Transport System, which operates via concession contracts. After more than 10 years, which encompassed 3 (three) Multiannual Plans, it is observed that the planning piece had a merely fictitious role, since there was no budgetary prioritization for the fulfillment of the goals, nor joint structuring between the different executive bodies responsible for mobility in the Federal District; which ends up generating unfinished and, for the most part, overpriced works.

**KEY WORDS:** Transportation planning, Urban Mobility, Multi-Year Plan.

<sup>1</sup> Ministério Público do Distrito Federal e Territórios – MPDFT; Eixo Monumental, Praça do Buriti, Lote 2; [anna.delgado@mpdft.mp.br](mailto:anna.delgado@mpdft.mp.br); [annachaves@yahoo.com.br](mailto:annachaves@yahoo.com.br)



19 a 22 de Setembro de 2023  
Foz do Iguaçu - PR

[www.rapvenacor.com.br](http://www.rapvenacor.com.br)



## INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é um tema de repercussão geral que diz respeito não apenas à forma como a população se transporta no seu cotidiano, mas está diretamente ligada à qualidade de vida; principalmente ao se considerar que em alguns centros urbanos ainda ocorre a influência direta do transporte rodoviário de cargas para exportação.

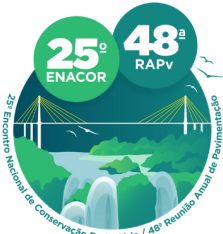
Com intuito de formar uma rede única de transporte, organizada com linhas e rotas, que possam ter diferentes funções e modos de deslocamento e que possa ser universalizada, o Ministério das Cidades elaborou a minuta do projeto de um novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo (MIDR, 2022), visando organizar uma rede de transporte formada por modos e serviços de transporte complementares. Assim, a proposta se encontra fundamentada na multimodalidade e integração com as políticas de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo; incorporando-se a priorização dos projetos de transporte público coletivo como estruturadores e indutores do desenvolvimento urbano integrado e, prevendo a existência de corredores exclusivos e faixas preferenciais em vias urbanas.

É nítida a complexidade do que se propõe, principalmente ao se analisar a diversidade fiscal, econômica e estrutural existente nos diferentes estados do Brasil; uma vez que um planejamento de mobilidade urbana bem dimensionado além de conduzir a necessidade de priorização na realização de novas licitações de obras, implica a manutenção da estrutura já existente como forma de gerar menores custos de operação e, assim, garantir uma rede bem estruturada, uma boa prestação de serviço e modicidade tarifária.

Neste sentido, além de se privar por uma regulação e fiscalização adequadas torna-se essencial a existência de um planejamento de construções, intervenções e manutenções respaldado em garantias de um fluxo orçamentário contínuo, que garantam a continuidade dos serviços conforme estipulado em cronogramas de projetos e obras; aspecto este atualmente inexistente no DF, tendo em vista a ausência de normativo legal distrital que garanta uma obrigatoriedade vinculativa entre planejamento e orçamento. Importa pontuar que, apesar do sistema de transporte coletivo ser obrigação do estado, atualmente é quase que integralmente fornecido a população por meio de concessões onde não se encontram inclusas melhorias físicas no meio físico de uso, o que contribui diretamente na qualidade da prestação do serviço, pois melhorias como implantação e manutenção de vias e pontos de embarque, desembarque e transbordo, dentre outras; têm sua execução vinculada a recursos públicos passíveis de contingenciamentos em função de interesses e demandas políticas. Neste escopo, verifica-se um decréscimo de investimento em infraestrutura no Brasil nos últimos anos, o que se reflete perfeitamente no histórico de recursos destinados a mobilidade no Distrito Federal (Tabela 1), designada como 3ª capital mais populosa do Brasil.

Tabela 1 – Investimentos previstos em Mobilidade Urbana (2012-2023) (Elaboração própria, adaptado de PPA Nacional e PPA DF)

Instrumento	Nacional	Distrito Federal
PPA 2012-2015	R\$ 36.914.892.000,00	R\$ 4.569.279.013,00
PPA 2016-2019	R\$ 66.093.719.000,00	R\$ 7.517.079.853,00
PPA 2020-2023	R\$ 34.385.902.000,00	R\$ 5.562.689.295,00



19 a 22 de Setembro de 2023  
Foz do Iguaçu - PR

[www.rapvenacor.com.br](http://www.rapvenacor.com.br)



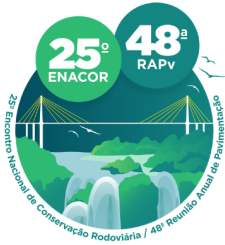
O DF teve sua expansão a partir de uma ocupação polinucleada, espalhada pelo território de forma não contígua (Figura 1), gerada em grande parte por ocupações irregulares atualmente em fase de regularização. Diante de tal característica é nítida a complexidade quanto a estruturação da mobilidade do transporte nos deslocamentos para a região central do DF designada como Plano Piloto (Asa Norte e Asa Sul), onde se concentra o maior percentual de oferta de empregos, o que agrava os altos índices de mobilidade pendular.

Visando estabelecer uma Política de Mobilidade consistente, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal– PDOT/DF, instituído por meio da Lei Complementar nº 803 de 25/04/2009, consolidando as diretrizes de planos anteriores, vêm reforçar o modelo polinucleado de ocupação e, reafirma a bipolaridade de duas grandes áreas designadas como dois grandes centros – Plano Piloto e Taguatinga – como geradores dos principais deslocamentos. Reforça ainda a urbanização prioritária no eixo sudoeste – Zona Urbana de Dinamização, contendo as cidades do Núcleo Bandeirante, Guará, Águas Claras, Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Riacho Fundo, Recanto das Emas, Gama e Santa Maria, objetivando otimizar os investimentos em infraestrutura urbana existentes e considerando ser esta área a de menor grau de restrições ambientais; mantendo a linha do metrô existente como eixo estruturador. Complementarmente, também propõe uma Zona Urbana de Consolidação, na qual se insere o Plano Piloto, Lagos Sul e Norte, Setores Sudoeste e Noroeste, Setor de Mansões Park Way e Candagolândia, nas quais seriam preservadas as características originais; reconhecendo ainda o vetor nordeste/sudeste, a ser monitorado e controlado na área de maior incidência de condomínios, onde existe aumento da ocupação de baixa densidade do solo urbano, com lotes unifamiliares na direção de Sobradinho e Planaltina.

