

A ELEIÇÃO NO DF E A MIOPIA NA ABORDAGEM DA MOBILIDADE URBANA*

14 de setembro de 2026.

As esperanças se renovam todas as vezes que temos eleições no país para os cargos do executivo, seja para as Prefeituras, Governos Estaduais e a própria União. Mesmo com o histórico de abandono, por parte dos candidatos ao executivo, do debate qualificado de propostas que estejam alinhadas com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e com os planos locais, a gente sempre quer acreditar que o novo processo eleitoral será diferente e que, finalmente, avançaremos na consolidação de proposições que sejam adequadas, sintonizadas com as referências normativas e com viabilidade de implementação.

Nas últimas eleições municipais, em um artigo intitulado “Eleições 2024: oportunismo pragmático 10 x 0 mobilidade urbana sustentável” (disponível em <https://institutomdt.org.br/wp-content/uploads/2024/10/Artigo-Eleicoes-2024-oportunismo-pragmatico.pdf>), deixei registrado as minhas boas expectativas iniciais em relação ao pleito daquele ano, mantendo-se as esperanças de que o debate poderia finalmente ser qualificado. Mas bastou apenas o início daquela campanha para que as esperanças fossem frustradas, com o circuito sendo dominado por um pragmatismo eleitoral ancorado em propostas sedutoras, na época, sedimentadas basicamente em programas de Tarifa Zero para várias cidades brasileiras.

Agora em 2026, após o início oficial da campanha eleitoral para o Governo do Distrito Federal (GDF), e com interesse específico nas questões propostas no âmbito do eixo mobilidade urbana, tive o cuidado de apreciar os planos de governo apresentados à justiça pelos cinco principais concorrentes ao executivo local, que estão disponíveis para consulta, (<https://divulgacandcontas.tse.jus.br/divulga/#/candidato/CENTROOESTE/DF/20322002026>), e que são: a atual governadora Celina Leão (PP); José Roberto Arruda (PSD); Leandro Grass (PT); Paula Belmonte (PSDB) e Ricardo Capelli (PSB).

E sem nenhuma surpresa, infelizmente, novamente vemos basicamente a concentração na defesa de propostas que, aparentemente, vão encontrar boa receptividade junto ao eleitorado, como a extensão do programa de tarifa zero para todos os dias da semana e a ampliação do transporte sobre trilhos, mas que não contribuem muito para a qualificação da mobilidade urbana dentro do DF, uma vez que não levam em consideração todo um conjunto de normativos, a nossa configuração territorial e os diversos estudos técnicos já produzidos.

A PNMU expressa de forma contundente a necessidade da priorização dos modais ativos e do transporte público dentro das cidades, ao mesmo tempo em que defende o estabelecimento de restrições para o uso do automóvel como condição para a qualificação da mobilidade urbana, a partir do uso de instrumentos de gestão da política, como a cobrança de estacionamento em vias públicas, a taxa de congestionamento e de emissões de poluentes, a cobrança de percentual sobre as viagens de aplicativos, a captura sobre a valorização imobiliária, etc., que vão regular a utilização excessiva do transporte individual motorizado dentro das viagens realizadas, mas que também irão gerar recursos financeiros para custear a própria mobilidade, desonerando o orçamento público e compartilhando a conta com toda a sociedade.

Entretanto, não encontramos a sinalização de nenhum dos candidatos de que o seu eventual governo caminhará nessa direção e que, com isso, estará apenas se alinhando com as

premissas dispostas na Política Nacional de Mobilidade Urbana, que, aliás, ninguém a menciona em seus planos. É uma lógica estranha e inexplicável essa dos candidatos: todos apresentam proposta para a mobilidade, mas a política nacional que a orienta não é referência direta, na sua integralidade, para o seu plano de governo. A mesma questão se aplica para o caso do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do DF (PDTU), que se encontra em processo de atualização, reúne um conjunto de proposições e é a referência distrital para a mobilidade, mas que foi citado por apenas um dos candidatos nos planos de governo divulgados.

Em 2015, o GDF contratou uma empresa de consultoria por valores, na época, acima de R\$ 5 milhões, para a realização de um robusto estudo técnico que, ao final, produziu o Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do Distrito Federal (PDTT/DF), e que pretendia se transformar em um importante legado para a cidade, estabelecendo a proposição de projetos para a ampliação da rede de metrô (se chegaria até 56,7 km) e para a implementação do conjunto de, no mínimo, quatro linhas de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), com malha total de 113,8 km.

Entretanto, apesar da intenção inicial em se tornar um legado, o próprio PDTT apontou que a opção pelo modal metrô, com a proposta de expansão até a Asa Norte, por exemplo, exigiria investimentos volumosos e que a demanda futura que seria atendida estaria muito abaixo do volume que justificaria a implantação de um modal de alta capacidade, como é a solução por trilhos, representando um custo-benefício muito baixo e deixando inferir que um sistema convencional de ônibus com faixa exclusiva poderia ser mais adequado e mais barato.

