



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

RELATÓRIO DE AUDITORIA OPERACIONAL **Nº 02/2022 - DAPPG/CODAG/SUBCI/CGDF**

Processo nº: 00480-00001963/2021-90
Assunto: Auditoria Operacional no Objetivo O138 do Programa 6216 – Mobilidade Urbana.
Ordem de Serviço: 48/2021-SUBCI/CGDF de 10/05/2021 , 110/2021-SUBCI/CGDF de 30/08/2021 e 132/2021-SUBCI/CGDF de 01/10/2021.
Nº SAEWEB: 0000021944

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de auditoria realizada no Programa Temático 6216, Mobilidade Urbana, do PPA 2020/2023, durante o período de 12/05/2021 a 19/11/2021, objetivando avaliar a eficácia e eficiência da Política de Mobilidade Ativa, conforme proposta no Objetivo O138 do referido Programa.

A auditoria tem natureza operacional, sendo determinada pela Ordem de Serviço Interna nº 48/2021 - SUBCI/CGDF, alterada pelas Ordens de Serviço Internas nº 110 e 132 /2021 – SUBCI/CGDF, de 30/08/2021 e 01/10/2021, respectivamente, estando prevista no Programa Operacional das Ações de Controle para 2021 (POAC/2021). O resultado da auditoria deverá subsidiar, no que couber, a elaboração do Relatório sobre o cumprimento das diretrizes, objetivos e metas do Plano Plurianual, da Lei de Diretrizes Orçamentárias e dos Orçamentos, com avaliação dos resultados quanto à eficiência e eficácia da gestão governamental, para compor a Prestação de Contas Anual do Governador do Distrito Federal, relativa ao exercício de 2021.

1.1 Objeto

O objeto da auditoria compreendeu o Objetivo O138 do Programa Temático 6216, Mobilidade Urbana, que integra a estrutura do Plano Plurianual 2020/2023, e está inserido no Eixo Temático Desenvolvimento Territorial, do Plano Estratégico do DF 2019/2060. O Objetivo O138 – Fomento à Mobilidade Ativa, é assim definido no PPA 2020/2023:

O138 - Fomento à mobilidade ativa mediante uma maior atratividade dos modos ativos, fundada na segurança, conforto e facilidade de integração com outros modos de deslocamento, ampliar a autonomia da mobilidade da população.

No PPA, a Unidade Responsável pelo Objetivo é a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB.

1.2 Legislação Aplicável (Critérios e Fontes)

Os critérios e as fontes de informações aplicáveis ao objeto da auditoria foram extraídos, em especial, dos seguintes normativos:

Tabela 1 - Legislação aplicável ao objeto da Auditoria

Base Normativa	Origem	Ementa ou Assunto
Lei nº 3.885 de 07/07/2006	DF	Assegura, na forma que especifica, política de mobilidade urbana cicloviária de incentivo ao uso da bicicleta no Distrito Federal
Lei nº 4.397 de 27/08/2009	DF	Dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário no âmbito do Distrito Federal
Lei nº 4.423 de 10/11/2009	DF	Institui a obrigatoriedade da instalação de estacionamento de bicicletas em locais de grande fluxo de público
Lei nº 4.566 de 04/05/2011	DF	Dispõe do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal
Lei nº 12.587/2012 de 03/01/2012	Federal	Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU
Lei nº 4.800 de 29/03/2012	DF	Dispõe sobre a instalação de bicicletários no Distrito Federal e dá outras providências
Lei nº 3.639/2005 alterada pela Lei nº 5.623 de 09/03/2016	DF	Dispõe sobre a implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito federal, tornando obrigatória a previsão de ciclovias em projetos e obras rodoviárias
Decreto nº 38.047 de 09/03/2017	DF	Regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos
Lei nº 6.458 de 26/12/2019	DF	Institui a Política Distrital de Incentivo à Mobilidade Ativa - PIMA, com o objetivo de incentivar a mobilidade a pé e o uso de bicicletas, patinetes e veículos similares não poluentes no Distrito Federal
Lei nº 6.490 de 29/01/2020	DF	Dispõe sobre o Plano Plurianual do Distrito Federal para o quadriênio 2020-2023. Atualizada pelas Leis nº 6.624, de 06/07/2020, nº 6.672, de 30/12/2020, pelo Decreto nº 41.667, de 30/12/2020, pela Lei nº 6.939, de 16/08/2021, pelo Decreto nº 42.602, de 08/10/2021, e pela Lei nº 7.038, de 29/12/2021

Fonte: SEI 65959746.