Tal dispersão, conforme já relatado, dificulta a implantação de sistemas de transporte coletivo efetivos, assim como requer um custo mais alto na implantação de infraestruturas e oferta de serviços, além de provocar a necessidade contínua de ampliação da rede viária; uma vez que, somado a tal aspecto territorial, há de considerar que o planejamento urbano da capital federal obedeceu a uma concepção baseada no uso intensivo do transporte individual, o que se verifica até os dias de hoje, tendo ocorrido um acréscimo considerável de veículos individuais durante a pandemia de Covid-19.



Figura 1 – Mapa simplificado do Distrito Federal-DF (PDTU/DF, 2011)



19 a 22 de Setembro de 2023  
Foz do Iguaçu - PR

[www.rapvenacor.com.br](http://www.rapvenacor.com.br)



Outro ponto de destaque é que na última década, o Distrito Federal-DF passou por mudança sócio territorial, que expressa, entre outras coisas, forte urbanização, resultado da ocupação sem precedentes de terras públicas que, somado ao deslocamento crescente entre os municípios limítrofes (Figura 2) e o DF continuam gerando impactos reais sobre a acessibilidade urbana às cidades satélites.

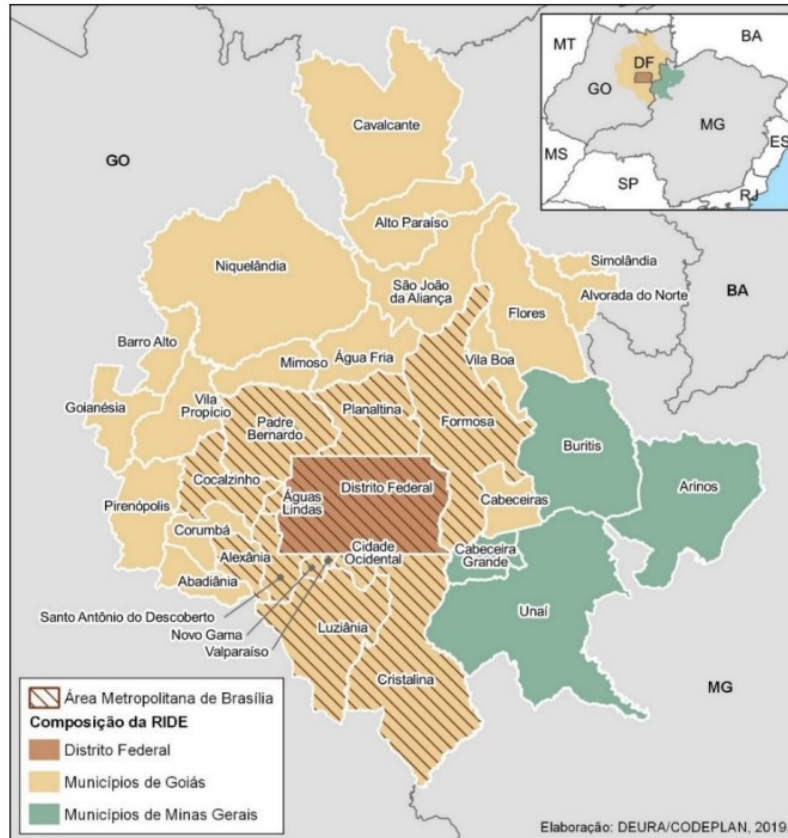
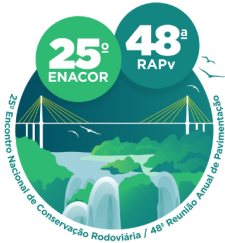


Figura 2 - Municípios pertencentes à Região Integrada de Desenvolvimento do DF e Entorno - RIDE-DF (instituída pela Lei Complementar nº 94/1998) e à Área Metropolitana de Brasília (PDTU/DF, 2011)

## CARACTERÍSTICAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NO DF

Visando implementar um Sistema eficiente e integrado de mobilidade em 2011 foi aprovado o Plano Diretor de Transportes e Mobilidade – PDTU/DF, cujas decisões e definições visaram criar esquemas de viagens urbanas multimodais, estabelecendo-se para tal um conjunto de modificações físicas e operacionais a serem implementadas, a seguir elencadas, que importavam à época em 5,43 bilhões (Tabela 2) desconsiderando-se custos de manutenção e melhoria da estrutura existente.

- adoção de modelo operacional tronco-alimentado, com integração operacional e tarifária;
- tratamento prioritário para ônibus nos principais corredores de transporte;
- implantação dos Eixos de Transporte Oeste, Sul, Sudoeste, Leste e Norte;
- implantação da linha do Metrô leve (VLT) ligando o aeroporto JK ao Terminal Asa Sul e ao Terminal Asa Norte;



19 a 22 de Setembro de 2023  
Foz do Iguaçu - PR

www.rapvenacor.com.br



- aumento da capacidade operacional do metrô, com elevação na frequência de viagens e abertura de novas estações;
- implantação de novos terminais de ônibus e de pontos de paradas/estações;
- implantação de investimentos viários para aumento da capacidade nos principais corredores de transporte ou para a complementação da rede viária, sobretudo em áreas urbanas;
- reorganização do serviço semiurbano, não integrado do entorno a serviço básico do STPC/DF;
- extensão das linhas de metrô em Ceilândia, Samambaia e Asa Norte;
- implantação da linha 2 do metrô leve no eixo Monumental.

