

O PDTU PRECISA CONSEGUIR O APOIO DE ALIADOS ESTRATÉGICOS*

30 de janeiro de 2026.

Desde o ano de 2017 acompanho de perto, no Distrito Federal, o debate em torno do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU), sempre reconhecendo a sua importância para estruturar essa política e, nesse sentido, através do Instituto MDT já participei de vários eventos, oficinas regionais e audiências públicas, além de já ter produzido muito conteúdo, visando contribuir para essa discussão e aproximar o tema da sociedade. Portanto, me considero em situação confortável para continuar abordando questões relacionadas ao PDTU.

Em qualquer cidade ao redor do mundo, observando e respeitando as suas especificidades, um plano local de mobilidade urbana sustentável vai procurar sempre equacionar as mesmas questões básicas: a reversão da matriz modal, visando desestimular o uso do transporte individual motorizado; a priorização do transporte público e dos modais ativos dentro do sistema viário; a redução de ruídos e emissões e o fortalecimento da segurança viária a partir da revisão das velocidades implementadas na área urbana. Em princípio, o remédio adotado parece ser amargo e encontra grandes resistências dentro da sociedade. No entanto, posteriormente, toda a população se apropria das externalidades positivas produzidas e da qualidade de vida gerada, passando a reconhecer os acertos das medidas implantadas.

Aqui no DF, o PDTU elaborado em 2011 já trazia todas essas questões e a mobilidade urbana poderia ter alcançado outro status, se as medidas previstas tivessem sido implementadas pelo Governo, e sobre isso já tratei bastante em vários artigos e debates. Por exemplo, o Plano já apontava a necessidade de ser implantado um “sistema integrado de transporte público de passageiros do Distrito Federal e Entorno”, que poderia resultar em uma rede metropolitana com tarifa única dentro do território, garantindo benefícios também à população dos 11 municípios goianos e que hoje são exclusivos dos usuários do DF, como gratuidade para alguns segmentos, bilhete único temporal, frota nova e tarifa pública subsidiada com recursos públicos.

O processo de discussão da atualização do PDTU incorpora todos os elementos presentes nos planos de mobilidade urbana orientados pela sustentabilidade, se alinhando também com os objetivos e princípios previstos na nossa política nacional. Não há nenhuma dúvida de que o Plano vai apontar a necessidade da revisão do atual modelo existente no Distrito Federal, onde o automóvel tem um protagonismo excessivo, ao mesmo tempo em que deve sugerir uma série de intervenções baseadas na priorização de outros modais e na defesa da segurança viária.

Nesse sentido, em que pese o fato da necessidade de se desenhar cenários futuros para definição, avalio que a questão atual do debate não deveria se concentrar apenas na dualidade entre se ampliamos a rede de trilhos e/ou a infraestrutura exclusiva para ônibus; ou se avançamos com o processo de criação de mais linhas atendidas por “zebrinhas”; ou sobre qual tecnologia veicular adotamos para a mudança da matriz energética no transporte público; ou se devemos ou não qualificar e integrar as redes de circulação a pé e ciclovária ou, ainda, se a cobrança de estacionamento em via pública deve ser implantada. Tudo isso já é pressuposto de qualquer plano de mobilidade sustentável e é inevitável que seja incorporado ao PDTU.

Entendo que, no atual estágio, deveria ser promovido um esforço concentrado capitaneado pelo Governo do Distrito Federal para se criar, dentro da sociedade, aquela ambiência política tão

necessária para a implementação das ações que serão propostas no PDTU. Há tempos tenho falado sobre isso e é exatamente a ausência dessa iniciativa que mais sinto falta dentro de todo este processo de discussão do Plano. As transformações que estão sendo propostas precisam ser compreendidas pelo conjunto da população, se quisermos ter novos aliados para validação.

As diversas áreas do próprio executivo distrital estão alinhadas com as diretrizes e princípios que serão propostos pelo PDTU e se órgãos como, por exemplo, DER, DETRAN e Secretaria de Obras atuarão em sintonia com a Secretaria de Mobilidade (Semob) para o alcance de metas? A imprensa e o judiciário conseguirão compreender a importância da mudança de paradigma dentro da política de mobilidade urbana e, assim, as ações implementadas não correrão o risco de serem derrubadas por insistentes matérias jornalísticas ou por liminares?

Os comerciantes e o setor de serviços estão convencidos de que a cobrança de estacionamento em vias públicas é um instrumento necessário para racionalizar o uso de automóveis e que entre os seus clientes também estão pedestres e ciclistas? E na Câmara Legislativa, que terá a responsabilidade de apreciação do Projeto de Lei do PDTU, os deputados distritais já conseguiram compreender que a execução integral de um bom plano de mobilidade garantirá benefícios que serão apropriados pela coletividade, interesse intrínseco ao próprio exercício da atuação parlamentar? A população já incorporou a ideia de que o investimento em mais infraestrutura exclusiva para o transporte público é a garantia de mais qualidade de vida para a cidade, de mais segurança viária e de apoio para a mitigação das mudanças climáticas?

Infelizmente, experiências recentes demonstraram que a política de mobilidade urbana ainda não é compreendida na sua essência no DF. A regulação da política de estacionamento é um poderoso instrumento de gestão da mobilidade urbana para racionalizar o uso do espaço público, ao mesmo tempo em que gera recursos para o seu financiamento, inclusive no apoio ao subsídio para o sistema de transporte coletivo. O Projeto Zona Verde, em que pese alguns equívocos do governo na proposta, estimulava uma integração intermodal entre o automóvel e o transporte público, com a liberação gratuita do estacionamento junto a estações do metrô e terminais de ônibus para quem utilizasse o bilhete único no transporte coletivo. Por causa da pressão de segmentos organizados que tem voz, o governo acabou recuando com a proposta.

Recentemente, a proposta apresentada pela Rede Urbanidade e pelo Ministério Público para a requalificação do Eixão, que sugeria a redução da velocidade ao longo da via de 80 km/h para 60 km/h, sofreu violenta e organizada reação de grupos que tem o apoio do poder político e econômico. A acertada decisão de implantação de uma faixa exclusiva para o transporte público na região de São Sebastião/Jardim Botânico foi bombardeada por moradores, durando apenas poucas horas, sendo em seguida revogada, na mesma data de comemoração do dia mundial sem carro, e mesmo com dados que comprovavam a redução do tempo de viagem dos usuários do transporte coletivo e do maior quantitativo de passageiros transportados por esse modal.

Dessa forma, avalio que a missão agora é o de alinhamento conceitual, se temos mesmo a pretensão de que o PDTU seja efetivamente um instrumento de transformação da cidade. É isso que deveria orientar os nossos próximos passos. É preciso aprofundar o debate.

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.