Além dos documentos elencados na Tabela 1, outros documentos utilizados para subsidiar a análise estão a seguir identificados: Relatório de Gestão de 2020 da Companhia Urbanizadora Nova Capital - NOVACAP e Relatório de Gestão de 2020 do Fundo de Desenvolvimento Urbano do DF - FUNDURB.

1.3 Contextualização

A seguir serão apresentadas a caracterização geral do Programa 6216 e a estrutura do Objetivo O138, conforme propostos no PPA 2020/2023.

1.3.1 – Caracterização do Programa 6216

Segundo o PPA 2020/2023, o Programa 6216 - Mobilidade Urbana tem por objetivos principais de atuação a ampliação do acesso e da atratividade do transporte público coletivo, fomento à mobilidade ativa, otimização da gestão e integração da mobilidade no Distrito Federal; e, aperfeiçoamento do serviço de transporte metroferroviário do Distrito Federal. No PPA vigente, o Programa está associado apenas ao Eixo Temático Desenvolvimento Territorial.

Da forma com que foram estruturados no PPA, os Programas Temáticos são formados por Objetivos, que, conjuntamente, devem contribuir para o alcance dos objetivos principais do Programa. Neste sentido, o Programa Temático 6216 é estruturado em seis Objetivos, que apresentam no PPA diferentes Unidades designadas como responsáveis para sua execução, sendo a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB, a Unidade Responsável por quatro destes Objetivos, conforme explicitado na tabela a seguir:

Tabela 2 - Objetivos Integrantes do Programa Temático 6216 e Unidades Responsáveis, segundo o PPA 2020/2023

Código	Descrição	Unidade Responsável
O129	Aperfeiçoamento do serviço de transporte metroferroviário no Distrito Federal: reduzir o tempo de deslocamento, bem como desafogar o tráfego das vias, além de agregar melhoria na qualidade de vida da população.	Companhia do Metropolitano do DF METRÔ-DF
O136	Ampliação do acesso e da atratividade do transporte público coletivo: tornar o transporte público coletivo mais atrativo na medida em que se amplia a integração entre os diferentes modos de transporte, além de criar novos serviços, assegurando a regularidade e a confiabilidade com melhor gestão e com pleno acesso dos usuários através do bilhete único.	Secretaria de Transporte e Mobilidade SEMOB
O138	Fomento a mobilidade ativa: mediante uma maior atratividade dos modos ativos, fundada na segurança, conforto e facilidade de integração com outros modos de deslocamento, ampliar a autonomia da mobilidade da população.	
O139	Otimização da gestão e integração da mobilidade no Distrito Federal: otimizar a gestão e o controle da operação integrada, harmonizando a ação dos diferentes prestadores de serviço e modos de deslocamento, mediante o acesso a informações confiáveis e em tempo real levadas aos usuários, aos operadores e aos gestores.	
O140	Provimento de infraestrutura viária adequada, garantindo sustentabilidade, eficiência e segurança: promover a restauração, fiscalização, pavimentação e ampliação das vias e das obras de artes especiais (passarelas, viadutos e pontes) com a devida conectividade da infraestrutura com os modos ativos de deslocamento, aprimorando a capacidade e a segurança viária e reduzindo acidentes e mortes no trânsito.	
O213	Objetivo Regional - Mobilidade Urbana: atender as Administrações Regionais que realizam ações voltadas para a mobilidade urbana.	Secretaria de Economia SEEC

Fonte: Adaptado do Anexo II do PPA 2020/2023 (Lei nº 6.490, de 29/01/2020 e atualizações posteriores).

Diante da diversidade de Objetivos e seus respectivos temas que compõem o Programa 6216, muitas são as Unidades Orçamentárias – UOs contempladas com recursos na Lei Orçamentária Anual. Na tabela a seguir são apresentadas as dotações iniciais e despesas autorizadas para estas UOs no Programa Temático 6216, no exercício de 2021, até a data de extração indicada:

Tabela 3 - Dotação Inicial e Despesa Autorizada do Programa Temático, por UO R\$ 1,00