Tabela 2 – Custos Estimados para Implantação do PDTU (2011) com data base de 03/2009 (PDTU/DF, 2011)

Eixo	Implantação/Intervenção (R\$)		
	Vias	Reforma	Construção
Norte	922.183.815,53	2.674.991,45	
Oeste	1.868.146.656,51	20.546.866,13	
Sul	691.132.741,18	300.000,00	
Sudoeste	142.612.483,08	6.195.110,57	1.899.684,65
Área Central	1.646.528.658,02	31.308.589,59	-
Leste	-	2.002.815,42	3.892.995,47
Semi-urbano (Entorno)	-	-	1.414.920,00
<b>Total</b>	<b>5.270.604.354,32</b>	<b>63.028373,16</b>	<b>94.786.466,34</b>
<b>Total Geral</b>	<b>5.428.419.193,82</b>		

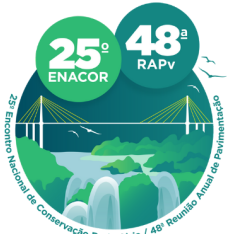
O Sistema de Transporte Público Coletivo do DF subdivide-se em: Ferroviário, Rodoviário Urbano, e, Rodoviário Semiurbano.

### Sistema Metroviário

O Ferroviário é composto basicamente pelo metrô, parte do serviço básico do STPC/DF, como linha tronco alimentadora; sendo composto por 24 estações, 20 trens em condição de operação, com capacidade total de 1.250 passageiros. Considerando expectativa do PDTU ter-se-ia uma configuração diferenciada (Figura 3) com extensão de linhas, implantação de novas estações e melhoria na capacidade operacional do sistema; no entanto, conforme demonstra a Tabela 3, praticamente não ocorreram quaisquer evoluções, se encontrando em desenvolvimento desde 2021 (Processo Semob 00600-00000288/2021-87) a estruturação de uma Parceria Público Privada - PPP em que se prevê a gestão operacional com a previsibilidade apenas de implementação de sistemas de alimentação elétrica mais eficientes e, substituição dos trens ao longo da concessão.

Além disto, no tocante à implantação do VLT, também se encontra em formatação uma PPP abrangendo as obras relativas à linha 1 (Aeroporto/Terminal Asa Sul) e a Linha 2 (Terminal Asa Sul-Terminal Asa Norte), tratada no Processo Semob nº 00600-00008644/2020-20.

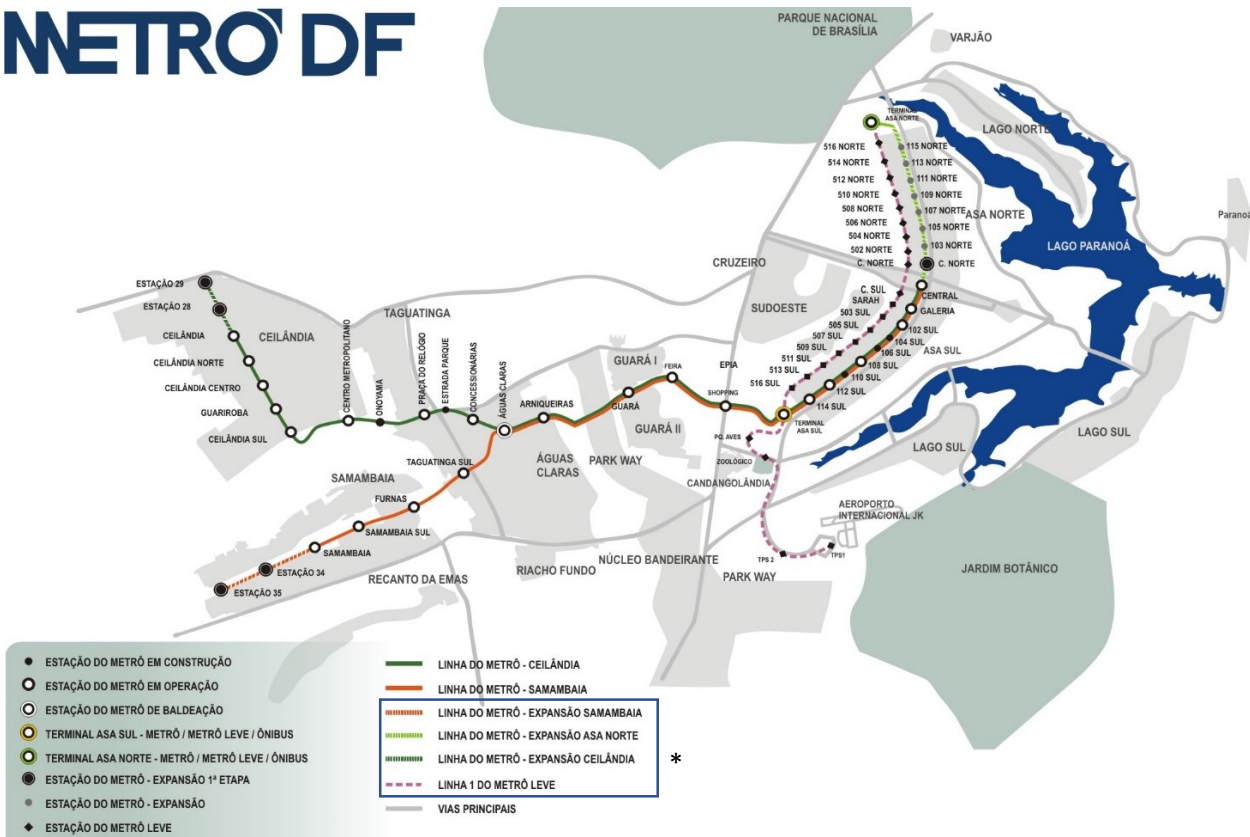
A Tabela 3 demonstra a baixa execução verificada em relação a previsibilidade do PDTU/DF (mantendo-se idêntico até 05/2023) que, das 11 intervenções/projetos previstos ocorreu a implementação de apenas 3; correspondendo a uma execução de cerca de 1,23%; observando-se ainda que o tribunal identificou nas licitações realizadas indícios de superfaturamento.



