

# Relatório

## **SISTEMA DE TRANSPORTE INTERESTADUAL SEMIURBANO DE PASSAGEIROS DA ÁREA METROPOLITANA DE BRASÍLIA - AMB**

**Relatório síntese**

**Sistema de Transporte Interestadual  
Semiurbano de passageiros da Área  
Metropolitana de Brasília - AMB**

Relatório síntese

Brasília-DF, junho de 2023

**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**

**Ibaneis Rocha**  
Governador

**Celina Leão**  
Vice-Governadora

**SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E  
ADMINISTRAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL - SEPLAD**

**Ney Ferraz Júnior**  
Secretário

**INSTITUTO DE PESQUISA E ESTATÍSTICA  
DO DISTRITO FEDERAL - IPEDF Codeplan**

**Manoel Clementino Barros Neto**  
Diretor-Presidente

**Sônia Gontijo Chagas Gonzaga**  
Diretora de Desenvolvimento Institucional

**Renata Florentino de Faria Santos**  
Diretora de Estudos e Políticas Ambientais e Territoriais

**Daienne Amaral Machado**  
Diretora de Estudos e Políticas Sociais

**Dea Guerra Fioravante**  
Diretora de Estatística e Pesquisas Socioeconômicas

## **EQUIPE RESPONSÁVEL**

---

### **DIRETORIA DE ESTUDOS E POLÍTICAS AMBIENTAIS E TERRITORIAIS - DEPAT**

- Renata Florentino - Diretora

### **Coordenação de Estudos Ambientais - COEA/DEPAT**

- Aline da Nóbrega Oliveira - Coordenadora

### **Coordenação de Estudos Territoriais - COET/DEPAT**

- Cecília de Faria Sampaio - Coordenadora (até janeiro de 2023)
- Anamaria de Aragão C. Martins - Coordenadora (a partir de março de 2023)

## **Elaboração do relatório**

---

- Cecília de Faria Sampaio - Coordenadora (até janeiro de 2023)
- Augusto Cezar Puccinelli - Arquiteto
- Clóvis Antônio Barbará Jacob - Engenheiro
- Heber Ramos de Freitas - Engenheiro (até julho de 2022)
- Kássia Batista de Castro - Gerente da Gerencia de Estudos Ambientais (até julho de 2022)
- Larissa Ane Lima - Assistente I (até fevereiro de 2022)
- Maria Gabriella Figueiredo Vieira - Assistente I (até outubro de 2021)
- Umberto Rafael de Menezes Filho - Economista
- Clara Wanderley Gonçalves - Estagiária
- João Carlos Doretto Nascimento - Estagiário
- Marcos Brendo Farias de Azevedo - Estagiário

---

### **Revisão e copidesque**

Heloísa Herdy - Ascom

### **Editoração Eletrônica**

Maurício Suda - Ascom

# APRESENTAÇÃO

O Transporte Interestadual Semiurbano de passageiros é aquele que, embora prestado em áreas urbanas contíguas, transpõe os limites de perímetros urbanos em áreas metropolitanas e aglomerações urbanas, sendo realizado em distintas Unidades da Federação e com características operacionais típicas de transporte urbano.

Conforme relata a 4ª Pesquisa de Satisfação dos Usuários conduzida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)<sup>1</sup> e realizada pela MK Pesquisa e Planejamento Ltda, que ouviu mais de 10.584 passageiros entre fevereiro e maio de 2018, as principais queixas a respeito desta modalidade de transporte referem-se ao preço da tarifa, sendo que 81,1% consideram a tarifa cara demais diante dos serviços oferecidos. Dentre os demais atributos pesquisados destacam-se os seguintes **índices de insatisfação** sobre a qualidade do serviço: conforto (71,8%); regularidade do serviço (68,2%); conservação (64,5%); higiene dos veículos (60,4%); pontualidade (60,2%); segurança na condução do veículo (47,3%); e cortesia (47,2%).

O objetivo deste trabalho foi analisar a operação do Serviço de Transporte Semiurbano, em termos do seu arranjo legal e sua governança administrativa, dada a importância deste serviço para a integração cotidiana da população da Periferia Metropolitana de Brasília (PMB) ao núcleo metropolitano.

A Periferia Metropolitana de Brasília (PMB) corresponde a 12 municípios<sup>2</sup> limítrofes ao Distrito Federal, que possuem relações mais estreitas com o DF (Codeplan, NT nº 01/2014), em uma dinâmica metropolitana baseada no fluxo de Transporte Semiurbano, utilização da rede do Sistema Único de Saúde (SUS) do DF, contingente populacional, taxas de urbanização, entre outros aspectos. A PMB somada ao Distrito Federal, constitui a Área Metropolitana de Brasília (AMB) que será o escopo de análise no presente trabalho.

O Transporte Semiurbano da AMB enfrenta limitações em todas as esferas, direta e indiretamente, dada a inexistência atual de uma Região Metropolitana vinculada ao Distrito Federal e os municípios goianos, passando por questões legais, institucionais, administrativas, gerenciais, operacionais, financeiras e socioeconômicas, além das relacionadas à fiscalização e garantia da qualidade do serviço prestado que, em suma, constitui-se na meta principal desse serviço de passageiros.

Os resultados apresentados são oriundos de análises estatísticas dos dados fornecidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), disponíveis em seu portal e constantes dos Processos SEI 00121-00000495/2020-80 e 00121-00000401/2021-53. Foram coletados dados relacionados a:

- 1) Relação de empresas que operam o serviço de transporte de passageiros semiurbano, o código das linhas (quantidade de linhas), o nome da linha, as localidades de origem e destino e os valores de tarifa;

---

<sup>1</sup> (MK PESQUISA, 2018)

<sup>2</sup> Municípios que compõem a PMB: Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.

- 2) Horários dos serviços semiurbanos previamente aprovados pela ANTT, e a indicação dos períodos de operação (dia útil, e/ou sábados, e/ou domingos); e
- 3) Mapas das linhas onde estão os percursos.<sup>3</sup>

Os dados foram fornecidos para apenas 10 dos 12 municípios da PMB, a saber: Águas Lindas de Goiás/GO, Cidade Ocidental/GO, Formosa/GO, Girassol (Cocalzinho)/GO, Luziânia/GO, Monte Alto (Padre Bernardo)/GO, Novo Gama/GO, Planaltina de Goiás/GO, Santo Antônio do Descoberto/GO, e Valparaíso de Goiás/GO.

Além disso, foram compilados os dados operacionais da movimentação de passageiros por ano.<sup>4</sup> No portal, constam os dados para o semiurbano nacional. Sendo assim, a ANTT encaminhou, após solicitação, planilhas com informações específicas do DF e dos municípios que compõem a PMB, contendo a relação de linhas, empresas, frota, quadro de horários e dados de transporte dos anos de 2019, 2020 e 2021, até a data de 15/06/2021.

Este trabalho está dividido em 5 partes, além da Apresentação. A primeira parte apresenta a contextualização geográfica e política da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE) e Área Metropolitana de Brasília (AMB), mostrando os motivos da escolha do recorte da AMB neste estudo. A segunda parte é dedicada à contextualização do Sistema de Transporte Semiurbano da AMB nas esferas regionais, legais e institucionais, apresentando a estrutura gerencial, operacional e de fiscalização do sistema. A terceira parte apresenta o diagnóstico do Sistema de Transporte Semiurbano da AMB. A quarta parte descreve os principais problemas do semiurbano relacionados a aspectos legais e institucionais, questões socioeconômicas, financeiras e de fiscalização. Como considerações finais, apresentam-se reflexões sobre possíveis caminhos em direção ao desenho de um sistema de transporte que responda de forma mais eficiente aos anseios da população.

