

Brasília2060 projeto

Mobilidade Urbana

Linha de Base

2015

Ficha Técnica

Diretora do Ibict: Cecília Leite

Coordenador do Projeto Brasília 2060: Paulo Egler

Elaboração do documento:

Equipe de Mobilidade Urbana do Projeto Brasília 2060

Método

- **Levantamento dos dados e informações do sistema de transporte público no DF (histórico dos últimos dez anos)**

O levantamento das informações sobre a mobilidade urbana no Distrito Federal vem sendo aprimorado nos últimos anos, fruto do maior interesse pela questão urbana por parte do poder público e de pesquisadores da área. Isso se traduz em cada vez maior confiabilidade nos dados disponíveis sobre o fenômeno do transporte e da locomoção pela cidade, abrindo a possibilidade de melhor entendimento da estrutura da mobilidade urbana e melhores intervenções estatais traduzidas em políticas públicas voltadas para a área da mobilidade urbana.

Os dados operacionais a respeito do sistema de transporte público do Distrito Federal foram extraídos das bases de informação estatais da autarquia Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), órgão gestor do sistema de transporte público coletivo do DF, Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (METRÔ-DF), Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN) e Secretaria de Transportes (ST-DF), que recentemente se transformou em Secretaria de Mobilidade (SEMOB). Por sua vez, as informações relativas às cidades que compõem a Região Integrada do Distrito Federal e Entorno foram obtidas junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN).

Os dados operacionais do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal apresentados neste relatório foram retirados do Sistema de Informações em Transporte (SIT) e do Sistema de Bilhetagem Automática (SBA), que estão sob a responsabilidade do órgão gestor de transportes do DF, a autarquia DFTrans. Os dados coletados são apresentados de duas formas decorrentes dos dois momentos distintos da gestão do sistema de transporte público do DF.

Entre os anos 2005 e 2007/8, as informações sobre transporte público no Distrito Federal apresentavam informatização dos dados apenas em relação aos itinerários, tabelas-horário, empresas permissionárias, frota disponível, alocada e total. Sendo que,

nesse período, havia o Sistema de Transporte Público Alternativo (STPA), que era realizado, predominantemente, por vans, mas que não possuía praticamente nenhum controle por parte do Estado. O órgão gestor possuía a listagem dos permissionários autorizados a circular, mas, na prática, isso não se traduzia em controle efetivo de cumprimento de itinerários ou tabelas-horário, tampouco o quantitativo de usuários que faziam uso desse sistema.

Os anos 2007 e 2008 marcam um período de transição, com alterações importantes no órgão gestor que levaram a um controle cada vez maior das informações sobre transporte público. Isso não quer dizer que esse controle atualmente seja realizado de forma plena e efetiva, mas apenas que vem melhorando o controle por parte do poder público em relação às informações sobre o transporte público do Distrito Federal.

A transição iniciada em 2008 apresenta dois episódios importantes, o primeiro deles é a informatização da bilhetagem das catracas, com a criação da FÁCIL, empresa que esteve sob o controle dos empresários permissionários das concessões de ônibus até o ano 2013, que geriam e alimentavam seu banco de dados com as informações de bilhetagem automática e quantitativo de passageiros embarcados; fatos que colocam em suspeição o quantitativo de passageiros embarcados. É de se supor uma superestimação da demanda, como constataram auditorias do Tribunal de Contas do DF, que detectaram determinados casos de passageiros detentores do cartão de bilhetagem automática que realizavam diariamente dezenas ou centenas de viagens. Isso era possível graças ao controle do sistema de bilhetagem nas mãos dos empresários que tinham a remuneração garantida de acordo com o quantitativo de passageiros embarcados.

As auditorias constataram que a mera quantificação e detecção de passageiro embarcado não se traduz efetivamente em passageiro transportado. Mas, mesmo havendo falhas na quantificação do passageiro realmente embarcado no sistema de bilhetagem automática da FÁCIL, o número de possíveis embarques contabilizados e não efetivamente realizados é marginal frente ao número total de passageiros efetivamente embarcados, média anual de 330 milhões de embarques/ano.

Outro ponto importante a se destacar nesta transição de 2007/2008 foi a licitação de setembro de 2007, que trouxe para a legalidade do sistema o transporte público coletivo do Distrito Federal antigos proprietários de vans do sistema alternativo. Essas

peçoas formaram cooperativas e compraram micro-ônibus ou ônibus e passaram a operar dentro da legalidade e com percursos definidos, tabelas-horário e já integradas com o sistema de bilhetagem automática da FÁCIL. Ao todo, nessas licitações que entraram em circulação com o intuito de substituir o serviço do STPA e aumento da frota convencional, foram 450 novos veículos tipo micro-ônibus e 170 novos veículos tipo ônibus alongado, em duas concorrências públicas (EC 01/2007 – ST e EC 02/2007-ST). No entanto, atualmente, algumas dessas cooperativas enfrentam problemas financeiros, por oferecerem lances altos de outorga ou falhas na gestão financeiro-administrativa, ou por serem contempladas com operação em locais de baixa demanda que resultava muitas vezes em uma operação deficitária que não conseguia cobrir os custos operacionais.

Diante dessas ressalvas, os dados aqui apresentados referentes ao transporte público coletivo do Distrito Federal devem ser encarados com reserva, mas ainda assim merecem credibilidade, pelo esforço contínuo em garantir a qualidade da informação que culminou em 2013 na assunção da FÁCIL pelo poder público. Isso pressupõe uma tentativa de dar maior confiabilidade aos dados operacionais existentes nos relatórios disponíveis.

Os dados de 2005 a 2007/2008 estavam concentrados nos Boletins de Controle Operacional (BCOs) e de Transporte Coletivo (BTCs), boletins operacionais preenchidos pelas empresas manualmente e repassados ao órgão gestor para digitalização e armazenamento no Sistema de Informações em Transportes (SIT).

A partir desse cenário foram levantados dados secundários e construídas séries históricas a partir das informações disponíveis nas bases de dados sobre transporte em poder da DFTrans. São informações operacionais referentes ao número de empresas que operam o sistema, a frota alocada e reaproveitada de cada empresa, o número de viagens programadas para cada linha do sistema, o itinerário e sua respectiva extensão, o número de passageiros embarcados nos ônibus e os índices de integração intermodal do sistema de transporte público do DF que o órgão gestor disponibilizou para a realização deste trabalho.

Os dados operacionais utilizados nas análises e na apresentação deste relatório dispõem de informações para todo o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito

Federal, o que significa que todas as linhas de ônibus e empresas autorizadas a circular pelo órgão gestor estão contabilizadas nos dados. Durante os dez anos que compreendem a análise, de 2005 a 2015, o Distrito Federal experimentou modelos distintos de operação do sistema. Saiu de um modelo predominantemente “porta a porta”, no qual o usuário embarca na origem e salta no destino, utilizando-se de um único ônibus e pagando apenas uma tarifa, com baixo índice de integração.

O modelo atual, que vem sendo implantado desde 2013, trata-se de um tipo tronco-alimentado – ideia que prevaleceu na licitação geral do sistema que foi realizada neste ano, na qual toda a frota de ônibus foi trocada e deu início a um novo modelo de operação. Nesta nova concepção, ainda em fase de implantação, prevê-se a operação por “bacias”, ou seja, uma determinada empresa é operadora exclusiva das linhas numa determinada região do DF. Além disso, a operação deve seguir o modelo tronco-alimentado, com a existência de terminais de integração nos quais os usuários realizam transbordos para os locais de destino.

Nos dados apresentados no relatório optou-se por indicar a operação nas bacias, mesmo que a operação por bacias e a adoção do modelo tronco-alimentador só tenha se dado a partir da efetivação da licitação. A ideia é analisar se, com o novo modelo, a operação vem sendo bem sucedida ou não. Mesmo sendo anacrônico falar em modelo por bacias entre 2005 e 2012/3, a opção em adotar esta perspectiva de análise se deu para facilitar a comparação dos anos 2005 a 2013 com o cenário atual. Outro fator é que, com a vigência da licitação de 2013, será este o modelo que vigorará no DF pelos próximos anos, até por força contratual com as empresas. Por isso mesmo, a própria construção de cenários futuros para o sistema de transporte público do DF passa, necessariamente, por contemplar o cenário atual feito por bacias.

- **Levantamento dos Dados e informações do sistema de transporte público na RIDE-DF (Histórico dos últimos dez anos)**

Em relação aos dados operacionais dos municípios que compõem a RIDE, a presente pesquisa não conseguiu avançar muito, por conta de uma série de fatores. A gestão do transporte público dos municípios que compõem a RIDE-DF fica sob a responsabilidade da ANTT. Embora a legislação preveja uma gestão conjunta do sistema de transporte público de toda região metropolitana, na prática isso não ocorre.

Os dados disponíveis e utilizados na análise são referentes aos estudos realizados pela ANTT que constam no projeto básico de dezembro de 2013 realizados para o edital de renovação das concessões do sistema semiurbano de municípios que compõem a RIDE-DF. Neste projeto básico constam as informações operacionais que subsidiaram a análise deste relatório em relação aos municípios da região metropolitana do Distrito Federal. Vale destacar que nem todos os municípios da RIDE-DF foram alvo destes estudos técnicos. As cidades da RIDE-DF não enquadradas pela ANTT com linhas caracterizadas como semiurbano nas ligações com Brasília ficaram de fora do levantamento de informações e, por esta razão, também não constam neste relatório, uma vez que não foram encontrados outros dados que pudessem dimensionar o fenômeno nestas cidades.

- **Gestão da DFTRANS (equipe técnica e administrativa, sistema de informações, fiscalização, planejamento, cálculos tarifários etc.)**

Os dados referentes aos profissionais responsáveis pela gestão do transporte público do Distrito Federal aqui apresentados tiveram como referência a legislação vigente com as respectivas atribuições dos órgãos públicos que se ocupam da mobilidade urbana no Distrito Federal. Isso implica dizer que a gestão do sistema de transporte não cabe exclusivamente à autarquia DFTrans, mas a outros órgãos que cuidam da mobilidade urbana, como a Secretaria de Transporte (Mobilidade) e autarquias como o Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN-DF) e o Departamento de Estradas e Rodagens (DER-DF). O portal da transparência foi outro local de busca de informações. Nesse portal encontra-se o quantitativo de pessoal em cada órgão, as respectivas funções e remunerações dos profissionais.

Não foi possível identificar os profissionais responsáveis pela gestão do transporte público nas cidades do Entorno do DF que compõem a RIDE-DF. Pode ser que em uma etapa posterior da pesquisa esses dados sejam obtidos, uma vez que são essenciais para se pensar o transporte público na RIDE como um todo, assim como um sistema de integração para toda a área metropolitana do Distrito Federal.

Os dados operacionais, os sistemas de informações, a fiscalização, planejamento e os cálculos tarifários foram obtidos junto ao órgão gestor e apresentados conjuntamente com a estrutura administrativa do órgão gestor e as respectivas

competências e atribuições funcionais de cada uma das áreas da autarquia. Já em relação aos cálculos tarifários não foi possível apresentar dados em relação à questão, apenas o modelo de planilha de custos adotado pelo órgão gestor.

- **Cadastros do sistema de transporte público (empresas operadoras - áreas de operação, linhas, frotas por tipo de linha, idade média das frotas, garagens, tipo de serviço, tarifas, terminais)**

Os dados operacionais do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC-DF) foram obtidos junto ao órgão gestor, DFTrans, a partir de suas bases de dados que reúnem tais informações: O Sistema de Informações em Transportes (SIT) e o Serviço de Bilhetagem Automática (SBA), que inicialmente tinha o nome de FÁCIL. A DFTrans possui um arquivo físico com as informações de cada uma das linhas do Distrito Federal. Esses dados, organizados em Ordens de Serviço (OS), contêm a programação de cada uma das linhas e a autorização para as empresas operarem as linhas existentes no sistema de transporte público da capital. Nas OS é possível verificar informações operacionais da linha indicando as empresas operadoras das linhas, respectivas áreas de operação, frota alocada e reaproveitada, tipo de linha, garagens de operação, tipo de serviço prestado, tarifas, terminais, quilometragem com itinerários gráficos e descritivos e a tabela horária da linha.