19 a 22 de Setembro de 2023  
Foz do Iguaçu - PR  
www.rapvenacor.com.br



# METRÔ DF



\* Não implantado e sem previsão

Figura 3 – Perspectiva PDTU para Metrô (PDTU/DF, 2011)

Tabela 3 – Metas do PDTU/DF e Execução – Sistema Metroviário (TCDF, 2022)

Eixo	Obras	Custos PDTU (R\$)	Custos Execução (R\$)	Executado (%)	Observação
Oeste	Extensão do Metrô em Ceilândia (implantando estações 28 e 29) e em Samambaia com construção das estações 34 e 35	338.358.974,00	-	-	Ausência de repasse de recursos federais para execução das obras
	Implantação das Estações 28 e 29 (Ceilândia) e 34 e 35 (Samambaia)	112.371.956,00	-	-	
	Implantação da Estação Onoyama	28.092.989,00	-	-	CT nº 10/2018 (inclui aditivos)
	Implantação da Estação Estrada Parque	28.092.989,00	2.801.789,71	10%	
Área Central	Implantação da Estação 106	26.061.992,67	19.758.437,50	76%	CT nº 11/2018 (inclui aditivos)
	Implantação da Estação 110	26.061.992,67	19.065.892,14	73%	CT nº 09/2018 (inclui aditivos)
	Implantação da Estação 104	26.061.992,67	-	-	Ausência de repasse de recursos federais para execução das obras
	Extensão do Metrô Asa Norte, incluindo 8 novas estações (103, 105, 107, 109, 111, 113, 115 e TAN)	893.062.384,00	-	-	
	Implantação de via exclusiva para VLT entre aeroporto JK e o TAN e Estações	982.121.455,92	-	-	
	Extensão do Metrô da Estação Central até o Setor Comercial Norte com implantação de 1 estação (Comercial Norte)	240.269.070,00	-	-	
	Implantação de VLT no Eixo Monumental e no SIA	685.952.169,70	-	-	
<b>TOTAL (R\$)</b>		<b>3.386.507.965,63</b>	<b>41.626.119,35</b>	-	<b>1,23%</b>

## Sistema Rodoviário Semiurbano

O Rodoviário Semiurbano liga as cidades do entorno ao DF (Figura 2), sendo composto por veículos do tipo convencional e alongado (capacidade de 80 a 100 passageiros), com operação



19 a 22 de Setembro de 2023  
Foz do Iguaçu - PR

www.rapvenacor.com.br



independente do serviço básico do STPC/DF operando, no entanto, em qualquer ponto de parada bem como nas rodoviárias (Gama, Taguatinga, Planaltina, Sobradinho e Plano Piloto) e, sob a regulação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Cabe, no entanto, destacar que foram identificadas ações incipientes do GDF para início da integração com o Entorno, como a entrada em operação, a partir de 14/01/2020 de uma linha rodoviária direta operada por empresas de Goiás, entre Luiziânia/GO e o terminal do BRT em Santa Maria/DF, a partir de onde é possível utilizar o sistema integrado do DF. Tal medida faz parte do programa Circula Brasília que objetiva implementar ações similares a outras cidades do entorno.

Além disso, há protocolo de intenções, firmado entre o GDF, Governo de Goiás e ANTT, para o repasse das linhas que partem do Entorno e adentram o DF (Tabela 4) para o sistema integrado do DF, o qual deverá ser responsável pela licitação, regulação e operação das mesmas, conforme processo administrativo nº 010.000.00752/2020-95 ainda em trâmite na Semob/DF.

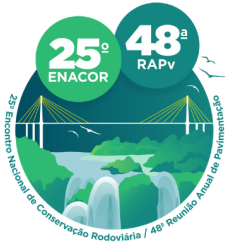
Tabela 4 – Quantidade de Linhas provenientes do Entorno para o DF (<https://portal.antt.gov.br>)

Origem das linhas com Destino ao DF	Quantidade de Linhas
Luziânia	51
Novo Gama	42
Formosa	2
Planaltina	28
Águas Lindas de Goiás	89
Girassol (Cocalzinho)	11
Mansões Marajó (Cristalina)	2
Cidade Eclética	2
Santo Antônio do Descoberto	55
Cidade Ocidental	52
Monte Alto (Padre Bernardo)	14
Valparaíso de Goiás	72
<b>Total</b>	<b>420</b>

## Sistema Rodoviário Urbano

O Rodoviário Urbano tem como área de atuação os núcleos urbanos e rurais das Regiões Administrativas do Distrito Federal, responsabilizando-se pelo atendimento da demanda por viagens intranúcleos (linhas urbanas) e internúcleos (linhas metropolitanas); sendo constituído pelos Serviços Básico (linhas do modo rodoviário e ferroviário) e, Complementar (modo rodoviário com características e atendimento diferenciado).

Os serviços disponibilizados atuam basicamente por meio de ligações diretas entre as diversas origens e destinos, sobretudo entre as cidades satélites e o Plano Piloto (Figura 4), extensões que em média chegam a 38 km, com tempo dispendido médio de 1h45min. Atualmente tal operação se encontra sob regime de concessão, iniciada entre 2012 e 2013 e, com previsão de finalização após 10 anos de operação; tendo-se implantado parcialmente a integração tarifária (no âmbito dos deslocamentos no DF) via bilhetagem automática, com utilização do Cartão Cidadão e do Vale Transporte, que permite a utilização de até 3 trajetos diferentes no intervalo máximo de 2 horas, sendo cobrado pelo Sistema apenas o valor do trajeto mais longo (maior valor).



