



IX ENCONTRO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

ISSN: 2594-5688

secretaria@sbap.org.br

Sociedade Brasileira de Administração Pública

RELATO TÉCNICO

**CUSTO DO BEM-ESTAR DAS FAIXAS PRIORITÁRIAS OU
EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS NO DISTRITO FEDERAL**

**CRISTINA BARROS FREYER, KAROLINE GUIMARÃES CASTRO MACHADO, MARIANA CRISTINA R.
G. V. RESENDE,**

**GRUPO TEMÁTICO: 12 Gestão social, poder local e
desenvolvimento territorial**

IX Encontro Brasileiro de Administração Pública, São Paulo/SP, 5 a 7 de outubro de 2022.
Sociedade Brasileira de Administração Pública
Brasil

Disponível em: <https://sbap.org.br/>

CUSTO DO BEM-ESTAR DAS FAIXAS PRIORITÁRIAS OU EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS NO DISTRITO FEDERAL

Resumo:

A análise de impacto legislativo da Lei distrital nº 4.566, de 04 de maio de 2011, que trata sobre a instituição do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno (PDTU/DF) foi centrada nos aspectos relacionados à utilização das faixas exclusivas ou prioritárias dos ônibus. Percebe-se que, embora a evidente pertinência da publicação do normativo afeta ao tema, e o bom suporte na fase de elaboração do plano, observa-se a ausência de mensuração dos indicadores que possibilitam avaliar a efetividade das ações. Objetivou-se levantar informações a respeito do bem-estar social advindo da implantação das faixas exclusivas ou prioritárias dos ônibus utilizando, com a expectativa de, ao final da análise, comprovar a elevação do bem-estar social ao usuário do transporte público, planejadas para a redução do tempo médio das viagens e para a redução dos congestionamentos, sobretudo nos horários de pico de trânsito. Palavras-chave: faixas prioritárias; faixas exclusivas; ônibus; transporte público; congestionamentos; trânsito.

INTRODUÇÃO:

Objetiva-se com este trabalho apresentar a Análise de Impacto Legislativo, abordando ainda, os aspectos relacionados à análise econômica do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno (PDTU/DF), instituído pela Lei distrital nº 4.566, de 04 de maio de 2011.

Devido à extensão do tema tratado no normativo e buscando uma análise pontual, o grupo optou por restringir a análise econômica à utilização das faixas exclusivas e prioritárias ao transporte coletivo, apresentada no artigo 14, inciso VI da referida lei.

A metodologia utilizada para reunir os dados relativos ao tema consistiu na análise dos relatórios técnicos disponibilizados nas páginas da Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal e da Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN); dos normativos relacionados ao tema, publicados em Diário Oficial; dos relatórios do Banco Interamericano de Desenvolvimento; e, de alguns artigos e trabalhos acadêmicos que tenham avaliado a evolução da utilização das faixas exclusivas e prioritárias ao transporte coletivo ao longo do tempo, visto que não há estudos recentes realizados pelo Governo do Distrito Federal (GDF).

Buscou-se, portanto, apontar os fatores que o PDTU/DF elencou durante a fase de estudos iniciais como os objetivos a serem alcançados com a utilização das faixas exclusivas e prioritárias pelo transporte coletivo e cotejá-los à realidade atual, com base nos estudos encontrados.

2. DEFINIÇÃO CLARA DO PROBLEMA QUE SE QUER ENFRENTAR COM A PROPOSIÇÃO

Dada a obrigatoriedade de implementação do plano diretor, bem como do enquadramento do Distrito Federal no desenvolvimento de plano de transporte urbano integrado ao plano diretor, conforme preceitua o Estatuto das Cidades, bem como as penalidades agregadas em decorrência do descumprimento dos prazos estabelecidos, a exemplo do impedimento de receber recursos federais destinados à mobilidade e da possibilidade de incorrer em improbidade administrativa, iniciou-se a elaboração do instrumento.