No entanto, atualmente, o órgão gestor possui o SIT, um banco de dados que armazena todas essas informações dentro do sistema. Cada alteração realizada em uma linha exige a emissão de nova ordem de serviço e automaticamente o registro e cadastro da alteração dentro do banco de dados do SIT. Essa informatização facilita a operacionalização dos dados, dispensando recorrer aos arquivos físicos para a quantificação das informações referentes ao transporte público no Distrito Federal. Já o SBA quantifica a demanda de usuários no sistema de transporte público do DF; cada usuário que passa pela catraca dos ônibus é contabilizado e quantificado como embarque de passageiro realizado pelo sistema.

O mesmo não ocorre em relação aos dados operacionais das linhas de ônibus do Entorno do Distrito Federal. Os municípios que compõem a rede, por participarem de um sistema de transporte público distinto daquele do DF, apresentam uma sistemática diferente de gestão das informações. A ANTT, agência responsável pela gestão da

operação e das informações referentes aos dados operacionais da região, não possui um controle efetivo do quantitativo de passageiros; disponibiliza informações a respeito da programação que as empresas deveriam fazer para atender aos usuários, mas, como a fiscalização e o controle são falhos, não há a garantia de que o serviço foi efetivamente prestado.

- **Integração com outros modos de transporte como Metrô e com o sistema cicloviário**

A análise da integração com outros modos de transporte foi realizada a partir das informações disponíveis na legislação que cria, formaliza e autoriza as integrações ocorrerem. A partir dessa busca na legislação que detecta as possibilidades de integração foi realizada a quantificação da integração nos últimos dez anos. Essa quantificação só foi possível a partir da informatização do sistema e da legislação que cria a integração ônibus – ônibus; ônibus – micro-ônibus, micro-ônibus – micro-ônibus, ônibus – metrô e micro-ônibus – metrô, ou seja, só se efetiva a partir da implantação do SBA.

Já em relação à integração do modo rodoviário e metroviário com o sistema cicloviário, as informações disponíveis não permitem dizer a quantidade de integrações que são realizadas entre essas modalidades de locomoção. Somente a utilização de tecnologias próprias para detectar essa integração ou pesquisas de origem-destino ou mesmo pesquisas específicas para a questão permitirão a realização de estimativas a respeito. Por isso mesmo, a análise desse tipo de integração ficou na seara do potencial para integração que pode haver no sistema de acordo com a infraestrutura disponível. Por exemplo, a existência de bolsões de estacionamentos para carros ou bicicletários para proporcionar alternativa aos usuários dos ônibus ou metrô optarem por utilizar carros ou bicicletas em parte do percurso e no outro se valerem dos ônibus ou do metrô. Há também a análise das ciclovias construídas e daquelas em construção e o grau de conexão dessas com o sistema de transporte público, ou seja, se elas se conectam ou não com os terminais de ônibus e com as estações de metrô do Distrito Federal.

- **Situação atual do sistema BRT, planos e projetos para ampliação do sistema BRT**

Foi realizada a análise da situação atual da única linha de BRT existente, a que liga as cidades de Gama e Santa Maria à Rodoviária do Plano Piloto. Nesse caso foram apresentados os dados operacionais que fazem um diagnóstico de como vem se dando a operação, com levantamento da quantidade de passageiros transportados, linhas, itinerários, tabelas-horário, índices de integração com o sistema de transporte público como um todo, tempo de percurso e velocidade operacional média na realização do deslocamento. Esses dados foram disponibilizados pelo órgão gestor a partir do SBA e do SIT.

Além do diagnóstico da situação da linha de BRT existente, foi realizado um mapeamento dos projetos em discussão e em vias de implantação no Distrito Federal e Entorno de novas linhas de BRT. As análises foram feitas a partir dos projetos básico e executivo ou a partir do Plano Diretor de Transportes Urbano do Distrito Federal (PDTU); todos os documentos que apresentam projetos de construção de linhas de BRT para a melhoria da qualidade da mobilidade urbana no Distrito Federal e Entorno. Nesses documentos há a indicação de por quais cidades devem passar as novas linhas de BRT com estimativas de demanda de passageiros, infraestrutura e recursos necessários para que tais projetos se viabilizem.

Resultados

- 1 Levantamento dos Dados e informações do sistema de transporte público no Distrito Federal e nos municípios da Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal (RIDE-DF)**
- 1.1 Levantamento dos dados e informações do sistema de transporte público no DF (Histórico dos últimos dez anos)**
- . Frota**

A evolução da frota operacional do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal STPC/DF nos últimos dez anos apresentou oscilação entre 2005 e 2008, quando saltou de 2032 veículos para 2742, um crescimento na ordem de 35% para o período. Há de se ressaltar que no ano 2007 foram lançados dois processos licitatórios que resultaram no acréscimo da frota em 450 micro-ônibus e 170 ônibus alongados, advindos do Edital de Concorrência nº 01/2007 e nº 02/2008, respectivamente, ambos da Secretaria de Estado de Transportes, que entraram em operação nos anos 2008 e 2009, além da inclusão de veículos dos operadores que prestavam o serviço. No entanto,

de 2008 para 2015, o quantitativo de ônibus permaneceu praticamente inalterado, com um acréscimo de apenas 43 veículos no sistema, o equivalente a um crescimento percentual de 1,5%. Embora tenha ocorrido aumento no total de veículos alocados no sistema entre 2008 e 2014, quando o sistema atingiu a marca de 3017 veículos alocados para circulação, em 2015 a frota tem uma pequena redução devido à saída de operação dos veículos de duas cooperativas, Cootarde com 50 veículos e Alternativa com 40.

Tabela 01 - Quantitativo de Frota Alocada do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF entre 2005 e 2015

Área/ Ano	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bacia 1	368	375	388	507	507	515	501	508	502	593	589
Bacia 2	523	541	554	709	709	737	746	741	719	756	782
Bacia 3	377	463	460	571	571	576	561	607	667	690	623
Bacia 4	301	307	315	356	356	364	355	350	360	341	337
Bacia 5	463	455	462	599	599	579	606	622	647	637	591
Frota	2.03	2.14	2.17	2.74	2.74	2.77	2.76	2.82	2.89	3.01	2.92
Total	2	1	9	2	2	1	9	8	5	7	2

Fonte: DFTrans.

É importante destacar que o registro da frota cadastrada nos sistemas do órgão gestor não implica necessariamente em veículos circulando; dentro da frota cadastrada há 10% de frota reserva para contratos e permissões anteriores ao Edital de Concorrência nº 01/2011 – ST, que renovou toda a frota que operava sem o devido processo licitatório, como determina a Carta Magna de 1988, e de 5%, para esse certame. O significado dessa frota alocada é que as empresas possuem autorização para utilizar esse quantitativo de veículos no atendimento ao usuário de acordo com as ordens de serviços emitidas pelo órgão gestor que preveem o número de veículos necessários para a realização das viagens.

Os motivos que levaram ao incremento de 710 veículos entre 2005 e 2008 estão associados às alterações no Sistema de Transporte Público do DF que ocorreram no ano 2008. Essas alterações foram sentidas não apenas na frota, mas também nas demais variáveis do transporte público, como a demanda, o Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), o quantitativo de viagens e as linhas do sistema. Foi em 2008 que o Governo do Distrito Federal implementou a informatização dos dados do sistema de

transporte público, aumentando a fidedignidade e a precisão dos dados relativos ao transporte público.

Outro elemento essencial foi a extinção do Sistema de Transporte Público Alternativo, que era prestado por particulares que possuíam vans e “peruas”, as quais ofereciam serviços de transporte aos usuários, mas que, embora legalmente instituído, não contava com controle efetivo da operação de transporte, ou seja, o órgão gestor não possuía controle de frota, das viagens realizadas e nem dos itinerários feitos pelos permissionários do referido sistema.

Como se verá adiante, a evolução da frota alocada no sistema de transporte público do Distrito Federal acompanhou tanto o crescimento da demanda quanto do número de viagens realizadas. Isso considerando todo o período analisado, inclusive o momento entre 2005 e 2008, anterior à informatização com advento do Sistema de Bilhetagem Automática (SBA), licitação e consequente maior controle por parte do poder público em relação aos dados sobre o transporte público do DF.

- **Os usuários do sistema de transporte público do Distrito Federal**

Os dados a seguir mostram a evolução do número de usuários do transporte público coletivo do Distrito Federal entre 2005 e 2015¹, sendo que o quantitativo total de passageiros transportados é apresentado na ordem de milhares de passageiros por ano. Aqui mais uma vez ocorre uma alteração forte entre 2005 e 2009, quando se passa de 174 milhões de embarques por ano para 227 milhões de embarques em 2008 e para 337 milhões passageiros embarcados durante o ano de 2009, o que representa um crescimento de 93,6% para esse intervalo de cinco anos analisados.

Cabe destacar que os dados apresentados na tabela 02 se referem ao número de embarques e não necessariamente de passageiros. Na atual conjuntura não é possível mensurar a quantidade de usuários do sistema de transporte público coletivo do DF. Pode-se dizer apenas que há uma média de aproximadamente um milhão de embarques diários nos ônibus coletivos. No contexto dos ônibus metropolitanos é razoável pensar que a grande maioria dos deslocamentos realizados pelos usuários do sistema sejam

¹ Os dados para 2015 são uma estimativa levando em consideração o número de passageiros transportados entre janeiro e agosto de 2015.

pendulares, em particular no Distrito Federal em função do espraiamento territorial e concentração dos empregos e serviços no Plano Piloto de Brasília, o que significa movimentos de ida e volta a um determinado local. Assim, a maioria dos usuários do transporte público realiza pelo menos dois embarques diários e, em determinadas ocasiões, realiza mais de dois embarques no mesmo dia, como é o que ocorre nas integrações. Porém, ainda há casos em que esses movimentos são realizados sem que se recorra ao artifício da integração, seja em um mesmo modal ou intermodal.

A julgar pela tendência da evolução do número de passageiros transportados durante toda a série histórica em que a amplitude das oscilações foi sempre bem menor que estes valores, é evidente que esse aumento de cerca de 137 milhões para o interstício de apenas um ano, entre 2007 e 2009, é decorrente de alguma anormalidade do sistema, uma vez que a maior oscilação nessa série histórica é um aumento de 22% verificado entre 2006 e 2007.

É importante ressaltar que o Sistema de Bilhetagem Automática, instituído pela Portaria ST-DF nº 98, de 22 de outubro de 2007, trouxe melhor controle quanto à mensuração da demanda. Ademais, a Portaria ST-DF nº 34, de 1º de julho de 2008, excluiu o Sistema de Transporte Público Alternativo do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, com consequente migração da demanda para o serviço por ônibus no STPC/DF. Tais medidas justificariam esse aumento de passageiros transportados entre 2008 e 2009. Diante dessa situação, 2008 foi considerado um ano de transição, que culmina no processo de sistematização das informações. Por esse motivo, os dados de 2008 se mostram atípicos e optou-se por apresentar a análise e descrição das informações em dois momentos, entre 2005 e 2007, sem a migração do sistema, e entre 2009 e 2015, com o sistema todo migrado para a informatização dos dados. Sendo assim, o ano 2008 é um marco devido às mudanças que ocorreram no sistema de transporte público do DF nos últimos dez anos.