19 a 22 de Setembro de 2023  
Foz do Iguaçu - PR

[www.rapvenacor.com.br](http://www.rapvenacor.com.br)



Figura 4 – Linhas do serviço básico no modo rodoviário (Edital de Concorrência Pública nº 01/2011 – ST, 2011)

Por meio da Concorrência Pública nº 01/2011 – ST, a Secretaria de Transportes deflagrou procedimento licitatório para outorga de concessão para prestação e exploração do serviço básico rodoviário do STPC/DF, distribuído em 5 lotes/bacias que, em conjunto, englobam toda a área urbana do DF, as quais ficaram assim distribuídas:

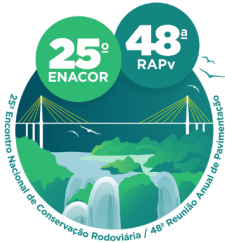
- Bacia 1 (Norte): Brasília, Sobradinho, Planaltina, Cruzeiro, Sobradinho II, Lago Norte, Sudoeste/Octogonal, Varjão e Fercal.
- Bacia 2 (Sudeste): Gama, Paranoá, Santa Maria, São Sebastião, Candangolândia, Lago Sul, Park Way (parte), Jardim Botânico e Itapoã.
- Bacia 3 (Sudoeste): Núcleo Bandeirante, Samambaia, Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II.
- Bacia 4 (Centro-Oeste): Taguatinga (parte), Ceilândia, Guará, Águas Claras e Park Way (parte).
- Bacia 5 (Nororeste): Taguatinga (parte), Brazlândia, Ceilândia, SIA, SCIA e Vicente Pires.

Conforme já relatado, a expectativa de mobilidade de transporte prevista no PDTU/DF (2011) engloba a extensão das linhas de metrô, com implantações e conclusão de estações; assim como a implantação de linhas de VLT e BRT visando minimizar o tempo de deslocamento entre as RA's e o Plano Piloto (Figura 5), destacando-se vias com maior e menor prioridade no sistema (Figura 6).



Figura 5 – Rede Integração de transporte idealizada para o DF (PDTU/DF, 2011)





19 a 22 de Setembro de 2023  
Foz do Iguaçu - PR

[www.rapvenacor.com.br](http://www.rapvenacor.com.br)

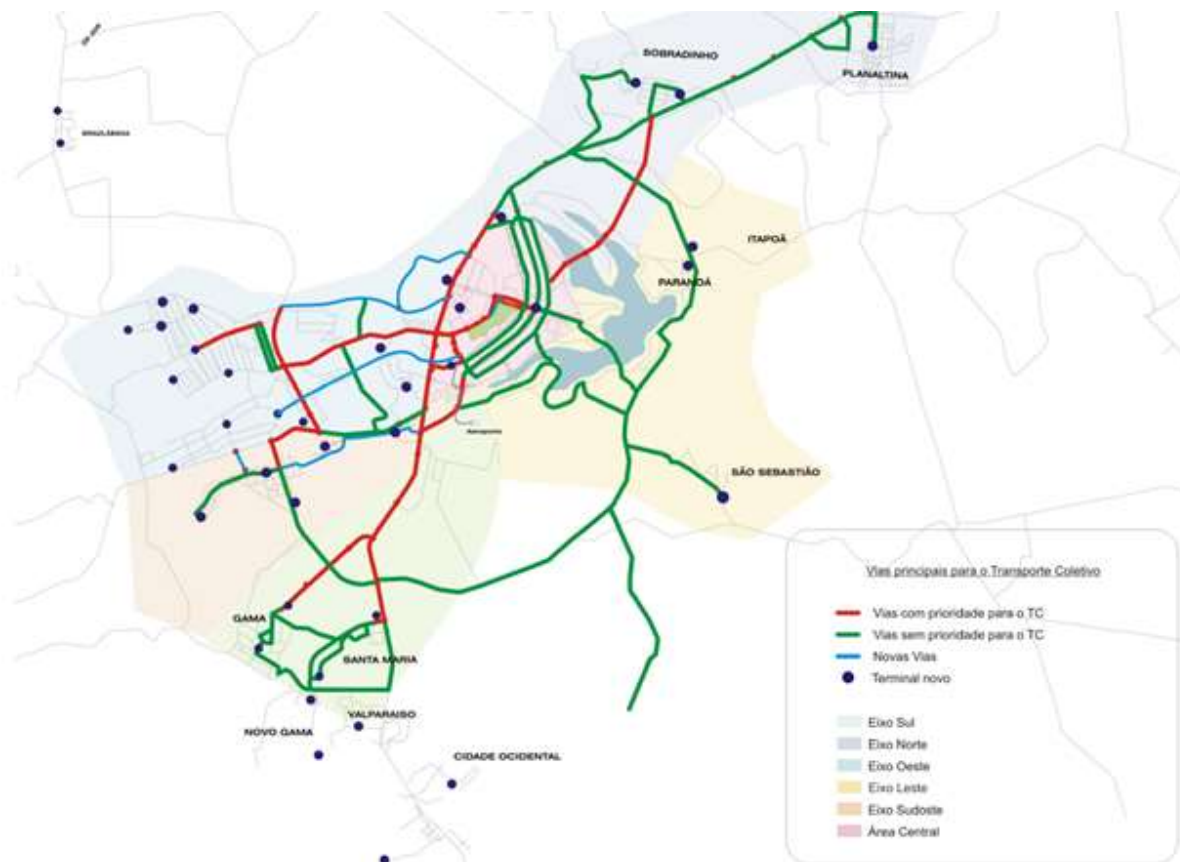
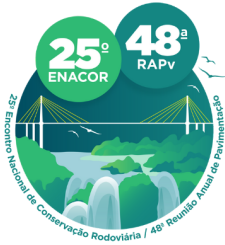


