

**NOTA TÉCNICA – “ATUAÇÃO INTERFEDERATIVA PARA
A QUALIFICAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE
RODOVIÁRIO INTERESTADUAL SEMIURBANO DE
PASSAGEIROS QUE OPERA NA REGIÃO DO ENTORNO
DO DISTRITO FEDERAL”**

OUTUBRO/2023

FICHA TÉCNICA – INSTITUTO MDT

Diretoria Executiva

Getúlio Vargas de Moura Junior
Presidente

Juarez Bispo Mateus
1º Vice-Presidente

Valeska Peres Pinto
2º Vice-Presidente

Cristina Maria Baddini Lucas
3º Vice-Presidente

Nazareno Stanislau Affonso
Diretor Nacional Executivo

Wesley Ferro Nogueira
Secretário Executivo

ELABORAÇÃO NOTA TÉCNICA

Wesley Ferro Nogueira
(wesley@institutomdt.org)

SUMÁRIO

Apresentação do Instituto MDT.....	04
Atuação do MDT no Distrito Federal e no Entorno.....	05
Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE)	06
Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal	08
Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros	13
Sistema de Transporte Público Coletivo do DF (STPC/DF)	18
Rede Metropolitana de Goiânia	22
Conclusão	24
Referências	29

APRESENTAÇÃO DO INSTITUTO MDT

O Instituto MDT é uma organização sem fins lucrativos, dedicada à mobilidade urbana e com atuação em todo o território nacional. Criado como iniciativa de entidades no ano de 2003, junto com a Frente Parlamentar do Transporte Público, o Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT) foi resultado de uma articulação de vários segmentos com expressiva representatividade, como instituições não governamentais; entidades de trabalhadores de transportes; empresas operadoras e fabricantes de equipamentos para o transporte público; associações nacionais de profissionais liberais; movimentos populares e órgãos e empresas vinculadas a governos estaduais e municipais. Em 2016 transforma-se em ONG, tornando-se o Instituto MDT.

O Instituto MDT tem como missão efetivar o transporte público de qualidade e a mobilidade ativa como estruturadores do desenvolvimento urbano sustentável e promotores do direito à cidade. O seu objetivo principal sempre foi a luta pelo direito ao transporte público de qualidade para todos e pela mobilidade urbana sustentável.

Pelo reconhecimento ao trabalho desenvolvido ao longo da sua existência, o Instituto MDT recebeu o Prêmio Lucio Costa 2021: categoria entidade – mobilidade urbana, concedido pela Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara Federal.

ATUAÇÃO DO MDT NO DISTRITO FEDERAL E NO ENTORNO

Sediado em Brasília, mas com atuação em âmbito nacional, foi somente a partir de 2017 que o Instituto MDT intensificou o processo de incidência sobre os territórios do Distrito Federal e Entorno do DF, quando passou a acompanhar e contribuir ativamente nos debates e ações relacionadas diretamente ao tema da mobilidade urbana, apresentando inicialmente o Projeto "Pensar o Transporte Público na Cidade Planejada para o Automóvel".

Este Projeto gerou a realização de seminários e a produção dos seguintes documentos técnicos: 1) A Evolução Recente do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal; 2) Seminário "Os Desafios do Transporte Público Coletivo no DF"; 3) Seminário "O Transporte Público Coletivo no DF e Entorno" e 4) Contribuição do Instituto MDT para a Licitação do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

A contribuição do MDT também se manifestado através da ação articulada com parceiros representando diversos segmentos com atuação dentro do território, na participação permanente em eventos e atividades e, principalmente, na produção de artigos técnicos que abordam os tópicos relacionados à mobilidade urbana, apresentando, de forma clara, os temas em debate para a devida compreensão da sociedade, como, por exemplo, a abordagem do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF e o Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros, que é operado nos municípios do Entorno do DF.

Atualmente, o Instituto MDT integra a Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal (Rede Urbanidade), iniciativa que engloba o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios e a sociedade civil, além de compor o Conselho de Transporte Público Coletivo do DF e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal, na condição de titularidade.

REGIÃO INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO (RIDE)

Por intermédio da Lei Federal Complementar nº 94/1998 foi criada a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE), constituída originalmente pelos seguintes municípios: Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, 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 de Goiás e Vila Boa, em Goiás; e Unai e Buritis, em Minas Gerais.

Posteriormente, editou-se o Decreto nº 7.469/2011 para regulamentar a referida Lei Complementar e que, entre outras coisas, tratou das competências do Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (COARIDE), visando à coordenação das atividades que seriam desenvolvidas dentro do território. Entre as atribuições reservadas a esse organismo estaria a execução de serviços públicos de interesse comum de diversas áreas, como: infraestrutura; geração de empregos; saneamento básico; saúde; assistência social; educação e cultura; habitação popular; meio ambiente; turismo; uso, parcelamento e ocupação do solo e transportes e sistema viário, nosso objeto de interesse aqui neste documento.

Em 2018 foi sancionada a Lei Complementar nº 163, que alterou a composição original dos municípios que integravam a RIDE, incorporando mais 12 cidades a essa Região Administrativa: Alto Paraíso de Goiás, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cavalcante, Flores de Goiás, Goianésia, Niquelândia, São João d'Aliança, Simolândia e Vila Propício, em Goiás, e Arinos e Cabeceira Grande, em Minas Gerais.

Em que pese o caráter interfederativo de representação institucional do COARIDE, com a participação de vários ministérios, dos Governos do Distrito Federal, Goiás e Minas Gerais e dos municípios dos dois estados, conforme detalhamento da composição expresso no Decreto referido acima, o tema do transporte público nessa Região Administrativa nunca foi devidamente abordado e também não se promoveu nenhum avanço na perspectiva da construção de um arranjo metropolitano que pudesse garantir a oferta de um serviço integrado e com qualidade, no mínimo, para a população dos municípios que estabelecem

uma relação mais direta com o DF, onde há a operação de um Serviço de Transporte Interestadual Semiurbano, que está sob a responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

REGIÃO METROPOLITANA DO ENTORNO DO DISTRITO FEDERAL

A Lei Complementar nº 181/2023, aprovada na Assembleia Legislativa do Estado de Goiás, estabeleceu a criação da Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal (RME), integrada pelos seguintes municípios: Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.