Tabela 02 - Quantitativo de passageiros embarcados pelo Sistema de Transporte Público Coletivo do DF entre 2005 e 2015 (Valores em mil passageiros/ ano)

Área/ Ano	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bacia 1	43.970	41.671	51.012	54.232	78.892	82.347	80.954	81.316	79.545	81.484	74.500
Bacia 2	32.622	31.015	40.139	44.319	73.407	78.943	79.049	78.478	75.321	67.226	75.396
Bacia 3	39.066	36.672	42.423	48.806	73.670	78.555	81.350	86.833	96.164	94.715	86.832

Bacia 4	22.172	20.659	24.443	28.680	38.207	36.968	35.909	35.545	33.255	31.654	33.004
Bacia 5	36.297	33.334	41.804	51.739	72.960	72.728	75.121	77.724	75.184	74.070	70.283
Total	174.130	163.354	199.824	227.778	337.138	349.544	352.387	359.899	359.470	349.151	340.017

Fonte: DFTrans.

Os dados passíveis de comparação, entre 2005 e 2007, excluindo o ano de transição 2008, e entre 2009 e 2015, mostram, em um primeiro momento, oscilações positivas indicando ganhos consideráveis de usuários para o sistema, seguindo-se de diminuições na demanda. Isso se verifica entre 2005 e 2007, quando inicialmente há uma queda de quase 10 milhões de passageiros embarcados de 2005 para 2006, o que representa diminuição de 6,2% do número de embarques de um ano para outro. Há logo em seguida um aumento de quase 27 milhões de embarques de um ano para outro, crescimento de 22% em relação ao ano anterior e de 14% frente ao início da série histórica. Esses dados devem ser vistos com ressalva, conforme sublinhado anteriormente, uma vez que os sistemas de levantamento e sistematização das informações apresentavam falhas que poderiam subestimar ou superestimar a quantidade de embarques verificados para o sistema de transporte do Distrito Federal no seu conjunto.

Já em relação ao período de 2009 a 2015, embora os dados ainda apresentem problemas, conforme já indicado nas considerações metodológicas, e apesar de as eventuais falhas do sistema ou tentativas de burlar a bilhetagem automática sejam de difícil detecção e mensuração, são um percentual pequeno frente ao computo total de passageiros embarcados. A maior fidedignidade dos dados se reflete na série histórica que mostra oscilações menores de aumento e diminuição da demanda entre os anos de 2008 e 2015. Se em 2009 o sistema realizava cerca de 337 milhões de embarques, em 2014, seis anos depois, o quantitativo era 3,6% maior, representando um aumento de 12 milhões de embarques para o período analisado. Agora, caso sejam confirmadas as estimativas para 2015, será verificada uma redução de 3 milhões de embarques em relação a 2009 e 9 milhões em relação a 2014, o que representa percentualmente redução na ordem de 2,6% em relação ao ano anterior, mas um crescimento de 0,85% se comparado a 2009.

É preciso considerar algumas variáveis que influenciam a evolução da quantidade de embarques realizadas pelos usuários do transporte público do DF. Entre os anos 2005 e 2014, o Brasil viveu um aumento paulatino do emprego, da renda e da

escolaridade de sua população, fatores que também foram verificados em Brasília. O aumento da população empregada e da população estudantil (ensino básico e superior) gera obrigatoriamente a necessidade de deslocamentos da população para atender a esses desejos de viagens.

Esses novos deslocamentos não necessariamente são feitos mediante transporte público; há outros modais como a pé, de bicicleta, ou automóvel, que concorrem com o ônibus na captura desses deslocamentos. Mas é de supor que algum percentual desses novos movimentos intraurbanos tenham se dado por meio do ônibus, o que ajudaria a explicar o aumento do número de embarques verificado ao longo da série histórica. É de se supor também que o aumento da renda, associado à qualidade do transporte público, tenha levado pessoas a migrarem do transporte coletivo para o individual, explicando as oscilações de aumento e decréscimo do número de usuários do transporte público no DF. No entanto, seria preciso um levantamento de dados mais preciso para dar uma resposta mais adequada a essa questão, o que demandaria muito tempo e recursos financeiros e de pessoal para a realização desse trabalho.

- **Os índices de eficiência do sistema de transporte público do DF**

O sistema de transporte público precisa considerar os índices de eficiência que levam a sua própria sustentabilidade. Em muitas cidades pelo mundo, o transporte público ou é estatal ou recebe fortes subsídios estatais, primando pela qualidade da prestação do serviço oferecido aos cidadãos, reconhecendo que apenas a tarifa paga pelo usuário não é suficiente para arcar com os custos de operação do sistema de transporte. Nestes casos há dois fatores que são fundamentais: a premissa estatal de oferecer serviços públicos de qualidade, e forte controle das informações de transporte pelo poder público que consegue dimensionar cada vez com mais precisão o custo que cada usuário apresenta para o transporte público.

No entanto, mesmo nessas cidades busca-se aumentar cada vez mais a eficiência econômica do sistema como um todo, sem perder em qualidade. Caso seja considerada apenas a dimensão econômica – o que seria razoável pressupor por parte de operadores privados – um sistema de transporte é tão melhor quanto mais passageiros por viagem realizada, de preferência viagens curtas que implicam menos gastos e conferem mais ganhos aos empresários do setor. Mesmo o Estado não explorando diretamente o

transporte público, as concessões públicas procuram equacionar ganhos aos concessionários e prestação de serviços de qualidade aos usuários. Essa equação é mais bem resolvida quanto maior é o conhecimento sobre os custos reais que o sistema de transporte apresenta.

Assim, ao se falar em eficiência do sistema de transporte é preciso ter em mente não apenas a eficiência e a viabilidade econômica do empreendimento. Sobretudo, deve-se procurar equacionar a viabilidade econômico-financeira com a prestação de um serviço de qualidade aos usuários. Isso significa a oferta regular dos serviços, com cumprimento de tabela horária e itinerários, além de veículos que ofereçam um mínimo de conforto aos seus ocupantes.

Um dos aspectos analisados refere-se à quantidade de viagens oferecidas aos usuários do transporte público. É de se supor que quanto maior for a quantidade de viagens realizadas pelas operadoras do serviço, maior a oferta de ônibus e alternativas disponíveis para o usuário para se deslocar pela cidade. No caso do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal é necessário realizar uma ressalva. O número de viagens aqui quantificado é aquele que foi programado pelo órgão gestor, o que não implica necessariamente o cumprimento estrito daquilo que foi estipulado. Não é possível afirmar com precisão se as viagens foram efetivamente cumpridas ou não pelas empresas, uma vez que a fiscalização normalmente é feita *in loco* a partir de demandas pontuais, sendo que multas por descumprimento de tabela horária são difíceis de ocorrer. Existe a previsão de informatizar a fiscalização de itinerários e viagens efetivamente realizadas com a implantação do Centro de Controle Operacional (CCO), que mapeará as viagens e itinerários de todos os ônibus do sistema de transporte. No entanto, o CCO ainda não foi ativado pelo poder público local. Mas também não se pode dizer que os empresários optam sempre como regra pela diminuição do número de viagens. É razoável pensar pela lógica econômica que, caso haja aumento ou diminuição da demanda, os operadores do sistema reajam ofertando mais ou menos viagens para atender o público. Até o ano 2012, por exemplo, a linha 0.764 apresentava apenas uma viagem programada para a empresa Planeta, no entanto, ela realizava diariamente 65 viagens a mais do que o programado pelo órgão gestor.

Levando em consideração a discussão descrita anteriormente, quanto menos viagens realizar o empresário, maior seria o seu ganho imediato, porque teria menos custos, já para o usuário, quanto mais ônibus e viagens a se realizar, melhor. Mas caso essa quantidade de viagens se reduza demasiadamente, o usuário pode migrar para outro modal de transporte mais confiável.

Foi visto anteriormente que a demanda de passageiros sofreu alteração, oscilando entre aumentos e diminuições da procura por ônibus por parte dos usuários ao longo dos anos analisados. Quando se coloca em análise o número de viagens programadas, houve crescimento em praticamente todos os anos observados, salvo entre 2012 e 2013. Mas é de se destacar que o ritmo de crescimento do número de viagens foi menor que o verificado para a demanda do período entre 2005 e 2007 e maior para o período entre 2009 e 2015. Por exemplo, entre 2005 e 2007, o número de passageiros embarcados cresceu 14,7%, enquanto o número de viagens realizadas para atender a esses usuários cresceu apenas 0,7% no mesmo período. Já entre 2009 e 2014, o número de embarques cresceu apenas 3,6%, enquanto o número de viagens programadas teve um salto de 16%. Pode-se supor que o aumento de viagens trouxe mais conforto ao usuário, com ônibus circulando com menor quantidade de passageiros e maior frequência, ao mesmo tempo em que impactou negativamente nos custos dos operadores do serviço.

Tabela 03 - Viagens/ano do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF entre 2005 e 2015

Área/ Ano	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bacia 1	1.650.707	1.577.535	1.598.541	1.772.570	2.593.015	2.623.440	2.588.474	2.515.684	2.468.641	2.232.409	1.754.153
Bacia 2	1.430.237	1.446.478	1.435.674	1.447.961	1.847.876	1.942.757	2.051.063	2.063.464	1.996.742	1.980.276	2.127.769
Bacia 3	1.042.866	1.042.800	1.052.741	1.343.465	1.401.398	1.500.949	1.508.602	1.504.161	1.633.111	1.777.086	1.809.219
Bacia 4	405.576	436.972	456.114	939.373	636.213	588.774	575.449	644.789	578.754	891.015	865.648
Bacia 5	666.354	620.717	689.905	1.428.187	957.330	1.076.601	1.191.470	1.223.218	1.182.457	1.161.185	1.481.299
Total	5.195.740	5.124.502	5.232.975	6.931.556	7.435.832	7.732.521	7.915.058	7.951.316	7.859.705	8.041.971	8.038.088

Fonte: DFTrans (Nº Viagens, um dia útil, sábado e domingo).

Uma tentativa de dimensionar o quantitativo de viagens foi apresentar na tabela 04 a seguir a média de passageiros embarcados por viagens ao longo do ano. Com isso é possível observar se, na média, a quantidade de viagens programadas vem atendendo, a contento, a população. Cabe destacar que esta média é para as viagens realizadas ao longo de todo o dia, sejam em períodos de pico (quando sabidamente transportam-se mais passageiros) ou nos entre-picos (quando normalmente há menor ocupação dos veículos). No entanto, essa média permite visualizar se, no geral, o quantitativo de

viagens é razoável para o atendimento à população que demanda por transporte público. Brasília, por ser uma cidade “mononuclear”, com forte concentração de empregos, escolas, hospitais e áreas de lazer no Plano Piloto, ainda apresenta outra questão que são as linhas de ônibus “porta-a-porta” e sem “sobe e desce”, portanto, com baixo índice de renovação – IR, ao longo dos percursos. Isso faz com que os polos atratores de viagens recebam ônibus cheios no pico, mas obriga estes ônibus a voltarem aos seus pontos de origem quase que sem passageiros.

Os dados da tabela 04 a seguir mostram que, entre 2005 e 2008, a média de passageiros transportados por viagem programada foi de 35, oscilando, dependendo do ano, entre 32 e 38 passageiros por viagem. Já a partir de 2008 essa média de passageiros sobe para 49 e oscila negativamente até 43 passageiros no ano de 2014. Mas, em média, entre 2008 e 2014, a média de passageiros transportados foi de 45 por viagem programada. Isso quer dizer que, considerando uma distribuição homogênea dos passageiros, traria um nível de conforto no qual todos viajariam sentados, no entanto, isso não é verificado nos períodos de pico, o que demonstra que, em determinados momentos, há veículos circulando com taxa de ocupação bem abaixo da média e em outros momentos esses veículos circulam com ocupação bem acima da média registrada.