Unidade Orçamentária - UO		Dotação Inicial (A)		Despesa Autorizada (B)		(B/A)
Cód.	Descrição**	Valor	% *	Valor	% *	%
09101	Casa Civil do Distrito Federal	2.200.000	0,2%	993.778	0,1%	45,2
09103	Administração Regional do Plano Piloto - RA I	200.000	0,0%	0	0,0%	0,0
09112	Administração Regional do Guará - RA X	95.238	0,0%	238	0,0%	0,2
09131	Administração Regional do Setor de Indústria e Abastecimento (Sia) - RA XXIX	120.000	0,0%	0	0,0%	0,0
11101	Secretaria de Estado de Governo do Distrito Federal	0	0,0%	1.216.222	0,1%	-
19101	Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal	8.000.000	0,7%	1	0,0%	0,0
22101	Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal	110.357.185	9,0%	180.371.051	11,4%	163,4
22201	Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil	2.863.000	0,2%	14.689.343	0,9%	513,1
26101	Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal	608.674.352	49,6%	798.034.062	50,3%	131,1
26201	Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília	2.964.278	0,2%	15.111.584	1,0%	509,8
26205	Departamento de Estradas de Rodagem	223.090.755	18,2%	310.587.513	19,6%	139,2
26206	Companhia do Metropolitano do Distrito Federal	267.392.761	21,8%	266.501.496	16,8%	99,7
Total		1.225.957.569		1.587.505.288		129,5

Fonte: SIGGo/DISCOVERER - Extração em 08/11/2021

* Percentual do valor de cada UO em relação ao total do Programa.

** As descrições das Unidades Orçamentárias desta Tabela são as constantes no SIGGo na data da extração dos dados.

Nota-se que do total de doze Unidades Orçamentárias que integram o Programa, a SEMOB, isoladamente, concentrou até a data de corte indicada cerca de 50,3% da Despesa Autorizada. Em termos gerais, houve concentração de 86,7% da Despesa Autorizada em três UOs: Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB (50,3%), Departamento de Estradas de Rodagem - DER (19,6%) e Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - Metrô (16,8%). Vale destacar a variação expressiva de recursos orçamentários aportados à Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília - TCB e a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP, que apresentaram no período considerado relação entre a Despesa Autorizada e Dotação Inicial de 509,8% e 513,1%, respectivamente. Dos recursos alocados no Programa 6216 como Despesa Autorizada, 41,4% foram destinados à Ação Orçamentária 2455 – Manutenção do Equilíbrio Financeiro do Sistema de Transporte Público Coletivo – STPC.

No Orçamento de Investimentos, o Programa apresenta R\$15 milhões de Dotação Inicial e R\$ 4,9 milhões de Despesa Autorizada para a Unidade Orçamentária 20201 – Companhia Imobiliária de Brasília – Terracap, na Ação Orçamentária 5902 – Construção de Viaduto.

1.3.2 – Caracterização do Objetivo O138

O termo “mobilidade ativa” não está presente na Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, instituída pela Lei nº 12.587/2012. No entanto, em âmbito distrital, foi utilizado pela Lei nº 6.458/2019, que institui a Política Distrital de Incentivo à Mobilidade Ativa – PIMA.

Para a referida Lei, considera-se mobilidade ativa os meios de mobilidade a pé e o uso de bicicletas, patinetes e veículos similares não poluentes no Distrito Federal. Pela Lei, entende-se como "veículos similares não poluentes", aqueles movidos à propulsão humana não motorizados, ou movidos por energia elétrica não superior a uma potência de 0,35 quilowatts.

É consenso geral que a mobilidade ativa promove diversos benefícios:

- Melhoria da qualidade do ar. A adoção de medidas que reduzam o uso do automóvel favorece uma melhoria significativa da qualidade do ar nas cidades.
- Redução da poluição sonora. Encorajar a mobilidade ativa favorece a diminuição da poluição sonora, pois, assim como as bicicletas, o “andar a pé”, emite um ruído significativamente inferior ao produzido por veículos com motor de combustão.
- Desocupação do espaço público. A mobilidade ativa, ao substituir viagens em automóvel, libera o espaço público, que pode ser ocupado por jardins, praças, ou mesmo espaços comerciais como esplanadas.
- Saúde pública. A mobilidade ativa, ao substituir viagens em automóvel por modos ativos em que é exigido algum esforço físico ao utilizador, melhora substancialmente o bem-estar físico e a saúde das pessoas que a adotam.
- Economia. Seu efeito se estende à macro e microeconomia. Um grande número de países ocidentais é energeticamente deficitário, e aloca muitos recursos financeiros para a importação de combustíveis fósseis; e, os custos de manutenção de um automóvel, têm valores, comparativamente aos rendimentos individuais, deveras elevados.