Figura 6 – Mapa dos Eixos Rodoviários de Transporte Público Coletivo do DF (PDTU/DF, 2011)

Avaliando-se o desempenho das implementações previstas, em Relatório de Auditoria Operacional finalizada em 2022, o TCDF concluiu que apenas 20% das ações necessárias à implementação dos eixos estruturantes se encontrava concluída até fevereiro/2021 (Figura 7), constatando ainda que 58% ainda se encontrava na etapa de Projeto e, sem qualquer previsão de execução. Já com relação as metas relativas à construção e reforma de terminais rodoviários verifica-se a execução de 35,8% e 53,8%, respectivamente das ações previstas no PDTU/DF (Tabela 5); destacando-se que dos 19 projetos de construção previstos, a Semob/DF conseguiu implementar apenas 10 e, dos 28 projetos de reforma foram implementados apenas 12; constatações estas similares até 05/2023. Paralelamente a tais constatações, também foram identificadas alterações consideráveis em áreas e preços unitários; chegando a serem apontados indicativos de superfaturamento em diferentes ações.

Os aspectos preponderantemente elencados como causadores da baixa eficiência foram basicamente a escassez de recursos orçamentários e financeiros para os investimentos previstos, a ausência de comprometimento político das gestões do DF com o planejamento setorial de transportes e, a deficiência na gestão de informação por parte da Semob no que se refere a acompanhamento, controle e gerenciamento.



19 a 22 de Setembro de 2023  
Foz do Iguaçu - PR

www.rapvenacor.com.br



Etapa	Valor (R\$)	%
PROJETO	2.016.619.291,28	58%
OBRA	306.012.681,60	9%
CONCLUÍDO	581.758.859,49	17%
EXCLUÍDO	544.510.415,91	16%
<b>TOTAL</b>	<b>3.448.901.248,28</b>	
<b>GRAU DE CONCLUSÃO</b>		<b>20,0%</b>



Figura 7 – Intervenções Previstas no PDTU/DF – Eixos Estruturantes – TOTAL – Resumo (TCDF, 2022)

Tabela 5 – Execução orçamentária relativa à Construção e Reforma de Terminais Rodoviários, elaborada com dados até fev/2021 (TCDF, 2022)

Parâmetro Avaliado	Previsto PDTU	Executado	Grau de Execução <sup>11</sup>
Número de Terminais	19	10	52,6%
Área Construída (m²)	19.890,00	16.366,07	82,3%
Valores (R\$)	101.237.157,84	36.220.978,20	<b>35,8%</b>
<b>Custo Unitário de Construção (R\$/m²)</b>	<b>5.089,85</b>	<b>2.213,18</b>	-

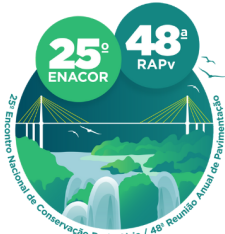
(a) Novos Terminais Rodoviários – PDTU/DF – Análise dos Resultados - Resumo

Parâmetro Avaliado	Previsto PDTU	Executado	Grau de Execução
Número de Terminais	28	12	42,9%
Área Reformada (m²)	38.309,00	18.197,61	47,5%
Valores Previstos (R\$)	62.142.820,62	33.452.825,01	<b>53,8%</b>
<b>Custo Unitário de Construção (R\$/m²)</b>	<b>1.622,15</b>	<b>1.838,31</b>	-

(b) Reforma de Terminais Rodoviários existentes – PDTU/DF – Análise dos Resultados - Resumo

A ausência de comprometimento político com a gestão da mobilidade no DF é passível de visualização no montante de recursos destinados aos diferentes órgãos que integram a execução, acompanhamento e controle do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF (Gráfico 1), principalmente ao se avaliar apenas as necessidades rodoviárias estabelecidas no PDUT/DF (Tabela 2), que se comparadas aos recursos destinados (Tabela 6) resultam em um déficit da ordem de R\$ 2,85 bilhões (Tabela 7) na data base de 03/2009. Aspecto este que somada a ausência de integração entre os citados órgãos; finda por tornar o PDTU/DF uma peça política meramente fictícia para o planejamento da mobilidade no DF.

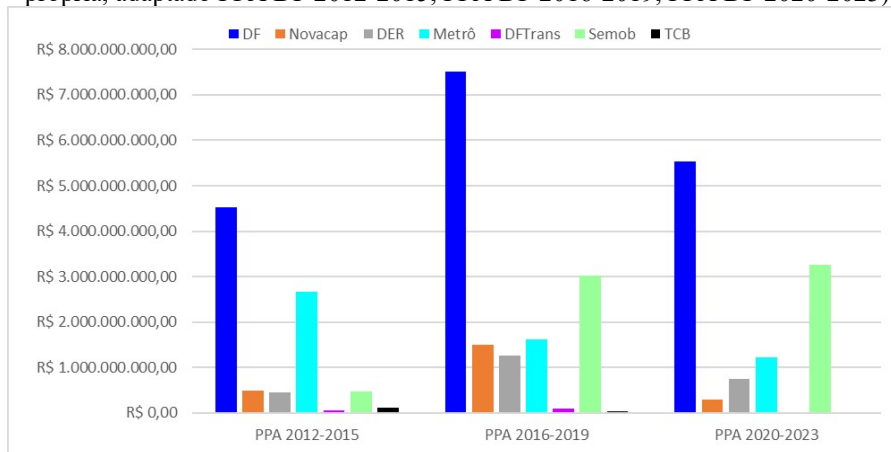
É nítido ainda que a maior destinação de recursos contempla o Metrô e a Semob (Gráfico 1), no entanto os maiores volumes de recursos destinam-se a Manutenção, Funcionamento e Modernização do Sistema Ferroviário, Concessão de Passe Livre e Manutenção do Equilíbrio econômico-financeiro da concessão, conforme visualizado no Gráfico 2; o que aponta para possíveis problemas contratuais e deficiência de planejamento.