Diferentemente da configuração definida na RIDE, que reúne um conjunto ampliado de municípios, a RME engloba apenas aqueles que estão mais próximos geograficamente do DF, com quem estabelecem um vínculo econômico mais forte e que contam com uma conexão direta através da operação de um Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros. Com exceção da cidade de Alexânia, que não entrou na RME, todos os demais municípios também estão inseridos na composição da Periferia Metropolitana de Brasília, conceito utilizado anteriormente para tratar desse universo.

Conforme referida Lei Complementar, a Região Metropolitana do Entorno do DF apresenta, entre outros, os seguintes objetivos, visando à promoção do desenvolvimento urbano integrado: a cooperação interfederativa para a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum e a articulação e a coordenação da atuação do Estado de Goiás e dos municípios da RME.

Percebe-se que no texto de criação da RME há uma preocupação especial em fixar a mobilidade urbana no sistema viário metropolitano como uma das funções públicas de interesse comum objeto da LC, inclusive expressando que a ênfase deve ser dada ao transporte público coletivo interestadual semiurbano de passageiros, incluindo o controle de trânsito e tráfego e a gestão do sistema viário intermunicipal.

Adiante, ainda, ocorre o registro de um destaque relacionado à função pública de serviços e infraestrutura de mobilidade urbana e semiurbana, com o estabelecimento de que essas ações serão realizadas através de um consórcio público interfederativo que deverá ser constituído para garantir o alcance desse

objetivo, cujo esforço se encontra atualmente em processo de mobilização direta por partes dos dois entes estaduais.

Assim como aconteceu na RIDE, também na RME há a fixação de um Conselho de Desenvolvimento Metropolitano do Entorno Do Distrito Federal (CODERME), como instrumento componente da estrutura de governança interfederativa, que se encarregará das competências deliberativas e normativas, reunindo representantes do Estado de Goiás e dos municípios que integram a Região Metropolitana do Entorno do DF, conforme expresso no texto da LC nº 181/2023.

Segundo os dados do Censo IBGE de 2022, a população da Região Metropolitana do Entorno do DF já apresenta 1.243.894 habitantes, com a seguinte distribuição:

POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA RME

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO	% TOTAL
Águas Lindas de Goiás	225.671	18
Luziânia	208.725	17
Valparaíso de Goiás	198.861	16
Formosa	115.669	9
Planaltina de Goiás	105.031	8
Novo Gama	103.804	8
Cidade Ocidental	91.767	7
Santo Antônio do Descoberto	72.134	6
Cristalina	62.249	5
Padre Bernardo	34.967	3
Cocalzinho de Goiás	25.016	2
TOTAL	1.243.894	100

Fonte: IBGE (elaboração Governo de Goiás)

Segundo o ATLAS do Distrito Federal 2020, publicação da então Codeplan, atualmente denominado de Instituto de Pesquisa e Estatística do DF (IPEDF

Codeplan), o seu Produto Interno Bruto Per Capita é estimado em R\$ 80.502,47, colocando essa unidade da federação em primeiro lugar no ranking nacional. Este indicador apresenta de forma contundente as disparidades existentes entre o Distrito Federal e os municípios do Entorno do DF, conforme os dados abaixo do Governo de Goiás para os respectivos PIB Per Capita:

PIB PER CAPITA – ENTORNO DO DF - 2022

MUNICÍPIO	PIB PER CAPITA (R\$)
Águas Lindas de Goiás	9.594,73
Cidade Ocidental	11.808,14
Cocalzinho de Goiás	18.093,58
Cristalina	55.561,44
Formosa	22.142,56
Luziânia	22.550,25
Novo Gama	9.132,84
Padre Bernardo	22.008,60
Planaltina	14.085,34
Santo Antônio do Descoberto	9.863,49
Valparaíso de Goiás	15.621,31

Fonte: Instituto Mauro Borges/Governo de Goiás

As diferenças também se mostram acentuadas quando se faz a comparação entre a renda domiciliar média mensal do Distrito Federal e a dos municípios da Região Metropolitana do Entorno: enquanto no DF ela é estimada em R\$ 6.938,40 (PDAD 2021), nas cidades goianas da Periferia ela é de apenas R\$ 2.551,89 (PMAD 2019/2020), o que reforça ainda mais a necessidade do estabelecimento de políticas inclusivas para atender o território, onde se inclui a importância do aporte de recursos públicos para subsidiar, por exemplo, o financiamento do sistema de transporte público que realiza a operação entre a RME e a capital federal, visando desonerar os usuários.

Até mesmo em relação aos serviços públicos básicos, a vulnerabilidade dos municípios do Entorno do DF se expõe de forma impactante dentro do quadro comparativo. Se no Distrito Federal o abastecimento de água no domicílio

através de rede geral é de 97,1%, e o esgotamento sanitário já alcança o patamar de 93,1%, segundo dados da PDAD 2021, em processo de caminhada rumo à universalização, conforme recomenda o marco legal do saneamento, a realidade dos municípios do Entorno é bastante diferente, como pode se ver a partir dos dados abaixo:

POPULAÇÃO URBANA COM ESGOTO - 2022

MUNICÍPIO	ATENDIMENTO (%)
Águas Lindas de Goiás	74
Cidade Ocidental	62
Cocalzinho de Goiás	0
Cristalina	48
Formosa	99
Luziânia	23
Novo Gama	39
Padre Bernardo	83
Planaltina	99
Santo Antônio do Descoberto	63
Valparaíso de Goiás	53

Fonte: Saneago

Tratando especificamente do tema mobilidade urbana, uma informação relevante apresentada pela Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios (PMAD) – 2019/2020, e que reforça o papel estratégico do Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros dentro da Região do Entorno do DF, é a que apresenta a matriz modal dos habitantes da RME que trabalham no DF, conforme pode se ver na tabela abaixo:

PERCENTUAL DA POPULAÇÃO QUE TRABALHA NO DF, SEGUNDO O TRANSPORTE UTILIZADO PARA IDA AO TRABALHO

MODAL	%
ÔNIBUS	60,37

AUTOMÓVEL	36,05
MOTOCICLETA	14,81
METRÔ	9,51
APLICATIVO	7,55
A PÉ	5,35
BICICLETA	1,10

Fonte: PMAD 2019/2020 (Codeplan)

SERVIÇO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL SEMIURBANO DE PASSAGEIROS

A Constituição Federal estabelece à União a competência sobre os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, mediante a opção de exploração direta ou através de autorização, concessão ou permissão, (Artigo 21, XII, e). Essa atribuição foi regulamentada pelo Decreto nº 2.521/1998, que introduz o componente de que esses serviços se referem ao transporte coletivo de passageiros.

