



Governo do Distrito Federal
Controladoria-Geral do Distrito Federal
Subcontroladoria de Controle Interno

RELATÓRIO DE AUDITORIA OPERACIONAL **Nº 04/2019 - DAPPG/CODAG/SUBCI/CGDF**

Processo nº: 00480-00005867/2018-15
Assunto: Revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF)
Ordem de Serviço: 88/2018-SUBCI/CGDF de 30/04/2018.

1. INTRODUÇÃO

O presente relatório versa sobre a Revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF. O tema guarda evidente relevância diante da importância de pautar a elaboração do PPA 2020-2023 a partir de um Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade atualizado.

No âmbito federal, a Política Nacional da Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587/2012 – Lei da Mobilidade Urbana, estabelece diretrizes e objetivos para que o desenvolvimento urbano ocorra em alinhamento com um sistema de transporte que funcione de forma integrada e multimodal e que seja capaz de coletar, transferir e distribuir passageiros por meio de infraestrutura que assuma função estruturante no território. Essa lei estabelece que os municípios brasileiros com mais de vinte mil habitantes devam elaborar seu Plano de Mobilidade Urbana, condição imprescindível para estarem aptos a pleitear recursos federais direcionados à área de transportes. A referida lei estabelece ainda que a avaliação, revisão e atualização do plano de mobilidade dos municípios devem ocorrer em prazo não superior a dez anos.

No Distrito Federal, o PDTU/DF, instituído pela Lei Distrital nº 4.566/2011, atende à exigência da citada Lei da Mobilidade Urbana. Além deste instrumento, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT, os Planos de Desenvolvimento Locais – PDLs, a Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS, o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – PPCUB, o Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal – ZEE/DF, além de outros instrumentos previstos no PDOT, compõem os instrumentos legais de planejamento da política urbana do território.



O PDTU/DF foi elaborado ao longo do ano de 2008 e seu Relatório Final foi divulgado em novembro de 2010. No ano seguinte, em maio de 2011, foi aprovada a Lei Distrital nº 4.566 que dispõe sobre o Plano e dá outras providências. Em dezembro de 2013 foi criado o Comitê de Revisão do PDTU/DF, por meio do Decreto nº 34.947, com a atribuição de avaliar as propostas do Relatório Final do PDTU/DF e revisar as ações implementadas, assim como compatibilizar o referido instrumento aos programas de governo e avaliar as diretrizes e medidas estabelecidas na Lei Federal de Mobilidade Urbana propondo inclusões que se fizessem necessárias.

A este cenário, acrescenta-se que desde o ano de 2015 encontra-se em elaboração o Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do Distrito Federal – PDTT, a cargo da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ. O PDTT está sendo elaborado a partir da Pesquisa de Mobilidade Urbana do DF – PMU, também conduzida e contratada pelo METRÔ, cujos resultados não foram oficialmente divulgados até a presente data.

1.1 - O PDTU/DF e demais planos e programas de transportes e mobilidade

A elaboração do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF foi coordenada pela Secretaria de Estado de Transportes do Governo do Distrito Federal, atual Secretaria de Mobilidade. O Plano visava atualizar o estudo realizado em 1979 pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT e pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU.

O PDTU/DF foi elaborado pela empresa de consultoria Altran TC/BR, por meio do Contrato nº 008/2008 (Edital de Licitação nº 004/2007), celebrado entre a Secretaria de Transportes e a referida empresa em janeiro de 2008. Os recursos financeiros para fazer face à contratação foram assegurados no âmbito do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal e Entorno – PTU, cujo escopo e evolução cronológica são descritos a seguir.

1.1.1 - Escopo e Cronologia do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU

Em 2004, diante da oportunidade de obter um financiamento junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, o Governo do Distrito Federal – GDF



formalizou um programa de transporte que foi chamado de Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU. Esse Programa contemplava, dentre suas ações, a ampliação da rodovia DF-085 (EPTG) com concomitante implantação de via exclusiva para ônibus. Isto porque, naquela ocasião, pretendia-se que o modelo “tronco-alimentado” (modelo de operação em que ônibus de alta frequência trafegam em corredores exclusivos e são alimentados por linhas de ônibus coletoras) substituísse paulatinamente o modelo “porta a porta” (modelo em que os ônibus trafegam grandes distâncias levando a população da porta de sua casa ao seu destino final).

Em abril de 2004 a Solicitação de Financiamento do PTU junto ao BID foi aprovada pelo Governo Federal. O GDF concluiu a estruturação do Programa em 2007 e o Contrato de Empréstimo nº 1957/OC-BR, firmado entre o GDF e o BID, foi assinado somente em de janeiro de 2008. O primeiro desembolso de recursos do Programa ocorreu em abril de 2009 com as obras de ampliação da rodovia DF-085 (EPTG).

Para elaboração dos estudos e projetos preparatórios à implantação do PTU, a Secretaria de Obras contratou a empresa Altran TC/BR, por meio do Contrato nº 003 /2008 – SO, assinado em fevereiro de 2008, que obedeceu aos termos do Edital nº 002 /2007 – SO. O primeiro relatório apresentado pela empresa, em março de 2008, tratava da “*Elaboração de Estudos e Projetos Preparatórios à Implantação do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, a ser parcialmente financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID*”. O relatório determinava o prazo de cinco anos para implantação do PTU e orçamento de US\$ 269,89 milhões, dos quais 65,5% provinham do empréstimo junto ao BID e o restante de contrapartida do GDF.

A coordenação geral e execução do PTU foram atribuídas à Secretaria de Transportes, que criou a Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP com o objetivo de dar suporte ao exercício dessas atribuições. Entretanto, em dezembro de 2011 essa unidade passou a ser designada por Unidade Especial de Gerenciamento do Programa – UEGP, por força do Decreto nº 33.420, que dispunha sobre a Reestruturação Administrativa daquela Secretaria.

No ano de 2011, a política de transporte adotada pelo GDF definiu que medidas destinadas a melhorar a operação e a cobertura do transporte público para viabilizar a implantação de um sistema integrado deveriam ser levadas a efeito. Esta estratégia deflagrou, como consequência, alterações no escopo do PTU. A partir dessa decisão, foi realizada, com recursos provenientes do Programa, a Concorrência nº 01/2011



– ST, cujo objeto tratou da outorga de concessão para prestação e exploração do serviço básico do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (a licitação que deu origem ao sistema de bacias de ônibus, atualmente em operação no Distrito Federal).

O PTU sofreu inúmeras prorrogações de prazo. A 1ª Prorrogação do Programa estabeleceu prazo de desembolso dos recursos para até 30 de julho de 2014. Em maio de 2013, a 2ª Prorrogação do Programa definiu novo prazo de desembolso para 30 de julho de 2015. Em maio de 2015 foram iniciadas as tratativas visando a 3ª prorrogação de prazo, alterando o término do contrato para 30 de abril de 2017. O Instrumento da 2ª Alteração Contratual e a 4ª Prorrogação do Programa foram assinados em setembro de 2016. O Instrumento da 3ª Alteração Contratual e a 5ª Prorrogação do Programa foram assinados em julho de 2017. Atualmente, o prazo estabelecido para término do contrato é dezembro de 2018.

1.1.2 - O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF

Em 2007 foi dado início aos trâmites necessários para a realização da Concorrência nº 004/2007, cujo objeto tratou da Contratação de Serviço de Consultoria Técnica para Desenvolvimento do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF. A abertura dos envelopes ocorreu em agosto de 2007 e o término do processo se deu em dezembro de 2007.

A empresa vencedora do certame foi a Altran TC/BR e o Contrato nº 008/2008 – ST, celebrado entre a Secretaria de Transportes e a referida empresa, foi assinado em janeiro de 2008. O valor contratado foi de R\$ 3.932.647,53, com recursos assegurados no âmbito do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU (descrito no subtópico 1.1.1). O prazo de vigência do referido contrato foi de vinte e dois meses, cujo término se deu em novembro de 2009. No entanto, o recebimento definitivo do produto final - Relatório Final do PDTU/DF - ocorreu somente em dezembro de 2010, após prorrogação do prazo contratual inicial. Desta forma, registra-se que do início do processo licitatório do PDTU/DF (agosto/2007) ao recebimento definitivo do produto final (dezembro/2010) foram decorridos mais de três anos.

Em 04 de maio de 2011, aproximadamente cinco meses após o recebimento do Relatório Final do PDTU/DF pela equipe técnica do GDF, foi publicada a Lei nº 4.566, que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal –



PDTU/DF. A Lei nº 4.566 refere-se ao PDTU/DF como instrumento de planejamento, que tem por objetivo definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e do Entorno.

A referida Lei imputa a responsabilidade pela gestão do PDTU/DF à atual Secretaria de Mobilidade, a quem compete consolidar, monitorar e atualizar as informações do PDTU/DF em um Banco de Dados Georreferenciado. A Lei ainda estabelece que o PDTU/DF deve ser atualizado por ocasião da realização do censo demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, ou a cada dez anos, e ser revisado a cada cinco anos. Ainda, segundo a Lei, esta atualização deve se basear em nova pesquisa de origem-destino por amostra de domicílios (Pesquisa O/D) e incorporar as definições emanadas do PDOT.

Importante frisar que a partir da publicação da Lei nº 4.566, em maio de 2011, o PDTU/DF, que tem caráter estratégico, passou a ser a referência de planejamento do Distrito Federal para direcionar as ações da área de transporte e de mobilidade da cidade.

