

**EMENDA ADITIVA Nº 224/2019 - CEOF
(Do Senhor Deputado DELMASSO – REPUBLICANOS/DF)**

**Ao Projeto de Lei nº. 646/2019 que
"Dispõe sobre o Plano Plurianual do
Distrito Federal para o quadriênio 2020-
2023".**

Acrescente-se no ANEXO II: ESTRUTURAÇÃO, BASE ESTRATÉGICA E PROGRAMAS TEMÁTICOS DO PLANO PLURIANUAL, no objetivo 0136 – AMPLIAÇÃO DO ACESSO E DA ATRATIVIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO, do Programa Temático 6216 – MOBILIDADE URBANA, a seguinte meta e suas ações não orçamentárias, com as seguintes redações:

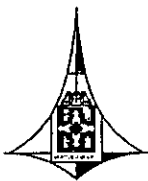
METAS 2020-2023:

Implantar o Monotrilho no Distrito Federal ligando as Regiões Administrativas do Sol Nascente, Santa Maria, Gama, Recanto das EMAS, Riacho Fundo II, Itapuã, Paranoá e Varjão ao Plano Piloto.

AÇÕES NECESSÁRIAS PARA O ALCANCE DO OBJETIVO

AÇÕES NÃO ORÇAMENTÁRIAS:

- Lançamento do Chamamento Público para o PMI;
- Autorização para apresentação de projetos;
- Avaliação, Seleção e Aprovação das Propostas de implantação. ☺



JUSTIFICAÇÃO

Mais do que levar e trazer pessoas, o transporte de passageiros sobre trilhos é um indutor do desenvolvimento por onde serpenteia na paisagem urbana. E, se depender de projetos, o setor deve crescer consideravelmente nas próximas duas décadas, como mostra a segunda reportagem da série DF sobre trilhos - A glória do passado e a incerteza do futuro.

Pela primeira vez na história, o Distrito Federal elaborou um Plano de Desenvolvimento de Transporte Público sobre Trilhos (PDTT-DF). O estudo prevê um investimento de R\$ 13 bilhões em 20 anos. Caso seja executado, Brasília passará a ter 128km de trilhos, sendo 113 de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) e 15km de metrô, além de 113 estações.

O primeiro elemento para tornar a proposta realidade é a vontade política. O gestor público é quem define quais são as prioridades do governo para cada área. No Brasil, desde a década 1950, a opção tem sido pelo modal rodoviário.

Mas somente construir trilhos não basta. É preciso planejar todo o sistema de transporte observando a vocação de cada microrregião da cidade. Além disso, os sistemas (ônibus, metrô, VLT e BRT) precisam ser complementares, não podendo concorrer entre si.

Nos últimos cinco anos, o transporte sobre trilhos no Brasil foi responsável por levar passageiros em 14,33 bilhões de viagens. O número deve crescer assim que obras em execução no Distrito Federal, em São Paulo e no Rio de Janeiro sejam concluídas.

Com uma frota de 1.769.003 veículos, com crescimento médio de 3% ao ano, o Distrito Federal assiste ao aumento dos deslocamentos de carro e à redução do uso do transporte público. O Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos (PDTT-DF), mostra que, em 1990, 32% das viagens eram feitas de automóveis ou motocicletas, índice que passou para 49,5% em 2016. No mesmo período, os trajetos de ônibus e de metrô caíram de 36,1% para 27,7%, apesar da expansão da malha. ☺



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
GABINETE DO DEPUTADO DELMASSO**



Mais do que investir na oferta de ônibus, metrô, trem ou veículo leve sobre trilho, é preciso proporcionar deslocamentos integrados, como preconiza a Política Nacional de Mobilidade Urbana e em consonância com as Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) e do Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE), dois instrumentos legais que norteiam para onde a cidade vai crescer e onde as indústrias vão se instalar.

O transporte sobre trilhos exerce uma função de transporte de massa em grandes centros, tem caráter estruturador e, por isso, deve fazer parte das redes de transporte locais onde a demanda justifica. Ocorre que a implantação de metrôs requer investimentos de grande monta do governo, nem sempre suficientes (e existentes em face de crises econômicas) e, portanto, também exigem recursos da iniciativa privada, por meio de PPPs. Em geral, os recursos são financiados – nacional ou internacionalmente –, exigindo dos governos e das empresas participantes capacidade e condições de endividamento. As características técnicas dos sistemas sobre trilhos permitem transporte de grandes volumes de passageiros por hora por sentido, a uma velocidade média de 30 a 35 km/h, muito acima dos sistemas de transporte por automóvel (congestionamentos) e dos ônibus (que disputam o espaço viário). Ainda, como utilizam a energia elétrica, são muito menos poluentes e sua existência nas cidades retira automóveis de circulação, reduzindo assim a produção de poluição ambiental – gases de efeito estufa e locais.

Por todo o aventado, roga-se aos nobres Pares o acatamento da presente Emenda.

Sala das Comissões, em


Deputado **DELMASSO**

Autor