Posteriormente, com alteração promovida pelo Decreto nº 8.083/2013, estabeleceu-se que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) seria a responsável direta pelo controle das outorgas, a delegação e a fiscalização desses serviços de transporte. Esse normativo também introduz a definição de que o Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros é aquele serviço de transporte público coletivo entre municípios de diferentes unidades federativas que possuam características de transporte urbano, alterando o antigo conceito de que se tratavam das operações com caráter urbano e com extensão igual ou inferior a 75 km.

Todos os municípios que integram a Região Metropolitana do Entorno do DF contam com a oferta de um serviço regular de transporte interestadual semiurbano de passageiros promovendo a ligação entre as cidades e o DF, apesar de que somente uma operadora foi contratada a partir de seleção em processo licitatório – a Taguatur, que possui permissão por 15 anos para a prestação do serviço atendendo Águas Lindas de Goiás, Cocalzinho de Goiás (Girassol), Cristalina (Mansões Marajó) e Novo Gama, conforme lote original.

O Edital de Licitação da ANTT nº 2/2014 visava à permissão para a exploração dos serviços na região do Entorno do DF. No entanto, dos 4 lotes previstos, somente no de nº 4 houve a seleção de uma empresa operadora (Taguatur), uma vez que nos outros três a licitação foi deserta ou fracassada ou aconteceu a inabilitação da vencedora. Assim, para não haver descontinuidade do serviço ofertado à população dos municípios do Entorno, a operação é garantida por intermédio de autorizações precárias para a exploração das linhas, sendo 342 especiais e 16 judiciais, além de 67 permissões, totalizando 425.

Atualmente, 7 empresas operam no Serviço Interestadual Semiurbano, promovendo a ligação com o DF: Amazônia Inter (Planaltina de Goiás); Catedral (Jardim Ingá – Luziânia); Central Expresso (Luziânia Sede); Rota do Sol (Lago Azul – Novo Gama); Santa Izabel (Mansões Marajó – Cristalina); Taguatur (Águas Lindas de Goiás; Girassol – Cocalzinho de Goiás; Novo Gama e Santo Antônio do Descoberto) e UTB (Águas Lindas de Goiás; Cidade Ocidental; Monte Alto – Padre Bernardo; Pedregal – Novo Gama e Valparaíso de Goiás).

Segundo dados da ANTT, durante o período de 2019 a 2021, o volume de passageiros transportados pelo Serviço Interestadual Semiurbano foi da seguinte ordem:

MÉDIA DIÁRIA DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (PERÍODO 2019-2021)

MUNICÍPIO	2019		2020		2021	
	QUANTIDADE	%	QUANTIDADE	%	QUANTIDADE	%
ÁGUAS LINDAS	37.785	25,3	26.642	25,9	25.472	24,3
CIDADE OCIDENTAL	16.136	10,8	10.773	10,5	12.343	11,8
COCALZINHO	6.085	4,1	4.435	4,3	4.566	4,4
FORMOSA	559	0,4	347	0,3	305	0,3
LUZIÂNIA	23.949	16,0	19.284	18,7	20.579	19,7
NOVO GAMA	14.622	9,8	9.531	9,3	10.184	9,7
PADRE BERNARDO	2.825	1,9	2.100	2,0	2.294	2,2
PLANALTINA	16.985	11,4	9.639	9,4	9.480	9,1
SANTO ANTÔNIO DO DESCOBERTO	12.274	8,2	9.753	9,5	8.018	7,7
VALPARAÍSO	18.074	12,1	10.430	10,1	11.460	10,9
TOTAL	149.297	100,00	102.934	100,0	104.701	100,0

Fonte: ANTT

Segundo dados da PMAD 2019/2020, os usuários do Serviço Interestadual Semiurbano apresentam renda per capita média mensal de apenas 0,77 salário-

mínimo, enquanto que a renda domiciliar média mensal é estimada em 2.551,89. Para efeito de comparação, no DF a renda domiciliar é de R\$ 6.938,40 (vide PDAD 2021). Em relação à escolaridade, temos a seguinte representação entre os usuários do Semiurbano, de onde se infere a dependência maior de grupos mais vulneráveis em relação ao serviço de transporte público coletivo:

USUÁRIOS DO SEMIURBANO - ESCOLARIDADE

GRAU DE ESCOLARIDADE	%
SEM INSTRUÇÃO	6,75
FUNDAMENTAL INCOMPLETO	39,57
FUNDAMENTAL COMPLETO	5,26
MÉDIO INCOMPLETO	7,72
MÉDIO COMPLETO	30,98
SUPERIOR INCOMPLETO	2,05
SUPERIOR COMPLETO	7,31
SEM INFORMAÇÃO	0,37

Fonte: PMAD 2019/2020 (CODEPLAN)

Ao contrário do que aconteceu, inicialmente apenas no Distrito Federal e na cidade de São Paulo, onde os órgãos gestores decidiram subsidiar os seus respectivos sistemas de transporte público coletivo, aportando recursos orçamentários para manter o equilíbrio econômico-financeiro e garantir a pactuação ou a manutenção das tarifas públicas adotadas, sem a transferência do ônus de possíveis reajustes aos usuários, no Serviço Interestadual Semiurbano, tanto o custeio como os escassos investimentos dependem exclusivamente da arrecadação tarifária, ou seja, a operação é integralmente bancada pelos valores arrecadados com os pagamentos efetuados pelos usuários nas catracas dos ônibus.

Esse modelo de financiamento, que se mostrou insustentável principalmente no período da pandemia, já foi abandonado por vários municípios, que passaram a utilizar o subsídio público para promover a cobertura de eventuais déficits apurados durante a operação, introduzindo a separação entre a tarifa real e a tarifa pública. No sistema adotado no Serviço Interestadual Semiurbano que atende o Entorno do DF, a remuneração dos operadores é o resultado do produto entre um coeficiente tarifário estabelecido e a extensão da linha (km) e todas as

variações nos insumos e nos custos serão necessariamente transferidas para as tarifas pagas pelos usuários, o que só aumenta a pressão por novos reajustes como mecanismo de reequilíbrio da prestação do serviço, transferindo todo novo ônus para o colo da população mais vulnerável que depende do transporte público para realizar os seus deslocamentos.