---

<sup>3</sup> Os dados 1, 2, 3 estão disponíveis em: <http://www.antt.gov.br/passageiros/Semiurbano.html>. Consulta em: 19 maio 2021. (ANTT, 2021)

<sup>4</sup> A série histórica de movimentação de passageiros, informada pelas transportadoras está disponível no link: [http://www.antt.gov.br/passageiros/Dados\\_Operacionais](http://www.antt.gov.br/passageiros/Dados_Operacionais) na aba "REGULAR RODOVIÁRIO E SEMIURBANO".

# SUMÁRIO

## APRESENTAÇÃO

1. CONTEXTUALIZAÇÃO GEOGRÁFICA E POLÍTICA DA REGIÃO INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO (RIDE) E ÁREA METROPOLITANA DE BRASÍLIA (AMB) .....	9
2. O SEMIURBANO EM ÂMBITO NACIONAL COMO PARTE DO SISTEMA DE TRANSPORTE INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS (STRIIP).....	11
3. DIAGNÓSTICO DO SISTEMA DE TRANSPORTE SEMIURBANO DA ÁREA METROPOLITANA DE BRASÍLIA (AMB) .....	17
4. PROBLEMAS QUE O SISTEMA DE TRANSPORTE SEMIURBANO NA AMB ENFRENTA.....	19
4.1. Aspectos legais e institucionais.....	19
4.2. Questões socioeconômicas .....	20
4.3. Aspectos financeiros .....	20
4.4. Fiscalização .....	21
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	22
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	24

## 1. CONTEXTUALIZAÇÃO GEOGRÁFICA E POLÍTICA DA REGIÃO INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO (RIDE) E ÁREA METROPOLITANA DE BRASÍLIA (AMB)

Os trabalhadores da Área Metropolitana de Brasília (AMB), parte integrante e necessária para o desenvolvimento econômico do Distrito Federal, necessitam se deslocar até aos seus postos de trabalho situados no Distrito Federal.

Porém, a formação metropolitana de Brasília é bastante peculiar por não constituir um arranjo formal de região metropolitana (RM), em razão do definido no Estatuto da MetrÓpole (Brasil, 2015), que não prevê a inclusão do Distrito Federal em RM, apenas de municípios. O arranjo vigente na relação do DF com os municípios goianos e mineiros foi instituído pela Lei Complementar (LC) nº 94/1998 e ampliado pela LC nº 163/2018, que trata da Região Integrada de Desenvolvimento do DF e Entorno (RIDE), integrada por 33 municípios<sup>5</sup> e pelo DF. Dentro da RIDE, 12 municípios apresentam grandes dinâmicas com o Distrito Federal, permitindo o reconhecimento de uma Área Metropolitana de Brasília (CODEPLAN, 2014).

Considerando os dados projetados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a estimativa populacional da Área Metropolitana de Brasília para 2020 é 4.280.390 habitantes. Desses, 1.225.241 habitantes residem nos 12 municípios goianos da denominada Periferia Metropolitana de Brasília (PMB), e 3.055.149 habitantes em Brasília.

Alguns dos municípios da AMB apresentam aglomerações urbanas relevantes não apenas em suas sedes municipais, mas também em distritos com populações urbanas expressivas, localizados em áreas limítrofes ou bem próximas à divisa com o DF. Portanto, cinco áreas municipais (distritos) no território da AMB são consideradas populacionalmente relevantes e, por isto, foram destacadas para fins deste estudo na AMB. São eles: Distrito de Jardim Ingá (município de Luziânia); Distrito de Campos Lindos (município de Cristalina); Distrito de Jardim ABC (município de Cidade Ocidental); Distrito de Monte Alto (município de Padre Bernardo) e Distrito de Girassol/Edilândia (município de Cocalzinho de Goiás).

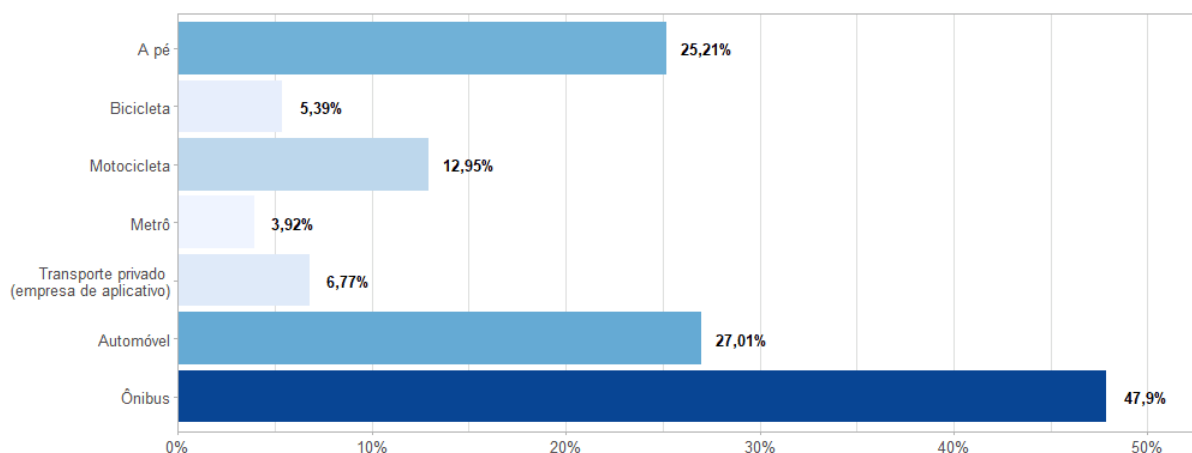
Com relação à mobilidade, o gráfico a seguir apresenta a distribuição de viagens pelos meios de transporte utilizados pelos moradores economicamente ocupados da PMB para ir ao trabalho (Gráficos 1 e 2). Verifica-se que o ônibus é o modal mais utilizado, como opção de 47,9% da população. No que se refere ao modo particular motorizado, 27,01% da população fazem uso do automóvel, 12,95% utilizam a motocicleta e 6,77% da população usam o transporte por aplicativo. Quando considerados os modos de mobilidade ativos, o número de pessoas que vão a pé para o trabalho representa 25,21% e aqueles que usam a bicicleta somam 5,39%.

---

<sup>5</sup> Municípios do Estado de Goiás (29): Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Alto Paraíso de Goiás, Alvorada do Norte, Barro Alto, Cabeceiras, Cavalcante, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Flores de Goiás, Formosa, Goianésia, Luziânia, Mimoso de Goiás, Niquelândia, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, São João d'Aliança, Simolândia, Valparaíso de Goiás, Vila Boa e Vila Propício. Municípios do Estado de Minas Gerais (4): Arinos, Buritis, Cabeceira Grande e Unaí.