No Distrito Federal, a política de mobilidade ativa está delineada no Objetivo O138 do PPA 2020/2023. A seguir são apresentados os principais elementos da estrutura deste Objetivo, conforme estabelecidos no PPA vigente.

Metas

A Lei nº 6.490 de 29/01/2020, que aprovou o PPA 2020/2023, trouxe a previsão inicial de sete metas integrando a estrutura do Objetivo O138, com a SEMOB como Unidade Responsável pelo Objetivo. Desde sua aprovação pela citada lei, o PPA sofreu alterações, até as suas revisões mais recentes, pela Lei nº 6.939, de 16 de agosto de 2021, pelo Decreto nº 42.602 de 08 de outubro de 2021 e pela Lei nº 7.038, de 29 de dezembro de 2021. As metas originalmente previstas contemplando as alterações formalizadas até a última revisão do PPA estão a seguir listadas:

Tabela 4 - Metas do Objetivo O138 no PPA 2020/2023

Código	Descrição	Unidade Responsável
M37	Implantar 105 km de infraestrutura cicloviária no DF	SEMOB
M604	Instalar cinco bicicletários em terminais rodoviários do DF	SEMOB
M607	Contratar 90 projetos executivos voltados para o pedestre	SEMOB
M608	Implantar 150.000,00 m ² de projetos voltados para o pedestre	SEMOB
M646	Realizar ao menos um evento por ano na semana nacional de trânsito e mobilidade	SEMOB
M78	Instalar 3000 paraciclos em todo o Distrito Federal	SEMOB
M80	Contratar 100 projetos executivos de infraestrutura cicloviária	SEMOB

Fonte: Adaptado do Anexo II do PPA 2020/2023 – Lei nº 6.490 de 29/01/2020 e alterações posteriores.

Indicadores de Desempenho

O Objetivo O138 possui um indicador de desempenho previsto no Anexo II do PPA 2020/2023, com tendência “maior, melhor”, como apresentado na tabela a seguir.

Tabela 5 - Indicador do PPA para o O138

Indicador		Índice de Referência	Data de Referência	Unidade de Medida	Índice Desejado			
Código	Descrição				2020	2021	2022	2023
IN10521	Expansão da malha cicloviária do DF	466.6	8/2019	km	> 491,60	> 516,60	> 541,60	> 556,60

Fonte: Adaptado do Anexo II do PPA 2020/2023 – Lei nº 6.490 de 29/01/2020 e alterações posteriores.

Ações Não Orçamentárias

Foi previsto um total de seis Ações Não Orçamentárias para o Objetivo O138 no PPA 2020/2023, sendo cinco delas de responsabilidade da SEMOB e uma de responsabilidade

da SEDUH, listadas na tabela a seguir contemplando as revisões posteriores à Lei nº 6.490 de 2020, com as respectivas unidades responsáveis.

Tabela 6 - Ações Não Orçamentárias do Objetivo O138 no PPA 2020/2023

Código	Descrição	Unidade Responsável
AN10508	Planejamento do zoneamento do sistema de mobilidade ativa compartilhada	SEMOB
AN10509	Elaboração do Plano de Mobilidade Ativa (PMA)	SEMOB
AN10510	Apoio a realização de 4 ruas do lazer por ano em distintas RAs	SEMOB
AN10511	Formulação de políticas públicas de redução da violência de gênero em espaços públicos	SEMOB
AN10612	Elaboração de projetos de calçadas, ciclovias e ciclofaixas no Distrito Federal	SEDUH
AN10682	Coordenação, estruturação e acompanhamento do plano de ação distrital de acessibilidade	SEMOB

Fonte: Adaptado do Anexo II do PPA 2020/2023 – Lei nº 6.490 de 29/01/2020 e alterações posteriores.

Especial destaque para a Ação Não Orçamentária AN10508 - Planejamento do Zoneamento do Sistema de Mobilidade Ativa Compartilhada, que, apesar de não ter sido desenvolvida dentro do escopo previsto neste trabalho de auditoria, apresentou andamento significativo no período. Segundo publicação no DODF nº 60/2021, de 30/03/2021, pag. 53, houve chamamento público cujo objeto foi a operação e manutenção do Sistema de Mobilidade Ativa Compartilhada (SMAC) do Distrito Federal, composto por bicicletas e patinetes compartilhados, disponibilizados através de aplicativos de celular (smartphone), por meio de estações fixas ou não, ofertando nova alternativa de transporte e mobilidade à população, integrada aos outros modais. O objeto foi Adjudicado e Homologado à empresa M1 TRANSPORTES SUSTENTÁVEIS LTDA, CNPJ 14.192.913/0001-61, a saber: Lote 1 - Área Central - Plano Piloto, Lago Sul, Lago Norte, Sudoeste/Octogonal, Cruzeiro, Noroeste.