Para se ter uma dimensão do quadro tarifário do transporte público no Entorno do DF, abaixo segue o detalhamento da evolução das variações das tarifas em algumas linhas, no período de 2018 a 2023:

VALORES DAS TARIFAS DO SERVIÇO INTERESTADUAL SEMIURBANO (R\$)

LINHA	AGO/23	MAR/23	FEV/20	FEV/19	FEV/18
Águas Lindas-Brasília	10,00	8,65	7,45	7,05	6,70
Céu Azul-Brasília	6,40	5,60	4,80	4,50	4,30
Cidade Ocidental-Brasília	7,75	6,75	5,80	5,50	5,20
Luziânia-Brasília	8,55	8,35	7,15	6,75	6,45
Novo Gama-Brasília	9,00	7,85	6,70	6,40	6,05
Planaltina-Brasília	10,15	8,85	7,55	7,20	6,80
Santo Antônio-Brasília	9,35	8,15	7,00	6,60	6,30
Valparaíso-Brasília	6,95	6,10	5,20	4,95	4,65

Fonte: ANTT

Segundo os dados acima, considerando apenas o período de fevereiro/2020 a agosto/2023, as tarifas no Serviço Interestadual Semiurbano que atende o Entorno do DF sofreram reajustes que ficaram no patamar de 33,3%, enquanto que a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA-IBGE) foi inferior a isso, registrando um aumento de 25,06%.

Enquanto isso, no Distrito Federal as tarifas públicas se mantêm no mesmo nível há 3 anos e meio, uma vez que o último reajuste aconteceu em janeiro/2020, quando foram fixadas nos atuais valores vigentes (R\$ 2,70; 3,80 e 5,50), sem o repasse do impacto das variações de custos e insumos, no período, para os usuários do sistema. Isso só se viabilizou em razão da decisão adotada pelo

Governo do Distrito Federal, ainda em 2011, quando introduziu um modelo remuneratório baseado na separação entre a tarifa de remuneração (técnica) e a pública (usuário), obrigando o aporte de recursos públicos para a cobertura de eventuais déficits apurados durante a operação do sistema, e esse modelo deveria ser estendido ao Serviço Interestadual Semiurbano a partir da pactuação interfederativa entre os Governos Federal, DF e Goiás.

Em 01/12/2020, a ANTT e o Distrito Federal celebraram o Convênio de Delegação nº 001/2020, com a primeira repassando ao DF as competências pela gestão, regulação e fiscalização do Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano Coletivo de Passageiros do Entorno por um período de 15 anos. Entretanto, posteriormente, esse acordo foi desfeito e a responsabilidade retornou à ANTT, sem que nenhuma mudança significativa fosse implementada visando à qualificação do serviço. No momento, os três entes federados (Governo Federal, GDF e Governo de Goiás) mantém diálogo para a possível implementação de um Consórcio Interfederativo que assuma a gestão do Serviço Interestadual Semiurbano e promova transformações que beneficiem a sociedade e, em especial, os seus usuários.

SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO DF (STPC/DF)

Durante muitos anos o transporte público coletivo do DF permaneceu sob o absoluto controle de grupos empresariais que mantinham os dados, as informações e o sistema de bilhetagem sob a tutela dos operadores, sem que o poder público conseguisse estabelecer nenhum tipo de gestão eficiente sobre as empresas que faziam o transporte de passageiros. A operação era realizada por 21 empresas e cooperativas, 2.979 veículos, mas frota velha, em alguns casos os veículos apresentavam idade média de 16 anos (Lotaxi), o que gerava casos recorrentes de quebra dos ônibus durante a prestação do serviço, com remuneração baseada exclusivamente na receita gerada com a cobrança das tarifas, onde o próprio Governo do Distrito Federal (GDF) tinha dificuldade de acesso à informação do volume arrecadado, e com contratos que se prorrogavam por prazo indeterminado. O serviço básico contava com impressionantes 964 linhas, com a criação de algumas se dando por iniciativa somente da própria operadora, sem deliberação do poder concedente e, segundo dados do DFTRANS, em 2008 eram transportados, em média, 980 mil passageiros/dia útil.

Em 2008, dando prosseguimento à Ação Civil Pública nº 2001.02.01.010242-8, a 4ª Vara da Fazenda Pública do Distrito Federal prolatou sentença determinando ao GDF a realização de uma licitação para a contratação de novos operadores para o STPC/DF. No entanto, a Concorrência nº 1/2011-ST só viria a ser realizada em 2012 e a entrada efetiva dos novos concessionários se iniciou somente a partir de dezembro daquele ano.

Anterior à realização do processo licitatório, um passo importante para a mudança do modelo se deu com a edição pelo GDF do Decreto nº 32.815/2011, que trata da “assunção do Sistema de Bilhetagem Automática do Distrito Federal – SBA pelo DFTRANS – Transporte Urbano do Distrito Federal”, quando foi estabelecido que essa autarquia assumiria de forma integral “a prestação dos serviços e o exercício das competências atualmente sob responsabilidade da FÁCIL – Brasília Transporte Integrado”, empresa sob o controle das então concessionárias do sistema.

Deve-se considerar que a Licitação realizada em 2012 (Edital de Concorrência nº 1/2011-ST) marca uma ruptura com o modelo anterior e introduz elementos importantes, inovadores e estruturantes para o início da qualificação do

STPC/DF, questões que foram devidamente abordadas em Estudo Técnico publicado pelo Instituto MDT, em 2018 (A Evolução Recente do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal), mas que ainda carece de medidas complementares para avançar e garantir um serviço de melhor qualidade, que atenda ao interesse público.

O Edital nº 1/2011 estabeleceu a divisão da operação em 5 diferentes bacias, onde cada concessionária atua de forma única; exigiu-se a utilização inicial de frota integral de ônibus 0 km; os contratos foram fixados com prazo de vigência de 10 anos, prorrogáveis por mais 10 anos, com a definição de deveres e obrigações para cada empresa operadora; e a introdução de modelo remuneratório inovador no país, em instituto referendado posteriormente na Política Nacional de Mobilidade Urbana, que previa a separação entre a tarifa de remuneração (técnica) e a tarifa pública (usuário). Juntamente com o início da nova operação se deu a implementação do BRT Sul.