A mensagem encaminhada pelo então governador do Distrito Federal à Câmara dos Deputados na época da proposição do Projeto de Lei afirmava que o PDTU/DF visava a melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade da população do DF e entorno.

Os problemas apresentados no Relatório Técnico 12, no que se refere ao transporte coletivo apontam para falta de confiabilidade no serviço prestado; deficiência na gestão relacionada à fiscalização, infraestrutura, atendimento ao usuário, dentre outros; problemas de manutenção nos terminais, estações e paradas; insuficiência no controle da frota e obsolescência dos veículos.

O PDTU/DF, portanto, tem finalidade saneadora, e com claro objetivo de oferecer transporte público de qualidade à população, visando, em última instância, a promoção do bem-estar social. A seguir serão detalhados os agentes econômicos envolvidos e objetivos constantes na proposição.

3. OBJETIVOS DA PROPOSIÇÃO

Embora existisse um caráter quase coercitivo para a elaboração do PDTU/DF, é igualmente notável a preocupação do legislador em oferecer um serviço de transporte eficiente à população, o que fica evidenciado no art. 2º da Lei 4.566/2011.

O mencionado artigo ressalta de forma mais assertiva a questão a ser resolvida pelo plano no que tange aos benefícios a serem auferidos pelo cidadão, “... atender às exigências de deslocamento da população, buscando a eficiência geral do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF e garantindo condições adequadas de mobilidade para os usuários”.

O § 1º do artigo 1º, aponta um aspecto mais abrangente da norma, ao indicar o PDTU como instrumento de planejamento para definir diretrizes e políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e do Entorno.

Os incisos do art. 2º detalham os objetivos a serem atendidos:

- I – melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;
- II – eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos;
- III – qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos;
- IV – redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo.

Em relação às ações para se alcançar o objetivo proposto, o art. 3º detalha, em objetivos gerais, os meios a serem utilizados para a melhoria do transporte urbano e rural e da mobilidade no Distrito Federal e no entorno:

- I – reduzir a participação relativa dos modos motorizados individuais;
- II – redefinir o modelo de circulação de veículos, em especial nas áreas de maior fluxo;
- III – desenvolver e estimular os meios não motorizados de transporte;
- IV – reconhecer a importância dos deslocamentos de pedestres e ciclistas, com proposições adequadas às características da área de estudo;
- V – proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;
- VI – priorizar, sob o aspecto viário, a utilização do modo coletivo de transportes e a integração de seus diferentes modais;
- VII – contribuir para preservar Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade;
- VIII – aprimorar a gestão dos serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF;
- IX – apresentar soluções eficientes, integradas e compartilhadas de transporte público coletivo no Entorno.

A elaboração da lei foi precedida de amplo estudo técnico apoiado por meio de um Acordo de Cooperação Técnica com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que proporcionou o desenvolvimento de estudos sobre novas tecnologias, a definição de um modelo institucional de Política e Estrutura Tarifária, de Estrutura Financeiro-Organizacional e de um Sistema de Controle.

Os estudos abordaram, entre outros aspectos, as características da frota de transporte público coletivo da época e a frota proposta pelo PTU (potência, layout, capacidade, dispositivo para cadeirante, piso baixo, custo de remuneração e depreciação e impacto sobre a tarifa); uso de combustíveis e tecnologias alternativas; mecanismos de monitoramento e acompanhamento para avaliação das tecnologias introduzidas pelo PTU (sistema de bilhetagem automática, câmara de compensação de receitas e créditos, frota, sistema de informação ao usuário e sistema automático de fiscalização); modelos alternativos de exploração de serviços do transporte público coletivo; indicadores para monitoração e avaliação do desempenho do STPC/DF, em relação aos aspectos: físico-operacional, relação entre usuários/entidade gestora/operadores, gestão, infraestrutura, tecnologia e segurança da frota, dentre outros utilizados no transporte coletivo do DF; revisão dos instrumentos de regulação da administração financeira e tarifária; o estudo de diferentes cenários operacionais e consequentes repercussões nos custos, tarifas e no equilíbrio econômico financeiro do Sistema Integrado de Transporte - SIT/DF; análise comparativa entre experiências de outras cidades que tenham implementado sistemas de integrados de transportes; estudo de avaliação do impacto financeiro resultante do sistema integrado de transporte; Sistemas de Controle de Tráfego em Área – SCTA (Controle Operacional – CCO, equipamentos de controle de tráfego e sinalização semafórica e os sistemas lógicos de coleta e tratamento de informações).