**Gráfico 1** - Transporte utilizado para ida ao trabalho (% da população ocupada da PMB)



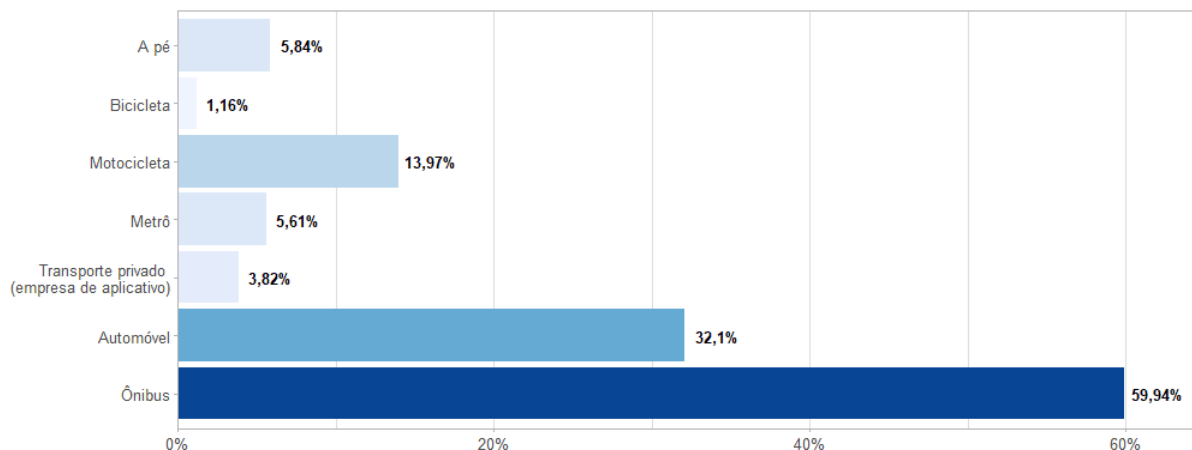
Fonte: PMAD 2019/2020 - Codeplan

Nota: Cada modo de transporte contempla uma pergunta do questionário.

Quanto aos modos de deslocamento ao trabalho dos moradores da Periferia Metropolitana de Brasília que trabalham no Distrito Federal, é possível perceber que 60,37% utilizam o ônibus, 36,05% fazem uso do automóvel, 14,81% utilizam a motocicleta e 7,55% dessas pessoas usam o transporte por aplicativo.

O mesmo tipo de análise é feito para aqueles que trabalham no Plano Piloto. Verifica-se no Gráfico 2 que 59,94% das pessoas que trabalham no Plano Piloto, fazem uso do ônibus e 32,1% do automóvel.

**Gráfico 2** - Transporte utilizado para ir ao trabalho no Plano Piloto (% da população ocupada da PMB)



Fonte: PMAD 2019/2020 - Codeplan

Nota: Cada modo de transporte contempla uma pergunta do questionário.

## 2. O SEMIURBANO EM ÂMBITO NACIONAL COMO PARTE DO SISTEMA DE TRANSPORTE INTERESTADUAL E INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS (STRIIP)

O Sistema de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros - STRIIP é o conjunto representado pelas transportadoras, instalações e serviços pertinentes ao transporte interestadual e internacional de passageiros. Esse tipo de transporte é definido no Decreto 2.521/1998, que dispõe sobre a exploração do transporte interestadual e internacional de passageiros, mediante permissão e autorização.

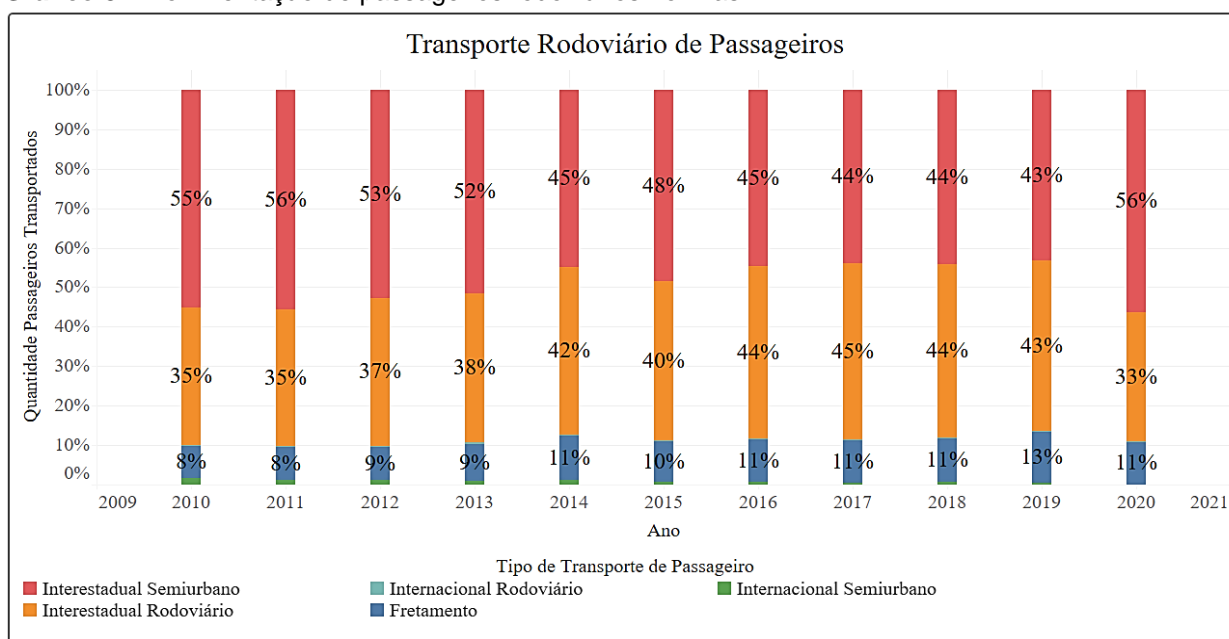
O Transporte Interestadual Semiurbano é integrante do STRIIP e transpõe os limites de perímetros urbanos, em geral por razões de trabalho ou estudo. Esse sistema possui as seguintes características: utilização de ônibus tipo urbano; não possui obrigatoriedade para bagageiros; e a venda de passagens é feita no interior do ônibus com o controle de passageiros feito por catraca ou similar.

O Sistema Nacional de Transporte Interestadual Semiurbano abrange mais de 50 municípios com volume de passageiros transportados anualmente de cerca de 172 milhões em 2020, distribuídos em 473 linhas operadas.

A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e lhe outorgou a competência para delegar, regular e supervisionar os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, inclusive o transporte interestadual semiurbano.

De acordo com o Gráfico 3, observa-se que, entre 2010 e 2020, o semiurbano teve um papel de destaque no transporte rodoviário de passageiros, sendo responsável, em média, por quase 50% desses deslocamentos.

**Gráfico 3** - Movimentação de passageiros rodoviários no Brasil



Fonte: DEURA/Codeplan com base em dados da ANTT-2021

Quanto à forma legal para as empresas operarem o sistema, a Tabela 1 apresenta os tipos de autorizações concedidas às empresas em suas respectivas regiões.

