

TODOS PERDEM COM O FIM DA FAIXA EXCLUSIVA NA DF-463/DF-001*

23 de setembro de 2025.

O município de São Paulo possui uma área de 1.521,202 km² (segundo o IBGE), contando atualmente com uma infraestrutura exclusiva de 725 km para a operação do seu Sistema de Transporte Público Coletivo, dividida entre corredores e faixas exclusivas e/ou preferenciais, conforme informações do órgão gestor local (SPTrans). Enquanto isso, no DF, que possui área de 5.760,783 km², com sistema viário muito mais amplo e generoso, as faixas e corredores exclusivos destinados aos ônibus representam apenas 150 km, hoje implementados somente nas vias BR-040/EPIA Sul/EPDB/EPAR; EPTG; EPNB; W3 Sul e Norte; ESPM e Eixo Monumental.

No DF, uma primeira grande referência normativa destacando a relevância do transporte público está expressa no Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT), quando foi estabelecida como diretriz setorial a de "promover a prioridade para o transporte coletivo e para o transporte não motorizado em relação ao motorizado individual, especialmente na circulação urbana" (Artigo 18, II). Adiante, o PDOT define como diretriz setorial para o sistema viário e de circulação a de "destinar vias ou faixas, preferenciais ou exclusivas, priorizando os modos não motorizados e coletivos de transporte" (Artigo 20, II). Registra-se, também, que a DF-463 (via de ligação de São Sebastião) é classificada como parte integrante da Rede Estrutural de Transporte Coletivo do Distrito Federal (Anexo II, Tabela 3A), configurada como via secundária.

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF) - Lei Distrital nº 4.566/2011, já indicava a importância do fortalecimento do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF (STPC/DF) dentro do espaço urbano, quando fixou como objetivos gerais para a melhoria da mobilidade "reduzir a participação relativa dos modos motorizados individuais" (Art. 3º, I) e "priorizar, sob o aspecto viário, a utilização do modo coletivo de transportes" (Art. 3º, VI). Posteriormente, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), vem corroborar o seu papel estratégico quando define como uma de suas diretrizes básicas a "prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado" (Art. 6º, II).

Nesse sentido, o anúncio do GDF de início da implantação de uma faixa exclusiva nas DF-463 e 001, no último dia 18/09, com trecho previsto de 5,6 km promovendo a ligação entre São Sebastião e a região nas proximidades do antigo prédio da ESAF, foi uma decisão corretíssima e estava devidamente amparada e em sintonia com todas as normas que tratam de mobilidade urbana. No entanto, quando se esperava uma posição firme do Governo em relação à manutenção da proposta, sem chance de recuo no propósito de avançar já com atraso na implementação de infraestrutura exclusiva destinada ao transporte público, bastou uma simples pressão de segmentos organizados de moradores da região, reunidos em torno dos possíveis prejuízos para a fluidez de seus automóveis que a medida estaria trazendo, que imediatamente o GDF já divulgou o final de uma faixa exclusiva que teve vida curta e que nem foi capaz de produzir os elementos que demonstrariam a sua vital importância, não só para os usuários do transporte coletivo, mas para toda a sociedade.

As faixas e os corredores exclusivos para o transporte público são essenciais para a redução do tempo das viagens no espaço urbano, gerando qualidade de vida para quem é usuário direto do sistema, mas também cumprem papel relevante para toda a sociedade, pois contribuem para a redução das emissões de poluentes nas cidades, como instrumento para o alcance da segurança

viária, para a redução do custo dos serviços e da necessidade do aporte de mais recursos públicos, uma vez que há aumento da velocidade operacional e a otimização das frotas e até mesmo como elemento garantidor de fluidez para o próprio transporte individual motorizado, pois se conduz quantitativo de passageiros que também poderia estar dentro de automóveis disputando o mesmo espaço das ruas.

Contudo, mais uma vez alguns segmentos representativos da sociedade se mobilizaram e recorreram aos velhos argumentos como contraposição à implantação de uma ação que representaria uma mudança qualitativa para a mobilidade urbana sustentável. Repetiu-se a velha história de que "se o transporte público fosse de qualidade, eu deixaria o meu carro em casa". O DF conta com a frota de ônibus mais nova do país, bilhete único temporal por 3 horas com direito a até 3 integrações, opções diversificadas para pagamento da tarifa, gratuidade universal aos domingos e feriados, mas, mesmo assim, a migração modal do transporte individual motorizado para o transporte coletivo não ocorre. As experiências ao redor do mundo mostram de forma clara que a mudança da matriz só acontece quando há a implementação de políticas para desincentivo ao uso dos automóveis e motocicletas, com o início da cobrança de estacionamento em vias públicas, de taxas de congestionamento e de emissões, etc.

Agora, por ocasião da implantação desta faixa exclusiva, tive acesso a um documento produzido por moradores da região do Jardim Botânico, onde se acrescentava ao rosário de críticas ao projeto, o argumento de que não houve a divulgação de estudos técnicos que comprovassem a efetividade desse instrumento para a cidade. Haveria caminho diferente para a aceitação da faixa exclusiva se esses estudos fossem conhecidos? Tenho muitas dúvidas. A população sabe que um ônibus consegue transportar uma média de 70 passageiros por viagem, enquanto que um automóvel carrega em torno de 1,2 pessoas. Um ônibus do transporte público em operação corresponderia a quase 60 automóveis ocupando o sistema viário, com a utilização de menor área e menos nível de emissão, que seria ainda mais insignificante com a mudança da matriz.

Segundo dados divulgados pela Semob/DF, no eixo estrutural onde foi testada a faixa exclusiva circulam atualmente 227 ônibus, realizando 774 viagens/dia de um total de 52 linhas. É claro que o contexto era outro, e que aconteceu uma série de mudanças dentro do território, mas no trabalho de Contagem Volumétrica Classificada (CVC) das linhas de contorno, realizado no âmbito da Pesquisa de Mobilidade Urbana de 2016, para o Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos (PDPT), no eixo envolvendo as duas vias em questão circulavam, em média, 2.879 veículos (entre autos e motos), no período do pico da manhã (6h00-8h00). Considerando que circula embarcado apenas 1,2 pessoa/veículo, o transporte individual motorizado era responsável pelo atendimento de uma demanda de 3.454 pessoas. Por outro lado, os dados registrados na mesma Tabela 2.108 - Relatório de Acompanhamento 01 - indicavam que no mesmo período da manhã circulavam 158 ônibus dos sistemas do DF e Entorno. Esse quantitativo atendia uma demanda média de 11 mil passageiros (200% maior), com a utilização de uma frota reduzida representando apenas 5,4% dos automóveis.

Fica a pergunta: quem se mobilizou para barrar a faixa exclusiva será que é mesmo vencedor?

*** Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, e é membro titular do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal.**