A separação entre as duas tarifas se comprovou ser uma decisão político-administrativa correta do GDF, ratificada principalmente durante a pandemia, uma vez que retira a pressão da transferência dos aumentos de insumos do transporte para o bolso do usuário, desonerando-o dessa responsabilidade e a repassando para o poder público, que assume a obrigação do aporte de recursos do tesouro sempre que houver déficit na operação. Segundo dados da Semob/DF, em maio/2023, o custo real do sistema/passageiro era de R\$ 8,42, com uma tarifa média por todos os acessos na faixa de R\$ 2,52 e um subsídio correspondente a R\$ 5,90 para cada usuário transportado.

Em função das especificidades do seu território, caracterizada pelas longas distâncias entre as regiões administrativas e o Plano Piloto, em viagens pendulares sem renovação de passageiros e com gratuidades para estudantes e pessoas com deficiência que representam 30% do custo do sistema, o sistema do DF apresenta valores muito representativos e, ao longo dos anos, os desembolsos do GDF têm aumentado de forma expressiva para garantir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro e a cobertura das gratuidades.

Com tarifas públicas congeladas desde janeiro de 2020, quando ocorreu o último aumento e as tarifas foram fixadas em 2,70, 3,80 e 5,50, apesar do aumento progressivo dos custos do transporte coletivo, o STPC/DF conseguiu atravessar o período crítico durante a pandemia graças ao subsídio público, ao contrário da realidade vivida pela grande maioria das cidades brasileiras.

Observa-se no DF que, ao longo dos anos, o desembolso do governo local com o subsídio público tem aumentado de forma exponencial, conforme dados abaixo

da SEMOB/DF que apresentam um comparativo entre o custo do sistema, o valor arrecadado com o pagamento das tarifas e o aporte do tesouro, considerando o período de junho/2022 a maio/2023:

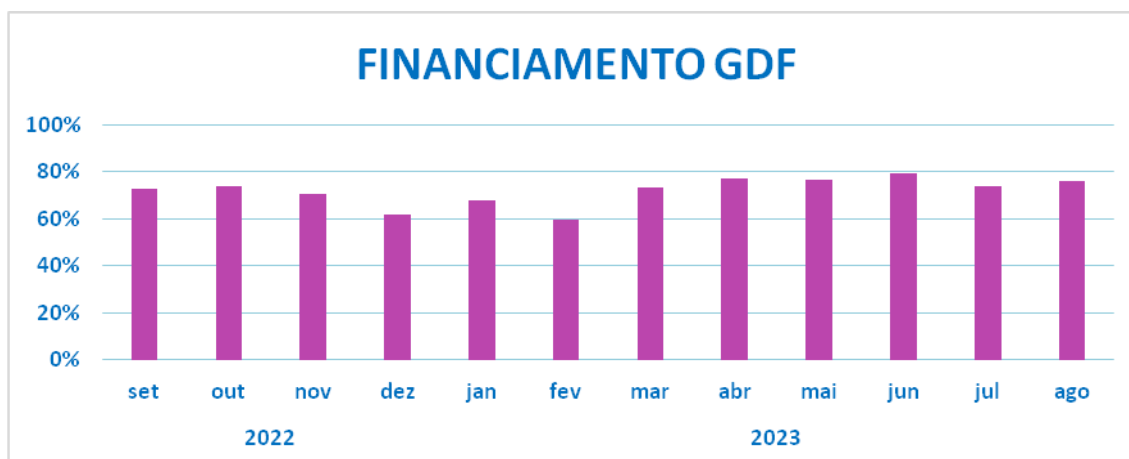
FINANCIAMENTO DO STPC/DF (PERÍODO JUNHO/2022 A MAIO/2023)

TIPO USUÁRIO	RECEITA USUÁRIO (R\$)	FINANCIAMENTO GDF (R\$)	CUSTO STPC/DF (R\$)
PAGANTES	786.656.810,98	835.166.528,61	1.621.823.339,59
COMPLEMENTO TARIFÁRIO	51.517.730,20	410.184.527,98	461.702.258,18
PLE	0,00	518.396.179,32	518.396.179,32
PCD	0,00	202.022.427,40	202.022.427,40
SUBTOTAL GRATUIDADES	0,00	720.418.606,72	720.418.606,72
SUBTOTAL PAGANTES	838.174.541,18	1.245.351.056,59	2.083.525.597,77
TOTAL	838.174.541,18	1.965.769.663,31	2.803.944.204,49

Fonte: SEMOB/DF

No início desse modelo implantado no DF, a partir do final de 2012, o subsídio público representava pouco mais de 15% do financiamento do custo total do sistema de transporte. No entanto, como pode ser visto na planilha acima e no gráfico na sequência, a participação do tesouro já ultrapassou o patamar de 70% do valor global do STPC/DF. Esse aumento do comprometimento de recursos do orçamento do GDF para o custeio do transporte público decorre de uma série de fatores, como: a redução da demanda; o aumento dos custos dos insumos; o congelamento das tarifas públicas há mais de 3 anos, o volume significativo de gratuidades e até mesmo a opção do poder público em não implementar instrumentos de gestão essenciais que ajudariam a racionalizar a rede de transporte e, com isso, contribuir para a redução de custos, como: os investimentos em infraestrutura exclusiva para o transporte público no sistema viário; a não implantação do Centro de Controle Operacional (CCO), que efetivaria a possibilidade de gestão plena e eficiente; a não aplicação do Índice de Qualidade do Transporte (IQT), para avaliação da prestação do serviço e a

tomada de medidas em casos de descumprimento dos padrões de atendimento; o não avanço na estruturação do sistema tronco-alimentado, que contribuiria para a remodelagem do sistema, e a não realização de Pesquisas Origem e Destino para identificar os novos fluxos de deslocamento da população, visando à formatação de nova rede de transporte, uma vez que a última investigação é de 2016.



Fonte: SEMOB/DF

No caso do Distrito Federal, avalia-se que a decisão pela adoção e manutenção do subsídio para a sustentabilidade do seu sistema de transporte público foi um dos grandes acertos do GDF. No entanto, esse processo de transferência de recursos do tesouro para o financiamento do sistema deve ser feito sob a mais absoluta transparência, onde os dados, as informações e os processos sejam disponibilizados para a sociedade com clareza para o seu entendimento. Também deve ser objeto de análise do governo o fato de que a continuidade dessa expansão progressiva do percentual de aporte do tesouro pode comprometer outras políticas públicas e, para isso, novas fontes de financiamento, que não necessariamente originária dos cofres públicos, sejam viabilizadas para a sustentabilidade do modelo.