**Tabela 1** - Resumo dos tipos de autorizações/linhas

Tipo de acordo com a ANTT para prestação do serviço de transporte Interestadual semiurbano de passageiros	Transporte Interestadual semiurbano de passageiros entre o Distrito Federal e Goiás (DF - GO/GO - DF)	Demais Unidades Federativas com transporte interestadual semiurbano de passageiros
Autorização Especial	342	33
Delegação ao Consórcio Intermunicipal de Mobilidade Urbana - CIMU	0	15
Autorização Judicial	16	0
Permissões (Quotas Contrato Taguatur)	67	0
<b>TOTAL</b>	<b>425</b>	<b>48</b>

Fontes: ANTT, CIMU Mafra e Rio Negro, CIMU Timon e Teresina, 2021

Vale salientar que a “Autorização Especial” de linhas representa quase 80% das formalizações entre prestadores de serviço do transporte semiurbano e a ANTT para a operação desse serviço no Brasil. Pelo artigo 49 da Lei nº 10.233/2001, “é facultado à Agência autorizar a prestação de serviços de transporte sujeitos a outras formas de outorga, em caráter especial e de emergência”, até que seja realizada licitação para contratação de empresas. No âmbito do transporte interestadual semiurbano, a ANTT vem concedendo às empresas que operam esse serviço autorizações especiais em caráter precário, por meio de resoluções que são publicadas no Diário Oficial, aumentando a vigência dessas autorizações.

Das 24 empresas operadoras do Semiurbano em todo o território nacional, 8 circulam na AMB, ou seja, as empresas que atendem a AMB representam 33% do total de todo Transporte Interestadual Semiurbano do País, e representam 89,85% das linhas.

Ao analisarmos a demanda no ano de 2020, segundo a ANTT, foram transportados em todo o país 41,2 milhões de passageiros no Transporte Semiurbano. Desse total, 38,8 milhões de passageiros movimentaram-se na região da AMB. Portanto, apesar de representar apenas 33% dos operadores do semiurbano nacional a AMB movimenta 94,25% do total de passageiros do semiurbano do país.

**Tabela 2** - Principais características do semiurbano em nível nacional

	TOTAL EMPRESAS	% DE EMPRESAS que operam	TOTAL DE LINHAS	% das LINHAS de ônibus que operam	Passageiros 2020 (*)	% de passageiros
Transporte semiurbano DF-GO	8	33,33%	425	89,85%	38.837.377	94,25%
Transporte semiurbano outras UF	16	66,67%	48	10,15%	2.368.564	5,75%
Transporte semiurbano no Brasil	24	100,00%	473	100,00%	41.205.941	100,00%

Fonte: DEURA/Codeplan com base em dados da ANTT-2021

(\*) Dados operacionais ANTT - 2020

A Tabela 3 abaixo, apresenta a estrutura operacional do Semiurbano, identificando a quantidade de linhas por empresa, com a origem e o destino, o tipo de outorga e a tarifa média praticada por cada operador do sistema de transporte interestadual semiurbano da Área Metropolitana de Brasília.

**Tabela 3** - Resumo das informações gerais, por empresa, do Semiurbano DF/GO.

EMPRESA	QUANT. LINHAS	UF ORIG	UF /DEST	TIPO DE OUTORGA	MÉDIA TARIFA
CENTRAL EXPRESSO	24	GO	DF	Autorização Especial	R\$ 6,94
COUTINHO & FERREIRA SERVIÇOS E TRANSPORTE LTDA	11	GO	DF	Autorização Especial	R\$ 7,05
EXPRESSO PLANALTINA	30	GO	DF	Autorização Especial	R\$ 7,55
KANDANGO (CATEDRAL TURISMO)	30	GO	DF	Autorização Especial	R\$ 6,30
ROTA DO SOL TRANSPORTES E TURISMO EIRELI	15	GO	DF	Autorização Especial	R\$ 8,40
TAGUATUR TAGUATINGA TRANSPORTES E TURISMO LTDA	135	GO	DF	Autorização Especial e Permissão	R\$ 6,19
UTB - UNIÃO TRANSPORTE BRASÍLIA LTDA	178	GO	DF	Autorização Especial e Autorização Judicial	R\$ 6,38
VIAÇÃO TRANSPORTE COLETIVO DO ENTORNO	2	GO	DF	Autorização Judicial	R\$ 3,20
<b>TOTAL DE LINHAS ENTRE DF-GO</b>	<b>425</b>	<b>TARIFA MÉDIA DF-GO</b>			<b>R\$ 6,50</b>

Fonte: DEURA/Codeplan com base em dados da ANTT-2021

A Tabela 4 apresenta a oferta de viagens pelas 425 linhas com origem em 10 dos 12 municípios de Goiás que compõem a Periferia Metropolitana de Brasília (PMB), com destino às Regiões Administrativas do Distrito Federal, para os dias úteis, sábados e domingos.

**Tabela 4** - Quantidade de viagens de ônibus do transporte semiurbano ofertadas entre Goiás e o Distrito Federal (Continua)

Município de Goiás	Região Administrativa do DF	2020			2021*		
		Dias úteis	Sábado	Domingo	Dias úteis	Sábado	Domingo
Águas Lindas de Goiás/GO	Brasília/DF	430	309	190	333	247	149
	Brazlândia/DF	-	-	-	15	13	9
	Ceilândia/DF	46	30	25	35	20	0
	Taguatinga/DF	278	177	81	297	188	89
Cidade Ocidental/GO	Brasília/DF	219	136	84	266	169	91
	Gama/DF	38	35	25	39	34	22
	Taguatinga/DF	30	20	18	32	20	16
Formosa/GO	Planaltina/DF	15	14	10	14	10	8
Girassol (Cocalzinho)/GO	Brasília/DF	43	35	33	48	35	32
	Taguatinga/DF	69	62	42	70	61	41

**Tabela 4** - Quantidade de viagens de ônibus do transporte semiurbano ofertadas entre Goiás e o Distrito Federal (Conclusão)

Município de Goiás	Região Administrativa do DF	2020			2021 (*)		
		Dias úteis	Sábado	Domingo	Dias úteis	Sábado	Domingo
Luziânia/GO	Brasília/DF	490	294	140	497	304	148
	Gama/DF	136	104	71	159	125	90
	Taguatinga/DF	16	5	4	19	6	4
Monte Alto (Padre Bernardo) /GO	Águas Claras/DF	2	2	0	2	2	0
	Brasília/DF	17	12	6	17	11	6
	Brazlândia/DF	40	35	34	42	35	34
	Núcleo Bandeirante/DF	2	2	0	2	2	0
	Taguatinga/DF	2	2	0	1	1	0
Novo Gama/GO	Brasília/DF	201	150	110	159	120	64
	Gama/DF	201	151	109	256	177	145
	Taguatinga/DF	41	25	20	36	21	20
Planaltina de Goiás/GO	Brasília/DF	195	149	105	230	154	84
	Planaltina/DF	47	41	33	50	37	28
	Sobradinho/DF <sup>(1)</sup>	35	36	22	-	-	-
Santo Antônio, do Descoberto/GO	Brasília/DF	155	77	43	129	74	40
	Taguatinga/DF	120	75	47	98	72	44
Valparaíso de Goiás/GO	Brasília/DF	254	151	101	272	156	91
	Gama/DF	60	49	26	66	50	22
	Taguatinga/DF	20	14	10	18	12	8
<b>Total Goiás - Distrito Federal</b>		<b>3.197</b>	<b>2.194</b>	<b>1.388</b>	<b>3.203</b>	<b>2.157</b>	<b>1.286</b>

Fonte: DEURA/Codeplan com base em dados da ANTT-2021

(\*) Os dados de 2021 se referem aos meses de janeiro a abril.

(1) As linhas que fazem o trajeto Planaltina de Goiás-Sobradinho em 2020 fazem o trajeto Planaltina de Goiás-Brasília em 2021.