Em termos técnicos, o PDTU/DF apresenta três alternativas de planejamento (Alternativa 1, Alternativa 2 e Alternativa “Nada Fazer”), seguindo as diretrizes estabelecidas pelo próprio instrumento e pelos cenários de desenvolvimento urbano constantes do Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT.

A Alternativa 1 apresenta a concepção de uma operação de linhas de ônibus integradas, realizada por meio de um sistema tronco-alimentado, com vias dotadas de corredores exclusivos para o transporte público. De cada eixo estruturante (Eixo Oeste, Eixo Sul, Eixo Sudoeste, Eixo Norte e Eixo Leste) partem linhas troncais em direção ao Plano Piloto, área de maior concentração de emprego no território. Em relação ao serviço metroviário, a Alternativa 1 prevê a implantação de novas estações e o aumento da capacidade operacional por meio da aquisição de novos trens. Esta alternativa se desdobra em duas variantes: 1A e 1B. A diferença entre elas ocorre na via W3, pois enquanto a Alternativa 1A considera o metrô leve (VLT) operando na via W3, a Alternativa 1B considera que os ônibus continuem trafegando na via W3 operando em faixa exclusiva junto ao canteiro central.



A Alternativa 2 apresenta as mesmas características da Alternativa 1A, acrescidas de investimentos no setor ferroviário e na integração plena dos sistemas de transporte coletivo.

A Alternativa “Nada Fazer”, no entanto, representa a “situação atual” (ano-base 2009) do sistema de transportes, considerando os investimentos viários em andamento ou já comprometidos até aquela data, entre as quais, a obra de ampliação da EPTG com os ônibus operando em faixa exclusiva e dotados de portas de embarque e desembarque em ambos os lados, o que de fato, até a presente data, não ocorreu.

1.1.3 - O PDTU/DF e o Plano Plurianual 2016/2019

Para o planejamento das ações de governo, o GDF conta com o Plano Plurianual – PPA como instrumento básico e que estabelece as diretrizes, os objetivos e as metas da Administração Pública. O Programa Temático 6216 – Transporte Integrado e Mobilidade, parte integrante do PPA 2016/2019, tem como objetivo melhorar as condições de mobilidade e de acessibilidade da população do Distrito Federal a partir da implantação de um sistema de transporte moderno e eficiente.

No âmbito desse programa, a diretriz para o período 2016/2019 foi utilizar o PDTU/DF como linha mestra na definição das ações de priorização do transporte coletivo sobre o individual e do ativo sobre o motorizado e na definição de ações que garantam a fluidez e a segurança viária dos motoristas.

1.1.4 - O Relatório de Revisão do PDTU/DF

Em 11 de dezembro de 2013 o GDF publicou o Decreto nº 34.947, que criou o Comitê de Revisão PDTU/DF, coordenado pelo Secretário de Transporte do Distrito Federal e composto pelos seguintes órgãos: Secretaria de Transporte, Secretaria de Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano, Secretaria de Desenvolvimento da Região Metropolitana, METRÔ, DER/DF, DETRAN/DF, TERRACAP, DFTRANS e CODEPLAN e com a competência de:

- avaliar as recomendações constantes do Relatório Final do PDTU/DF, com vista a contribuir com a revisão dos projetos e ações implementadas e em implementação, a curto, médio e longo prazo;



- compatibilizar o PDTU/DF aos programas de governo e às disponibilidades financeiras, com inclusão de novos projetos, detalhamento das ações e revisão do cronograma e das metas estabelecidas;
- avaliar as diretrizes e medidas estabelecidas na Lei Federal nº 12.587 (Lei da Mobilidade Urbana), de 03 de janeiro de 2012, em consonância com o estabelecido no PDTU/DF, propondo inclusões, se necessário.

O referido Decreto estabeleceu que o Comitê de Revisão do PDTU/DF apresentasse relatório de suas atividades. O Comitê elaborou Planilhas de Monitoramento das Ações/Projetos detalhadas de acordo com os seguintes temas: transporte coletivo, modos não motorizados, sistema viário, trânsito, estacionamento, táxi, institucional e novos projetos. O Comitê avaliou, ainda, o cumprimento das recomendações constantes do Relatório Final do PDTU/DF, assim como as dificuldades ou inviabilidade para sua implementação e os respectivos motivos.

1.1.5 - O Programa Circula Brasília

Em maio de 2016, a SEMOB lançou o Programa de Mobilidade Urbana denominado “Circula Brasília”.

O referido Programa tem como objetivo realizar ações definidas no PDTU/DF. As ações do Programa são estruturadas em três eixos: Melhorias no Sistema de Transporte Coletivo; Ampliação da Infraestrutura; e Investimento na Mobilidade Ativa. Segundo informação publicada no sítio da Secretaria de Mobilidade (www.semob.gov.br), o Programa engloba mais de 80 ações de curto, médio e longo prazo. A SEMOB informa que as medidas envolvem a melhoria da integração entre os modais, a requalificação urbana, a adoção de novas tecnologias e a valorização da acessibilidade a um custo de aproximadamente de 55 milhões de reais.

Ao final dos trabalhos de campo foi emitido o Informativo de Ação de Controle - IAC nº 04/2018 - DAPPG/CODAG/COGEA/SUBCI/CGDF, o qual foi enviado à Unidade para avaliação. As análises das respostas enviadas estão consignadas neste relatório no campo denominado "Análise das Respostas ao IAC".



2. ABRANGÊNCIA E METODOLOGIA

Os trabalhos de auditoria foram desenvolvidos no período de abril a agosto de 2018. Os trabalhos de campo incluíram reuniões, solicitações de informações e consultas a documentos disponíveis na Secretaria de Estado de Mobilidade – SEMOB, na Secretaria de Gestão do Território e Habitação – SEGETH, na Secretaria do Meio Ambiente – SEMA, no Departamento de Estradas de Rodagem – DER, na Companhia do Metropolitan – METRÔ e no Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS. A escolha dos órgãos citados deveu-se ao grau de aderência que guardam com o planejamento, construção ou operação das ações elencadas no PDTU/DF, seja no nível estratégico, tático ou operacional.

A partir da contextualização sobre a revisão do PDTU foi definido o seguinte problema focal da auditoria: O GDF dispõe dos recursos necessários para realizar a revisão do PDTU dentro prazo estabelecido pela legislação e de forma a possibilitar o seu aproveitamento na elaboração do PPA 2020/2023?

Neste sentido, para a avaliação do problema focal foram levantados os seguintes pontos críticos no processo de revisão do PDTU:

1. Coordenação do trabalho de revisão do PDTU/DF;
2. Equipe técnica com especialização específica na área de planejamento de transportes para realizar o trabalho revisão do PDTU/DF;
3. Recursos computacionais para realizar o trabalho de revisão do PDTU /DF;
4. Informações oriundas de pesquisas que deem subsídio ao trabalho de revisão do PDTU/DF.

2.1. Questões de Auditoria

Para direcionar a condução dos trabalhos foram elaboradas as seguintes questões auditoria, agrupadas por dimensão da análise.

Eficiência



- Existe uma Coordenação efetiva responsável pela revisão do PDTU/DF e um Plano de Trabalho para sua execução?
- O GDF conta com pessoal especializado e capacitado para elaborar a revisão do PDTU/DF?
- O GDF conta com recursos computacionais apropriados para elaborar a revisão do PDTU/DF?
- Existem pesquisas recentes que possam oferecer informações atualizadas para elaborar a revisão do PDTU/DF?
- A SEGETH e a SEMA levam em consideração as diretrizes impostas pelo PDTU/DF no momento de elaboração de seus próprios instrumentos de planejamento?
- As ações previstas no escopo do PDTU/DF foram executadas na sua totalidade?

3. RESULTADOS E ANÁLISES

Neste tópico serão apresentadas as respostas às questões de auditoria apresentadas no subtópico 2.1 .

3.1. Operacional

3.1.1. Eficiência

3.1.1.1. Existe uma Coordenação efetiva responsável pela revisão do PDTU/DF e um Plano de Trabalho para sua execução?

NÃO.

Não foi evidenciada nesta auditoria a existência de um órgão do GDF que atue de forma efetiva na coordenação dos trabalhos de revisão do PDTU/DF, assim como não foi encontrado qualquer indício da existência de um Plano de Trabalho que comprove a intenção de realizar esta tarefa.

No Distrito Federal, a Lei nº 4.566 refere-se ao PDTU/DF como um instrumento de planejamento estratégico, que tem por objetivo definir as diretrizes e as



políticas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do seu território e entorno. É intrínseco a todo planejamento estratégico o propósito de desenvolver técnicas que permitam avaliar implicações futuras a partir de decisões presentes, de modo coerente, eficiente e eficaz.

O Relatório Final do PDTU/DF apresenta diretrizes futuras de curto, médio e longo prazo para mitigar e melhorar a mobilidade e a acessibilidade do Distrito Federal, detalhando inúmeras ações a serem levadas a efeito a partir de avaliações técnica e econômica das alternativas apresentadas no escopo do documento.

Por se tratar de um plano estratégico, entende-se que suas ações devam ser detalhadas em fase posterior, nos níveis tático e operacional, quando de sua implantação pelos órgãos executivos. Importante se faz salientar que este detalhamento se torna tão mais imprescindível na medida em que as ações escolhidas envolvam obras de porte significativo e que, portanto, devem ser precedidas de estudos que garantam a sua viabilidade técnica, econômica e financeira.