Tabela 04 - Média de passageiros embarcados por viagem/ano do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF entre 2005 e 2015

Área/ Ano	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bacia 1	27	26	32	31	30	31	31	32	32	37	41
Bacia 2	23	21	28	31	40	41	39	38	38	34	35
Bacia 3	37	35	40	36	53	52	54	58	59	53	42
Bacia 4	55	47	54	31	60	63	62	55	57	36	36
Bacia 5	54	54	61	36	76	68	63	64	64	64	45
Total	34	32	38	33	45	45	45	45	46	43	40

Fonte: DFTrans (Nº Viagens, um dia útil, sábado e domingo).

Eventuais formas de equacionar esse desequilíbrio seriam as criações de polos de emprego, escolas, universidades e locais de lazer que proporcionassem aos cidadãos a permanência em suas respectivas cidades de origem e não se vissem obrigados a

concentrar os deslocamentos em direção aos centros mais dinâmicos da economia do Distrito Federal, notadamente as cidades de Brasília, Gama e Taguatinga.

No campo do transporte, a variável quilometragem é um dos temas mais importantes. É ela que indica o tamanho dos custos que um sistema de transporte possui. A ideia é que, quanto menor possível for a quilometragem rodada do sistema para o atendimento a população, mais eficiente será a operação do transporte. Os dados de 2005 a 2007 para a quilometragem prevista para o sistema de transporte público do Distrito Federal mostram que houve uma tímida evolução da quantidade de quilômetros rodados, apenas 2,5% a mais em 2007 do que em relação a 2005. Considerando que no mesmo período o sistema de transporte público do DF ganhou um incremento de 14,7% a mais de embarques, pode-se afirmar que o sistema ganhou em eficiência nesse período. Já não se pode dizer o mesmo em relação ao período de 2008 a 2014: nesse período, o sistema de transporte público do DF ganhou 3,5% de novos embarques, mas em contrapartida aumentou a quilometragem rodada em 8,3%.

Quilometragem anual do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF entre 2005 e 2015

Área/ Ano	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bacia 1	39.291.324	38.729.633	39.414.067	54.955.796	54.955.796	57.680.771	63.415.127	63.096.314	54.362.650	56.305.840	56.695.933
Bacia 2	40.299.363	40.835.403	41.464.392	64.639.801	64.639.801	71.832.255	74.194.425	72.399.155	69.615.900	73.875.402	75.246.439
Bacia 3	38.519.560	40.607.564	40.807.514	56.841.120	56.841.120	59.628.719	58.593.508	58.485.998	63.842.233	68.083.688	68.782.061
Bacia 4	25.948.071	25.504.611	27.584.655	31.219.055	31.219.055	32.225.390	31.565.096	32.294.408	32.743.170	29.206.975	31.880.530
Bacia 5	44.722.173	43.217.974	44.273.584	61.080.649	61.080.649	60.935.649	62.656.807	67.234.767	69.370.400	63.561.393	58.529.440
Total	188.780.491	188.895.184	193.544.212	268.736.420	268.736.420	282.302.784	290.424.963	293.510.642	289.934.352	291.033.298	291.134.403

Fonte: DFTrans.

Um indicador importante relacionado à quilometragem rodada pelo sistema de transporte é o Percurso Médio Anual (PMA), que é muito utilizado para referenciar os custos tarifários e servir de parâmetro para calcular os custos fixos da operação, que são dados em unidades monetárias por quilômetro rodado. O PMA representa a quilometragem média anual que um veículo percorre ao longo de um ano de operação. O PMA pode ser calculado também tendo como referência as linhas, empresas ou áreas de operação de um determinado sistema de transporte público.

Nesse sentido, em termos de eficiência da operação, quanto menor for a frota disponível para rodar os quilômetros necessários para realizar a operação, mais eficiente esse sistema de transporte se apresenta, ou seja, quanto maior for o PMA, mais eficiente

é a operação, implicando em menores custos efetivos para o funcionamento do sistema como um todo.

No caso do sistema de transporte do Distrito Federal, o PMA mostrava menos eficiência entre 2005 e 2007, uma vez que reduziu a quilometragem anual rodada por veículo. Enquanto que, a partir de 2008, veio aumentando paulatinamente a quilometragem média anual dos veículos do sistema, que saltou de 98 mil quilômetros rodados em 2008 para uma estimativa de próxima a 100 mil quilômetros rodados por veículo em 2015, indicando um processo de racionalização cada vez maior do sistema de transporte público do Distrito Federal.

Percurso Médio Anual (PMA) do Sistema de Transporte Público do DF

Var.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Km/ Ano	188.780.491	188.895.184	193.544.212	268.736.420	268.736.420	282.302.784	290.424.963	293.510.642	289.934.352	291.033.298	291.134.403
Frota/Ano	2.032	2.141	2.179	2.742	2.742	2.771	2.769	2.828	2.895	3.017	2.922
PMA	92.903,8	88.227,5	88.822,5	98.007,4	98.007,4	101.877,6	104.884,4	103.787,4	100.150,0	96.464,5	99.635,3

Fonte: DFTrans.

É preciso levar em conta que a quilometragem por si só não é sintoma de aferição do transporte público em uma localidade. Considerando as especificidades da cidade de Brasília, que apresentou uma média de 930 linhas no sistema de transporte público, há uma média de três ônibus para cada linha. Deve-se considerar ainda que a característica das linhas porta a porta, em que o passageiro pega um único ônibus sem integração, na maioria dos casos, onera o sistema e leva à criação de extensos itinerários. Associado a esses problemas há também outro complicador que é a sobreposição de linhas, ou seja, linhas diferentes com percursos muito semelhantes se colocam como desafios para se pensar mecanismos de racionalizar o sistema de transporte da capital. Há um esforço de racionalizar a operação, como se vê nas estimativas de quantitativo de linhas para este ano, com previsão do sistema com 854 linhas, o menor patamar desde 2005.

O índice de passageiros por quilômetros (IPK) é outro importante indicador de eficiência da operação de transporte. O IPK é um dos principais indicadores para o cálculo do custo tarifário de um sistema de transporte público. O IPK é calculado pela razão entre o número de passageiros transportados e a quilometragem rodada para que estes mesmos passageiros fossem transportados. Em termos de eficiência operacional, quanto maior for o IPK, mais eficiente é o sistema de transporte, uma vez que significa

que se consegue transportar um grande número de passageiros e para isso precisa rodar poucos quilômetros.

No caso do IPK do sistema de transporte do Distrito Federal, considerando a grande quantidade de linhas de ônibus sobrepostas e a grande extensão que muitas apresentam, o IPK geral do sistema é baixo. Nos últimos dez anos, ele vem oscilando entre 0,86 e 1,24, sendo que em 2014 perdeu fôlego em relação ao ano anterior. A estimativa para o ano de 2015 é que o índice caia ainda mais. Isso demonstra a necessidade de alterações no sistema para que o IPK convirja para patamares mais convidativos para a operação, tornando o sistema de transporte do DF mais atrativo para a exploração por parte dos empresários e ao mesmo tempo ganhe em qualidade operacional aos usuários.

IPK Sistema de Transporte Público Coletivo do DF entre 2005 e 2015

Área/ Ano	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bacia 1	1,12	1,08	1,29	1,44	1,44	1,43	1,28	1,29	1,46	1,45	1,31
Bacia 2	0,81	0,76	0,97	1,14	1,14	1,10	1,07	1,08	1,08	0,91	1,00
Bacia 3	1,01	0,90	1,04	1,30	1,30	1,32	1,39	1,48	1,51	1,39	1,26
Bacia 4	0,85	0,81	0,89	1,22	1,22	1,15	1,14	1,10	1,02	1,08	1,04
Bacia 5	0,81	0,77	0,94	1,19	1,19	1,19	1,20	1,16	1,08	1,17	1,20
IPK - Sistema	0,92	0,86	1,03	1,25	1,25	1,24	1,21	1,23	1,24	1,20	1,17

Fonte: DFTrans.

1.2 Levantamento dos Dados e informações do sistema de transporte público na RIDE-DF (Histórico dos últimos dez anos)

Conforme exposto nas considerações metodológicas sobre os dados de transporte público da RIDE-DF, as informações disponíveis para as cidades do entorno não são consistentes e também não estão disponíveis para todas as 19 cidades que compõem a RIDE-DF. As informações mais recentes existentes são aquelas disponíveis no projeto básico do processo licitatório de dezembro de 2013, em que há uma estimativa de passageiros transportados, linhas necessárias para o atendimento a estes usuários, frequência de viagens, linhas e quilometragem percorrida. Os dados referentes a essas questões encontram-se nos anexos deste relatório. Lá estão detalhadas as informações deste projeto básico que originou a licitação de 2014 para o semiurbano de Brasília.

Vale destacar que os dados operacionais disponíveis neste documento, além de serem mera estimativa, cobrem apenas parte dos municípios que compõem a RIDE-DF. Segundo a Lei Complementar nº 94, de 19 de Fevereiro de 1998, além do Distrito Federal, a RIDE-DF conta com outros 19 municípios goianos: Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso e Vila Boa, e dois municípios mineiros, Unai e Buritis. Dessas cidades, o transporte semiurbano só contempla os municípios de Cidade Ocidental, Formosa, Novo Gama, Planaltina de Goiás, Luziânia, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.

Isso ocorre em razão da legislação que regula o transporte semiurbano indicar que apenas cidades com distâncias de até 75 km entre si se enquadram na condição de possuírem linhas tipificadas como semiurbanas. A maioria das cidades do Entorno do Distrito Federal apresentam distâncias superiores a 75 km em relação a Brasília. Esse fato mostra a importância de repensar a RIDE-DF ou mesmo a caracterização do semiurbano. Na lei da RIDE há cidades que possuem pouca relação com o Distrito Federal do ponto de vista das trocas intrametropolitanas. Sua presença na RIDE-DF se dá muito mais por razões políticas do que por integrarem de fato um conglomerado de cidades com características de região metropolitana.

Estimativa de Dados operacionais do sistema semiurbano do Distrito Federal e Entorno (Referência ano base 2013)

Lote	Coefficiente Tarifário	Quota	Demanda	Extensão da linha (em km)	Tarifa de referência Máximo (R\$)
1	0,08	Cidade Ocidental/GO - Taguatinga/DF	579.036	57,68	4,7
1	0,08	Formosa/GO - Planaltina/DF	463.899	49,66	4,05
1	0,08	Jardim Ingá (Luziânia)/GO - Taguatinga/DF	617.056	57,21	4,65
1	0,08	Luziânia/GO - Taguatinga/DF	1.340.362	68,65	5,55
1	0,08	Planaltina de Goiás/GO - Brasília/DF	6.756.455	72	5,85
1	0,08	Planaltina de Goiás/GO - Sobradinho/DF	997.524	45,38	3,7
1	0,08	Planaltina de Goiás/GO - Planaltina/DF	1.388.192	34,82	2,85
1	0,08	Santo Antônio do Descoberto/GO - Brasília/DF	4.454.999	62,44	5,05
1	0,08	Santo Antônio do Descoberto/GO - Taguatinga/DF	3.009.352	45,71	3,7
1	0,08	Valparaíso de Goiás/GO - Taguatinga/DF	580.527	51,89	4,2
2	0,08	Cidade Ocidental/GO - Brasília/DF	5.543.150	59,54	4,95
2	0,08	Cidade Ocidental/GO - Gama/DF	1.482.242	31,26	2,6
2	0,08	Jardim Ingá (Luziânia)/GO - Brasília/DF	5.215.492	57,32	4,75
2	0,08	Jardim Ingá (Luziânia)/GO - Gama/DF	2.343.335	32,41	2,7