19 a 22 de Setembro de 2023  
Foz do Iguaçu - PR  
www.rapvenacor.com.br



Gráfico 1 – Investimentos previstos em Mobilidade Urbana no DF por órgão responsável (2012-2023) (Elaboração própria, adaptado PPA DF 2012-2015, PPA DF 2016-2019, PPA DF 2020-2023)



PPA	DF	NOVACAP	DER	DFTRANS <sup>3</sup>	METRÔ	SEMOMB	TCB
PPA 2012-2015	R\$ 4.532.610.689,00	R\$ 483.407.372,00	R\$ 448.888.582,00	R\$ 55.901.606,00	R\$ 2.672.546.729,00	R\$ 760.169.352,00	R\$ 111.697.048,00
PPA 2016-2019	R\$ 7.506.974.774,00	R\$ 1.504.326.817,00	R\$ 1.253.450.987,00	R\$ 94.751.864,00	R\$ 1.612.144.806,00	R\$ 3.014.605.912,00	R\$ 27.694.388,00
PPA 2020-2023	R\$ 5.540.240.736,00	R\$ 292.028.033,00	R\$ 741.337.912,00	R\$ 0,00	R\$ 1.228.531.600,00	R\$ 3.260.986.500,00	R\$ 17.356.691,00

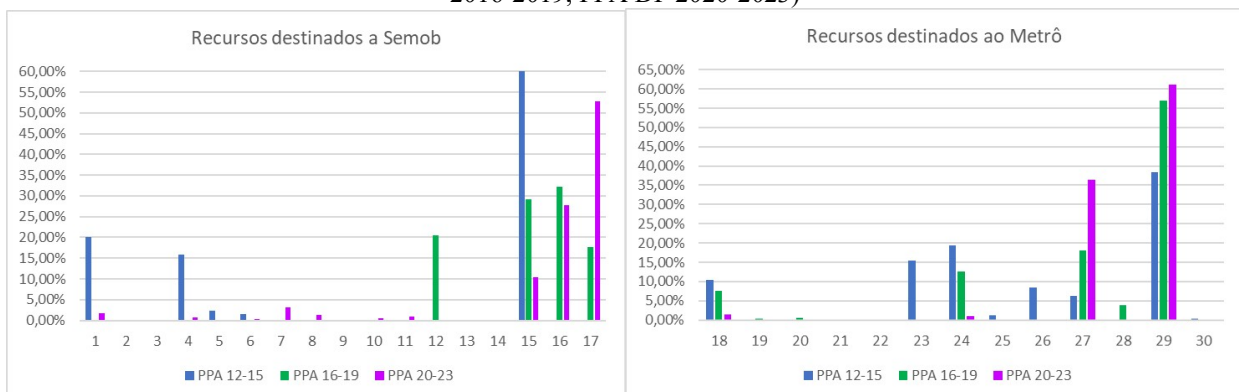
Tabela 6 – Recursos PPA-DF destinado às prioridades Rodoviárias estabelecidas no PDTU (Elaboração própria, adaptado PPA DF 2012-2015, PPA DF 2016-2019, PPA DF 2020-2023, PDTU/DF 2011)

PPA	DF	NOVACAP	DER	DFTRANS <sup>3</sup>	METRÔ	SEMOMB	TCB
PPA 2012-2015	R\$ 4.532.610.689,00	R\$ 112.418.240,00	R\$ 282.975.256,00	R\$ 0,00	R\$ 966.394.403,00	R\$ 434.084.267,00	R\$ 0,00
PPA 2016-2019	R\$ 7.506.974.774,00	R\$ 149.486.285,00	R\$ 388.455.380,00	R\$ 0,00	R\$ 202.543.900,00	R\$ 1.507.046.747,00	R\$ 0,00
PPA 2020-2023	R\$ 5.540.240.736,00	R\$ 250.000,00	R\$ 349.217.599,00	R\$ 0,00	R\$ 11.311.710,00	R\$ 386.953.314,00	R\$ 0,00

Tabela 7 – Necessidade de Recurso atualizada pelo Índice Nacional de Custo da Construção Civil – INCC (Elaboração própria)

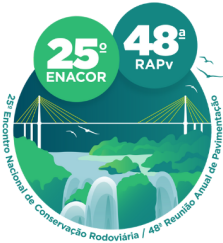
R\$ PDTU/DF (data base 03/2009) = R\$ 5.428.419.193,82					
PPA 2012-2015	PPA 2012-2015 (03/2009)	PPA 2016-2019	PPA 2016-2019 (03/2019)	PPA 2020-2023	PPA 2020-2023 (03/2019)
1.795.872.166,0	1.130.382.155,2	2.247.532.312,0	1.182.116.434,5	686.307.094,0	262.885.105,76
R\$ DÉFICIT (data base 03/2019) = R\$ 2.853.035.498,34					

Gráfico 2 – Recursos destinados a Semob e ao Metrô (Elaboração própria, adaptado PPA DF 2012-2015, PPA DF 2016-2019, PPA DF 2020-2023)