Apesar de a Lei nº 4.566 imputar à SEMOB a responsabilidade de monitorar e atualizar as informações do PDTU/DF em um banco de dados georreferenciado, isso nunca aconteceu de forma continuada e sistematizada. Cabe enfatizar que o PDTU/DF não se finda, devendo ser continuamente revisto e revisado.

No exercício de 2014 foi criado o Comitê de Revisão do PDTU/DF que elaborou planilhas de monitoramento das ações e projetos do PDTU/DF de acordo com os seguintes temas: transporte coletivo, modos não motorizados, sistema viário, trânsito, estacionamento, táxi, fortalecimento institucional e definição de novos projetos. No entanto, a SEMOB não deu continuidade aos trabalhos deste Comitê, tendo informado que com a mudança do Governo do Distrito Federal no ano de 2015 os integrantes deste Comitê foram realocados em diferentes unidades administrativas, não voltando a atuar como grupo de trabalho. A Secretaria complementou afirmando que embora a questão da revisão do PDTU/DF tenha sido aventada ao início da atual administração, os relatórios emitidos pelo Comitê em 2014 foram entendidos como tarefa básica de revisão e que, desta forma, não foi estabelecido um plano de trabalho para dar continuidade à tarefa, além de não existir nem mesmo previsão para que isto aconteça. A SEMOB entende que a data de validade legal do PDTU/DF é o ano de 2021 e que por este motivo não incluiu nas prioridades dos últimos quatro anos a revisão do PDTU/DF ou a elaboração de Plano de Trabalho que trate do assunto.



De outro vértice, a SEMOB afirma que a questão fundamental para uma atualização do PDTU/DF, além da avaliação entre o que foi proposto no documento inicial e o que efetivamente foi implantado, reside na coleta de informações atualizadas, ou seja, na realização de pesquisas de tráfego, que a Secretaria afirma não ter acesso neste presente momento. Segundo informações da SEMOB, existe uma pesquisa origem/destino (chamada PMU) sendo realizada pelo METRÔ (órgão vinculado à SEMOB por lei) cujos resultados não foram disponibilizados, apesar de solicitações formais. Isto fica evidenciado em pelo menos duas ocasiões, em 09 de abril de 2018 e em 06 de junho de 2018, quando o Secretário da SEMOB solicitou ao Presidente do Metrô, por meio dos ofícios SEI nº 12/2018 e SEI nº 20/2018, acesso aos relatórios e ao banco de dados da PMU, onde afirma que estes são os dados oficiais de mobilidade mais atualizados do DF e que se fazem necessários para a elaboração de estudos e planejamento daquela Secretaria. A Secretaria informou que não obteve resposta de nenhum dos dois ofícios expedidos.

A SEMOB aponta a conveniência da contratação de uma consultoria externa para a realização da atualização do PDTU/DF, uma vez que a pasta não conta com recursos técnicos e de pessoal para realização da tarefa. No entanto, a SEMOB não expôs como e quando pretende iniciar qualquer procedimento que dê início ao processo licitatório para realização desta revisão.

Toda esta situação é de fato preocupante. Levando-se em consideração que a contratação do PDTU/DF levou mais de três anos para ser efetivada, qualquer iniciativa a fim de se contratar empresa de consultoria para elaborar a revisão do PDTU/DF, mesmo iniciada hoje, já poderia ser considerada intempestiva em relação à elaboração do próximo PPA.

Análise das Respostas ao IAC:

A SEMOB respondeu que está elaborando um Termo de Referência para a contratação de consultoria externa com o objetivo de realizar a Atualização do PDTU. O objetivo é lançar o edital de licitação no mês de julho de 2019, para que os trabalhos sejam realizados ao longo do ano de 2020. A unidade informou ainda que com a conclusão do Termo de Referência será delineado o plano de trabalho e unidades responsáveis.



Diante da resposta apresentada reitera-se a recomendação apresentada neste IAC sobre o detalhamento do Plano de Trabalho e Unidades responsáveis para fins de atualização do PDTU tempestivamente.

Causa

Secretaria de Estado de Mobilidade do DF:

Em 2018:

- Ausência de priorização para o processo de revisão do PDTU/DF.

3.1.1.2. O GDF conta com pessoal especializado e capacitado para elaborar a revisão do PDTU/DF?

NÃO.

As respostas obtidas pela auditoria mostraram que os recursos humanos no âmbito do GDF não são suficientes para a elaboração da revisão do PDTU/DF prescindindo da contratação de uma consultoria técnica. Além do que, os poucos profissionais identificados com especialização em planejamento de transportes estão lotados em diferentes órgãos. Para evitar a ocorrência deste mesmo tipo de problema no futuro, é prudente que se avalie a necessidade de realização de concursos públicos para a área de transportes.

Para conhecer a realidade do GDF, foi levantada no âmbito dos órgãos auditados a quantidade de servidores com formação específica na área de transporte, a participação em treinamentos na área e a previsão da realização de concursos públicos.

A Tabela 1 apresenta o número de servidores com formação específica na área de transportes nos órgãos auditados.



Tabela 1 - Servidores com formação específica na área de transportes

Órgão	Quantidade de Servidores com formação específica na área de transportes	Detalhamento da Formação
SEMOB	Não respondeu	-
DER	0	-
METRÔ	1	Doutorado em Transportes
	3	Mestrado em Transportes
	9	MBA e outros
DFTRANS	2	Mestrado em Transportes
	1	Pós-graduação em Gestão de Trânsito e Transporte
SEGETH	2	Mestrado em Transportes
	1	Mestrado em urbanismo com ênfase em transportes

Fonte: SEMOB, DER, METRÔ, DFTRANS E SEGETH

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 37, inciso II, disciplina que a investidura em cargo ou emprego público depende de aprovação prévia em concurso público de provas e provas e títulos de acordo com a natureza e complexidade do cargo ou emprego. No entanto, os profissionais concursados ou detentores de cargos em comissão, mesmo para as profissões cuja atividade é regulamentada em lei, como no caso do Direito, da Medicina, das Engenharias e da Arquitetura e Urbanismo, não são necessariamente qualificados tecnicamente para o exercício do cargo ou função que lhes cabe no serviço público, visto que a preparação para concurso público difere da preparação para a vida profissional prática, exigindo muitas vezes conhecimento técnico específico e especializado.

A partir do momento em que os critérios da eficiência e da eficácia tornaram-se fontes de preocupação da administração pública, percebe-se que cabe ao servidor público alcançar esses critérios na organização e que, para tanto, é preciso que os gestores invistam na qualificação profissional de seus profissionais, com o intuito de otimizarem ao máximo sua atuação.

A aprendizagem contínua é o foco das organizações modernas. Nas organizações o indivíduo é encorajado constantemente a buscar o conhecimento e a se capacitar para solucionar problemas. A aprendizagem individual não é garantia de que ocorra a aprendizagem organizacional, porém esta não ocorre sem que se invista no



individual. A política de capacitação e de desenvolvimento de pessoas tem visão estratégica. Considera que é necessário promover a gestão por competências que visa mudar a gestão pública, inovar e aprimorar a capacidade de atender mais e melhor, incluir servidores e mobilizar seus talentos. Nota-se também que a política da capacitação busca proporcionar aumento da competência dos servidores possibilitando que adquiriram novas aptidões e conhecimentos e que tenham condições de proporcionar um serviço de qualidade nas organizações do setor público. As razões expostas motivaram o questionamento sobre o grau de especialização dos servidores dos órgãos auditados na área de transportes, matéria da presente auditoria.

Existem várias instituições no Distrito Federal que oferecem cursos de especialização, MBA, Mestrado e Doutorado, todos classificados no nível educacional de pós-graduação na área de mobilidade e transportes. O curso específico de Engenharia de Transportes é relativamente novo e ofertado em poucas universidades brasileiras, dentre elas, a Universidade Federal de Santa Catarina, a Universidade Federal de Mato Grosso, o Instituto Federal de Goiás e o Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais. É possível escolher entre os cursos de pós-graduação "*stricto sensu*", que são mais longos e ideais para quem quer prolongar seu aprendizado ou se tornar pesquisador ou professor universitário (com título de Mestre ou Doutor), ou os cursos de pós-graduação "*lato sensu*", que são mais práticos, curtos e focados em uma determinada matéria (a chamada especialização).

Diante da narrativa, entende-se que, dentro da visão de se contar com profissional mais preparado para exercer tarefas específicas de transporte e mobilidade nos órgãos públicos do DF, a aquisição de um curso de pós-graduação pelos servidores é um requisito importante. Principalmente se for levado em conta que os técnicos são, em regra, preparados para exercerem atividades de gestão pública, gerenciais ou operacionais, mas poucos são os que são capacitados para atuarem no planejamento de transporte.

Foi solicitado aos órgãos auditados que informassem sobre o número de servidores que participaram de algum tipo de treinamento na área de transporte e mobilidade desde 2015. O resultado é apresentado na Tabela 2.