2	0,08	Luziânia/GO - Brasília/DF	4.199.115	69,04	5,75
2	0,08	Luziânia/GO - Gama/DF	1.523.257	43,57	3,6
2	0,08	Valparaíso de Goiás/GO - Brasília/DF	7.692.061	48,23	4
2	0,08	Valparaíso de Goiás/GO - Gama/DF	1.671.968	18,8	1,55
2	0,08	Jardim ABC (Cidade Ocidental)/GO - Brasília/DF	327.522	44,39	3,7
2	0,08	Jardim ABC (Cidade Ocidental)/GO - Gama/DF	88.802	52,7	4,4
3	0,09	Águas Lindas de Goiás/GO - Brasília/DF	9.533.017	61,52	5,3
3	0,09	Águas Lindas de Goiás/GO - Brazlândia/DF	373.885	24,21	2,1
3	0,09	Novo Gama/GO - Brasília/DF	6.250.050	52,43	4,5
3	0,09	Monte Alto (Padre Bernardo)/GO - Brasília/DF	78.615	64,9	5,6
3	0,09	Monte Alto (Padre Bernardo)/GO - Brazlândia/DF	270.240	19,6	1,7
3	0,09	Monte Alto (Padre Bernardo)/GO - Taguatinga/DF	45.595	58,85	5,1
4	0,08	Águas Lindas de Goiás/GO - Taguatinga/DF	8.895.813	44,02	3,7
4	0,08	Águas Lindas de Goiás/GO - Ceilândia/DF	2.854.332	33,64	2,8
4	0,08	Girassol (Cocalzinho de Goiás)/GO - Brasília/DF	1.380.578	73,89	6,2
4	0,08	Girassol (Cocalzinho de Goiás)/GO - Taguatinga/DF	2.097.361	54,26	4,55
4	0,08	Mansões Marajó (Cristalina)/GO - Brasília/DF	54.722	75,6	6,35
4	0,08	Novo Gama/GO - Taguatinga/DF	1.415.021	52,2	4,35
4	0,08	Novo Gama/GO - Gama/DF	5.205.144	14,73	1,25
Total - todo o sistema semiurbano do DF e seu Entorno			88.728.719	49,47	4,12

Fonte: ANTT.

A seguir segue a relação das estimativas de dados operacionais que constam no edital de licitação do semiurbano de acordo com o lote de operação das linhas em disputa. Ressaltando que mais detalhes em relação às informações listadas abaixo estão disponíveis nos anexos deste relatório, que discrimina cada um dos lotes, áreas de circulação dos ônibus, frota alocada, itinerários gráficos e descritivos das linhas previstas para circular. Lembrando ainda que algumas das linhas que possuíam expectativa de terem propostas de exploração e operação não obtiveram propostas de empresas interessadas, caracterizando lotes vazios e significando ausência de operação e de prestação de serviço aos usuários.

2 **Gestão da DFTrans (equipe técnica e administrativa, sistema de informações, fiscalização, planejamento, cálculos tarifários etc.)**

Os quadros 01 e 02 a seguir mostram o cenário atual da equipe técnica dentro da estrutura administrativa do Governo do Distrito Federal, que é responsável por cuidar da gestão do transporte público no Distrito Federal. Estão ausentes os dados referentes aos profissionais que trabalham em outros órgãos ligados à mobilidade urbana no Distrito Federal, como DETRAN, DER, e Metrô-DF. Para os municípios da RIDE-DF, a

ausência das informações é referente aos profissionais da ANTT e das prefeituras municipais que atuam diretamente com a área do transporte público.

No quadro 01 estão os profissionais lotados na autarquia DFTrans, que são os responsáveis pelo planejamento e gestão do sistema de transporte público do Distrito Federal. Ao todo são 224 pessoas lotadas na DFTrans, mas é importante ressaltar que a Diretoria Técnica que é a responsável pelo planejamento e gestão do sistema de transporte público conta com aproximadamente 30% dos profissionais da autarquia. Os demais atuam em atividades de cunho administrativo e de gestão de pessoal.

QUADRO 01 - Quantitativo de pessoal da carreira de Atividades em Transportes Urbanos do Distrito Federal e demais carreiras que trabalham com transporte público lotados no DFTrans (Referência Setembro/2015)

CARREIRA	Atividades em Transportes Urbanos							Políticas Públicas e Gestão gov. Do DF			Total Geral
	Servidores sem vínculo/requisitados	Total	Analista transporte urbano	Auxiliar transporte urbano	Espec. Transporte urbano	Técnico transporte urbano	Total	Analista pol públ e gest gov	Técnico pol públ e gest gov	Total	
Sem função	5	5	80	6	1	38	125	4	2	6	136
Assessor	4	4	3			2	5				9
Assessor especial	2	2	1				1				3
Chefe	18	18	17	2		5	24				42
Coordenador	1	1									1
Diretor	4	4									4
Diretor geral	1	1									1
Encarregado	9	9						1		1	10
Gerente	9	9	7			1	8				17
Ouvidor	1	1									1
Total Geral	54	54	108	8	1	46	163	5	2	7	224

Fonte: DFTrans e Portal da Transparência.

O quadro 02 a seguir apresenta os servidores lotados na Secretaria de Mobilidade que estão envolvidos diretamente com gestão e fiscalização do transporte

público no Distrito Federal. A partir do ano 2013, o governo local fez um rearranjo institucional no qual extinguiu a Diretoria Operacional da DFTrans e repassou as atividades para a responsabilidade da Secretaria de Transportes, atual Secretaria de Mobilidade. No total são 390 profissionais envolvidos com a gestão e fiscalização do transporte público lotados na SEMOB, sendo que, destes, 161 são auditores fiscais de atividades urbanas, servidores da carreira responsável por realizar a fiscalização da prestação dos serviços de transporte público coletivo no Distrito Federal.

QUADRO 02 - Quantitativo de pessoal da carreira de Fiscalização de Atividades Urbanas do Distrito Federal e demais carreiras que trabalham com transporte público lotados na SEMOB (Referência Setembro/2015)

Carreira			Auditoria de Atividades Urbanas		Políticas Públicas e Gestão gov. Do DF				Total Geral	
	Servidores sem vínculo/requisitados	Cargo para substituição	Auditor fiscal ativ. Urbanas	Total	Analista pol publ e gest gov	Gestor pol pub e gest gov	Técnico pol publ e gest gov	Total		
Secretaria de Estado de Mobilidade - SEMOB										
Secretaria de estado de mobilidade	196	11	207	161	161	17	2	3	22	390
Sem função	107	11	118	134	134	9	1	1	11	263
Assessor	25		25	5	5	1			1	31
Assessor especial	11		11	1	1					12
Assessor técnico	5		5							5
Chefe	19		19	9	9	2	1	1	4	32
Coordenador	11		11	3	3	1			1	15
Gerente	11		11	7	7	3			3	21
Grat apoio administrativo - auxiliar	1		1					1	1	2
Grat apoio administrativo - técnico	2		2							2
Ouvidor						1			1	1
Presidente				1	1					1
Secretário adjunto	1		1							1
Secretário de estado	1		1							1
Subsecretario	2		2	1	1					3
Total Geral	196	11	207	161	161	17	2	3	22	390

Fonte: SEMOB e Portal da Transparência.

É importante ressaltar que não é a quantidade de profissionais que atuam na área de transportes que dirá se o sistema é bom ou ruim. Esse quantitativo não tem relação direta com uma boa gestão da área, mas pode-se colocar como indicativo da importância que o transporte público tem dentro da estrutura administrativa do Governo do Distrito Federal. Principalmente em relação ao número de servidores e suas respectivas atribuições e locais de lotação dentro dos órgãos que pensam o transporte público. Nos anexos há a relação nominal de servidores da SEMOB e DFTrans e quais funções desempenham dentro do organograma dos órgãos de mobilidade urbana do Distrito Federal.

3 Cadastros do sistema de transporte público (empresas operadoras - áreas de operação, linhas, frotas por tipo de linha, e idade média das frotas, garagens, tipo de serviço, tarifas, terminais)

3.1 Histórico das empresas operadoras do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal

Não foram conseguidos dados precisos em relação a todo este período, podendo atestar a operação de empresas apenas após a publicação do Decreto nº 10.062, de 5 de janeiro de 1987, que instituiu o Sistema de Transporte Público do Distrito Federal.

À época, cinco empresas operavam serviços regulares, com seus respectivos anos de fundação:

- Viação Pioneira (1958-1989, 2007-2013 e 2013-atualmente)

A empresa foi incorporada pela Viação Planeta em 1989 e reativada pelo mesmo grupo econômico em 2007. Foi vencedora da licitação realizada em 2012 e passou a operar a bacia 2 em 2013.

Atuava em Taguatinga e Ceilândia com linhas para Guará, Núcleo Bandeirante, Cruzeiro e Plano Piloto. No período moderno passou a operar destes locais para Águas Claras, Vicente Pires, Paranoá, Lago Norte, Lago Sul, SCIA, Candangolândia e Brazlândia.

- Viação Planeta (1963-2013)

Como empresa do grupo econômico que tinha a Pioneira como subsidiária, atuava nas mesmas regiões que ela, principalmente após incorporar a mesma. Com o retorno da Pioneira, passou a operar no Paranoá, Itapoã, Gama, Santa Maria, Taguatinga e Ceilândia.

- Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília – TCB (1961-atualmente)

Foi criada para realizar o transporte coletivo em todas as regiões do DF. A partir da década de 80 concentrou suas atividades no Plano Piloto, fazendo ligação de Brazlândia, Planaltina, Paranoá, Lago Norte, Lago Sul e São Sebastião. Após a entrada de várias empresas ao longo dos anos 90 e 00 ficou operando apenas no Plano Piloto.

- Viação Planalto – VIPLAN (1970-2013)

Começou operando do Gama, Guará, Candangolândia, Núcleo Bandeirante, Cruzeiro e Sobradinho para o Plano Piloto, depois assumiu linhas de Samambaia, Santa Maria, Planaltina e SCIA.

- Viação Alvorada (1974-1999)

Concentrava-se nas linhas circulares entre Taguatinga e Ceilândia, depois passou a fazer ligações para o Plano Piloto e Gama até mudar seu nome para Viação Satélite.

Além dessas linhas que operavam o serviço regular havia as empresas que faziam parte do Transporte de Vizinhança, os chamados zebrinhas, serviço criado em 1981. Além da própria TCB, operavam no serviço as empresas:

- Condor Transportes Urbanos (1981-2013)
- Lotaxi Transportes Urbanos (1981-2013)
- Arco Transportes Urbanos (1981-1998)

Em 1989, foi realizada uma licitação para a entrada de novos operadores em pequenos lotes de 30 carros cada. As empresas vencedoras foram:

- Empresa Manauara de Transportes Coletivos – EMTC (1991-1994)

Assumiram as linhas operadas pela TCB em Brazlândia. Foi a primeira empresa a atender a cidade de Santa Maria ligando ao Plano Piloto e à Taguatinga e foi

incorporada pela Arco em 1994, que teve depois sua operação dividida entre Condor (Santa Maria) e Lotaxi (Brazlândia)

- Sol Transportes Coletivos (1992-2004)

Operava as linhas das recém-criadas expansões da Ceilândia para o Plano Piloto e Taguatinga. Teve sua falência decretada e suas linhas e frota incorporada pela Viação Satélite.

- Expresso São José (1992-atualmente)

Começou operando em Samambaia, mas logo assumiu as linhas dos recém-criados Recanto das Emas e Riacho Fundo I e II. Com a diminuição da TCB, assumiu linhas circulares no Plano Piloto e Lago Norte e de Ligação de Planaltina, Gama e São Sebastião. Foi vencedora da licitação realizada em 2012 e passou a operar a bacia 5 em 2013.

- Empresa Santo Antônio (1992-1994) e depois Viação Valmir Amaral – Viva Brasília (1994-2013)

Concentrou-se nas cidades da área norte do DF (Sobradinhos I e II e Planaltina) e leste (Paranoá, Itapoã e São Sebastião), e algumas poucas linhas na Ceilândia, Samambaia, Riacho Fundo, Núcleo Bandeirante e Guará.