Em 11/10/2021 o sistema de bicicleta compartilhada foi inaugurado. Serão implantadas 70 estações distribuídas entre o Plano Piloto e o Sudoeste, com a disponibilização de 500 bicicletas (SEI 70980207). Essas 70 estações serão instaladas de forma gradual, e os locais serão definidos por meio de estudos que se baseiam em critérios como proximidade à infraestrutura cicloviária, maior demanda e integração com o transporte coletivo, além do respeito às questões urbanísticas da cidade, como áreas e construções tombadas (<https://semob.df.gov.br/df-recebe-11-novas-estacoes-de-bikes-compartilhadas/>). Segundo o Contrato 01/2021-SEMOB, a vigência é de 60 (sessenta) meses, contados a partir da assinatura (07/05/2021), prorrogáveis por igual período.

Outra Ação Não Orçamentária que merece especial destaque é a AN10509 - Elaboração do Plano de Mobilidade Ativa (PMA), concluída em 2020. A importância dessa Ação subsiste na materialização da Política de Mobilidade Ativa do DF, por meio do PMA. O Plano traça todas as ações previstas a curto, médio e longo prazo.

Ações Orçamentárias

No tocante ao Objetivo O138, foram previstas no PPA 2020/2023 as Ações Orçamentárias apresentadas na tabela a seguir, em que se destacam as contempladas com dotação na Lei Orçamentária Anual para 2021. Todas as cinco Ações Orçamentárias previstas no PPA foram contempladas com recursos no orçamento de 2021.

Tabela 7 - Ações Orçamentárias do O138 contempladas na LOA 2021

Ação		
Código	Descrição	Presente na LOA 2021 para o O138
1968	Elaboração de projetos	X
3052	Implantação do projeto de urbanização	X
3090	Implantação de infraestrutura de ciclovias	X
3678	Realização de eventos	X
3858	Implantação de paraciclos e bicicletários	X

Fonte: Adaptado do Anexo II do PPA 2020/2023 – Lei nº 6.490 de 29/01/2020 e alterações posteriores.

Destaca-se que o Anexo I, de Metas e Prioridades da LDO para 2021 (Lei nº 6.664 de 03/09/2020 e alterações) contemplou como prioridade na Ação 3090 o subtítulo 001, Implantação de ciclovia à margem da DF 480 (Emenda Parlamentar Individual - EPI).

Embora o tema Mobilidade Ativa esteja disposto no Objetivo O138 do Programa 6216, diversas ações relativas à esta política pública são realizadas por meio de outros Objetivos / Programas Temáticos do PPA. Por exemplo, a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, NOVACAP, e a Secretaria de Obras e Infraestrutura do DF - SODF, executam recursos do Programa 6209 – Infraestrutura, para construção de calçadas e ciclovias, Ação 1110 – Execução de obras de urbanização (SEI 69632242, SEI 67855184 e PMA caderno 2, pag. 109). De maneira semelhante, o DER realiza a construção de ciclovias ao longo das rodovias sob a sua jurisdição utilizando-se dos recursos do Programa 6216, com Ações Orçamentárias que integram a estrutura do Objetivo O140 - Provimento de infraestrutura viária adequada, garantindo sustentabilidade, eficiência e segurança.

Execução Orçamentário-Financeira

Apresenta-se a seguir a execução orçamentário-financeira, no Orçamento Fiscal e da Seguridade Social – OFSS, das ações que integram o Objetivo O138, selecionado por Unidade Orçamentária e por Ação Orçamentária, respectivamente, até a data de extração

indicada como linha de corte. Ressalta-se que as Ações que integram este Objetivo também se repetem em outros Objetivos/Programas Temáticos do PPA, e as execuções a seguir ilustradas trazem apenas um indicativo em relação ao Objetivo O138.