Tabela 2 - Servidores que participaram de treinamento na área de transporte e mobilidade entre 2015-2018

Órgão	Servidores	Curso
	34	Capacitação em Gestão de Transportes Públicos



Órgão	Servidores	Curso
SEMOB	5	Fiscalização de Transporte Coletivo
	1	Comportamento Humano e Segurança no Trânsito
DER	19	Capacitação em Gestão de Transportes Públicos
METRÔ	7	Gestão de Negócios - Especialização em Transportes
	9	Capacitação em Gestão de Transportes Públicos
	29	Capacitação de Educação Socioambiental em Transporte Público
DFTRANS	39	Capacitação em Gestão de Transportes Públicos
SEGETH	Não há	-

Fonte: SEMOB, DER, METRÔ, DFTRANS E SEGETH

Analisando os resultados apresentados na Tabela 2, percebe-se o interesse do GDF em dotar os servidores de cursos e treinamentos na área de transporte e mobilidade nos últimos anos. No entanto, estes treinamentos não capacitaram o servidor para atuar no planejamento de transporte, ou seja, os cursos elencados não são suficientes para que o corpo técnico esteja habilitado para elaborar a revisão do PDTU/DF.

Diante da dependência excessiva da contratação de empresas de consultoria para fins de planejamento de transportes, entende-se ser necessário dotar o quadro de servidores de pessoal com qualificação técnica adequada para realização dessas tarefas.

Por este motivo, foi questionado aos órgãos auditados se há intenção de realizar concurso público específico para a área de transportes nos próximos anos. O resultado é apresentado na Tabela 3.

Tabela 3 - Previsão de realização de concurso público– Por Órgão do GDF

Órgão	Resposta
SEMOB	Não existe previsão
DER	Há previsão para concurso público para o próximo exercício com destinação orçamentária de dez milhões, aprovados na Câmara Legislativa.
METRÔ	Não respondeu
DFTRANS	Há um estudo em andamento para levantamento do quantitativo de servidores necessários para atendimento das atribuições da autarquia, bem como para levantamento das especialidades demandadas.
SEGETH	Não existe previsão

Fonte: SEMOB, DER, METRÔ, DFTRANS E SEGETH



Pelo resultado apresentado na Tabela 3, entende-se que os órgãos não estão se preparando para a realização de concurso público nos próximos anos, e mesmo aqueles que estão se preparando para este fim, como é o caso do DER, não há previsão para realizar concurso específico para a área de transportes.

Análise das Respostas ao IAC:

A Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade respondeu que ao longo dos últimos anos vem se equipando e promovendo a capacitação de técnicos do governo para atuar no planejamento e na elaboração de políticas públicas que possam melhorar os deslocamentos da população e o acesso à cidade. Informou que no ano de 2017 foram promovidos cursos de capacitação para gestão da mobilidade com participação de 133 técnicos de vários órgãos do governo com relação direta com o planejamento, operação, escalização do transporte e da mobilidade urbana, e que os mesmos se aprofundaram em diversos temas relacionados à mobilidade.

No entanto, supostamente os treinamentos oferecidos não são suficientes para capacitar o servidor para atuar em tarefas mais avançadas afetas ao Planejamento de Transporte, ou seja, parece que os cursos oferecidos não são suficientes para que a revisão do PDTU/DF seja realizada, atualmente, exclusivamente com o corpo técnico dos órgãos do GDF, a partir dos cursos oferecidos, prescindindo de contratação de consultoria especializada.

Em relação a este ponto, a SEMOB parece concordar com o exposto por esta auditoria quando afirma que em relação ao planejamento de longo prazo, a unidade possui um quadro "enxuto" de técnicos especializados em mobilidade, e que necessita iniciar o processo de recomposição de pessoal, promovendo concurso público para a entrada de novos técnicos capazes de responder às demandas da pasta, se posicionando por meio do Despacho SEI-GDF SEMOB/SUPLAM (14301674) onde reforça a necessidade de contratar pessoal para compor sua equipe de trabalho.

A SEMOB afirma que, não obstante à necessidade de recomposição de quadro técnico, a elaboração de um Plano Diretor é uma tarefa multidisciplinar que requer quantidade significativa de técnicos com formações diversas. Desta forma, a Secretaria conclui que a contratação de uma consultoria externa para a elaboração do



PDTU é a melhor solução, de forma a promover trocas de experiência técnica e de ferramental tecnológico entre profissionais do mercado e técnicos do governo, mantendo um planejamento da mobilidade aberto às inovações e às novas formas de se pensar a cidade.

É sabido que para o planejamento das ações de governo o GDF conta com o Plano Plurianual - PPA como instrumento básico e que o Programa Temático 6216 – Transporte Integrado e Mobilidade, parte integrante do PPA 2016/2019, tem como objetivo melhorar as condições de mobilidade e de acessibilidade da população do Distrito Federal a partir da implantação de um sistema de transporte moderno e eficiente e que no âmbito deste Programa, a diretriz para o período 2016/2019 foi utilizar o PDTU/DF como linha mestra na definição das ações de planejamento.

Tendo em vista que as ações para a elaboração do próximo PPA estão em curso, e que a última contratação de empresa de consultoria para elaboração do PDTU ocorreu em tempo superior a três anos, desde o início do processo licitatório (agosto/2007) ao recebimento definitivo do produto final (dezembro/2010), causa preocupação o fato de a SEMOB não contar com corpo técnico suficiente para manter, no dia a dia, acompanhamento das ações previstas no PDTU/DF, de forma a apresentar tempestivamente as ações em curso para, minimamente, elaborar um Plano de Ação para revisão do instrumento.

Diante da resposta apresentada pela SEMOB, reitera-se a recomendação apresentada neste IAC sobre a necessidade da unidade contar em sua estrutura com equipe técnica especializada que acompanhe cotidianamente a realização das ações previstas no PDTU/DF.

Causa

Secretaria de Estado de Mobilidade do DF:

Em 2017 e 2018:

- Ausência de priorização para a composição de um quadro de servidores com especialização na área de transportes.



3.1.1.3. O GDF conta com recursos computacionais apropriados para elaborar a revisão do PDTU/DF?

NÃO.

Os recursos computacionais hoje disponíveis nos diversos órgãos do GDF podem fornecer dados para a revisão do PDTU/DF, mas não são apropriados para a realização desta tarefa. Isto porque, o planejamento de transportes exige minimamente como resultado a elaboração de matrizes origem/destino, o carregamento da rede viária atual e a prospecção de redes futuras, atividades que requerem o uso de ferramentas específicas para sua consecução.

O estudo de planejamento de transporte tem a finalidade de avaliar os aspectos relativos à oferta e à demanda dos sistemas de transportes, assim como elaborar propostas que promovam acessibilidade, integração e inclusão social. Para tanto, o planejamento de transportes requer a aquisição de um extenso e consistente conjunto de dados para fiabilidade na análise do problema, que deve ser tratado e analisado por meio de ferramentas computacionais apropriadas. Existem, portanto, vários *softwares* desenvolvidos especialmente para o planejamento de transportes que possibilitam a previsão de demanda de viagens, incorporando modelos de geração, de distribuição, de escolha modal e de alocação de tráfego.

Para o desenvolvimento de estudos de tráfego é, pois, necessário contar com o auxílio de ferramentas de geoprocessamento de dados e de simulação de transportes. A utilização destas ferramentas possibilita testar e avaliar diversas alternativas, de forma a racionalizar os recursos e aumentar a qualidade do atendimento aos passageiros.

Desta forma, é possível inferir que o uso de *softwares* apropriados de planejamento de transporte é imprescindível na tarefa de realizar um Plano de Transporte – seja para sua elaboração, manutenção ou revisão. No entanto, é importante salientar que os *softwares* são apenas ferramentas de trabalho do planejador, que deve ter robusto conhecimento na área para utilização desse recurso.

Diante dos fatos, foi questionado aos órgãos auditados se os mesmos dispõem de recursos computacionais que deem suporte à elaboração de simulações e projetos na área de transporte e tráfego. A Tabela 4 apresenta as respostas dadas pelos órgãos.



Tabela 4 - Recursos computacionais existentes nos órgãos auditados

Órgão	Situação	Observação
SEMOB	6 workstations 4 licenças de ARCGIS DESKTOP BASIC 3 suítes de <i>softwares</i> para arquitetura e construção Autodesk	Não foi obtida nenhuma informação sobre qualquer encaminhamento no sentido de dar início a contratação de uma solução multimodal de transportes contendo licenças perpétuas de softwares de modelagem de transportes nas escalas de macrossimulação e microsimulação com treinamento para 10 pessoas, como havia sido informado em reuniões prévias.
DER	Solução para gestão de informação de tráfego da empresa TALENTECH Tecnologia Ltda., que contempla detecção de passagem de veículos, registro de imagem do veículo, verificação de velocidade.	Trata-se de uma prestação de serviço, portanto não há licenças disponíveis para uso do órgão.
METRÔ	Os recursos computacionais são nativos e empresariais, relacionados ao planejamento, projeto, implantação e operação, intrínsecos ao sistema de transporte sobre trilhos – metrô: injeção de trens, oferta e capacidade de carregamento, monitoramento da operação e sistemas, traçados dentre alguns aspectos. Outros, utilizados para planejamento, são de domínio público.	
DFTRANS	O órgão não dispõe atualmente de recursos computacionais que deem suporte à elaboração de simulações e projetos na área de transportes e tráfego.	
SEGETH	Portal de dados georreferenciados do Distrito Federal.	

