

O CASO BRB/MASTER E OS RISCOS PARA O PDTU-DF*

30 de março de 2026.

Em 1979, a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), vinculada ao Ministério dos Transportes, produziu o relatório final contendo o Plano Diretor de Transportes Urbanos do Distrito Federal (PDTU-DF), que apresentou diretrizes para os sistemas de transporte do território no longo prazo. Posteriormente, a Lei Distrital nº 4.011/2007, que dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo, estabeleceu a responsabilidade do GDF apresentar, até 31/12/2009, o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU). No entanto, somente por intermédio da Lei Distrital nº 4.566/2011 é que foi instituído o atual Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF).

Recentemente, no início do processo de discussão da atualização do PDTU, o debate estava centrado na ideia de que um único Plano seria produzido e a sigla seria mantida por se tratar da referência histórica relacionada ao tema, inicialmente, do transporte urbano e com a posterior inclusão da mobilidade urbana. Entretanto, logo em seguida se avançou em direção a uma proposta onde teríamos dois instrumentos: o PDTU, propriamente dito, mas também o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), questão que particularmente sempre me preocupou.

Agora, no entanto, com a apresentação da minuta do Projeto de Lei tomamos conhecimento de que os dois instrumentos passarão a ser denominados de Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Sustentável do Distrito Federal (PDTM/DF), o que é um grande equívoco. Em que pese o fato de parecer ser uma questão irrelevante, pois o que importa é o Plano ter efetividade e capacidade de transformação qualitativa, precisamos consolidar a cultura institucional e, em função disso, o PDTU já tem um processo histórico de conhecimento no DF como o instrumento normativo de referência desde 1979 e a sigla deve ser mantida, sem prejuízo para que a nomenclatura por extenso inclua o tema "mobilidade urbana sustentável".

A institucionalização da política de mobilidade urbana também passa pela importância da alocação de recursos orçamentários em patamares razoáveis para a execução das ações e cenários futuros que estão sendo programados, visando à mudança de paradigmas dentro do território, o que inclui a reversão da atual matriz modal de viagens dentro do DF e, nesse sentido, avaliando-se as dotações destinadas à Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB) nos últimos anos, é inevitável uma reflexão cuidadosa para saber se as condições postas serão adequadas para a realização dos investimentos necessários à transformação.

O orçamento global do GDF para este ano é de R\$ 43,5 bilhões, com a SEMOB contando com R\$ 1,2 bilhão (quando se exclui as unidades orçamentárias DER, TCB e Metrô), que representa 2,96% do valor total. Enquanto isso, nas áreas identificadas diretamente com o rodoviarismo, a Secretaria de Obras tem alocado R\$ 2,7 bilhões (6,42%) e o DER possui R\$ 871 milhões (2,0%). Em anos anteriores, a SEMOB até já contou com valores proporcionais mais altos, como em 2023 (3,45%) e 2024 (3,61%), mas em 2025 teve alocado somente 2,28% do orçamento.

Não resta dúvida de que o orçamento público não possui muitas margens para expansão, e recentemente outro componente apareceu como potencial ameaça à implementação do PDTU e à execução das ações estruturantes necessárias para a reversão do atual sistema de mobilidade urbana: o rombo causado às contas públicas do tesouro do DF pela operação desastrosa de

compra do Banco Master pelo Banco Regional de Brasília (BRB), paralisada por ação do Banco Central que acarretou na liquidação daquela instituição, mas que não conseguiu impedir o aporte de recursos públicos na aquisição de carteiras de crédito podres e sem liquidez.

Mesmo com os sinais claros de que as operações do Banco Master geravam desconfiança dentro do mercado, como na sua orientação de remuneração de papéis em margens superiores às praticadas por outras instituições, que se traduzia em ação desesperada para a captação de capital, o desembolso de recursos volumosos do BRB e os prejuízos causados ao tesouro podem agora representar um risco real aos projetos futuros do PDTU, uma vez que é plenamente possível uma medida radical do GDF para a recomposição das contas públicas, como o uso de um remédio amargo de contingenciamento de recursos orçamentários dos órgãos do governo e, neste caso, não é difícil imaginar que a política de mobilidade seria rapidamente alcançada.

A tão desejada mudança de paradigma dentro da mobilidade urbana, que precisa ser efetivamente implementada a partir do PDTU, pressupõe a realização de investimentos pesados e estratégicos com viés sustentável, como a implantação de infraestrutura exclusiva para o transporte público; a qualificação do sistema de trilhos; a renovação e atualização tecnológica da frota de ônibus; a mudança da matriz energética no setor de transportes; o fortalecimento das redes cicloviária e de circulação a pé; a integração com a região do Entorno, entre outras.

Considerando-se a reduzida probabilidade de remanejamento de recursos orçamentários das obras rodoviaristas para o investimento em mobilidade urbana sustentável, e diante da possibilidade de contingenciamento de recursos ou o adiamento de projetos para mitigar o rombo causado pelo aporte no Banco Master, torna-se cada vez mais clara a necessidade da política de mobilidade e o próprio PDTU não dependerem exclusivamente de dotações orçamentárias do GDF para o seu financiamento, para não se correr nenhum risco, como é em função do episódio atual, mas também por outros ataques especulativos, como a ameaça de alterações no Fundo Constitucional do DF.

Nesse sentido, a SEMOB e o GDF tem um desafio imenso e que deve preceder a implementação do PDTU, inclusive precisando contar com o apoio da Câmara Distrital: viabilizar, finalmente, a aprovação e a efetivação dos instrumentos de gestão da política de mobilidade urbana, para desestímulo ao transporte individual motorizado e a geração de recursos financeiros, como a regulação do estacionamento em via pública e em área privada; a taxaço do congestionamento e das emissões de materiais poluentes; a cobrança das viagens em aplicativos e a captura da valorização imobiliária decorrente da implantação de sistemas de transporte público de média e alta capacidade, que por sinal não está descrita na minuta de lei do PDTU apresentada para debate e que devia ser incorporada. Não é razoável a valorização de imóveis em Águas Claras, Ceilândia, Taguatinga e Samambaia deixar de contribuir para o refinanciamento da mobilidade urbana, seja para investimento em infraestrutura ou mesmo para o subsídio à tarifa.

Dessa forma, passado esse momento complicado, não deve ser desprezada nem a possibilidade futura do BRB ser um agente de fomento e financiamento das ações estruturantes previstas no PDTU, uma vez que já possui vínculo com a área de mobilidade quando assumiu a bilhetagem eletrônica e poderá contribuir ainda mais com a política pública, em vez de entrar em ciladas.

*** 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.**