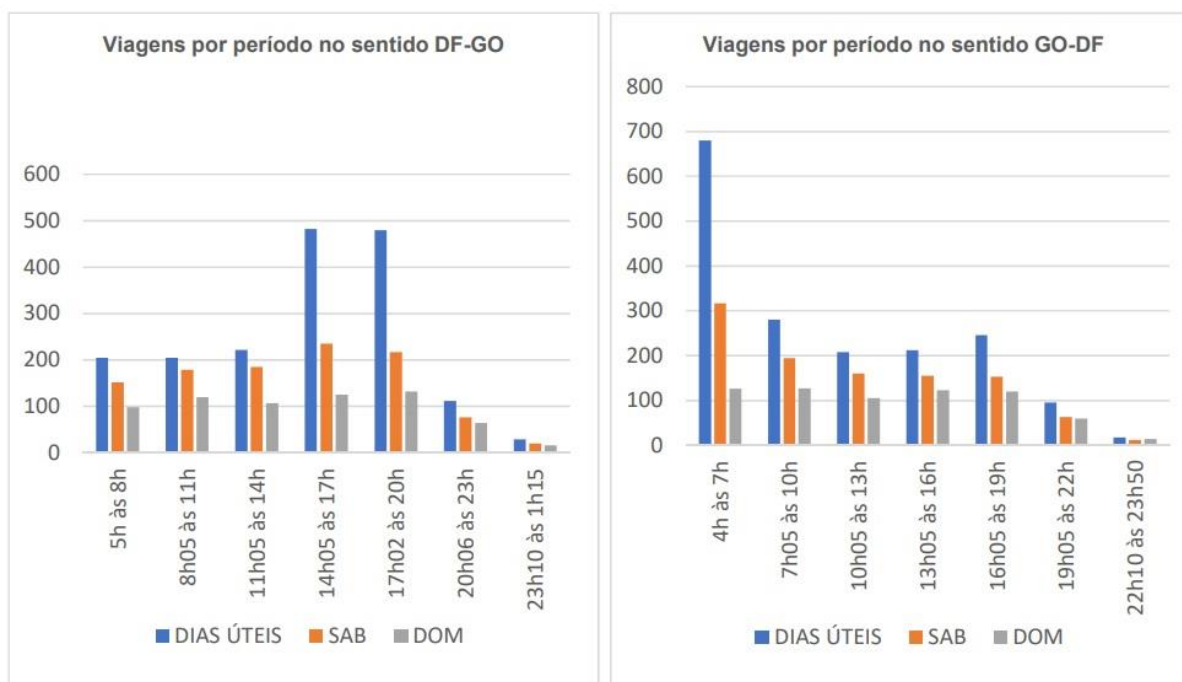
A Tabela 5 apresenta a distribuição, por faixa horária, da oferta de viagens (saídas de ônibus) no sentido DF-GO e GO-DF. Nela, percebe-se que as faixas horárias mais carregadas estão entre 14h05/17h, e 17h02/20 horas com basicamente a mesma quantidade de viagens, segundo os dias úteis, sábados e domingos. Percebe-se também que a partir das 20 horas o número de viagens, ao longo de toda a semana, cai sensivelmente.

**Tabela 5** - Distribuição das viagens do Semiurbano por faixa horária (Sentido DF-GO e GO-DF)

Sentido DF-GO				Sentido GO-DF			
PERÍODOS	DIAS ÚTEIS	SÁBADO	DOMINGO	PERÍODOS	DIAS ÚTEIS	SÁBADO	DOMINGO
	Viagens/ período	Viagens/ período	Viagens/ período		Viagens/ período	Viagens/ período	Viagens/ período
5h às 8h	205	152	98	4h às 7h	680	317	126
8h05 às 11h	204	179	120	7h05 às 10h	280	194	127
11h05 às 14h	222	185	107	10h05 às 13h	208	160	105
14h05 às 17h	482	235	125	13h05 às 16h	212	155	123
17h02 às 20h	480	217	132	16h05 às 19h	246	153	120
20h06 às 23h	112	76	64	19h05 às 22h	95	63	60
23h10 às 1h15	29	20	16	22h10 às 23h50	17	12	14
<b>TOTAL:</b>	<b>1.734</b>	<b>1.064</b>	<b>662</b>	<b>TOTAL:</b>	<b>1.738</b>	<b>1.054</b>	<b>675</b>

Fonte: DEURA/Codeplan com base em dados da ANTT-2021

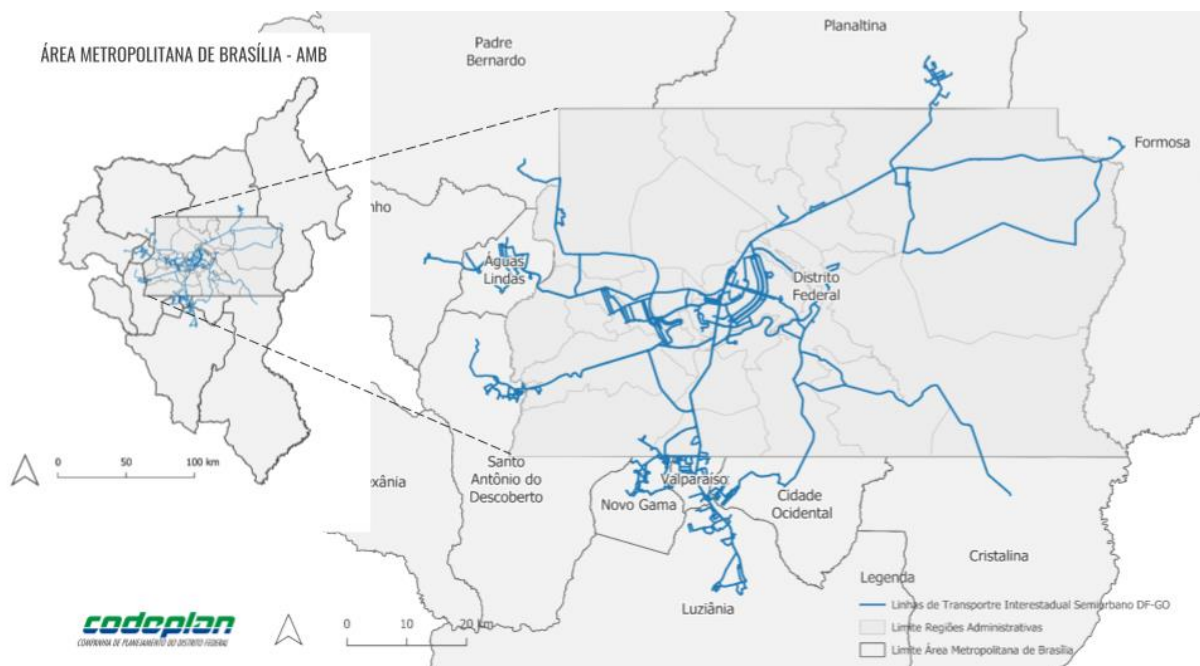
**Gráfico 4** - Viagens por período no sentido DF-GO e GO-DF



Fonte: DEURA/Codeplan com base em dados da ANTT-2021

Já o sentido GO-DF demonstra a alta variação na distribuição das viagens, por faixa horária, no sentido de Goiás para o Distrito Federal. Nela se identifica que a faixa horária mais carregada é a de 4h até às 7h, com 680 viagens realizadas, dentre as 1.738 em todos os dias úteis. Ou seja, 39,12% de todas as viagens de um dia útil concentram-se num período de 3 três horas apenas. A segunda faixa horária, com 280 viagens realizadas, é das 7h05 às 10 horas. A partir das 10h05 até as 19h o número de viagens cai e se mantém entre 208 e 246 viagens respectivamente. Entre 19h05 e 23h50, o número de viagens ofertadas caem drasticamente.