Fonte: SEMOB, DER, METRÔ, DFTRANS E SEGETH

Os recursos computacionais citados na Tabela 4 não são apropriados para elaboração da revisão do PDTU/DF, pois não fazem parte de um rol de programas e soluções específicas para o planejamento de transportes. Os recursos computacionais elencados pela SEMOB, DER, METRÔ e SEGETH podem, no máximo, serem utilizados para gerar dados e informações que deem subsídios à revisão do plano.

Análise das Respostas ao IAC:

A SEMOB informou que adquiriu licenças de vários softwares, incluindo softwares de planejamento, modelagem e simulação de transportes. A unidade disponibilizou a CGDF os seguintes contratos, relativos à aquisição de softwares para



atendimento às demandas e atribuições de planejamento e formulação de políticas públicas de transporte e mobilidade:

Contrato nº 005/2018 - SEMOB-DF para a aquisição de 04 (quatro) licenças de solução de GIS ARCGIS DESKTOP BASIC e de 04 (quatro) licenças da EXTENSÃO ARCGIS DESKTOP NETWORK ANALYST pelo Distrito Federal (7334710).

Contrato nº 37448/2018 - SEMOB-DF para a aquisição de licença perpétua do sistema TRANSYS 3 MÓDULOS (PLACA + SINAL + GIRO) pelo Distrito Federal (13474334).

Contrato para Aquisição de Bens nº 37123/2018 - SEMOB-DF, que entre si celebram o Distrito Federal, por intermédio da Secretaria de Estado de Mobilidade, e a empresa PTV do Brasil - Importação, Licenças e Suporte de Software visando o fornecimento de solução de simulação multimodal de transportes, contendo licenças perpétuas de softwares de modelagem de transportes nas escalas de macrossimulação e microssimulação, serviço de treinamento e suporte de atualização dos componentes da solução no prazo mínimo de 36 (trinta e seis) meses (12313558).

Contrato nº. 001/2018 - SEMOB/DF para a aquisição de 03 (três) licenças de Suíte de softwares para Arquitetura e Construção Autodesk Collection A&C Multiuser, subscrição por 36 (trinta e seis) meses (5899972).

Causa

Secretaria de Estado de Mobilidade do DF:

Em 2017 e 2018:

- Ausência de priorização para a obtenção de recursos computacionais adequados para o planejamento de sistemas de transporte.

3.1.1.4. Existem pesquisas recentes que possam oferecer informações atualizadas para elaborar a revisão do PDTU/DF?

SIM.

O Metrô/DF contratou serviços técnicos especializados visando à elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos – PDTT/DF (Edital de Concorrência nº 004/2014 e Contrato nº 005/2015). O PDTT/DF tem como finalidade planejar o Sistema de Transporte Público sobre Trilhos do Distrito Federal – STPT/DF, para um horizonte futuro de 20 anos, em observância ao PDTU/DF e PDOT.



Para subsidiar a elaboração do PDTT/DF foi necessário levantar dados referentes à mobilidade urbana no DF, tais como, viagens geradas por domicílio segundo o motivo, o modo de transporte dos deslocamentos e os atributos socioeconômicos dos viajantes, bem como a identificação dos encadeamentos das viagens, entre outros, o que foi alcançado por meio da realização da Pesquisa de Mobilidade Urbana do Distrito Federal – PMU/DF, que integrou a referida Concorrência.

O citado Contrato nº 005/2015 foi assinado entre o Metrô/DF e as empresas Logit Engenharia Consultiva Ltda e Tecton Planejamento e Consultoria Ltda, no valor de R\$ 5.262.048,62, e está sendo pago com recursos oriundos da Fonte 220 (Metrô/DF), e sua vigência tem término previsto em 23 de outubro de 2018.

Especificamente em relação à PMU/DF, dentre os objetivos específicos da Pesquisa que comparecem no Projeto Básico do Edital de Concorrência nº 004/14, tem-se:

Permitir a revisão de estimativas de demanda para subsidiar a elaboração ou atualização, prioritariamente, de estudos e projetos do METRÔ/DF (modernização, integração e expansão do STPT, entre outros), e de leis e planos distritais, tais como, os de uso e ocupação do solo (PDOT e PDLs) e de transporte (PDTU).

Ainda, de acordo com o estabelecido no referido Plano de Trabalho:

Apesar do PDTT/DF apresentar uma abordagem específica ao sistema de transporte público sobre trilhos, operado pelo Metrô/DF, sua importância ultrapassa o âmbito empresarial e alcança o âmbito governamental, à medida que, nele se define a efetiva participação desse estruturante modo de transporte para a construção dos Eixos de Transporte Urbano apontados como alvo de incremento infraestrutural, com vistas à melhoria das condições futuras de mobilidade no DF, pelo PDTU/2011.

Vale ressaltar que o PDTU/2011 (Lei nº 4.566/2011 do DF) constitui o principal instrumento, em nível distrital, de planejamento do transporte e da mobilidade urbana e, por conseguinte, de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tal como determina a Lei Federal 12.587/12, sendo premissa essencial para qualquer planejamento referente ao sistema de transporte urbano do Distrito Federal.

A contratação da PMU/DF, incluída no âmbito do Contrato nº 005/2015, justificou-se pela indisponibilidade de dados – precisos, atualizados, concatenados e segregados por todos os modos de transporte, inclusive aquele sobre trilhos - acerca do padrão das viagens urbanas realizadas diariamente no Distrito Federal.



Os últimos levantamentos de informações dessa natureza, mais completos e realizados em campo, ocorreram no âmbito da Pesquisa Domiciliar –Transporte-2000, datada de junho de 2002. Portanto, o conteúdo dessa pesquisa, além de se encontrar totalmente defasado (ultrapassando, inclusive, o horizonte temporal de validade típico para esse tipo de estudo, que é de dez anos), também não abarca dados específicos do modo de transporte metroferroviário, já que este teve sua entrada operacional no cenário urbano justamente no ano 2000.

Há que se considerar, que nos 12 anos transcorridos desde a edição da supracitada pesquisa ocorreram, no Distrito Federal, mudanças no âmbito político-administrativo (houve um aumento no número de Regiões Administrativas de 19 para 31 RAs), no uso e ocupação do solo urbano (adensamento e implantação de novos parcelamentos urbanos, por exemplo: Águas Claras, Sudoeste, Noroeste, etc.), como também em relação à oferta de transporte público (introdução operacional, no ano 2000, do modo metroviário no DF, que desde então, vem apresentando um aumento crescente e significativo de usuários).

Assim sendo, a atualização de dados primários e da rede analítica de transporte, através da PMU/DF, é fundamental tanto para o atendimento da recente estratégia de mobilidade estabelecida para o Distrito Federal (PDTU), como para a readequação do planejamento físico-funcional do transporte sobre trilhos aos novos cenários demográficos e urbanos apontados para o DF, respectivamente, por ocasião do Censo Demográfico de 2010 e da revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT, em andamento.

A PMU/DF fornecerá amplo banco de informações que possibilitará a análise dos padrões de viagens da população do DF, contribuindo para um maior alcance da efetividade dos investimentos públicos em infraestrutura de transportes. Além disso, os dados obtidos poderão subsidiar outros estudos, planos e projetos a serem realizados no âmbito do Distrito Federal.

A PMU/DF consubstanciará um instrumento primordial ao planejamento físico-funcional do STPT/DF, à medida que fornece, em seu conteúdo, os subsídios técnicos fundamentais à apropriada definição da rede analítica desse sistema e, por conseguinte, ao estabelecimento dos cenários de implantação dos seus diversos projetos estratégicos de expansão e integração, segundo a projeção de evolução da demanda por transportes no DF, inclusive a do STPT/DF.



Em relação aos demais órgãos auditados, a SEGETH citou que os Indicadores de Qualidade e Sustentabilidade Territorial, desenvolvidos por meio do Acordo de Cooperação Técnica firmado em 2016 entre a SEGETH e a Codeplan, constituem estudo que pode subsidiar a revisão do PDTU/DF. A SEMA, por seu turno, afirmou que as diretrizes constantes do Projeto de Lei do ZEE-DF servirão de subsídio à revisão do PDTU, esclarecendo que as diretrizes gerais e específicas das Zonas e Subzonas apresentam dispositivos relativos às questões do sistema de mobilidade e suas infraestruturas.

Diante das informações coligidas, infere-se que existe atualmente no âmbito do GDF a pesquisa chamada PMU/DF, realizada pelo Metrô/DF, que provavelmente contribuirá sobremaneira para a revisão do PDTU/DF. Entretanto, para comprovar se de fato a PMU/DF é suficiente para este fim, é necessário avaliar o delineamento da pesquisa, o que não foi possível realizar na presente auditoria por falta de informação advinda do Metrô/DF, uma vez que a vigência do Contrato nº 005/2015 foi prorrogada até 23/10/2018 e os produtos gerados pela PMU ainda não foram certificados pela Diretoria Técnica da Companhia.

Tendo em vista o valor pago para a execução da PMU/DF e a tempestividade de seus dados, faz-se imprescindível que seus resultados sejam disponibilizados aos demais órgãos da área de transporte do GDF, a fim de que possam concluir se a PMU/DF é, de fato, suficiente para subsidiar a revisão do PDTU/DF e evitar que seja realizada nova contratação com o mesmo objeto.