- Viação Riacho Grande (1992-1998) e depois Expresso Riacho Grande (1998-2013)

Iniciou seus trabalhos com algumas poucas linhas de ligação em Ceilândia. Quando entrou definitivamente no sistema, assumiu linhas no Recanto das Emas, Riacho Fundo II e em linhas circulares do Plano Piloto. Herdou também algumas linhas do antigo STPA (vans), ligando Riacho Fundo I, Núcleo Bandeirante, Guará e Cruzeiro.

Pelos quinze anos seguintes, outras empresas entraram no sistema por diversos motivos, são elas:

- Rápido Brasília (1999-2013)

Subsidiária da Viva Brasília no Grupo Amaral, operava nas cidades de Planaltina, Sobradinho, Samambaia, Paranoá, Itapoã e São Sebastião. Assumiu muitas linhas da TCB no Plano Piloto, em particular o Grande Circular.

- Veneza Transporte e Turismo e depois Rápido Veneza (1999-2013)

Com pouco mais de um ano de operação, também foi incorporada ao Grupo Amaral. Começou operando na ligação entre Riacho Fundo e Ceilândia, depois teve suas operações transferidas para a região do Paranoá e Itapoã.

- Viação Satélite (1999-2013)

Assumiu a frota, as instalações, as linhas e os funcionários da Viação Alvorada, ou seja, foi basicamente uma mudança de razão social. Operava nas mesmas regiões da antecessora.

Em setembro de 2007, o governo abriu duas licitações, a primeira com o objetivo de substituir as vans que operavam no Sistema de Transporte Público Alternativo (STPA) por micro-ônibus operados por novos permissionários do Serviço Básico e a segunda com o objetivo de preencher uma cota de inserção de veículos novos que havia sido descumprida pela Viplan.

Quase todos os novos permissionários eram Cooperativas de Transporte que iniciaram suas operações no ano seguinte. Nessa lista entraram os seguintes operadores de micro-ônibus:

- Cootransp (2008-2012) e depois Grande Brasília (2012-atualmente)

Opera em Samambaia, Núcleo Bandeirante, Candangolândia, Park Way, Cruzeiro, Lago Sul e SIA.

- Cootarde (2008-atualmente)

Opera no Gama, Santa Maria, Ceilândia, Taguatinga, Riacho Fundo e Brazlândia.

- MCS Transportes (2008-atualmente)

Opera no Recanto das Emas, Riacho Fundo II, Ceilândia, Taguatinga, Guará, Candangolândia e Estrutural.

- Coobrataete (2008-atualmente)

Opera no Paranoá, no Itapoã, no Lago Norte e já operou em Sobradinho.

- Coopertran (2008-atualmente)

Opera em Sobradinho, Planaltina, Águas Claras, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia.

- Coopatag/DF (2008-atualmente)

Opera entre o Gama e Santa Maria.

E das que entraram para operar ônibus básicos:

- Cootarde (2008-atualmente)

Opera no Gama, Santa Maria, Samambaia e Taguatinga, além de operar alguns circulares no Plano Piloto.

- Cooperativa Alternativa (2008-atualmente)

Ficou responsável pela operação de Brazlândia, que pertencia à Lotaxi, além de operar alguns circulares no Plano Piloto.

- Coopatram (2008-2011)

Ficou responsável pela operação de Arapoangas e Vale do Amanhecer, em Planaltina, que pertencia à Viplan, além de operar alguns circulares no Plano Piloto.

A interrupção nos serviços da Coopatram, causada por dívidas com credores, obrigou o governo a lançar mão de operações emergenciais e de um edital para permissão temporária até que se regularizasse a situação por meio do edital das novas empresas. No emergencial, além da Grande Brasília operaram:

- Rotha Transportes (2012-2013)
- Moura Transportes (2012-2013)

3.2 Frota em 2015 por operadora, tipo de veículo utilizado e tecnologia empregada

No ano 2013, foi realizada uma licitação que renovou toda a frota de veículos do Distrito Federal que circulava sem as devidas concessões. Nessa licitação ingressaram no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal 2580 veículos que se juntaram aos outros 450 micro-ônibus e 170 ônibus alongados advindos do Edital de Concorrência nº 01/2007 e nº 02/2008, respectivamente, ambos da Secretaria de Estado de Transportes, que entraram em operação nos anos de 2008 e 2009, além de inclusão de veículos dos operadores que prestavam o serviço. A ideia é que, quando essas concessões se encerrarem, essas linhas que hoje estão sob responsabilidade dos

concessionários da licitação de 2007 passem para os atuais operadores das bacias de 01 a 05, fruto da licitação de 2013.

Essas informações de frota são apresentadas nas tabelas a seguir, que procuram mostrar o histórico da frota por empresa que operou no STPC nos últimos dez anos.

QUADRO 03 - Frota do STPC em 2015, por operadora e tipo de veículo e Tecnologia

Operador	Sigla	Alongado	Articulado	Micro-ônibus	Ônibus básico	Mini-ônibus	Midi-ônibus	Articulado BRT	Padrão BRT	Executivo	Total
Alternativa	AT	40									40
Cobrataete	CA			50							50
Cootarde	CD*	50		150							200
Coopatag	CL			50							50
Cootransp	CR**	3		45	2	7	4				61
Coopertran	CV			100							100
Urbi Mobilidade	HP		65		407	57					529
MCS	MC			30		7	13				50
Pioneira	PI		12		460	53		62	38		625
Piracicabana	PR				454	63					517
São José	SJ		41		467	68					576
TCB***	TC	40		3	8	5				5	61
Marechal	VM		33		352	79					464
Total****		133	151	428	2150	339	17	62	38	5	3323
* 50 veículos alongados deixaram de operar em junho de 2015											
** Há cadastrado mais 3 veículos em relação ao relatório de idade média da frota											
*** Frota total com veículos Micro-ônibus Executivo, Executivo e veículos alongados que foram recadastrados em 2015 para operação em Linhas Rurais											
**** Frota de 27 veículos superior ao Relatório de Idade Média, sendo 24 veículos da TCB (Executivos e Rurais) e outros 3 veículos da Cootransp (alongado) sem devido instrumento editalício específico											

3.3 Idade média da frota do sistema por operadora

O quadro 04 a seguir mostra a idade média da frota de transporte público do DF cadastrada e autorizada a circular. Esse indicador é importante, pois aponta para informações relacionadas à qualidade do sistema de transporte público. A tendência é que, quanto mais o sistema possui uma frota renovada, melhor será a prestação dos serviços, uma vez que os ônibus trarão maior conforto aos usuários e menor quebra.

Tendo como referência o ano 2015, as empresas que ingressaram recentemente no STPC-DF são as que possuem menor idade média para suas frotas de ônibus. Nas empresas Urbi, Piracicabana, São José, Pioneira e Marechal, a idade média de seus veículos não ultrapassa a marca de dois anos de idade. Isso por conta da licitação de 2013, que fez com que essas empresas que saíram vencedoras da licitação entrassem no

STPC com todos os veículos novos, fato que explica a baixa idade média dos ônibus destas empresas e a conseqüente média baixa da idade dos veículos do sistema como um todo. Vale ressaltar que atualmente estão autorizadas a circular apenas as empresas vencedoras da licitação de 2013 e as cooperativas Alternativa, Cobrataete, Cootarde, Coopatag, Cootransp, Coopertran e MCS, todas empresas que entraram no sistema em 2008 e que possuem veículos com idade média que não ultrapassa os sete anos de idade. Isso revela que o Distrito Federal possui uma frota de ônibus relativamente nova, fatores que convergem para uma paulatina melhora na prestação dos serviços aos usuários.

QUADRO 04 - Relatório de Distribuição de Frota Cadastrada - Idade Média - Frota Regular

Data de Referência - 2001/2015																			
Todas as Operadoras 2001 até 2015 - Veículos Regulares																			
Ano		2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	Total	Idade	% Sistema
Operador	Sigla	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		Média	
Alternativa	AT	-	-	-	-	-	-	40	-	-	-	-	-	-	-	-	40	6,00	0,94%
Cobrataete	CA	-	-	-	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	-	50	7,00	1,18%
Cidade Brasília	CB	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	14	16	-	1	10	42	11,33	0,99%
Cootarde	CD	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-	-	-	-	200	7,00	4,72%
Coopatram	CF	-	-	-	-	-	-	-	80	-	-	-	-	-	-	-	80	7,00	1,89%
Coopatag	CL	-	-	-	-	-	-	4	46	-	-	-	-	-	-	-	50	6,92	1,18%
Condor	CO	-	-	-	-	-	-	84	-	-	-	-	-	-	-	-	84	6,00	1,98%
Cootransp	CR	-	-	-	1	-	9	2	46	-	-	-	-	-	-	-	58	6,59	1,37%
Coopertran	CV	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	100	7,00	2,36%
Urbi Mobilidade	HP	-	16	513	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	529	1,97	12,49%
Lotáxi	LO	-	-	-	-	3	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	8	5,25	0,19%
MCS	MC	-	-	20	-	-	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	50	5,00	1,18%
Pioneira	PI	-	49	576	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	625	1,92	14,75%
Pioneira	PI-V	-	-	-	-	-	-	-	37	-	-	52	12	1	-	-	102	9,05	2,41%
Planeta	PL	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	63	40	1	-	-	105	10,37	2,48%
Piracicabana	PR	20	30	467	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	517	1,86	12,20%
Rápido Brasília	RB	-	-	-	-	-	-	34	-	-	-	-	-	-	-	-	34	6,00	0,80%
Riacho Grande	RG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	18	17	-	-	55	10,95	1,30%
Rota do Sol	RT	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	12	6,00	0,28%
Rápido Veneza	RV	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8	6,00	0,19%
São José	SJ	-	-	576	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	576	2,00	13,59%
São José	SJ-V	-	-	-	-	-	-	116	1	-	-	14	25	-	-	20	176	7,94	4,15%
Satélite	SL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	40	1	1	10	53	11,60	1,25%
TCB	TC	-	-	-	-	8	-	24	5	-	-	-	-	-	-	-	37	5,70	0,87%
Viva Brasília	VB	-	-	-	-	-	-	37	15	1	-	-	-	-	-	7	60	7,22	1,42%
Viplan	VI	-	-	-	-	6	-	111	1	-	-	2	1	1	-	-	122	6,07	2,88%
Marechal	VM	-	3	461	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	464	1,96	10,95%
Total		20	98	2613	1	17	9	477	613	1	0	166	152	21	2	47	4237	3,98	100,00%

Fonte: Sistema de Informações de Transportes (SIT).

Setor de Autarquias Sul (SAUS), Quadra 5, Bloco H, Lote 6. CEP: 70070-912 – Brasília – DF

Tel.: +55 (61) 3217 6365 / Fax: (61) 3217 6490

<http://www.ibict.br>

<http://brasilia2060.ibict.br>

3.4 Terminais

A rede de transporte público coletivo do DF possui 30 terminais de ônibus. Além destes terminais para uso doméstico há outros dois terminais que são utilizados com as linhas do serviço de transporte semiurbano, no atendimento à RIDE: o terminal do Turing, na área central do Plano Piloto, e um terminal provisório em Taguatinga Norte, na Avenida Elmo Serejo, próximo ao novo centro administrativo do Governo do Distrito Federal.

As localizações dos terminais de ônibus no DF são majoritariamente no final das cidades, noutros termos, terminal de ponta, funcionando muito mais como pontos de soltura de ônibus do que propriamente como ponto de embarque e desembarque de passageiros. Foge a esta lógica o terminal central do Gama, central de Planaltina e a Rodoviária do Plano Piloto. Esses três terminais, em função de estarem no centro das respectivas cidades, estão dotados em sua área de prestação de serviços, funcionando como polo atrator de viagens, e, no caso da Rodoviária do Plano Piloto, além dos serviços, como ponto de transbordo para outras áreas em Brasília.