**Mapa 1** - Rede das linhas do Semiurbano que cobrem a AMB

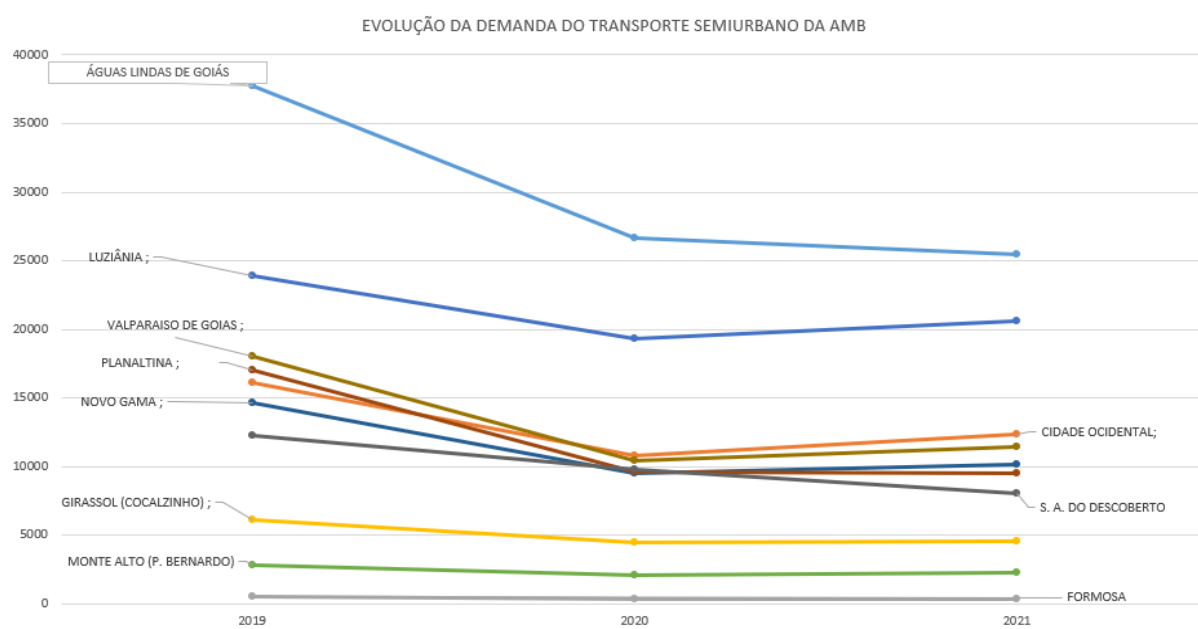


Fonte: Codeplan

### 3. DIAGNÓSTICO DO SISTEMA DE TRANSPORTE SEMIURBANO DA ÁREA METROPOLITANA DE BRASÍLIA (AMB)

No que tange às informações sobre a frota operante no Transporte Semiurbano da AMB que também afetam a definição do valor final das passagens, destaca-se que a idade média da frota varia de 5,5 anos, na empresa Kandango Transporte, até de 12,7 anos na empresa Central Expresso.

**Gráfico 5** - Média diária de passageiros transportados anualmente em 2019, 2020 e 2021 (janeiro a abril)



Fonte: DEURA/Codeplan com base em dados da ANTT-2021

Outra variável importante a ser apresentada neste Relatório é o Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), que tem por objetivo verificar quantos passageiros, em média, utilizam o transporte público, a cada quilômetro. Assim, esse índice é utilizado como uma medida de avaliação da eficiência econômica-operacional do serviço e, sobretudo, no cálculo da tarifa, que tem uma relação inversa com o IPK, ou seja, quanto maior o IPK, menor será a tarifa.

Na Tabela 6 a seguir encontram-se as médias anuais do IPK, com base na programação de rotas especificadas pela ANTT, por município da AMB. Esses dados são o resultado de análises estatísticas realizadas no âmbito da DEURA/Codeplan, tendo como base o itinerário das linhas e a frequência horária de viagens informadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).



**Tabela 6 - IPK médio anual por municípios da AMB**

Município	2019	2020	2021
	Média anual IPK	Média anual IPK	Média anual IPK
Águas Lindas de Goiás/GO	0,93	0,81	0,85
Cidade Ocidental/GO	0,93	0,75	0,76
Formosa/GO	0,53	0,55	0,57
Girassol (Cocalzinho)/GO	1,28	0,69	0,68
Luziânia/GO	1,00	0,66	0,68
Monte Alto (Padre Bernardo)/GO	0,63	1,00	1,10
Novo Gama/GO	0,82	0,62	0,70
Planaltina de Goiás/GO	0,94	0,68	0,67
Santo Antônio do Descoberto/GO	0,92	0,74	0,71
Valparaíso de Goiás/GO	1,06	0,84	0,87

Fonte: DEURA/Codeplan com base em dados da ANTT-2021

## 4. PROBLEMAS QUE O SISTEMA DE TRANSPORTE SEMIURBANO NA AMB ENFRENTA

### 4.1. Aspectos legais e institucionais

A limitação legal, decorrente da impossibilidade de instituir uma Região Metropolitana incluindo o Distrito Federal, coloca o Transporte Interestadual Semiurbano em condições menos favoráveis para receber investimentos estruturantes, operacionais e econômico-financeiros, que possam resultar no aperfeiçoamento e melhoria da qualidade do serviço prestado, na falta da organização da governança metropolitana para a gestão do serviço. O Semiurbano fica assim, com a árdua tarefa de se manter em operação, mesmo com altas penalidades (qualidade questionável, altas tarifas, altos tempos de deslocamentos etc.) impostas a sua clientela diária e, na maioria dos casos, cativa.

Até o ano de 2001, quando a ANTT foi criada pela Lei nº 10.233, o Semiurbano estava inserido no contexto do transporte coletivo de passageiros interestadual e internacional por estradas de rodagem, cuja regulamentação se dava por vários decretos, pela Constituição Federal de 1988, e por algumas Leis, dentre elas a Lei nº 8.666/1993.

Em 8 de janeiro de 2021, por meio do Convênio 01/2021, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) delegou ao Governo do Distrito Federal (GDF) a responsabilidade pela gestão, regulação e fiscalização do serviço de transporte rodoviário interestadual semiurbano coletivo de passageiros entre o Distrito Federal e os 33 municípios da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Ride). Desde 6 de dezembro de 2022, o Governo do Distrito Federal devolveu a gestão do Serviço de Transporte Interestadual Semiurbano de Passageiros (linhas do Entorno) para a Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Entretanto, durante a vigência do Convênio 01/2021, do ponto de vista do DF, o Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (COARIDE), teria a finalidade de coordenar as atividades desenvolvidas nesta região em que se insere a AMB. Constata-se que o caráter metropolitano da RIDE-DF não está evidenciado na formulação de políticas públicas do referido conselho, mesmo sendo uma de suas competências a integração e unificação dos serviços públicos comuns.