Dado ao perfil do BID de agente de desenvolvimento que privilegia a adoção de boas práticas, bem como sua competência técnica para a realização de projetos de pesquisas de vanguarda, da assessoria sobre políticas, assistência técnica e capacitação, é necessário reconhecer que foi oportunizado ao Distrito Federal o apoio

necessário à elaboração de um plano atual, estabelecido a partir dos estudos que consideraram os aspectos relevantes aos Programas de Transporte e Mobilidade Urbana.

Posteriormente o Banco financiou parte das obras relacionadas ao Programa de Transporte Urbano, com o sistema definido por eixos de transporte, abrigando corredores exclusivos para o transporte coletivo, levando a termo uma das principais diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana: a “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado”. Outro legado importante resultante desse acordo foi a definição de indicadores para o monitoramento da efetividade do sistema.

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno (PDTU), instituído pela Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011, além de cumprir uma exigência normativa, possui um caráter estratégico no que tange às políticas públicas para mobilidade urbana do Distrito Federal e Entorno. Ao analisar o plano proposto para o Distrito Federal, é explícita a priorização do transporte público coletivo.

O planejamento usou como base o conceito de corredores de transporte para as principais vias de circulação, estabelecendo, dessa forma, seis eixos estruturantes. O trabalho foi pautado na proposta de melhoria desses eixos e na sua real efetivação, no que concerne à ideia de corredores exclusivos e/ou prioritários, conforme relata o relatório final do PDTU/DF (http://editais.st.df.gov.br/pdtu/relatorio_final.pdf).

Embora existam vários outros aspectos relacionados ao PDTU/DF que não são objeto de análise nesse trabalho, importa colacionar os dispositivos que tratam especificamente da instituição das faixas exclusivas e/ou prioritárias para o transporte público coletivo, quais sejam:

Art. 17. A instituição da rede viária básica estrutural do transporte coletivo compreende:

I – consolidação da rede viária de transporte existente, observando-se as seguintes metas de curto e médio prazo:

- a) faixas prioritárias ou exclusivas de ônibus, de acordo com a demanda;
- b) melhoria viária, por meio de duplicação, construção, adequação geométrica de vias e melhoria dos acessos aos terminais e pontos de transferência;

II – implantação de eixos estruturais de transporte coletivo, a médio e longo prazo, interligando-se as Regiões Administrativas e municípios do Entorno com a área central de Brasília e demais polos centralizadores e priorizando-se a circulação do transporte coletivo, mediante a utilização de faixas exclusivas e prioritárias e a expansão do modo ferroviário, além de ciclovias e infraestrutura de apoio à população usuária.

4. VERIFICAÇÃO DO ARCABOUÇO JURÍDICO QUE ENVOLVE O TEMA:

No ano de 2004, o Governo do Distrito Federal – GDF, com o intuito de obter um financiamento junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, elaborou um Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU, o qual apresentava a ampliação da rodovia DF-085 (EPTG) e a implantação de via exclusiva para ônibus.

Assim, assegurando o alcance do objetivo do referido Programa, o GDF realizou a contratação de uma

consultoria, com vistas à elaboração das análises prévias à implantação do PTU.

Em decorrência desse estudo, o Governo do Distrito Federal recebeu o Relatório Final do PDTU/DF, que culminou na edição da Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011, a qual dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/ DF.