Tabela 8 - Execução Orçamentário-Financeira do O138, por UO

R\$ 1,00

UO	Dotação Inicial (A)		Despesa Autorizada (B)		(B/A) %	Empenhado (C)		(C/B) %	Liquidado (D)		(D/C) %	(D/B) %
	Valor	%*	Valor	%*		Valor	%*		Valor	%*		
22201	501.000	7,6%	501.000	5,0%	100,0	0	0,0%	0,0	0	0,0%	-	0,0
26101	3.537.044	53,8%	1.969.884	19,8%	55,7	258.306	5,1%	13,1	258.306	12,4%	100,0	13,1
26205	2.536.000	38,6%	7.492.863	75,2%	295,5	4.847.326	94,9%	64,7	1.825.121	87,6%	37,7	24,4
Total	6.574.044		9.963.747		151,6	5.105.632		51,2	2.083.427		40,8	20,9

Fonte: SIGGo/DISCOVERER – Data de Extração 08/11/2021.

* Percentual do valor de cada UO em relação ao total do O138.

** As descrições das UOs citadas nesta tabela encontram-se na Tabela 3 deste Relatório.

Nota-se que 75,2% da Despesa Autorizada do conjunto de ações associado ao Objetivo O138 concentra-se em apenas uma Unidade Orçamentária – DER (UO 26205), que empenhou 64,7% desses recursos. Destaca-se também que, em seu conjunto, os valores empenhados até a data de extração representaram 51,2% da Despesa Autorizada total para estas Unidades. Neste sentido, ressalta-se a baixa execução dos recursos disponibilizados para as UOs de códigos 22201 (NOVACAP) e 26101 (SEMOB), que empenharam, respectivamente, 0% e 13,1%.

Tabela 9 - Execução Orçamentário-Financeira do O138, por Ação

Ação**	Dotação Inicial (A)		Despesa Autorizada (B)		(B/A) %	Empenhado (C)		(C/B) %	Liquidado (D)		(D/C) %	(D/B) %
	Valor	%*	Valor	%*		Valor	%*		Valor	%*		
1968	2.318.000	35,3%	7.174.863	72,0%	309,5	4.847.326	94,9%	67,6	1.825.121	87,6%	37,7	25,4
3052	157.044	2,4%	125.044	1,3%	79,6	0	0,0%	0,0	0	0,0%	0,0	0,0
3090	3.969.000	60,4%	2.595.840	26,1%	65,4	258.306	5,1%	10,0	258.306	12,4%	100,0	10,0
3678	30.000	0,5%	0	0,0%	0,0	0	0,0%	0,0	0	0,0%	0,0	0,0
3858	100.000	1,5%	68.000	0,7%	68,0	0	0,0%	0,0	0	0,0%	0,0	0,0
Total	6.574.044		9.963.747		151,6	5.105.632		51,2	2.083.427		40,8	20,9

Fonte: SIGGo/DISCOVERER – 08/11/2021

* Percentual do valor de cada Ação em relação ao total do Objetivo.

** As descrições das Ações citadas nesta Tabela encontram-se na Tabela 7 deste Relatório.

Como acima indicado, valem os seguintes destaques para o Programa 6216: a Ação Orçamentária 3090 - Implantação de infraestrutura de ciclovias - consta nos Objetivos O136, O138 e O140; a Ação 3678 - Realização de eventos - consta nos Objetivos O136, O138 e

O139; a Ação 1968 – Elaboração de Projetos - consta tanto no Objetivo O138 quanto no O140; a Ação 3052 - Implantação do projeto de urbanização - consta tanto no Objetivo O138 quanto no O140. Ao participarem de vários Objetivos dentro do mesmo Programa, estas Ações contribuem, com os recursos nelas alocados, para os resultados de todos esses Objetivos.

Avaliando o conjunto de Ações que integram o Objetivo O138, nota-se que duas Ações Orçamentárias agregaram 98,1% da Despesa Autorizada Total do Objetivo: Ação Orçamentária 1968, com 72%, e Ação Orçamentária 3090, com 26,1%. Apenas a Ação 1968 mostrou execução relativamente expressiva até a data de corte avaliada, empenhando 67,6% dos recursos a ela disponibilizados. As Ações Orçamentárias 3052, 3678 e a Ação Orçamentária 3858 - Implantação de paraciclos e bicicletários - não realizaram empenho até a data de corte, sendo que a Ação Orçamentária 3678 não apresentou Despesa Autorizada no período.

No tocante ao subtítulo prioritário da LDO, subtítulo 001 da Ação Orçamentária 3090, observou-se execução no exercício, com 88,70% de sua Despesa Autorizada empenhada no período (SIGGo, extração em 10/12/2021). Aspectos referentes à Ação 3090 serão detalhados na Questão 3.1.1 do presente Relatório.

Não há recursos previstos no Orçamento de Investimentos para as Ações Orçamentárias do Objetivo O138.