Análise das respostas ao IAC:

A Companhia do Metropolitan do Distrito Federal - METRÔ/DF atendeu a recomendação "R.1" deste IAC por meio dos Ofícios SEI-GDF nº 20/2019 (17210258) e nº 22/19 (17223269). Diante deste fato, considera-se a recomendação atendida, tendo sido excluída do relatório final.

Com relação à recomendação "R.4", a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade respondeu que entende que os dados coletados pelo Metrô, em função da realização do PDTT/PMU, são atuais e devem ser utilizados para a atualização do PDTU, e que deverá prever apenas a contratação de pesquisas complementares caso sejam necessárias.



Diante da resposta apresentada reitera-se a recomendação apresentada neste IAC sobre uma análise definitiva sobre a necessidade de contratação de pesquisas complementares para revisão do PDTU/DF.

Causa

- Não aplicável.

3.1.1.5. A SEGETH e a SEMA levam em consideração as diretrizes impostas pelo PDTU/DF no momento de elaboração de seus próprios instrumentos de planejamento?

SIM.

Sim. É possível evidenciar que o PDTU se constitui em base diretiva para a elaboração de documentos de ordenamento territorial e ecológico-econômico pela SEGETH e pela SEMA, demonstrando assumir legitimidade dentro da estrutura administrativa do Distrito Federal.

Inclusive, é possível afirmar que, da mesma forma que a SEGETH e a SEMA levam em consideração as diretrizes impostas pelo PDTU/DF no momento de elaboração de seus próprios instrumentos de planejamento, as informações hoje constantes destes documentos podem, em contrapartida, servir de insumo à revisão do PDTU/DF.

A SEGETH informou que o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT (instrumento básico da política de expansão e desenvolvimento urbano), a Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS (instrumento complementar ao PDOT), os Planos de Desenvolvimento Local das Unidades de Planejamento Territorial do Distrito Federal – PDL e o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – PPCUB são os instrumentos de planejamento urbano sob sua responsabilidade. Informou, ainda, que ao longo da elaboração ou revisão destes instrumentos de planejamento e de gestão urbana e territorial, na fase de elaboração do diagnóstico, são realizadas reuniões com os órgãos setoriais responsáveis pela política de planejamento e de gestão relativas aos respectivos órgãos setoriais integrantes da estrutura administrativa do Governo local, como também são designados, para composição das equipes ou câmaras técnicas de acompanhamento do processo de elaboração dos instrumentos mencionados, alguns representantes dos órgãos responsáveis pelas questões das políticas setoriais diretamente



relacionadas ao planejamento territorial e urbano do Distrito Federal, dentre elas, a questão da mobilidade e dos transportes urbanos.

A SEMA informou que está sob sua responsabilidade a Coordenação do Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal – ZEE-DF, instrumento de planejamento territorial previsto na Lei Orgânica, explicitando que a responsabilidade da coordenação técnica é compartilhada com a SEGETH, SEAGRI e SEDICT. Segundo a Secretaria, as diretrizes do PDTU foram analisadas e referenciadas no Caderno Técnico da Matriz Socioeconômica do ZEE-DF e serviram de subsídio efetivo para a construção das diretrizes do ZEE-DF no tocante às questões de mobilidade no território. A participação dos técnicos da SEMOB no processo de elaboração do ZEE-DF foi de grande valia e efetividade para a construção do referido instrumento, tendo estes técnicos integrado formalmente a Comissão Distrital do ZEE-DF nas suas diversas etapas de elaboração.

Causa

- Não aplicável.

3.1.1.6. As ações previstas no escopo do PDTU/DF foram executadas na sua totalidade?

NÃO.

A partir da comparação entre as obras propostas no Relatório Final do PDTU /DF com as efetivamente realizadas, em fase de execução, ou ainda em fase de projeto (conhecidas a partir das informações coligidas nos órgãos auditados), infere-se que houve uma baixa execução das ações previstas naquele documento. Esta constatação realizada em relação às obras, se repete quando analisadas questões referentes à operação do sistema de transporte público, ou mesmo no que se refere às ações direcionadas à melhoria da gestão e fortalecimento dos órgãos públicos. Ao serem solicitados a informar sobre a situação das obras previstas no PDTU/DF sob sua alçada, os órgãos auditados informaram o que se segue:

SEMOB

A SEMOB informou que vem implementando medidas que atendem as recomendações contidas no PDTU/DF, segundo demonstrado na Tabela 5 .



Tabela 5 - Ações previstas no PDTU (SEMOB)

Nome do Programa	Descrição
Programa Circula Brasília	entrega de 17 terminais rodoviários sendo 8 novos e 9 reformados. otimização do sistema: criação de cerca de 70 novas linhas para atender os usuários e readequação de outras 1.700 linhas. entrega de duas estações do BRT: Vargem Bonita e Ipê. entrega de 9 ônibus movidos a biodiesel B-20. entrega do primeiro ônibus elétrico para a população. renovação da frota das cooperativas e das bacias. entrega do aplicativo +ônibus, que permite aos usuários consultar os horários dos ônibus em tempo real, bem como traçar destinos. implantação do Centro de Supervisão Operacional (CSO). atualização do Cadastro do Passe Livre Estudantil. atualização do Cadastro de Pessoas com deficiência (PCD). implantação do Bilhete Único. implantação do sistema de biometria facial e de gps nos ônibus.
Programa +Bike	inauguração de 48 estações. ampliação de 65 km de infraestrutura cicloviária, hoje com 465 km
Outros Programas	implantação do BRT Sul. expansão do METRÔ/DF. implantação dos Corredores Norte e Oeste. elaboração do Plano de Mobilidade Ativa. ajuste e aperfeiçoamento do Programa para pedestres. ajuste e aperfeiçoamento do Programa cicloviário. realização dos Programas: Educação Sócio Ambiental e Capacitação em Gestão em Transportes Públicos. realização de estudos para controle do uso dos estacionamentos públicos do Distrito Federal.

Fonte:SEMOB

DER

O DER informou sobre as ações previstas no PDTU/DF que já foram implantadas e encontram-se em operação, as que estão em fase de execução e, por fim, as que se encontram em fase de projeto, todas listadas por Eixo de Transporte, conforme demonstrado nas Tabelas 6,7 e 8.



Tabela 6 - Ações previstas no PDTU (DER) – implantadas e em operação

Ações Implantadas e em Operação	Descrição	Programa de Trabalho	Fonte de Recurso
Eixo Sul - BRT SUL	<p>A execução do Eixo Sul se desenvolveu com a implantação de um corredor exclusivo para o BRT com a primeira etapa (ou Trechos 01, 02 e 05) executada sendo o DER o executor da obra.</p> <p>Os recursos para a implantação desse empreendimento foram provenientes da Operação de Crédito nº 394.625-69/2012 - firmado entre a Caixa Econômica Federal e o Governo do Distrito Federal.</p> <p>O DER, por intermédio do Ofício SEI nº 582/2018, registrou junto à SEMOB e a SEPLAG, que a execução dos Trechos 03 e 04 restantes para complementar a conclusão da primeira Linha do BRT Sul, seriam executados sob a responsabilidade da SEMOB.</p>	26.453.6216.1794.0004	135

Fonte:DER/DF

Tabela 7 - Ações previstas no PDTU (DER) – em fase de execução

Ações Implantadas e em Operação	Descrição	Programa de Trabalho	Fonte de Recurso
Eixo Sul - Ampliação de Capacidade da DF-047 (EPAR)	<p>Construção das vias marginais na DF-047 (EPAR), no trecho compreendido entre as rodovias DF-051 (EPGU) até a DF-002 (ERS) - Trevo de Triagem Sul e a implantação de novas faixas de rolamento e acostamento com ciclovia no trecho DF- 025 (EPDP) até a DF-051 (EPGU) e adequação da geometria.</p>	26.782.6216.3005	135
Obra acessória a o desenvolvimento do Eixo Sul	<p>Atualmente a obra está com 15,96% de avanço físico acumulado.</p> <p>Os recursos para a implantação desse empreendimento foram provenientes da Operação de Crédito firmado entre a Caixa Econômica Federal e o Governo do Distrito Federal.</p>		
Eixo Norte - Trevo de Triagem Norte (TTN)	<p>A obra do TTN está 40% concluída.</p>	26.782.6216.3056.0004	100, 135, 231 e 335
Eixo Norte - Ligação Torto-Colorado (LTC)	<p>As obras da Ligação Torto-Colorado foram divididas em dois trechos: o trecho 1 está com 37,2% de avanço físico acumulado e o trecho 2 está com 40,4 % de avanço físico.</p>	26.453.6216.3126.0004	100, 135, 231 e 335
	<p>Esta obra foi cancelada.</p> <p>A previsão de custos para a etapa 01 foi de aproximadamente R\$ 798,6 milhões oriundos do Ministério das Cidades, via Caixa Econômica Federal - CAIXA e os outros 61,5 milhões – Contrapartida do GDF.</p>	26.453.6216.3126.0005	