A norma legal acima transcrita visa ser um mecanismo de planejamento, contendo as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e do Entorno, bem como atribui a gestão do PDTU/ DF à Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal dando competência de consolidar, monitorar e atualizar as informações do PDTU/DF.

Em face desse quadro normativo, foi publicado o Decreto nº 34.947, de 11 de dezembro de 2013, que criou o Comitê de Revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal.

Outra norma relevante ao presente estudo é a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu no Brasil a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que propicia uma visão de inclusão dos diversos meios de transporte, bem como a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas, exigindo que os municípios planejem e executem a política de mobilidade urbana.

Conforme apontado anteriormente, cumpre citar aqui a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes gerais da política urbana.

Importa também citar a Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007, que dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, instituído pela Lei Orgânica do Distrito Federal. O prazo definido ao GDF para a submissão do PDTU encontrava-se fixado nessa lei.

Por fim, vale mencionar alguns normativos que tratam sobre atribuições de órgãos do GDF relacionadas às políticas de transporte do DF. O Decreto nº 38.036, de 03 de março de 2017, por exemplo, aprova o Regimento Interno da Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal, que é o órgão responsável pelo PDTU/DF. O Decreto nº 39.603, de 28 de dezembro de 2018, aprovava o regimento interno do Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS, atualmente extinta, por força da Lei nº 6.334, de 19 de julho de 2019. Este era o órgão responsável pela implantação de faixas exclusivas e prioritárias, conforme preconizado no art. 52 do decreto citado.

As constantes mudanças enfrentadas na estrutura dos órgãos do GDF impactam negativamente na continuidade das ações e dificultam a operacionalização das políticas de transporte.

5 – IMPACTOS ECONÔMICOS E SOCIAIS

A pesquisa dos dados necessários à análise dos impactos econômicos e sociais se mostrou bastante difícil, em razão da ausência de estudos publicados que comprovassem a efetividade das ações elencadas pelo PDTU para a melhoria do transporte e mobilidade no Distrito Federal.

A partir do Relatório Final do “Programa de Transporte Urbano”, que contemplou as ações financiadas pelo

Banco Interamericano de Desenvolvimento, se comprovou, além da ausência de estudos, uma série de alterações na Matriz de Resultados, como se pode constatar.

Tabela 1 - Indicadores de Resultados

Situação	De	Para
Alterado	Nível de satisfação dos usuários do transporte público no DF de ao menos 30%	Percentual de opiniões favoráveis (boa a excelente) dos habitantes do DF
Alterado	Redução do tempo de viagem dos usuários do serviço público por ônibus	Tempo de viagem dos usuários do sistema de ônibus
Alterado	Redução do tempo de viagem dos usuários que utilizam algum tipo de modalidade com operação integrada	Tempo de viagem dos usuários que utilizam operação integrada
Alterado	Redução do tempo médio de espera nas paradas no corredor Taguatinga	Tempo de espera nas paradas de ônibus
Alterado	Incremento IPK	Índice de passageiro por quilômetro (IPK)
Alterado	Diminuição dos custos de operação dos ônibus	Custos de operação dos ônibus
Incluído	Número de pessoas atendidas por acesso a sistemas de transporte público melhorado*	
Excluído	Redução do tempo médio de espera nas paradas no corredor Ceilândia	
Excluído	Redução do tempo médio de espera nas paradas no corredor Samambaia	
Excluído	Velocidade comercial média no corredor troncal (eixo Leste-Oeste) entre o terminal Taguatinga e a Estação Rodoviária	

Quanto aos indicadores referentes ao objetivo específico 2 – Melhorar as condições de segurança do transporte motorizado e não-motorizado e objetivo específico 3 – Fortalecer as capacidades institucionais e de gestão do DF previstos na proposta de empréstimo foram excluídos, em razão da redução do escopo do Programa. Em contrapartida, foram criados os indicadores “Sistema de Gestão e operação do transporte público, implementado” e “Supervisão de obras contratada”.