1.4 Objetivo da Auditoria

O objetivo geral da presente auditoria é avaliar a eficácia e eficiência da política de mobilidade ativa, conforme proposta no Objetivo O138, tomando por base os pontos chaves identificados na etapa de planejamento dos trabalhos, listados no Tópico 2 do presente relatório.

Os Objetivos específicos estão traduzidos nas questões de auditoria, também apresentadas no referido Tópico 2.

1.5 Escopo

Esta auditoria abrangeu a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade – SEMOB, Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP, Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH, Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura - SODF e o Departamento de Estradas de Rodagem do DF – DER. Os trabalhos de campo foram majoritariamente focados na SEMOB e no DER, sendo as demais Unidades consultadas para complementação das informações necessárias à caracterização dos pontos de auditoria.

Os trabalhos de auditoria na SEMOB concentraram-se na Coordenação de Mobilidade Ativa, que, inicialmente, pertencia à Subsecretaria de Planejamento – SUPLAN. Contudo, no decorrer dos trabalhos, em razão da reestruturação da Secretaria, essa Coordenação recebeu nova nomenclatura, e é agora denominada Coordenação de Infraestrutura de Mobilidade Ativa – COMAT, passando a integrar a Subsecretaria de Terminais – SUTER. No DER os trabalhos foram conduzidos juntamente à Coordenação de Planejamento - COPLAN.

O escopo contemplou prioritariamente ações realizadas de janeiro a novembro de 2021, tendo sido incluídos elementos de exercícios anteriores nos casos em que se fez necessário à melhor caracterização do fato ou de suas causas.

2. ABRANGÊNCIA E METODOLOGIA

Os trabalhos de campo da auditoria foram realizados no período de maio de 2021 a novembro de 2021. Como técnicas de coleta de dados, foram realizadas consultas a processos, expedidas Solicitações de Informação – SI (por meio do Sistema Eletrônico de Informações – SEI) com questionamentos voltados para o tema objeto da auditoria, bem como foram realizadas coleta de dados do Sistema Integrado de Gestão Governamental – SIGGo e do Sistema Gestão DF. Diante do cenário de pandemia que caracterizou o exercício de 2021, parte das informações foi coletada por meio de reuniões via teleconferência, posteriormente oficializadas por Solicitações de Informação. Informações de caráter complementar, necessárias à melhor fundamentação das conclusões alcançadas, foram coletadas de Sistemas Corporativos do GDF ou junto às Unidades auditadas até a data de término do Relatório.

Como parte dos trabalhos de campo, foram realizadas visitas nas Regiões Administrativas de Brasília, Ceilândia, Gama, Guará, Planaltina, Santa Maria e Sobradinho, voltadas para avaliação das condições de ciclovias e calçadas, em localidades previamente selecionadas.

Considerando que os trabalhos de campo foram concluídos antes do encerramento do exercício de 2021, as conclusões referentes à eficácia do objeto auditado pautaram-se na tendência esperada para esta dimensão de desempenho avaliada, tomando por base os fatos constatados até a data de conclusão da auditoria. Casos em que os fatos descritos não se mostraram suficientes para formulação de uma resposta conclusiva às questões de auditoria (sim, não ou parcialmente) foram devidamente consignados dentro da resposta da respectiva questão. Destaca-se também que os critérios adotados como base de referência foram apresentados no desenvolvimento da resposta das questões.

Para a avaliação da eficácia verificou-se a tendência de alcance das metas /indicador presentes no PPA 2020/2023 para o Objetivo O138, conforme quantitativos e índices desejados para 2021. Para apuração, foram selecionadas apenas as Metas com quantitativos informados pela SEMOB para o exercício:

1. Meta M604: Instalar um bicicletário em terminal rodoviário do DF;
2. Meta M646: Realizar um evento no ano, na Semana Nacional de Trânsito e Mobilidade;
3. Meta M78: Instalar 500 paraciclos em todo o Distrito Federal;
4. Indicador IN10521: Índice 2021 > 516,60 km /Expansão de 25 km da malha cicloviária do DF em 2021, em relação ao exercício de 2020.

A avaliação da eficiência recaiu sobre os seguintes pontos chaves:

1. Gestão anual das entregas referentes à implantação de ciclovias e calçadas, por meio da definição de metas parciais nos instrumentos de planejamento;
2. Atratividade de ciclovias e calçadas em operação no DF, construídas em 2020 e 2021, no tocante aos aspectos de iluminação noturna, existência de áreas sombreadas para percursos diurnos e estado de conservação;
3. Atratividade de ciclovias em operação no DF no tocante à existência de integração entre Regiões Administrativas (RAs);
4. Existência de rotinas de manutenção nas calçadas e ciclovias do DF que assegurem bom estado de conservação;
5. Apuração de indicadores do PMA para monitoramento da Política de Mobilidade Ativa no DF.