Na ausência de instrumentos adequados no COARIDE para a gestão metropolitana, os entes federativos da AMB valem-se de acordos, consórcios e convênios de cooperação para o enfrentamento de problemas em comum.<sup>6</sup>

Diante desse quadro, é notório que o primeiro problema que o Transporte Semiurbano da AMB enfrentou, durante a vigência do Convênio 01/2021, diz respeito a problemas de administração e governança, sem qualquer integração e efetividade. Destaca-se também a ausência de ações diretas, coordenadas e convergentes para o tratamento do problema de mobilidade urbana de uma região que ultrapassou, por força do seu desenvolvimento natural, os limites geográficos e legais a ela impostos. De acordo com o IPEA (2013),<sup>7</sup> “os atores municipais estão completamente nulos no processo de discussão do sistema de transporte semiurbano. Na audiência pública realizada pela ANTT em

---

<sup>6</sup> (LISBOA, 2018).

<sup>7</sup> (LISBOA, 2018).

Brasília, em 4/8/2015, sobre o Plano de Outorgas,<sup>8</sup> não apareceu qualquer representante dos governos municipais envolvidos. Os atores com maior papel naquela manifestação foram os empresários e os trabalhadores do sistema rodoviário interestadual de curta distância”.

Diante disso, parece possível afirmar que a falta de uma definição clara das responsabilidades de cada ente federado é um dos problemas que afetam a operação eficiente do Semiurbano da Área Metropolitana de Brasília.

## **4.2. Questões socioeconômicas**

Segundo dados da Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios (PMAD) 2019/20 - Codeplan, os principais problemas socioeconômicos observados nas populações integrantes da Periferia Metropolitana de Brasília (PMB) estão relacionados ao baixo nível de renda, desemprego (principalmente entre os mais jovens), baixa escolaridade, alto nível de insegurança urbana, bem como carência de infraestrutura e serviços públicos (transporte, esgotamento sanitário, segurança e saúde). Quanto à dependência dos trabalhadores da PMB em relação ao Distrito Federal, em cinco cidades, mais da metade da população desloca-se diariamente para o DF. São elas: Águas Lindas de Goiás (58,1%); Novo Gama (56,6%); Valparaíso de Goiás (55,0%); Cidade Ocidental (52,3%); e Sto. Antônio do Descoberto (50,7%).

A localização dos municípios da PMB, ao longo dos principais eixos rodoviários que acessam o Distrito Federal, impõe ao Semiurbano o tipo de operação radial e pendular que contribuem fortemente para a sua baixa eficiência operacional. Devido ao surgimento de assentamentos urbanos nas áreas de origem de suas viagens, o Semiurbano surgiu e cresceu de forma espontânea e sem o devido planejamento público de sua macroestrutura operacional. Sua operação pouco se diferencia do transporte coletivo operado no Distrito Federal, onde existem linhas de igual ou até mesmo de maior extensão que outras que operam o Semiurbano. No entanto, diferentemente do sistema de transporte coletivo urbano do DF, o Semiurbano se mantém, basicamente, da tarifa praticada em cada linha e sem qualquer forma de subsídio.

## **4.3. Aspectos financeiros**

Quanto aos aspectos financeiros, o modelo de delegação do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal é composto por cinco bacias que possuem remunerações distintas estabelecidas por processo licitatório por área (bacia), onde o ofertante com o menor preço unitário por passageiro transportado (Tarifa Técnica) sagrou-se vencedor da área de operação pretendida. No DF, os contratos têm validade de 10 anos, prorrogáveis por igual período.

No Distrito Federal, o executivo local define os valores das tarifas de acordo com a capacidade de pagamento da população usuária dos serviços e a diferença é absorvida pelos cofres do GDF, ou seja, existe uma desvinculação entre a tarifa paga pelo usuário (tarifa usuário) e aquela que remunera o operador (tarifa técnica), sendo a diferença subsidiada pelo executivo local.

Já o Sistema Semiurbano Interestadual de passageiros da AMB adota o modelo de permissão por cotas de exploração agrupadas por lotes de linhas, com contratos válidos por 15 anos improrrogáveis.

---

<sup>8</sup> (ANTT, 2022).

Mas, no Sistema Semiurbano, todos os custos são repassados diretamente para o passageiro pagante por meio do coeficiente tarifário estabelecido pelo órgão gestor que, multiplicado pela extensão de cada linha, resulta no preço final da tarifa de cada linha (tarifa quilométrica). Dessa maneira, a remuneração do serviço semiurbano dá-se basicamente pela arrecadação tarifária proveniente do pagamento de passagens, seja em espécie, ou em créditos comercializados antecipadamente, e qualquer benefício existente para determinadas categorias é suportado pela totalidade dos passageiros pagantes.

Com relação ao modelo operacional, no Distrito Federal é adotado o sistema tronco alimentador com integração tarifária, onde os passageiros podem realizar até duas integrações dentro de um intervalo de tempo, por sentido. No entanto, no sistema Semiurbano Interestadual, é adotado o modelo troncal de linhas sem integração, obedecendo tabela horária submetida pelo órgão gestor.

Essa distinção de modelos de remuneração dificulta a adoção de um sistema operacional e tarifário integrado no âmbito da AMB, uma vez que os passageiros do sistema de transporte do DF são subsidiados, enquanto os do semiurbano não recebem qualquer tipo de benefício, à exceção dos idosos que possuem isenção tarifária, o que termina onerando o sistema.

#### **4.4. Fiscalização**

A Fiscalização do Semiurbano Interestadual é efetuada pela ANTT e integra o processo e políticas de Fiscalização do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros - TRIIP. A informação prestada pela ANTT sobre a fiscalização não separa o serviço regular do Semiurbano. Das 157.841 fiscalizações realizadas (regular e semiurbano juntos), apenas 6.522 foram realizadas no DF e 2.422 no Estado de Goiás, ou seja: ocorreram 8.944 fiscalizações que correspondem a apenas 5,66% da fiscalização realizada no país.

Finalmente, destaca-se a alta concentração das fiscalizações (93,5%) realizadas nos terminais, onde as empresas já sabem que ali serão fiscalizadas e, portanto, podem encontrar maneiras de se prepararem melhor para tais operações. Essa hipótese pode ser fortalecida também pelo baixo número de autuações (22,05%) das fiscalizações totais, já que elas são concentradas nos terminais e não nas rodovias.

Essas fiscalizações resultaram na lavratura de 34.807 autos de infração, que representam apenas 22,05% do universo fiscalizado. Esse fato confronta-se com a realidade das queixas e reclamações dos passageiros quanto à qualidade dos serviços prestados.

Já a fiscalização referente à segurança veicular extrapola as competências da ANTT, cabendo às empresas e instituições credenciadas pelo DENATRAN atestar as condições de segurança de todos os veículos que prestam serviços de transporte de passageiros internacional e interestadual, incluindo o semiurbano.

Uma vez aplicado o Certificado de Segurança Veicular - CSV, compete ao setor de fiscalização do órgão gestor a verificação constante do estado de segurança, conforto e higiene em que se encontram os veículos em operação.