Ações Implantadas e em Operação	Descrição	Programa de Trabalho	Fonte de Recurso
Eixo Norte - BRT Norte	Os recursos para essa obra foram cancelados pelo Ministério das Cidades em dezembro de 2016 e não há previsão de nova disponibilidade.		135 (CAIXA)
Eixo Oeste - Ampliação da Capacidade Cicloviária obra acessória a o desenvolvimento do eixo Oeste	Esta obra trata de duas entregas: construção de ciclovia na rodovia EPTG, atualmente com 15% de avanço físico acumulado e execução das obras para construção da ciclovia e restauração do pavimento da rodovia EPVL, com extensão aproximada de 3.000 m, que está com 13,28% de avanço físico acumulado. O DER informou que a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos – SINESP é o órgão responsável pela execução das demais obras do Eixo Oeste.	26.451.6216.3090.0008	335 (Banco do Brasil)

Fonte:DER/DF

Tabela 8 - Ações previstas no PDTU (DER) – em fase de projeto

Ações Implantadas e em Operação	Descrição	Programa de Trabalho	Fonte de Recurso
Eixo Norte	O projeto executivo foi contratado pelo DER e seu custo foi de R\$15.219.344,98.	26.782.6216.1968.0013	100 e financiamento do Banco do Brasil
Eixo Sudoeste	O projeto executivo do Eixo Sudoeste foi executado em 70%, porém houve problemas com a empresa executora e o contrato foi cancelado. A finalização do projeto se encontra em processo licitatório – concorrência 01/2018, que será custeado com recursos, em princípio do BNDES.	26.782.6216.1968.0013	

Fonte:DER/DF

METRÔ

O METRÔ informou sobre a situação de suas obras que guardam relação com o PDTU/DF. Segundo informações daquela empresa, o PDTU/DF estabelece os seguintes projetos para a expansão do transporte público sobre trilhos no Distrito Federal:

- Projeto de expansão da Linha 1 do METRÔ-DF para a Asa Norte do Plano Piloto de Brasília, a partir da Estação Central até o futuro Terminal Asa Norte – TAN;



- Projeto de implantação da Linha 1 do Veículo Leve Sobre Trilhos – VLT em Brasília, ligando o Aeroporto Internacional de Brasília - Juscelino Kubistchek ao Terminal Asa Sul – TAS, percorrendo a Avenida W3, da Asa Sul até o final da Asa Norte, chegando ao TAN;
- Projeto de implantação da Linha 2 do VLT em Brasília, percorrendo, majoritariamente, o Eixo Monumental, entre a Rodoferroviária e a Praça dos Três Poderes, no Plano Piloto.

Afirmou ainda que, considerando que o PDTU/DF tem por objetivo definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes no âmbito do Distrito Federal, a empresa empenhou-se em contratar estudos para expansão do transporte sobre trilhos na Área Central (Estudos de Modelagem e Macrossimulação na área Central de Brasília) e buscou de forma incessante a homologação pelo Ministério das Cidades da Síntese do Projeto Aprovado-SPA referente ao Termo de Compromisso nº 445.450-67 /2015 para Contratação dos Estudos e Projetos do VLT W3. Sem recursos assegurados a ação se torna inexecutável.

Em complementação, o METRÔ informou as ações previstas no PDTU/DF que já foram implantadas e que se encontram na fase de testes (Tabela 9).

Tabela 9 - Ações previstas no PDTU (Metrô) – Implantadas e em Operação

Ações Implantadas e em fase de teste	Programa de Trabalho	Fonte de Recurso
Modernização Sistema de Radiotelefoneia	26.453.6216.3277.0001	135
Modernização Sistema de Telefonia	26.453.6216.3277.0001	135
Modernização sistema de Sonorização	26.453.6216.3277.0001	135
Modernização Sistema de Transmissão de Dados	26.453.6216.3277.0001	135
Modernização de Energia – Etapa I (Estação Fotovoltaica Guariroba)	26.453.6216.3277.0001	135
Modernização CCO – Videowall	26.453.6216.3277.0001	135
Modernização PDT – Sinalização OnLine (Etapa I)	26.453.6216.3277.0001	135
Datacenter – Infraestrutura Civil	26.122.6001.3903.9700	100
Expansão da Linha 1 – Trecho Samambaia (fase de sondagem - trabalho de campo)	26.453.6216.3007.0003	100
Accessibilidade – Estação/Passagem 114 Sul	26.451.6216.3087.0002	100

Fonte:METRÔ/DF



O METRÔ elencou as ações previstas no PDTU/DF que se encontram em fase de execução (Tabela 10):

Tabela 10 - Ações previstas no PDTU (Metrô) – Em fase de execução:

Ações em Fase de Execução	Programa de Trabalho	Fonte de Recurso
Modernização PDT – Sinalização OnLine (Etapa 2)	26.453.6216.3277.0001	135
Modernização de Energia – Etapa II (Estação Fotovoltaica Samambaia Sul)	26.453.6216.3277.0001	100
Expansão da Linha 1 – RIAC	26.453.6216.3007.0003	100
Acessibilidade – 10 Estações Operacionais	26.451.6216.3087.000	100
Conclusão Estação 106 Sul	26.453.6216.1816.0001	100/135
Conclusão Estação 110 Sul	26.453.6216.1816.0001	100/135
Conclusão Estação Estrada Parque	26.453.6216.1816.0001	100/135
Escola Metroviária (1ª Etapa) – Reforma Blocos A,B e C (CAO)	26.122.6001.3903.9700	100

Fonte:METRÔ/DF

Por fim, o METRÔ elencou as ações previstas no PDTU/DF que se encontram em fase de projeto (Tabela 11).

Tabela 11 - Ações previstas no PDTU (Metrô) – Em fase de projeto:

Ações em Fase de Execução	Programa de Trabalho	Fonte de Recurso
Realização de Estudos e Pesquisas (PMU/PDPT)	26.453.6216.3711.6182	220
Expansão Linha 2 Metrô – asa Norte (Estudos e Projetos)	26.453.6216.1873.0001	232
Modernização sistema de Energia – Entradas padrão ANEEL	26.453.6216.3277.0001	101
Monitoramento Ruído e vibração – Linha 1	26.541.6210.3210.3894	220

Fonte:METRÔ/DF

O Relatório Final do PDTU/DF analisou três alternativas de sistemas de transporte – 1A, 1B e 2. A alternativa 1A considerou ser recomendável implantar a Alternativa 1 no Distrito Federal e adotar a integração operacional e tarifária para as linhas do Entorno imediato, conforme considerado na alternativa 2.

O relatório ressalta que há que se considerar, todavia, que o PDTU/DF propõe diretrizes e políticas para o sistema de transportes para a década 2010 – 2020 e analisa as propostas em nível macro. Assim, a implantação de projetos de transporte de grande porte (metrô, BRT, novas vias, pontes etc.) devem ser precedidos de estudos mais precisos que garantam a sua viabilidade técnica, econômica e financeira.



O relatório do PDTU/DF apresenta na Tabela 59 (páginas 201 e 202) os custos estimados das obras que fazem parte da alternativa de transporte recomendada – 1A, separadas pelos seus respectivos Eixos de Transporte.

A partir da combinação da Tabela 59 do Relatório Final do PDTU/DF com as informações obtidas pelos órgãos auditados e constantes nas Tabelas de 5 a 11 do presente documento, elaborou-se a Tabela 12 onde são elencadas as obras recomendadas pela alternativa 1A do PDTU/DF e não realizadas.

Tabela 12 - Exemplos de Obras recomendadas pelo PDTU e não realizadas – Por Eixo de Transporte – Posição em julho/2018

Eixo de Transporte	Obra não implantada
Eixo Norte	Implantação de faixa exclusiva para ônibus na EPIA entre o balão do Colorado e o acesso ao TAN. Implantação de faixa exclusiva para ônibus na Av. Independência em Planaltina. Implantação de faixa preferencial em vias urbanas de Sobradinho II. Implantação de faixa preferencial em vias urbanas de Planaltina. Implantação de faixa preferencial no Eixo Rodoviário Norte, entre a BR-020 a Rodoviária do Plano Piloto. Construção da 4ª ponte e do sistema viário, ligando a via L4 Norte a BR- 020, próximo ao acesso a Sobradinho. Implantação de faixa exclusiva para o transporte Coletivo na ligação da via L4 norte a BR-020 próximo ao acesso a Sobradinho (4ª Ponte). Construção do Terminal Asa Norte.
Eixo Oeste	Implantação de faixa exclusiva para ônibus na Estrada Parque Indústria Gráfica – EPIG. Implantação de nova via entre o SIG e o Parque da Cidade. Implantação de uma ligação em desnível da EPIG com a EPAA no Plano Piloto; Implantação de faixa exclusiva para ônibus Av. Hélio Prates. Implantação de faixa preferencial para o transporte coletivo na Av. Comercial em Taguatinga. Implantação da via Interbairros entre a ESPM e a Estação Furnas do metrô. Construção de via, ligando a interseção da EPIA com a EPAA a EPCL, próximo ao Parque Nacional. Implantação da 3ª pista na EPCL e tratamento em desnível na interseção com a EPIA. Implantação de faixa exclusiva para ônibus na DF001, entre a EPCL e a EPNB (Pistão Norte e Sul). Implantação de faixa preferencial para o ônibus na Av. SANDU em Taguatinga. Implantação de um túnel na Av. Central a fim de retirar o fluxo de tráfego de passagem para Ceilândia do centro comercial de Taguatinga e readequação da Av. Central. Extensão do Metrô na região da Ceilândia através da implantação das estações 28 e 29, na região de Samambaia com a construção das estações 34 e 35. Implantação das 4 estações previstas (Onoyama, Estrada Parque).
	Implantação de faixa exclusiva para ônibus na EPIA - entre a EPDB e TAS. Implantação de faixa exclusiva para ônibus na EPIA - entre o TAS e TAN. Implantação de faixa preferencial nas vias urbanas do Gama