REDE METROPOLITANA DE GOIÂNIA

A Lei Complementar nº 27/1999 criou a Região Metropolitana de Goiânia (RMG). Originalmente, a proposta compreendia apenas 11 municípios, sendo eles: Goiânia, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Goianápolis, Goianira, Hidrolândia, Nerópolis, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo e Trindade. No entanto, após as mudanças promovidas pela Lei Complementar nº 139/2018, o número de cidades que integram a RMG saltou para 21, com a inclusão de Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Caturai, Guapó, Inhumas, Nova Veneza, Santa Bárbara de Goiás e Terezópolis de Goiás.

Outra Lei Complementar Estadual foi responsável pela instituição da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC) – LC nº 34/2001. Naquela ocasião, essa Rede incorporava apenas os municípios de Goiânia, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Nerópolis, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade.

Posteriormente, a Lei Complementar nº 37/2002 acresceu mais 2 municípios à RMTC: Caldazinha e Nova Veneza. Contudo, nova Lei Complementar foi sancionada e revogou a configuração desenhada para a antiga RMTC: a LC nº 169/2021.

Essa Lei Complementar nº 169/2021 instituiu a agora vigente Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, além de reestruturar a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC) e a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC). Segundo essa nova norma, a Rede agora é composta por 19 municípios, sendo eles: Goiânia, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Caturai, Goianira, Goianápolis, Guapó, Hidrolândia, Nerópolis, Nova Veneza, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade.

A LC nº 169/2021 representou um passo importante para a construção de uma modelagem de governança metropolitana efetiva baseada na corresponsabilidade entre os entes federativos, em projeto que deveria ser estendido até a Região do Entorno do DF. Essa norma legal estabeleceu a composição interfederativa da CDTC e da CMTC, as suas respectivas competências, atribuindo espaço de

participação aos 4 principais entes envolvidos no processo de gestão e deliberação: o Governo de Goiás e os municípios de Goiânia, Aparecida de Goiânia e Senador Canedo.

Mais adiante, um novo avanço para garantir a estruturação e qualificação da Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia foi obtido a partir da sanção da Lei Complementar nº 171/2022. Com ela foi estabelecida a participação percentual de cada ente dentro do modelo de governança interfederativo estabelecido, com a seguinte configuração: Estado de Goiás = 41,2%; Município de Goiânia = 41,2%; Município de Aparecida de Goiânia = 9,4% e Município de Senador Canedo = 8,2%.

Se durante muito tempo o Sistema de Transporte Público Coletivo que atende a Região Metropolitana de Goiânia sobreviveu contando apenas com a receita tarifária, a partir das leis complementares nº 169 e, principalmente, a nº 171 foi introduzido um mecanismo que já estava proposto desde 2012, quando se instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, através da Lei Federal nº 12.587, que estabeleceu a separação entre a tarifa de remuneração (técnica) e a pública (usuário), requerendo o aporte de subsídio público para a cobertura de eventuais déficits decorrentes da operação do sistema, no caso em questão envolvendo 4 diferentes entes, experiência que também se defende para que seja replicada na Região Metropolitana do Entorno do DF, visando a requalificação do Serviço Interestadual Semiurbano.

Com esse processo de transformação, a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Rede Metropolitana da Grande Goiânia se tornou possível, uma vez que o subsídio público promove o complemento tarifário entre o custo real dos serviços e a tarifa efetivamente paga na catraca, retirando a pressão sobre uma possível transferência dos aumentos dos insumos para o usuário do sistema, garantindo a permanência de uma tarifa única em toda a Rede (R\$ 4,30).

Além disso, com essa nova modelagem, uma série de novos produtos e serviços passaram a ser ofertados dentro do sistema de transporte público, contribuindo para a sua qualificação e beneficiando toda a sociedade. Nesse sentido, destacam-se: Bilhete Único, com tempo total de 2h30min e até 4 integrações; Passe Livre do Trabalhador, que garante até 8 viagens diárias, inclusive nos finais de semana e feriados, ao custo fixo de R\$ 180,00 para o empregador; Bilhete Meia Tarifa, com o pagamento de apenas R\$ 2,15 para a utilização de algumas linhas internas em municípios estabelecidos e Cartão Família, que garante o uso por até 6 pessoas de uma família e o pagamento de uma única tarifa nos finais de semana e feriados para cada viagem realizada.

CONCLUSÃO

Os tópicos apresentados anteriormente mostram que o Serviço Interestadual Semiurbano atende uma parcela representativa da população do Entorno do DF, sendo que para muitos este acaba sendo a única alternativa disponível para viabilizar o acesso à emprego, saúde, educação, serviços, atividades econômicas e lazer. Em função dessa responsabilidade estratégica do transporte público, reconhecido constitucionalmente como um direito social, é imprescindível a participação efetiva dos entes federados no planejamento, na gestão, na regulação, na fiscalização e no financiamento do serviço, não só o Governo Federal, que tem a atribuição direta do Serviço Interestadual Semiurbano que atende o Entorno, mas também os Governos do Distrito Federal e de Goiás, uma vez que a execução dessa atividade econômica ocorre em um território metropolitano que engloba as duas unidades da federação.

O modelo de financiamento existente no sistema que opera no Entorno do DF, baseado apenas na arrecadação das tarifas pagas pelos usuários, já não é referência em outros países há muito tempo, visto que ele é extremamente perverso exatamente com aqueles que são os seus beneficiários diretos, quando transfere toda a responsabilidade pelo seu custeio aos passageiros do sistema, ao mesmo tempo em que desobriga os demais segmentos da sociedade que, apesar de se beneficiarem da operação do transporte público, não contribuem de forma efetiva com o pagamento compartilhado do seu custo, mesmo que as externalidades positivas geradas com a existência de um sistema de transporte público sejam apropriadas pelo conjunto da população da cidade ou do território.

As experiências apresentadas acima dos sistemas de transporte público coletivo do Distrito Federal e da Região Metropolitana de Goiânia, mostram que a mudança de paradigma também já acontece há algum tempo no nosso país e que essa tendência foi ampliada em outras cidades a partir da pandemia, quando os modelos de operação baseado exclusivamente na receita tarifária se mostraram incapazes de garantir a sobrevivência dessa prestação de serviço dentro dos municípios, obrigando a revisão e a adoção de medidas por parte dos órgãos gestores para conter o avanço da crise e a ameaça real de paralisação de barcas, metrô, ônibus, trens e VLTs que realizam o transporte de passageiros.