Posteriormente, o estudo técnico produzido para o projeto de concessão do metrô demonstrou que um dos principais pilares para a ampliação da atual demanda do sistema exigiria o seccionamento e a supressão de linhas de ônibus que hoje circulam pelo eixo sul (contribuiria em 35%), o que inevitavelmente obrigaria a criação de integrações compulsórias para o seu usuário, já no final da sua viagem. A mesma lógica foi reproduzida no projeto técnico apresentado pelo GDF para a viabilização da linha do VLT que faria a ligação entre o Aeroporto e o Terminal Asa Norte, e que dependeria de demanda vinculada à integração com o sistema de ônibus (91%), gerando até três integrações para quem sairia, por exemplo, de Santa Maria e Gama, utilizando o BRT, e que teria como destino a W-3, aumentando o seu tempo de viagem.

Então, é incompreensível que mesmo com tantos dados técnicos que demonstram a inviabilidade dos projetos que visam à ampliação e/ou implantação de rede de trilhos no DF, os candidatos ao GDF de todos os matizes ideológicos continuam sendo seduzidos e insistem na defesa de propostas que não são viáveis tecnicamente para o nosso território, em função de sua configuração e de um conjunto relevante de elementos, e não se concentram naquilo que é realmente necessário no momento, que é a qualificação urgente do metrô e a interrupção do seu processo de sucateamento. Mas não, em vez disso, ainda assistimos a defesa da proposta de uma linha 2 do metrô para atender Santa Maria e o Gama, onde o modal de média capacidade BRT já opera e registra ociosidade no período de vale, além da velha insistência na implantação da linha de trem entre o Entorno e Brasília, defendida por quase todos os candidatos e sem poder de efetividade.

A simplificação das questões que envolvem a mobilidade também está presente na defesa incondicional e sedutora da Tarifa Zero (TZ) dentro do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF (STPC), assegurada nos planos de governo de alguns dos candidatos ao GDF. Mesmo com as experiências em outras cidades, aqui no país ou fora, demonstrando que a implantação

isoladamente da TZ, sem o uso dos instrumentos de gestão, não é garantia para se assegurar a migração automática das pessoas do automóvel para o transporte público, e que o orçamento público como única fonte de financiamento do programa é um risco real para a sua sobrevivência, uma vez que o alto volume necessário para o seu custeio é ameaça para a manutenção de condições adequadas para a qualificação do sistema, como a renovação de frota, o investimento em tecnologia, a mudança da matriz energética e o investimento em infraestrutura exclusiva, no processo eleitoral a opção é sempre pela relativização das questões.

No DF temos um sistema de transporte público que é altamente subsidiado pelo Estado (em torno de 77%), em função de um modelo que foi configurado, acertadamente, com a separação entre as tarifas pública e de remuneração, com a cobertura de déficits por parte do Tesouro, e que financia um volume representativo de gratuidades (44%). E aqui há um discurso equivocadamente reproduzido e normalizado de que esse subsídio é transferência que se faz às empresas que operam o STPC/DF, desconsiderando todas essas especificidades que envolvem o sistema, que é baseado em linhas com a maior extensão média do país, movimentos pendulares nos picos, ociosidade na maior parte do dia e baixíssima renovação durante as viagens.

Não há dúvida que a atual configuração do nosso território (como a baixa densidade demográfica) e do sistema de transporte público (920 linhas) gera um serviço que tem alto custo anual (R\$ 2.943.513.125,57), segundo os dados de 2025 do portal da SEMOB/DF "Mobilidade Transparente", e que a mobilidade urbana precisa estar integrada com a política de uso e ocupação do solo, que novas centralidades precisam ser criadas e que o STPC-DF precisa ser racionalizado, como através da viabilização do modelo tronco-alimentado a partir da implantação de infraestrutura exclusiva.

Todas estas questões poderiam estar sendo trazidas pelos (as) candidatos (as) para o debate durante o processo eleitoral, uma vez que o pleito deveria ter uma função didático-pedagógica e ser elemento de qualificação do tema dentro da sociedade, em vez da simplificação e da opção pela defesa do mais do mesmo. Investimentos em projetos de trilhos e de tarifa zero universal demandam recursos e não se visualiza, no momento, a indicação de outras fontes além do orçamento público para o financiamento dessas propostas eleitorais, uma vez que a taxação do transporte individual motorizado, por exemplo, não é ventilada em hipótese alguma.

Aqui não há a afirmação de que candidato (a) ao GDF precisa ser especialista em determinado tema, não se trata disso. No entanto, não parece ser razoável que os dados, os estudos técnicos e os documentos produzidos que tratam de mobilidade urbana sejam ignorados no momento da elaboração dos planos de governo e da apresentação das propostas e, ao contrário, a opção seja sempre pelo caminho mais fácil e que não consegue enxergar todo o contexto.

*** 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.**