Eixo de Transporte	Obra não implantada
Eixo Sul	Implantação de faixa preferencial nas vias urbanas de Santa Maria.
Eixo Sudoeste	Criação de via ligando a Avenida Riacho Fundo e Via Cedro no Riacho Fundo com a Avenida Contorno no Núcleo Bandeirante, possibilitando uma ligação direta destas regiões com a EPDB. Implantação de uma via ligando Samambaia com o Recanto das Emas, através da continuidade da via de Ligação Ceilândia-Samambaia (DF-459). Implantação de faixa exclusiva para ônibus na DF001, entre a Av. Recanto das Emas e a EPNB. Implantação de faixa preferencial na Av. Recanto das Emas. Implantação de faixa preferencial na DF001 (entre a Av. Recanto das Emas e a BR-040).
Eixo Central	Implantação de uma ligação em desnível das vias W4 Sul e W4 norte. Implantação de uma via ligando a L2 a L4 na Asa Norte. Implantação de faixa exclusiva para ônibus no Eixo Monumental, da interseção da EPIG até o acesso a Rodoviária do Plano Piloto e uma obra de arte especial ligando o eixo monumental com a EPIG. Implantação de via exclusiva para ônibus na W3 e implantação de uma obra de arte especial para ligação do corredor do eixo monumental com o corredor da W3. Extensão do Metrô da Estação Central até o Setor Comercial Norte com a implantação de uma estação Implantação de via exclusiva para o metrô leve entre o Aeroporto JK e o TAN e Estações.

Fonte: Elaboração Própria

Além das obras indicadas, há também a previsão de racionalização da operação do transporte público coletivo, com alteração da rede, dimensionamento das linhas de modo mais eficiente, adequação de frequências das linhas de ônibus, entre outras ações.

O Relatório Final do PDTU/DF também prevê atualização sistemática de dados de transporte e define sua regularidade, mediante a realização de pesquisas, conforme Tabela 13.

Tabela 13 - Pesquisas para Atualização de dados previstas no PDTU/DF

Pesquisa	Frequência	Situação Implantação (*)
Velocidade	Anualmente	Não realizada
Frequência e Ocupação Visual	Anualmente	Não realizada
Contagem Volumétrica Ocupação de Veículos	Anualmente	Não realizada
Cordon-Line	A cada 10 anos e revisar a cada 5 anos	
Pesquisa Origem-Destino	A cada 10 anos e revisar a cada 5 anos	
Levantamento com indicações pontos de parada	Anualmente	Não realizada
Acessibilidade nas Estações do Metrô	Anualmente	Não realizada
Manutenção e atualização do cadastro viário	Anualmente	Não realizada
Manutenção e atualização do inventário técnico	Anualmente	Não realizada



Pesquisa	Frequência	Situação Implantação (*)
Manutenção e Atualização das Linhas de Transporte	Anualmente	Não realizada
Dados Urbanísticos e de Uso de Solo	A cada 5 anos	Não realizada

Fonte: (*) – Situação de implantação a partir de informação obtida dos órgãos auditados

Como se pôde observar a partir das informações fornecidas pelos órgãos auditados, as ações levadas a efeito ao longo dos últimos anos encontram-se distantes do rol de ações recomendadas pela alternativa 1A do PDTU/DF, sugerindo uma baixa execução das diretrizes vislumbradas por aquele plano estratégico, que visava mitigar os problemas adversos advindos de uma gestão de mobilidade urbana de baixa efetividade no território do DF e Entorno, no curto, médio e longo prazo.

Causa

Secretaria de Estado de Mobilidade do DF:

Em 2017 e 2018:

- Falta da efetividade do PDTU como documento de planejamento e orientação da política de mobilidade.

4. CONCLUSÃO

- 1) Não foi reconhecido no âmbito do GDF qualquer esforço no sentido de revisar o PDTU/DF. Não foi evidenciada nesta auditoria a existência de um órgão do GDF que atue de forma efetiva na coordenação dos trabalhos de revisão do PDTU/DF, assim como não foi encontrado qualquer indício da existência de um Plano de Trabalho que comprove a intenção de realizar esta tarefa;
- 2) Os órgãos auditados têm dificuldade para elaborar a revisão do PDTU /DF com seu quadro técnico. As respostas obtidas pela auditoria mostraram que os recursos humanos no âmbito do GDF não são suficientes para a elaboração da revisão do PDTU/DF prescindindo da contratação de uma consultoria técnica. Além do que, os poucos profissionais identificados com especialização em planejamento de



transportes estão lotados em diferentes órgãos. Para evitar a ocorrência deste mesmo tipo de problema no futuro, é prudente que se avalie a necessidade de realização de concursos públicos para a área de transportes. O grau de dependência para realizar a revisão do PDTU/DF a partir de uma contratação de consultoria especializada é grande.

- 3) Os órgãos auditados não estão equipados com recursos computacionais apropriados para a elaboração da revisão do PDTU/DF. Os recursos computacionais hoje disponíveis nos diversos órgãos do GDF podem fornecer dados para a revisão do PDTU/DF, mas não são apropriados para a realização desta tarefa. Isto porque o planejamento de transportes exige minimamente como resultado a elaboração de matrizes origem /destino, o carregamento da rede viária atual e a prospecção de redes futuras, atividades que requerem o uso de ferramentas específicas para sua consecução.
- 4) Existe uma pesquisa origem-destino já elaborada e ainda vigente no DF. O Metrô não disponibilizou os dados desta pesquisa – PMU/DF para a SEMOB, o que pode acarretar elevados gastos desnecessários com a execução de nova pesquisa para alimentar a revisão do PDTU. O Metrô /DF contratou serviços técnicos especializados visando à elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos – PDTT /DF (Edital de Concorrência nº 004/2014 e Contrato nº 005/2015). O PDTT/DF tem como finalidade planejar o Sistema de Transporte Público sobre Trilhos do Distrito Federal – STPT/DF, para um horizonte futuro de 20 anos, em observância ao PDTU/DF e PDOT. Para subsidiar a elaboração do PDTT/DF foi necessário levantar dados referentes à mobilidade urbana no DF, tais como, viagens geradas por domicílio segundo o motivo, o modo de transporte dos deslocamentos e os atributos socioeconômicos dos viajantes, bem como a identificação dos encadeamentos das viagens, entre outros, o que foi alcançado por meio da realização da Pesquisa de Mobilidade Urbana do Distrito Federal – PMU/DF, que integrou a referida Concorrência.
- 5) É possível evidenciar que o PDTU se constitui em base diretiva para a elaboração de documentos de ordenamento territorial e ecológico-econômico pela SEGETH e pela SEMA, demonstrando assumir legitimidade dentro da estrutura administrativa do Distrito Federal.



- 6) As informações obtidas dos órgãos auditados sugerem uma baixa execução do PDTU/DF. A partir da comparação entre as obras propostas no Relatório Final do PDTU/DF com as efetivamente realizadas, em fase de execução, ou ainda em fase de projeto (conhecidas a partir das informações coligidas nos órgãos auditados), infere-se que houve uma baixa execução das ações previstas naquele documento. Esta constatação realizada em relação às obras, se repete quando analisadas questões referentes à operação do sistema de transporte público, ou mesmo no que se refere às ações direcionadas à melhoria da gestão e fortalecimento dos órgãos públicos.
- 7) As ações de mobilidade urbana e transportes exigem uma melhor gestão por parte do Estado. Para tanto faz-se necessária uma Secretaria de Mobilidade que exerça uma coordenação forte de todo o processo.

5. ORIENTAÇÕES

NÃO HÁ ORIENTAÇÕES NOS PONTOS DE AUDITORIA

6. RECOMENDAÇÕES

Secretaria de Estado de Mobilidade do DF:

- R.1) [Subtópico 3.1.1.1] Elaborar e enviar a esta CGDF plano de trabalho com indicação de Unidades Responsáveis e prazos para implantação de ações relativas à atualização do PDTU.
- R.2) [Subtópico 3.1.1.2] Definir e informar a esta CGDF qual estratégia de longo prazo para as atividades relativas ao planejamento do sistema de transporte do DF será adotada, indicando se a solução será sempre a contratação de consultorias ou se a opção buscará o fortalecimento da Unidade por meio da aquisição de recursos computacionais e da realização de concursos para seleção de especialistas em transporte.



R.3) [Subtópico 3.1.1.4] Abster-se de contratar nova pesquisa de mobilidade urbana (pesquisa origem/destino) até que a pesquisa contratada pelo Metrô seja disponibilizada e seja possível verificar se ela poderá ser utilizada para a atualização do PDTU/DF.

Brasília, 06/05/2019.

Diretoria de Auditoria dos Planos e Programas Governo -DAPPG



Documento assinado eletronicamente pela **Controladoria Geral do Distrito Federal**, em 06/05/2019, conforme art. 5º do Decreto Nº 39.149, de 26 de junho de 2018, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal Nº 121, quarta-feira, 27 de junho de 2018.



Para validar a autenticidade, acesse o endereço <http://saeweb.cg.df.gov.br/validacao> e informe o código de controle **11560DF9.FA6B0377.911E6869.75AFFDDC**