A redução do escopo do Programa resultou em perdas importantes como a não implantação do Centro de Controle Operacional (CCO) que viria permitir a criação de um sistema de monitoramento e regulação do trânsito de veículos, e a melhoria das capacidades de gestão e operacional do Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans) e da então Secretaria de Transportes do Distrito Federal (ST).

Apesar de o Programa de Transporte Urbano contemplar apenas parte das ações previstas para o Eixo Oeste no Plano Diretor, ele serve como termômetro, sendo uma amostra importante do universo estudado,

principalmente por ter contado com um bom acompanhamento técnico entre 2009 e 2021, tempo que levou a execução do PTU.

A análise do BID apresentou os seguintes números para o Objetivo Específico 1 - Modernizar o transporte público coletivo, que contava com 7 indicadores de resultados, dos quais apenas 3 foram medidos ao final do Programa:

- Opiniões favoráveis (boa a excelente) dos habitantes do DF apontou para uma melhora na satisfação dos usuários do transporte coletivo do DF, com 45,7% das pessoas entrevistadas na pesquisa de satisfação, realizada em 2014 pela ST do DF, atingindo a meta que era de 30%, para intervenções efetivadas na EPTG.
- IPK (Índice de produtividade por quilômetro) demonstrou o aumento no IPK de 0,9 para 1,8, alcançando a meta estabelecida, medição essa realizada em 2014 pelo órgão Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTrans (órgão atualmente extinto).
- Custos de operação dos ônibus – foi detectado aumento dos custos de operação dos ônibus de 0,86 US\$/Km em 2008 para 1,45 US\$/km em 2014, consideravelmente acima da meta estabelecida que era 0,78 US\$/km. A apuração do resultado considerou a redução média dos custos de operação do sistema integrado que opera entre Ceilândia, Taguatinga, Águas Claras e o Plano Piloto (Pesquisa realizada pelo DFTrans entre setembro de 2012 a agosto de 2013).

Isto posto, apresentamos o quadro sistematizado dos resultados alcançados com a implantação das ações previstas para o corredor Eixo Oeste, conforme relatado pelo BID.

Tabela 2 – Matriz de Resultados Alcançados

Resultados	Unidade de Medida	Linha de Base		Metas e Real Alcançado		% Alcançado	Meios de Verificação
		Valor	Ano				
Objetivo Específico 1: Modernizar o transporte público coletivo							
Opiniões favoráveis (boa a excelente) dos habitantes do DF	%	17,4	2008	P	30	100	Pesquisas de opinião realizadas no DF
				P(A)	-		
				A	45,7		
Tempo de viagem dos usuários do sistema de Ônibus	Minutos	67	2008	P	56	-	Aferição no corredor leste-oeste. Indicador não apurado
				P(A)	-		
				A	-		
Tempo de viagem dos usuários que utilizam operação integrada	Minutos	86	2008	P	82	-	Aferição no corredor leste-oeste. Indicador não apurado
				P(A)	-		
				A	-		
Tempo de espera nas paradas de ônibus	Minutos	30	2008	P	12	-	Aferição do tempo de espera no corredor leste-oeste. Indicador não apurado
				P(A)	-		
				A	-		
Índice de Passageiro por Quilômetro (IPK).	IPK	0,9	1,2	P	1,2	100	Aferição no corredor leste-oeste.
				P(A)	-		
				A	1,8		
Custos de operação dos ônibus.	US\$/Km	0,86	2008	P	0,78	0	Aferição no corredor leste-oeste
				P(A)	-		
				A	1,45		
Número de Pessoas atendidas por acesso aos sistemas de Transporte Público melhorado	Pessoas	0	2005	P	-	-	Relatórios da ST e DFTrans. Indicador não apurado
				P(A)	750.000		
				A	-		

Em recente reportagem apresentada no site da Secretaria de Mobilidade do DF, foram apresentados números relativos aos indicadores “Tempo de viagem dos usuários que utilizam operação integrada” e “Tempo de viagem dos usuários do sistema de ônibus”, entretanto, não ficou explícito quais números se referiam à operação integrada, nem as fontes que embasaram a pesquisa que levantou esses números.