Conclui-se que a dificuldade logística da ANTT para implementar uma fiscalização mais efetiva e constante em âmbito nacional decorre da baixa frequência e da desproporcionalidade das operações voltadas para o Semiurbano.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Transporte Semiurbano entre os municípios goianos que compõem a PMB é um sistema que cresceu e foi sendo ajustado, ainda que de forma precária, às necessidades de deslocamento da população da região. Tal crescimento é resultante também do uso e da ocupação do solo das novas áreas urbanas, sem um planejamento global e integrado, o que gerou algumas consequências:

O Sistema de Transporte Interestadual Semiurbano da AMB circula em uma infraestrutura viária gerida/compartilhada pelo GDF, União (DNIT/ANTT), e nas vias urbanas internas dos municípios limítrofes/próximos, na jurisdição do Estado de Goiás.

De uma maneira geral, os investimentos na infraestrutura do transporte semiurbano vêm sendo assumidos quase que integralmente pelo GDF, já que a maior parte dos trajetos dessas linhas ocorrem dentro do território do DF, e compartilham a infraestrutura de transporte do sistema do Distrito Federal.

O Semiurbano Interestadual carece de infraestrutura adequada ao atendimento das necessidades da população usuária, tais como: pavimentação/conservação de vias locais, construção de terminais e abrigos adequados, sinalização viária, entre outros, o que gera impactos negativos sobre a operação desse serviço.

É necessário propor alterações institucionais, legais e operacionais no que se refere a:

1. Inexistência de uma regulamentação específica (administração, programação operacional e fiscalização) para evitar um serviço ineficiente tanto para os usuários, quanto para os operadores;
2. Alinhamento do planejamento do sistema de transporte com o planejamento urbano (uso do solo, viário, trânsito), pois essa integração é que viabiliza a mobilidade e acessibilidade adequadas, afetando diretamente a qualidade de vida das pessoas, antevendo demandas em níveis mais elevados do que os verificados atualmente;
3. Compatibilização operacional e tarifária dos sistemas Semiurbano e STPC/DF, dentro de critérios e diretrizes, numa lógica tarifária de integração. O objetivo dessa isonomia no tratamento seria elevar a mobilidade das populações de baixa renda da AMB, implicando em despesas compatíveis com a capacidade de pagamento desses usuários, dentro dos princípios da eficiência, equidade, eficácia e de justiça social;
4. Melhoria dos procedimentos de fiscalização, mediante verificação constante dos veículos depois da obtenção do Certificado de Segurança Veicular - CSV. A condição de segurança pode ser alterada, por diversos motivos, logo após a inspeção veicular e, ao longo de um ano de sua validade, o que poderia expor os passageiros a riscos de acidentes e/ou vida;
5. Financiamento da implantação e manutenção da infraestrutura de transportes da PMB, mediante fontes externas de recursos para melhoria das condições financeiras e operacionais do Semiurbano, seja por meio do fundo constitucional, Fundo do Centro-Oeste (FCO), ou outros a serem definidos; e

6. Solução da questão tributária, onde haveria necessidade de compatibilização das isenções existentes (IPVA, IPTU, ICMS e outros).

Em razão da constatação de que os municípios da PMB crescem a taxas muito maiores do que as observadas no DF, pressionando cada vez mais os serviços de transporte público de caráter metropolitano, torna-se fundamental que os atores envolvidos viabilizem um planejamento mais integrado entre as esferas de governo, visando à criação de instâncias decisórias no âmbito metropolitano que permitam investimentos e gestão conjunta. Caso contrário, esse crescimento desordenado continuará produzindo prejuízos socioeconômicos aos municípios da PMB, comprometendo a sustentabilidade e a justiça social.

Sendo assim, só com um planejamento de transporte associado ao planejamento do uso do solo se poderá eliminar essas consequências e produzir resultados que atendam as populações usuárias, a um custo condizente com as suas capacidades de pagamento, à luz de critérios econômicos e sociais bem definidos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTT. **ANTT**. Disponível em: <http://geo.antt.gov.br/Semiurbano/>. Acesso em: 28 jun. 2022.

ANTT. **ANTT faz audiência pública sobre nova licitação do transporte semiurbano DF**. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/noticias/antt-faz-audiencia-publica-sobre-nova-licitacao-do-transporte-semiurbano-df>. Acesso em: 22 jul. 2022.

ANTT; CIMU MA-PI. **Termo Aditivo do Convênio de Delegação 01/2016 - ANTT e CIMU MA-PI**. 2021. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/documents/359198/0/2%C2%BA+Termo+Aditivo+CIMU+Timon+Teresina+DOU.pdf/ae8c8496-48ac-c84b-3271-34bb5b1a0ff2?t=1596157849553>. Acesso em: 2 set. 2021

ANTT. **Transporte Interestadual Semiurbano**. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/transporte-interestadual-semiurbano>. Acesso em: 20 ago. 2021.

ANTT. **Transporte Interestadual Semiurbano**. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/passageiros/transporte-interestadual-semiurbano/dados-operacionais-do-semiurbano/semiurbano>. Acesso em: 22 maio 2021.

CODEPLAN, C. DE P. DO D. F. **Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios - PMAD 2019/2020 - resultados para a Periferia Metropolitana de Brasília - PMB**. [s.l.: s.n.]. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/PMAD-Resultados-para-a-Periferia-Metropolitana-de-Brasilia-PMB-2019-2020.pdf>. Acesso em: 23 dez. 2022.

CODEPLAN. **Nota Técnica nº 01/2014 - Delimitação do Espaço Metropolitano de Brasília - Área Metropolitana de Brasília**. Brasília: CODEPLAN, Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2014. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/NT-N%C2%BA-01-2014-Delimita%C3%A7%C3%A3o-do-Espa%C3%A7o-Metropolitando-de-Bras%C3%ADlia-%C3%81rea-Metropolitanda-de-Bras%C3%ADlia.pdf>. Acesso em: 13 nov. 2019.

LISBOA, R. M. Transporte coletivo na área metropolitana de Brasília: uma análise da rede semiurbana do entorno (RSE) e da proposta de integração operacional com o sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal (STPC/DF). **Texto para Discussão**, v. 58, p. 59, dez. 2018. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/TD-58-Transporte-Coletivo-na-%C3%81rea-Metropolitana-de-Bras%C3%ADlia-Uma-An%C3%A1lise-da-SER-a-Proposta-de-Integra%C3%A7%C3%A3o-com-o-STPC-DF-2018.pdf>. Acesso em: 20 out. 2021.

MK PESQUISA. **Pesquisa de Satisfação dos Usuários de serviços regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT**. [s.l.: s.n.]. Disponível em: [https://portal.antt.gov.br/documents/363644/726089/VII\\_Relatorio\\_Conhecimento\\_e\\_Avaliacao\\_ANTT.pdf/dda82095-5070-bec6-fc34-85f1fda40c5b?t=1592849726590](https://portal.antt.gov.br/documents/363644/726089/VII_Relatorio_Conhecimento_e_Avaliacao_ANTT.pdf/dda82095-5070-bec6-fc34-85f1fda40c5b?t=1592849726590). Acesso em: 20 out. 2021.

**Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal - IPEDF Codeplan**

Setor de Administração Municipal  
SAM, Bloco H, Setores Complementares  
Ed. IPEDF Codeplan  
CEP: 70620-080 - Brasília-DF  
Fone: (0xx61) 3342-2222  
[www.ipe.df.gov.br](http://www.ipe.df.gov.br)  
[ipe@ipe.df.gov.br](mailto:ipe@ipe.df.gov.br)