Inexiste na rede de transporte do DF terminais de meio que funcionariam como pontos de transbordos, portanto, com integrações. O caso da Rodoviária do Plano Piloto também é tecnicamente um terminal de ponta, visto que as viagens se iniciam ou terminam neste ponto da rede.

Com a inserção do BRT SUL – Expresso DF – SUL, foi implantado um terminal de integração na saída do Gama e outro na saída de Santa Maria. O conceito preconizado no PDTU/DF e no Edital de Concorrência nº 01/2011 – ST é de um serviço de transporte tronco-alimentado. Mas não é possível esse serviço sem um mínimo de infraestrutura com terminais de meio para transbordos. Ainda que o conceito da integração no DF seja aberto e temporal existe a necessidade da construção de terminais ao longo dos corredores de transportes.

Na tabela abaixo estão disponibilizados os terminais da rede de transporte público coletivo do DF. Cada terminal é especificado em qual área está situado, e se está em processo de reforma ou de implantação com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Os terminais do BRT Gama e Santa Maria foram

construídos dentro do projeto do BRT – SUL com recurso da Caixa Econômica Federal. Os Terminais da Asa Sul – TAS, da Rodoviária do Plano Piloto, de Santa Maria e do Setor P Norte, na Ceilândia, não têm previsão de serem reformados, ou, no caso do Terminal de Santa Maria, construído com recursos do BID.

O terminal do Setor O já teve sua reforma concluída. Os terminais do Riacho Fundo I e II, QnR, Sobradinho II, São Sebastião e Brazlândia Veredas estão implantados e inaugurados; e o terminal Gama Leste está em fase final de conclusão. Em construção estão os terminais Samambaia Sul e Norte e os dois do Recanto das Emas. Em processo de reforma em andamento estão os terminais da M Norte, Cruzeiro Novo e os dois do Guará. O restante está no aguardo do início das reformas.

QUADRO 05 - Terminais do STPC/DF

Área	Implantação de Terminais de Ônibus
5	Terminal Veredas - Brazlândia
3	Terminal Riacho Fundo I
2	Terminal São Sebastião
2	Terminal Gama Leste
5	Terminal QNR - Ceilândia
3	Terminal Samambaia Sul
3	Terminal Samambaia Norte
3	Terminal Recanto das Emas I
1	Terminal Sobradinho II
3	Terminal Riacho Fundo II
3	Terminal Recanto das Emas II
Área	Reforma de Terminais de Ônibus
5	Reforma - Terminal Setor O - Ceilândia
4	Reforma - Terminal Setor P Sul - Ceilândia
5	Reforma - Terminal Setor M Norte - Taguatinga
4	Reforma - Terminal Taguatinga Sul
4	Reforma - Terminal Guará I
4	Reforma - Terminal Guará II
3	Reforma - Terminal Núcleo Bandeirante
2	Reforma - Terminal Paranoá
1	Reforma - Terminal Planaltina
1	Reforma - Terminal Cruzeiro Novo
2	Reforma - Gama Setor Central
1	Reforma - Sobradinho Centro

5	Reforma - Brazlândia Setor Tradicional
2	Terminal de Santa Maria
2	Terminal BRT de Santa Maria
2	Terminal BRT do Gama
2	Terminal Asa Sul
5	Terminal P Norte
1	Rodoviária do Plano Piloto

Fonte: DFTrans.

3.5 Histórico do valor das tarifas praticados pelo STPC-DF de 2003 a 2015

Os dados do quadro abaixo mostram a evolução das tarifas do transporte público coletivo do Distrito Federal entre 2003 e 2015. Enquanto na maioria das cidades ocorrem aumentos regulares e anuais para as tarifas de transporte público, no Distrito Federal ocorre um caso atípico. Nesse intervalo de 13 anos, apenas três aumentos tarifários ocorreram. Isso não é reflexo de economicidade, nem tampouco de um sistema tarifário superavitário. A não concessão de reajustes sempre ocorreu no DF a custo de concessões e subsídios por parte do poder público aos empresários operadores do STPC-DF. Isenção de ICMS sobre o óleo diesel e assunção por parte do poder público dos encargos tarifários com pessoas com deficiência, idosos e estudantes aliviaram os custos das empresas na mesma medida que jogam pressão no Estado com maiores custos da máquina pública.

QUADRO 06 - Histórico do valor das tarifas praticadas no STPC-DF de 2005 a 2015

Tipo de linha		DECRETO Nº	Valor	DECRETO Nº	Valor	DECRETO Nº	Valor
Serviço básico	Metropolitana 1	Nº 23.557, de 03/02/2003	R\$ 1,60	Nº 26.501, de 29/12/2005	R\$ 2,00	Nº 36.762, de 18/09/2015	R\$ 3,00
	Metropolitana 2	Nº 23.557, de 03/02/2003	R\$ 2,50	Nº 26.501, de 29/12/2005	R\$ 3,00	Nº 36.762, de 18/09/2015	R\$ 4,00
	Metropolitana 3	-	-	Nº 28.087, de 02/07/2007	R\$ 2,50	Nº 36.762, de 18/09/2015	R\$ 3,00
	Urbana 1	Nº 23.557, de 03/02/2003	R\$ 1,20	Nº 26.501, de 29/12/2005	R\$ 1,50	Nº 36.762, de 18/09/2015	R\$ 2,25
	Urbana 2	Nº 23.557, de 03/02/2003	R\$ 1,60	Nº 26.501, de 29/12/2005	R\$ 2,00	Nº 36.762, de 18/09/2015	R\$ 3,00
	Urbana 3	-	-	Nº 30.012, de 29/01/2009	R\$ 1,50	Nº 36.762, de 18/09/2015	R\$ 2,25
Serviço especial	Executivo	-	-	Nº 32.888, de 27/04/2011	R\$ 8,00	Nº 36.762, de 18/09/2015	R\$ 10,00
	Vizinhança	Nº 23.557, de 03/02/2003	R\$ 2,70	Nº 26.501, de 29/12/2005	R\$ 3,20	-	-
Serviço complementar rural	Grupo 1	Nº 23.557, de 03/02/2003	R\$ 2,00	Nº 26.501, de 29/12/2005	R\$ 2,40	Nº 36.762, de 18/09/2015	R\$ 3,00
	Grupo 2	Nº 23.557, de 03/02/2003	R\$ 1,90	Nº 26.501, de 29/12/2005	R\$ 2,30	Nº 36.762, de 18/09/2015	R\$ 3,00
	Grupo 3	Nº 23.557, de 03/02/2003	R\$ 2,50	Nº 26.501, de 29/12/2005	R\$ 3,00	Nº 36.762, de 18/09/2015	R\$ 3,00

Fonte: DFTrans.

4 Integração com outros modos de transporte como Metrô e com sistema cicloviário

A análise da integração com outros modos de transporte foi realizada a partir das informações disponíveis na legislação que cria, formaliza e autoriza as integrações ocorrerem. A partir dessa busca na legislação que detecta as possibilidades de integração foi realizada a quantificação da integração nos últimos dez anos. Essa quantificação só foi possível a partir de 2009, quando da informatização do sistema e das legislações que criam o instrumento da integração nas suas diversas possibilidades e modalidades: ônibus – ônibus; ônibus – micro-ônibus, micro-ônibus – micro-ônibus, ônibus – metrô e micro-ônibus – metrô, ou seja, só se faz possível e se torna efetiva a partir da implantação do SBA. Vale destacar ainda que, a partir de 2014, com a nova licitação, o sistema de transporte do Distrito Federal generalizou o instrumento da integração, antes restrito a algumas linhas e tecnologias de ônibus com o sistema metroviário. A integração atual intra STPC e inter STPC e Metrô é ampla e irrestrita, ou seja, pode-se integrar a qualquer momento independentemente do modo de transporte utilizado previamente, havendo também um tipo de integração temporal e aberta: temporal por valor por um período de duas horas após o primeiro embarque realizado, e aberta por dispensar o uso de terminais de integração, podendo ser realizada a partir de qualquer ponto de parada do Distrito Federal.

Já em relação à integração do modo rodoviário e metroviário com o sistema cicloviário, as informações disponíveis não permitem dizer a quantidade de integrações que são realizadas entre essas modalidades de locomoção. Somente a utilização de tecnologias próprias para detectar essa integração ou pesquisas de origem-destino ou mesmo pesquisas específicas para a questão permitirão a realização de estimativas a respeito. Por isso mesmo, a análise deste tipo de integração ficou na seara do potencial para integração que pode haver no sistema de acordo com a infraestrutura disponível. Por exemplo, a existência de bolsões de estacionamentos para carros ou bicicletários para proporcionar aos usuários dos ônibus ou metrô a alternativa de utilização de carros ou bicicletas em parte do percurso, e no outro se valerem dos ônibus ou do metrô. Há também a análise das ciclovias construídas e daquelas em construção e o grau de conexão destas com o sistema de transporte público, ou seja, se elas se conectam ou não com os terminais de ônibus e com as estações de metrô do Distrito Federal.

A tabela 08 mostra a evolução do quantitativo anual de passageiros transportados pelo modo metroviário entre 2009 e 2015, que fizeram uso do cartão de

bilhetagem automática do SBA, por cada uma das 24 estações de embarque que estão ativas e que realizaram viagens de forma integrada com o sistema de ônibus, sejam os convencionais, os micro-ônibus ou os BRTs. Os dados revelam que as estações mais próximas da área central do Plano Piloto são as mais movimentadas, concentrando entre 3,5 e 4,2 milhões de embarques integrados, o que representa um percentual próximo a 22% de todos os embarques realizados de forma integrada. A tabela 08 mostra ainda que, após o ano inicial de existência da integração, que se deu em meados de 2009, nos demais anos, cuja integração ficou na ordem de 6 milhões de embarques, nos anos seguintes, esses números apresentam média de 14 milhões de embarques integrados por ano.

Esses valores correspondem a percentuais que oscilam entre 3,6 e 5% de todos os embarques realizados no STPC-DF e variam de 3,9% a 5,5% de todos os embarques do sistema metroviário. Embora os números ainda sejam pequenos, os dados da série histórica revelam um paulatino aumento do número de usuários do sistema de transporte público do Distrito Federal que vêm recorrendo à modalidade da integração. A implantação da integração aberta e temporal, entre todas as linhas do sistema do STPC com o Metrô, tende a aumentar o quantitativo de usuários que lançaram mão de movimentos pendulares integrados, como revela o aumento entre 2013 e 2014 do número de viagens integradas de 14 milhões para 19 milhões, um salto de 30% em um ano.