Faixa	Implementação	Tempo médio de ganho	Extensão total	Linhas beneficiadas	Fiscalização
EPNB	27 DEZ 2011	20 minutos	22 km	95 linhas/ 480 ônibus	DER
EPTG	31 JAN 2012	30 minutos	24 km	63 linhas/ 238 ônibus	DER
W3 SUL	15 MAR 2012	10 minutos	14 km	106 linhas/ 552 ônibus	DETRAN
W3 NORTE	15 MAR 2012	10 minutos	12 km	95 linhas/ 504 ônibus	DETRAN
ESPM	10 JUN 2012	5 minutos	3,2 km	83 linhas/ 343 ônibus	DETRAN
CORREDOR BRT SUL	05 ABR 2015	20 minutos	55,6 km	14 linhas/ 138 ônibus	DER
EIXO MONUMENTAL	02 DEZ 2020	10 minutos	16,2 km	125 linhas/ 498 ônibus	DETRAN

Ao observar o quadro apresentado na reportagem, é possível verificar o conceito econômico de custo de oportunidade, a perda de espaço nas vias do transporte individual para o transporte coletivo com a implantação das faixas exclusivas se reflete na redução do tempo de viagem, tempo esse que poder ser melhor aproveitado pelo usuário do STPC. Outro aspecto a ser avaliado é o ambiental. O transporte individual torna-se mais poluente e menos eficiente, em razão do maior número de veículos que transporta menos passageiros e potencializa congestionamentos. Tudo isso está relacionado à qualidade de vida da população e influência em seu bem-estar social. O custo pecuniário é outro fator facilmente identificável, sobretudo com a alta dos combustíveis. Assim, as faixas exclusivas e prioritárias constituem importante instrumento de fluidez do trânsito, conseqüente melhoria no tempo de deslocamento e redução considerável dos congestionamentos.

Um relatório de auditoria da Controladoria Geral do Distrito Federal - CGDF apontou, em maio de 2019, que, embora as ações relacionadas ao PDTU/DF sejam contínuas e exijam rotineiro acompanhamento, “não há qualquer movimentação por parte de quem deveria exercer forte coordenação de todo o processo”.

A tônica crítica acompanha todo o relatório que destaca o fato de que não existe, nos quadros, pessoal capacitado para empreender o trabalho, nem intenção na realização de concurso público que supra tal necessidade. Não há sequer esforço para contratação de consultoria especializada, que possa realizar a tarefa. De igual forma, não estão disponíveis recursos tecnológicos capazes de promover a revisão do PDTU/DF.

Além disso, fica evidenciada a falta de articulação entre os órgãos incumbidos da revisão do PDTU/DF. Um exemplo apontado é o do Metrô/DF, que mesmo sendo um órgão integrante do Comitê de Revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal, conduziu uma Pesquisa de Mobilidade Urbana

do DF – PMU, a cujos resultados outros órgãos não obtiveram acesso.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora não tenham sido localizados dados específicos sobre os resultados alcançados com o PDTU, além de o Relatório do BID informar que os indicadores não foram mensurados, encontram-se disponibilizadas edições da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD), pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN). Trata-se de uma pesquisa por amostra de domicílios urbanos, selecionados mediante critério aleatório probabilístico, de forma a garantir representatividade estatística para cada uma das Regiões Administrativas do Distrito Federal.

Essas pesquisas apresentam alguns resultados relacionados aos temas constantes no PDTU, o que acabou sendo utilizado para esta análise. Foram relatados nas pesquisas de 2011 e 2013 “sérios problemas relacionados à mobilidade da população e estratégias de descentralização dos empregos no Plano Piloto”. A porcentagem de domicílios que possuíam automóveis aumentou de 62,86% no ano de 2011 para 66,13% no ano de 2013, o que serviu para evidenciar que segue como um dos principais desafios a serem alcançados, o incentivo à prevalência do transporte coletivo ao individual. O relatório destaca que “mesmo nas regiões de baixa renda a incidência de posse de automóveis era significativa”, passando de 32,31% em 2011 para 37,33% em 2013, na Estrutural, por exemplo.