**Legenda:**

- 1 - Construção e Reforma de Abrigos para Passageiros de Ônibus e Baias para ônibus; 2 - Implantação de Novos Serviços de Transporte Público Individual e de Pequenas Cargas; 3 - Expansão e Manutenção da Infraestrutura para Transporte Público Individual e de Pequenas Cargas; 4 - Construção de Terminais Rodoviários; 5 - Manutenção da Rodoviária do Plano Piloto; 6 - Reforma da Rodoviária do Plano Piloto e suas Plataformas; 7- Manutenção do Sistema de Bilhetagem Automática; 8- Implantação do Sistema de Transporte Inteligente – ITS; 9- Implantação da Gestão do Programa de Transporte Urbano; 10- Gestão da Informação e dos Sistemas de Tecnologia da Informação; 11- Modernização do Sistema de Informação; 12- Implantação de Veículo Leve sobre Pneu - VLP Eixo Sul; 13- Promover Estudo de Reestruturação da Matriz de Transp. de Cargas p/ Participação no Modal Ferroviário; 14 - Operação de Túnel Rodoviário; 15- Implantação dos Corredores de Transporte; 16- Manutenção do



19 a 22 de Setembro de 2023  
Foz do Iguaçu - PR

[www.rapvenacor.com.br](http://www.rapvenacor.com.br)



Equilíbrio Financeiro do STPC; 17- Concessão de Passe Livre; 18- Aquisição de Trens e Equipamentos; 19- Construção de Escola Metroviária; 20- Construção de Estacionamentos; 21- Construção do Ramal Ferroviário Brasília-Goiânia e Brasília-Luziânia; 22- Implantação de Trens Regionais; 23- Implantação de Veículo Leve sobre Pneus - VLP Eixo Sul; 24- Implantação do Metrô-Leve - VLT Via Permanente Construída; 25- Implantação do Metrô-Leve Subterrâneo - VLT Esplanada; 26- Implantação do Sistema Ferroviário de Integração; 27- Implementação e Ampliação da Linha 1 do Metrô; 28- Implementação da Linha 2 do Metrô; 29- Manutenção, Funcionamento e Modernização do Sistema Ferroviário; 30- Reforma das Edificações do Sistemas Metroviário

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo de caso relacionado ao transporte no DF demonstra a deficiência no planejamento distrital, seja na destinação dos recursos ou mesmo na pulverização e falta de integração dos órgãos responsáveis pela execução e gerenciamento do sistema, de tal sorte que torna o Plano Diretor de Transportes e Mobilidade – PDTU/DF uma peça meramente fictícia; conduzindo a baixíssima eficiência nos serviços e oneração aos cofres públicos; ocasionadas essencialmente por ausência de planejamento e falta de comprometimento político com a mobilidade no transporte distrital.

A garantia de cumprimento dos Planos de infraestrutura perpassa necessariamente pela implementação de uma série de medidas, que têm início na elaboração de Planos mais realísticos a curto, médio e longo prazo (no que tange a ações/projetos priorizados através de análise técnica-econômica com maiores taxas de retorno, prazos reais para a elaboração de projetos, licitação e efetiva contratação) até a previsão de diploma legal que determine uma vinculação mínima orçamentária àqueles projetos elencados nos Planos Plurianuais. No entanto, torna-se mister destacar que tais medidas pressupõe uma grande mudança de paradigmas ao se considerar o instrumento PPA como peça de planejamento de curto prazo vinculado essencialmente a estudos técnicos bem elaborados tecnicamente além de medida essencial no sentido de restringir o grau de discricionariedade dos parlamentares quando da aprovação da Lei Orçamentária Anual-LOA.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- DISTRITO FEDERAL. Edital de Concorrência Pública 01/2011-ST. Disponível em: [http://editais.st.df.gov.br/2013/editailavisos\\_novo.html](http://editais.st.df.gov.br/2013/editailavisos_novo.html). Acesso em 10/05/2023.
- DISTRITO FEDERAL. Lei nº 6.490, de 29/01/2020 – PPA 2020-2023. Disponível em: [Plano Plurianual 2020-2023 – Secretaria de Fazenda do Distrito Federal \(sefaz.df.gov.br\)](http://sefaz.df.gov.br/Plano-Plurianual-2020-2023-Secretaria-de-Fazenda-do-Distrito-Federal). Acesso em 23/05/2023.
- DISTRITO FEDERAL. Lei nº 5.602, de 30/12/ 2015 – PPA 2016-2019. Disponível em: [Plano Plurianual 2016 – 2019 – Secretaria de Fazenda do Distrito Federal \(sefaz.df.gov.br\)](http://sefaz.df.gov.br/Plano-Plurianual-2016-2019-Secretaria-de-Fazenda-do-Distrito-Federal). Acesso em 23/05/2023.
- DISTRITO FEDERAL. Lei nº 4.742, de 29/12/2011 – PPA 2012-2015. Disponível em: [Plano Plurianual 2012 – 2015 – Secretaria de Fazenda do Distrito Federal \(sefaz.df.gov.br\)](http://sefaz.df.gov.br/Plano-Plurianual-2012-2015-Secretaria-de-Fazenda-do-Distrito-Federal). Acesso em 23/05/2023.
- DISTRITO FEDERAL. Lei nº 4.566, de 04/05/2011 – Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF. Disponível em: <https://www.semob.df.gov.br/pdtu/>. Acesso em 06/07/2023.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. Caderno Técnico de Referência – Gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/> . pdf Acesso em 20/05/2023.
- MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL (MIDR). Minuta do Projeto de Lei do novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo. Disponível em: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/marco-legal-transporte-publico-coletivo>. Acesso em 23/05/2023.
- TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL (TCDF). Auditoria Operacional – Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, Processo 11488/13, Brasília, 2015. Disponível em: [Relatório-Final-e-Decisão-11488-13.pdf \(tc.df.gov.br\)](http://tc.df.gov.br/Relatorio-Final-e-Decisao-11488-13.pdf). Acesso em 05/05/2023.
- TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL (TCDF). Auditoria Operacional realizada para avaliar as metas, objetivos e diretrizes estabelecidas no PDTU/DF do Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC), Processo 9570/2019-e, Brasília, 2022. Disponível em: <https://www2.tc.df.gov.br/> . Acesso em 02/05/2023.