Tabela 08 - Relação de passageiros/ano do Metrô que integraram as viagens e o percentual de integração com o STPC-DF

Estação	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (jan/abr)
Central	2.247.636	2.500.735	2.254.295	2.357.149	2.573.599	3.045.644	791.228
Galeria dos Estados	1.160.129	1.167.995	1.055.467	1.033.948	1.085.317	1.261.442	318.719
102 Sul	121.497	292.589	284.813	285.065	304.250	369.899	90.791
108 Sul	262.160	273.363	231.720	225.397	248.410	300.449	56.758
112 Sul	122.706	216.698	212.899	204.498	229.348	347.449	91.633
114 Sul	432.252	367.559	329.594	327.223	346.905	498.006	129.054
Asa Sul	86.318	109.294	89.794	83.359	81.563	173.586	63.660
Shopping	781.598	993.876	1.027.419	1.034.388	1.032.985	1.166.512	308.220
Feira FEI	608.359	486.857	320.415	294.606	292.459	360.379	93.487
Guará	-	249.893	442.446	484.245	567.063	814.837	213.072
Arniqueiras	750.507	882.231	907.519	888.935	898.905	1.137.974	277.074
Águas Claras	534.954	670.433	710.915	787.938	806.411	1.215.454	313.434
Concessionárias	208.406	261.438	317.522	362.370	369.325	493.369	140.184
Praça do Relógio	950.009	981.355	867.929	830.720	847.833	1.305.281	331.221
Centro Metropolitano	366.140	386.704	360.493	380.945	481.286	572.047	155.882
Ceilândia Sul	481.638	533.503	509.777	503.916	530.254	689.793	227.122
Guariroba	288.520	323.562	305.355	295.224	304.480	394.993	104.676

Ceilândia Centro	648.725	804.387	840.983	883.598	948.009	1.185.336	298.043
Ceilândia Norte	227.883	258.395	265.272	276.880	287.400	366.384	87.929
Ceilândia	501.644	582.741	607.474	643.072	706.528	972.990	254.064
Taguatinga Sul	287.028	304.509	279.068	277.504	289.259	431.022	123.804
Furnas	458.378	772.589	804.535	733.021	748.516	893.171	195.450
Samambaia Sul	379.273	398.598	387.228	385.996	382.763	497.632	140.063
Samambaia	521.056	517.143	495.600	481.846	513.900	706.299	123.899
Total de integrações com Metrô	6.604.161	14.338.457	13.910.543	14.063.855	14.878.781	19.201.962	14.794.446
Todo Sistema (Metrô+ Integrações+Rodoviário+Teste)	368.612.519	380.215.286	380.378.751	390.875.216	389.484.889	388.786.708	363.735.990
Sistema sem metrô, Rural, Integração Metrô, Teste	362.008.358	365.876.829	366.468.208	376.811.361	374.606.108	369.584.746	348.941.544
Sistema sem Metrô, Rural, e os testes	337.138.162	349.544.892	352.387.041	359.899.624	359.470.068	349.151.498	331.616.857
% de integração em relação ao sistema todo	1,79%	3,77%	3,66%	3,60%	3,82%	4,94%	4,07%
% de integração sistema; sem metrô	1,96%	4,10%	3,95%	3,91%	4,14%	5,50%	4,46%

Os dados foram levantados a partir de 2009 em função da publicação do Decreto nº 30.011, de 29 de janeiro de 2009, que institui o sistema integrado no DF

Em 2007 a estação Guará não estava em operação

* Os dados de 2015 foram estimados a partir da demanda aferida para os quatro primeiros meses do ano.

Fonte: DFTrans e Metrô-DF.

5 Situação atual do sistema BRT, planos e projetos para ampliação do sistema BRT

- **BUS RAPID TRANSIT**

A baixa produtividade do STPC/DF, em particular no sistema operado por ônibus, com viagens pendulares de longa distância e porta a porta, traz um atendimento sem integração, com alto número de linhas, baixa regularidade e alto custo para o sistema e o usuário. Os corredores exclusivos notadamente de sistemas *Bus Rapid Transit* (BRT) são uma solução para a baixa produtividade do STPC/DF. O Edital de Licitação, por área geográfica ou bacias, traz em seu bojo o conceito tronco-alimentado. Este conceito é premissa para os sistemas BRTs.

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno (PDTU/DF) traz as premissas: “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, além da Área Central; Linhas troncais: origem nos terminais de integração ou nos pontos de controle, com serviços expressos, semiexpressos e paradores. A frota de veículos do modo rodoviário será composta por

veículos de média (convencional/alongado) e grande capacidade (articulados) e uma alta frequência de viagens na hora-pico” (PDTU/DF, 2010).

Há dois projetos de BRTs em fase de conclusão de Projetos Executivos. O Corredor BRT do Eixo Sudoeste, entre Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II, Samambaia, Taguatinga, Núcleo Bandeirante e Plano Piloto; e o BRT do Eixo Norte, entre Planaltina, Sobradinho e Plano Piloto, que em sua concepção é constituído por eixo principal de 35,6 km, que se desenvolve em sua grande parte no canteiro central da BR-020 e DF-003.

O BRT Eixo Sul em operação atualmente é caracterizado por uma via exclusiva no canteiro central na BR – 040, Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), e na DF – 480, ligando o Terminal de Integração do Gama (TGM) e o Terminal de Integração Santa Maria (TSM) com o Terminal Asa Sul (TAS) e a Rodoviária de Brasília (RPP), passando pelo Terminal Park Way (TPW), por um eixo principal de 30,0 km, entre o TGM e a RPP.

Forçoso lembrar que o trecho do BRT SUL entre o Terminal Park Way (TPW) e o Terminal da Asa Sul (TAS) não está concluído e sem previsão de término das obras.

O BRT Sul ou Expresso DF - Sul entrou em operação experimental, teste de material rodante, das vias e treinamento de pessoal operacional em junho de 2014. O período de teste e treinamento durou um mês. A partir de julho de 2014, o BRT Sul passou a operar com toda sua rede de linhas alimentadoras e troncais sem cobrança, chamada de Operação Branca. A partir do mês de abril de 2015 efetivamente passou a ser realizada a cobrança para os usuários do sistema. Dessa forma, são apresentadas as demandas e parâmetros operacionais tendo como referência o mês de agosto de 2015, pois já está com a demanda consolidada, sendo essa a situação atual do BRT. Ressalta-se que, no projeto original desse sistema, está prevista a expansão para atendimento aos municípios que fazem parte da RIDE, no Eixo Sul, com projeto executivo de um novo módulo de embarque (Terminal) ao lado do Terminal de Santa Maria (TSM).

Tabela 09 - Quantitativo de frota, passageiros embarcados, viagens, média de passageiros embarcados, quilometragem, percurso médio mensal (PMM) e IPK do BRT SUL - Expresso DF – Sul (Agosto de 2015)

Linha	Denominação	Frota	Passageiros	Viagens	Passageiros Médio	Km	PMM	IPK
2201	Gama/Rodoviária do PP (Expressa)	16	229.413	4.765	48	142.046	8.877,9	1,62
2202	Gama/Rodoviária do Plano Piloto (Eixo)	4	12.602	414	30	12.514	3.128,4	1,01

Setor de Autarquias Sul (SAUS), Quadra 5, Bloco H, Lote 6. CEP: 70070-912 – Brasília – DF

Tel.: +55 (61) 3217 6365 / Fax: (61) 3217 6490

<http://www.ibict.br>

<http://brasilia2060.ibict.br>

2203	L2 Sul e Norte (UnB)	4	6.661	329	20	15.647	3.911,8	0,43
2206	Rodoviária do Gama/Rodoviária do Plano Piloto	11	155.217	2.679	58	186.646	16.967,8	0,83
2301	Santa Maria/Rodoviária do Plano Piloto (Expressa)	20	424.783	6.374	67	178.568	8.928,4	2,38
2302	Santa Maria/Rodoviária do Plano Piloto (Eixo)	6	36.699	949	39	26.844	4.474,1	1,37
2305	Santa Maria (Q. 401)/Rodoviária do Plano Piloto (Eixo)	11	184.242	2.744	67	207.989	18.908,1	0,89
3201	Sector Central (Av. Pioneiros leste - Qd. 13, 15, 17)	12	64.315	2.766	23	43.122	3.593,5	1,49
3202	Sector Leste e Sul (Qd. 50)	6	110.914	2.606	43	54.875	9.145,9	2,02
3203	Sector Leste e Sul (Presídio Feminino)	2	5.737	225	25	5.737	2.868,5	1,00
3204	Sector Leste e Central	13	150.963	2.972	51	67.788	5.214,4	2,23
3205	DF 383 Sector Oeste (Av. Pioneiros Oeste)	0	0					
3206	Sector Sul (Lado Oeste)	7	91.549	2.763	33	48.956	6.993,7	1,87
3207	Sector Oeste	10	123.664	2.947	42	54.017	5.401,7	2,29
3301	Av. Santa Maria (300/400)	5	83.761	2.477	34	38.860	7.772,0	2,16
3302	Av. Alagados (100/200)	12	153.490	3.370	46	61.339	5.111,5	2,50
3303	Porto Rico/DVO	5	58.178	1.637	36	27.706	5.541,2	2,10
3304	Santos Dumont/Expansão	2	18.740	1.488	13	12.436	6.218,1	1,51
3305	DVO (DF 290)/ Terminal de Integração Santa Maria	4	58.594	1.684	35	46.164	11.541,0	1,27
3306	Santos Dumont / Total Ville/ Terminal de Santa Maria	3	72.823	1.488	49	16.021	5.340,4	4,55
Total		153	2.042.345	44.674	46	1.247.274	8.152,1	1,64

Fonte: DFTrans.

O sistema BRT SUL foi a primeira implantação do sistema tronco alimentador, proposto no PDTU/DF, configurado no primeiro momento com 13 linhas alimentadoras/distribuidoras, das quais uma já foi desativada, a linha 3205. As linhas troncais somam originalmente quatro, sendo duas Expressas e duas Paradoras, com origem nos terminais TGM e TSM. Posteriormente, foi ativada uma linha saindo do TGM para Universidade de Brasília e, em abril de 2015, com início da cobrança no sistema de outras duas linhas Paradoras com origem nos terminais internos das cidades de Santa Maria e Gama. Enquanto o STPC/DF possui um índice de integração da ordem de 4,04%, no Expresso DF – Sul, em seu primeiro mês de cobrança foram feitas 28,22% de viagens integradas. É necessário que seja realizado um levantamento de dados de viagens integradas deste sistema para os meses subsequentes ao início da cobrança. Como não foi criado código específico de validador para os terminais TGM, TSM e RPP, o número de passageiros embarcados nas linhas Expressas são aqueles computados nestes terminais. Igualmente, nas plataformas de embarques, o usuário pode realizar o embarque em qualquer serviço troncal, Expresso ou Parador, sem que seja mensurado no veículo, portanto, no tipo de serviço.

Bibliografia

AFFONSO N., HENRY Etienne, MUNIZ M. Cidade modernista e duopólio privado no transporte coletivo em Brasília. In :Brasileiro A. (ed.), Henry Etienne (ed.). Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras. São Paulo: Cultura Ed. Associados, 1999, p. 491-534.

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana. Relatório Geral 2013. Disponível em: http://www.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/SIMOB/Rel2013V3.pdf. Acessado em 29/09/2015.

ANTT. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Projeto Básico 2013. Edital de licitação semi-urbano do Distrito Federal.

CODEPLAN – Companhia de Planejamento do Distrito Federal. Anuário Estatístico. Anos: 2011 e 2013.

PUPO, Nestor. Tarifa de ônibus urbano. In: Boletim Técnico da CET – nº 34. São Paulo, Companhia de Engenharia de Tráfego. 1985.

Sites

DFTrans

<http://www.dftrans.df.gov.br/>

SEMOB

<http://www.semob.df.gov.br/>

Legislação federal e distrital

Desdobramentos ou perspectivas (publicações se houver)

A partir da construção dessa linha de base que traça o cenário atual do transporte público do Distrito Federal, o objetivo é tomar este diagnóstico como ponto de partida para a construção de propostas e políticas públicas que objetivem a melhoria do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal.

Tem-se a perspectiva que estes dados e as reflexões futuras a partir deles possam subsidiar o poder público na tomada de decisões que envolvem o fenômeno da mobilidade urbana no DF e Entorno.

O diagnóstico aqui traçado evidenciou a completa inexistência de ações conjuntas para o transporte público coletivo do Distrito Federal consorciado com o seu Entorno. Esse é um dos maiores entraves a serem equacionados nas reflexões sobre a mobilidade urbana da região. A dificuldade aqui envolve conciliar interesses de diversos atores envolvidos para se chegar a uma ação conjunta que leve à melhoria da mobilidade urbana e da qualidade de vida para toda a população da RIDE-DF.

Informações adicionais

Os dados que subsidiaram a construção desse relatório estão disponíveis nos anexos deste relatório. Agradecimento aos servidores da DFTrans que forneceram as informações que tornaram possível a redação deste texto e levantamentos dos dados do STPC/DF: Clébio Correia Vasconcelos Júnior, José Xavier Costa e Reuel Ebenezzer de Almeida.