Na pesquisa de 2018, consta um dado relativo ao deslocamento para o trabalho em que o automóvel foi apontado como o meio de transporte mais comum entre os entrevistados (47,0%), seguido do ônibus (38,2%) e a pé (14,5%), sendo estes os três meios de deslocamento mais respondidos para a finalidade em questão.

O comitê incumbido da revisão do PDTU/DF propôs, em seu relatório final, que a inclusão de novos projetos fosse subsidiada por nova pesquisa a ser realizada para validar os cenários desenvolvidos quando da elaboração do plano, compatibilizando-os com a inclusão de novos projetos, com os programas de governo e às disponibilidades financeiras, com o detalhamento das ações e com a revisão das metas estabelecidas, o que, até o momento, não ocorreu.

Embora esses relatórios ou a ausência de novas pesquisas, não permitam a aferição da efetividade da implantação do PDTU, há que se destacar que diversas ações foram e ainda estão sendo realizadas, essencialmente as relativas à infraestrutura.

A despeito de a utilização de faixas exclusivas ou prioritárias ser um assunto que contribui para o bem-estar social da população do Distrito Federal, com impacto na redução do tempo médio de viagem e na diminuição do congestionamento das vias devido à separação do transporte coletivo dos demais veículos, o assunto não tem sido tratado, no âmbito do GDF, com a relevância que deveria ter.

As ações de mobilidade urbana exigem acompanhamento e gestão e devem ser exercidas de maneira consistente. A auditoria realizada na Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal –

SEMOB infere que houve baixa execução das ações previstas no PDTU/DF, a partir da comparação de informações obtidas em outros órgãos auditados.

Some-se a isso a questão da velocidade de alteração das atribuições e também a extinções de órgãos, a exemplo do que ocorreu com o DFTrans, criada pela Lei nº 241, de 28 de fevereiro de 1992, que embora tivesse relevante atribuição na execução do PDTU/DF, foi extinta pela Lei nº 6.334, de 19 de julho de 2019. Embora as competência e atribuições da DFTrans tenham passado a ser exercidas pelo Distrito Federal, por intermédio da Semob, é inegável o prejuízo advindo de tamanha transição.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei Nº 4.011, De 12 de Setembro de 2007. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/55705/Lei_4011_12_09_2007.html, Acesso em: 30/06/2022

_____. Projeto de Lei 240/2011. Disponível em: <https://legislacao.cl.df.gov.br/Legislacao/consultaProposicao-1!240!2011!visualizar.action>. Acesso em 30/04/2022.

DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Transportes. Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – PDTU/DF: Relatório Final. Brasília: Secretaria de Transportes do Governo do Distrito Federal (GDF), 2010. Disponível em: http://editais.st.df.gov.br/pdtu/final/relatorio_final.pdf Acesso em 13 de abril 2022.

Relatório de Encerramento do Projeto - PCR (BR-L1018- BID-1957/OC-BR) <https://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument-.aspx?docnum=EZSHARE-1077122123-19>

Notícias da Secretaria de Transporte e Mobilidade. Disponível em: www.semob.df.gov.br/faixas-exclusivas-garantem-viagens-mais-rapidas-aos-passageiros/. Acesso em 30/04/2022.

Relatório de Encerramento do Projeto - PCR (BR-L1018- BID-1957/OC-BR) Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal. <https://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=EZSHARE-1077122123-19>

Grandes projetos de transportes no Distrito Federal: desafios e óbices. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Estudo-Grandes-projetos-de-transp...>

Relatórios técnicos do PDTU. Disponíveis em: <https://semob.df.gov.br/relatorios-tecnicos/>. Acesso em: 19/05/2022.

Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD). Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/pdad/>. Acesso em 19/05/2022.