No caso do Distrito Federal, a decisão de estabelecer a separação entre a tarifa de remuneração (que representa o custo real para o transporte de cada passageiro) e a tarifa pública paga pelo usuário do sistema de transporte foi um instrumento vital para garantir a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro a partir da apuração de déficits com a operação das cinco concessionárias do serviço, além de desarmar os gatilhos da transferência automática dos aumentos dos insumos diretamente para o colo dos usuários, que em hipótese alguma poderiam ser penalizados por um modelo que já se tornou obsoleto. Avalia-se que essa nova modelagem deveria também ser desenhada para o Serviço Interestadual Semiurbano que atende o Entorno do DF, com o devido estabelecimento dos mecanismos de controle rigoroso dos custos para a otimização dos recursos que deverão ser aportados pelos diferentes entes federados dentro do sistema.

Por outro lado, a experiência recente de governança implementada na Rede Metropolitana de Transporte Coletivo da Grande Goiânia, comprova que a qualificação do sistema só se viabilizou a partir da execução de um arranjo interfederativo, onde os entes públicos diretamente envolvidos, no caso em questão o Governo de Goiás e as Prefeituras de Goiânia, Aparecida de Goiânia e Senador Canedo, fazem aportes de recursos financeiros, na forma de subsídios, para a cobertura dos déficits operacionais e, com isso, viabilizaram a manutenção da tarifa única de R\$ 4,30 em todos os 19 municípios integrantes da Região, além do lançamento de novos produtos que beneficiaram diretamente os usuários (Bilhete Único Temporal de 2h30minutos; Passe Livre do Trabalhador; Cartão Família; Meia Tarifa e renovação de frota).

O transporte público é direito social expresso na Constituição Federal (Artigo 6º) e, portanto, sendo uma política pública estratégica para a organização das cidades, para a inclusão social e para a estruturação da atividade econômica deve, obrigatoriamente, contar com recursos do orçamento público dos entes federados para a garantia da oferta de um serviço de qualidade, com regularidade, acessível, sustentável, economicamente viável, com circulação em vias exclusivas e com tarifas (ou sem elas, se houver viabilidade) compatíveis com a renda da população, principalmente daquelas camadas mais vulneráveis da sociedade.

Defende-se que os instrumentos utilizados nos sistemas do DF e da Região Metropolitana da Grande Goiânia sejam também aplicados no Serviço Interestadual Semiurbano que opera no Entorno do DF para a qualificação do sistema. Nesse arranjo metropolitano, é fundamental a constituição de uma governança institucional via um Consórcio Interfederativo e uma Autoridade Metropolitana, com a participação da União, do Governo do Distrito Federal, do

Governo de Goiás e dos Municípios, onde cada um dos três primeiros entes teria o mesmo percentual de participação dentro da estrutura, seja na gestão, no poder decisório ou no desembolso de recursos financeiros para o aporte do subsídio público.

Estudos preliminares desenvolvidos pelo Governo de Goiás, via a Subsecretaria de Políticas para Cidades e Transporte da Secretaria-Geral, consolidados no documento denominado "Proposta para Implantação da Rede Integrada do Entorno do Distrito Federal", indicam que, a partir do atual modelo tarifário vigente no Serviço Interestadual Semiurbano, e considerando uma tarifa de remuneração média ponderada de R\$ 8,74, enquanto que a tarifa pública média está no patamar de R\$ 5,00, o valor do subsídio público seria então de R\$ 3,74/passageiro. Segundo essas estimativas, o montante anual de desembolso do subsídio estaria na casa dos R\$ 203 milhões. Imaginando-se a participação paritária da União e dos dois governos (33,3% para cada ente), cada um destes agentes deveria se comprometer com o aporte financeiro de R\$ 67,6 milhões/ano para a manutenção do equilíbrio do sistema que opera no Entorno do DF. Obviamente que esses números precisam ser validados entre os entes, mas, de qualquer forma, já podem ser uma referência de mensuração do volume de recursos que deverá ser desembolsado.

O cenário ideal que se vislumbra em longo prazo para o Serviço Interestadual Semiurbano seria a sua integração total com o Serviço de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF), implantando uma rede metropolitana única sob a gestão de uma autoridade institucional contando com a participação paritária dos três entes federados envolvidos, estruturada em um modelo racionalizado tronco-alimentado, fortalecido com integração intermodal, bilhete único temporal, frota nova, infraestrutura exclusiva para circulação, transparência, padrão de qualidade, controle social efetivo e tarifas módicas, que seriam custeadas também com outras fontes complementares.

Entretanto, considerando que o projeto ideal demanda um tempo maior para um processo de concertação, maturação e posterior implantação e que a Região Metropolitana do Entorno do DF já foi criada, e diante da urgência para o enfrentamento dos problemas enfrentados pelo Serviço Interestadual Semiurbano, visando à sua qualificação e à melhoria da condição de vida do seu usuário, abaixo seguem algumas proposições como referência para implementação no curto e médio prazo, com atribuições destacadas para os três entes federados envolvidos:

- 1) Celebração do Protocolo de Intenções com fixação de atuação na área da mobilidade urbana, mas com ênfase no Serviço de Transporte

Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros que opera na região do Entorno do DF, identificando como entes participantes a União, o Governo do Distrito Federal, o Governo de Goiás e os 11 Municípios e estabelecendo autorização para a gestão associada do serviço público, conforme diretrizes estabelecidas no Decreto nº 6.017/2007;

- 2) Instituição do Consórcio Interfederativo do Entorno do DF, com a participação da União, Governo do Distrito Federal, Governo do Estado de Goiás e Municípios, visando à realização de objetivos de interesse comum, através da celebração de um contrato, ratificando o Protocolo de Intenções, conforme previsão legal na Lei Federal nº 11.107/2005 e Decreto nº 6.017/2007;
- 3) Celebração do Contrato de Rateio por parte apenas dos 3 entes federados principais, sem desembolso dos municípios, com o estabelecimento das respectivas dotações orçamentárias para garantia dos aportes de recursos dentro do sistema de transporte, com proposição de manutenção dos percentuais já apresentados no processo de discussão entre os entes, a partir da referência de desembolso individual de subsídio no patamar de 33,33% para cobertura dos déficits;
- 4) Instituição da entidade executiva responsável pela governança interfederativa no âmbito do Consórcio Público do Entorno do DF, com gestão e composição paritária respeitando o nível de participação do ente federado participante com desembolso;
- 5) Implantação prioritária do Projeto do BRT Sul, com extensão de 28 km, promovendo a ligação entre o município de Luziânia/GO e o Terminal de Integração da Região Administrativa de Santa Maria/DF, atendendo também Cidade Ocidental/GO e Valparaíso de Goiás/GO, em obra incluída no Novo PAC, no Subeixo "Mobilidade Urbana Sustentável" do Eixo Temático "Cidades Sustentáveis e Resilientes";
- 6) Implantação de faixa reversa exclusiva para a circulação dos ônibus do Serviço Interestadual Semiurbano que operam no Entorno do DF, nos horários dos picos, nos trechos de rodovias federais que dão acesso ao Distrito Federal, na BR-020, BR-040, BR-060, BR-070 e BR-080, em ação coordenada entre a Polícia Rodoviária Federal, o DNIT, o DER/DF e as concessionárias das vias BR-040 e BR-060;

- 7) Implementação de medidas com restrição para circulação de veículos de carga, nos períodos de 5h00 às 8h00 e de 17h00 às 19h00, nas rodovias federais que dão acesso ao Distrito Federal, na BR-020, BR-040, BR-060, BR-070 e BR-080, em ação coordenada entre a Polícia Rodoviária Federal, o DNIT, o DER/DF e as concessionárias das vias BR-040 e BR-060;

REFERÊNCIAS

ANTT. Prorrogação das autorizações especiais vigentes para os serviços de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros. 2018. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/documents/498202/0/Voto_DEB_3222018.pdf/dc_baf3da-215d-3b7e-c0d4-852d630e7c26>. Acesso em: outubro 2023.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. Calculadora do cidadão. Disponível em: <<https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADAOPublico/corrigirPorIndice.do?method=corrigirPorIndice>>. Acesso em: outubro 2023.

BRASIL. Constituição Federal de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2521.htm>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Decreto nº 6.017, de 17 de janeiro de 2007. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2007-2010/2007/Decreto/D6017.htm>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Decreto nº 8083, de 26 de agosto de 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2011-2014/2013/Decreto/D8083.htm#art1>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Diário Oficial da União, de 11 de agosto de 2023, seção 1, pg. 106. Disponível em: <<https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=11/08/2023&jornal=515&pagina=106&totalArquivos=120>>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Diário Oficial da União, de 03 de março de 2023, seção 1, pg. 64. Disponível em: <<https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=03/03/2023&jornal=515&pagina=64&totalArquivos=69>>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Diário Oficial da União, de 08 de janeiro de 2021, seção 3, pg. 115. Convênio de delegação nº 001/2020. Disponível em:

<<https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=530&pagina=1&data=08/01/2021&totalArquivos=228>>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2004-2006/2005/Lei/L11107.htm>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Casa Civil da Presidência da República. Novo PAC. Disponível em: <<https://www.gov.br/casacivil/novopac/cidades-sustentaveis-e-resilientes/mobilidade-urbana-sustentavel>>. Acesso em: outubro 2023.

CODEPLAN. Atlas do Distrito Federal 2020. 2020. IPEDF. Disponível em: <<https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/05/Atlas-do-Distrito-Federal-2020-Cap%C3%ADtulo-5.pdf>>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Contextualização: Transporte interestadual semiurbano de passageiros.

_____. Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2021; 2022. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/PDAD-DF_2021.pdf>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios – PMAD 2019/2020: Resultados para a periferia metropolitana de Brasília – PMB, 2021. Disponível em: <<https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/PMAD-Resultados-para-a-Periferia-Metropolitana-de-Brasilia-PMB-2019-2020.pdf>>. Acesso em: outubro 2023.

COMPANHIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS (CMTC). Disponível em: <<https://cmtcrg.com.br/>>. Acesso em: outubro 2023.

DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 32.815, de 25 de março de 2011. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/67644/Decreto_32815_25_03_2011.html>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal. Edital de concorrência nº 1/2011-ST. Disponível em: <<https://www.semob.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/10/EDITAL-DA-CONCORRENCIA-1-2011-ST-09.08.12.pdf>>. Acesso em: outubro 2023.

GOIÁS. Lei Complementar nº 27, de 30 de dezembro de 1999. Região metropolitana de Goiânia. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/101020/lei-complementar-027> Acesso em: outubro 2023.

_____. Lei Complementar nº 34, de 3 de outubro de 2001. Rede metropolitana de transportes coletivos. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/101013/lei-complementar-034>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Lei Complementar nº 37, de 12 de dezembro de 2002. Rede metropolitana de transportes coletivos. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/101011/lei-complementar-037>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Lei Complementar nº 139, de 22 de janeiro de 2018. Região metropolitana de Goiânia. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/101126/lei-complementar-139>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Lei Complementar nº 169, de 29 de dezembro de 2021. Rede metropolitana de transporte coletivo da grande Goiânia. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/104731/lei-complementar-169>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Lei Complementar nº 171, de 31 de março de 2022. Rede metropolitana de transporte coletivo da grande Goiânia. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/105263/lei-complementar-171>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Lei Complementar nº 181, de 4 de janeiro de 2023. Região Metropolitana do Entorno do DF. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/pesquisa_legislacao/106682/lei-complementar-181>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos (IMB). 2022. PIB Municipal 2020 Estado de Goiás. Disponível em: <https://www.imb.go.gov.br/files/docs/publicacoes/pib-municipios/PIB_Municipal2020.pdf>. Acesso em: outubro 2023.

_____. Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos (IMB). Boletim 001/2023: criação da Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal. 2023.

_____. Subsecretaria de políticas para cidades e transporte. Proposta para implantação da rede integrada do Entorno do Distrito Federal.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IBGE). Disponível em:

<<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/precos-e-custos/9256-indice-nacional-de-precos-ao-consumidor-amplo.html?=&t=series-historicas>>. Acesso em: outubro 2023.

INSTITUTO DO MOVIMENTO NACIONAL PELO DIREITO AO TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE PARA TODOS (MDT). A Evolução recente do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal. 2018.

REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS (RMTC). Disponível em: <<https://m.rmtcgoiania.com.br/>>. Acesso em: outubro 2023.

SITPASS. Disponível em: <<https://www.sitpass.com.br/site/home>>. Acesso em: outubro 2023.