2.1. Questões de Auditoria

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

Eficácia

- 1) Há tendência de eficácia na realização do Objetivo O138 tomando por base as metas previstas pela SEMOB no PPA 2020/2023 para o exercício de 2021?

- 2) Há tendência de eficácia na realização do Objetivo 0138 tomando por base o índice previsto no indicador IN10521 - “Expansão da malha cicloviária do DF” para o exercício de 2021?

Eficiência

- 3) As entregas previstas nos instrumentos de planejamento aplicadas à Política de Mobilidade Ativa (PEDF, PPA e PMA) foram traduzidas em metas temporais para o exercício de 2021 que permitam a gestão anual das entregas referentes à implantação de ciclovias e calçadas?
- 4) As ciclovias e calçadas em operação no DF, construídas em 2020 e 2021, são atrativas ao cidadão no tocante aos aspectos de iluminação noturna, existência de áreas sombreadas para percursos diurnos e estado de conservação?
- 5) A infraestrutura cicloviária em operação no DF é atrativa ao cidadão no tocante à existência de interligação entre Regiões Administrativas?
- 6) Existem rotinas de manutenção preventiva nas calçadas e ciclovias do DF que assegurem bom estado de conservação?
- 7) Os indicadores previstos no Plano de Mobilidade Ativa - PMA - estão sendo apurados para monitoramento da Política de Mobilidade Ativa no DF, mantendo o alinhamento com boas práticas de governança da política?

3. RESULTADOS E ANÁLISES

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

3.1. Eficácia

3.1.1. Há tendência de eficácia na realização do Objetivo O138 tomando por base as metas previstas pela SEMOB no PPA 2020/2023 para o exercício de 2021?

Não.

Considerando a data de corte dos trabalhos de auditoria, para esta questão fixado em 19/11/2021, não há tendência de eficácia do Objetivo 0138 em 2021, com base no alcance das metas a ele associadas. Do total de sete metas que integram a estrutura do O138, no Programa 6216, a SEMOB, unidade responsável pelo Objetivo, informou que apenas três

estavam com quantitativos previstos para o exercício de 2021. Dessas três, apenas uma atingiu o resultado esperado, com a instalação de um bicicletário em Santa Maria. Vale a observação de que essa entrega é pouco expressiva quanto ao impacto que representa na realização do Objetivo, e as metas de maior expressividade para a política, como a implantação de ciclovias e calçadas para pedestres, apresentaram quantitativos nulos no tocante aos valores desejados nos exercícios de 2020 e 2021, ou seja, até a metade do período do PPA 2020/2023.

Conforme demonstrado na Introdução do presente Relatório, e abordado em sequência na Questão 1 de Eficiência, o Programa 6216, em seu Objetivo O138, apresenta um total de sete metas para o período 2020/2023, todas de responsabilidade da SEMOB. No PPA, estas metas não apresentam quantitativos individualizados, especificamente definidos para o exercício de 2021, estando descritas para todo o quadriênio 2020/2023. No entanto, para fins de avaliação da tendência de eficácia para o exercício de 2021, a Unidade foi questionada sobre a existência de quantidades anuais. Em resposta, a SEMOB informou os quantitativos desejados para estas metas ano a ano, conforme tabela abaixo (SEI 64051386):

Tabela 10 - Metas do Objetivo O138, Programa 6216: Quantidades desejadas para o período 2020/2023.

ITEM	METAS	2020	2021	2022	2023
1	M37 - Implantar 105 km de infraestrutura cicloviária no DF	0	0	40km	65km
2	M604 - Instalar cinco bicicletários em terminais rodoviários do DF	0	1	2	2
3	M607 - Contratar 90 projetos executivos voltados para o pedestre	0	0	5 Rotas Acessíveis	5 Rotas Acessíveis
4	M608 - Implantar 150.000,00 m ² de projetos voltados para o pedestre	0	0	0	5 Rotas Acessíveis
5	M646 - Realizar ao menos um evento por ano na Semana Nacional de Trânsito e Mobilidade	1	1	1	1
6	M78 - Instalar 3000 paraciclos em todo o Distrito Federal	0	500	1000	1500
7	M80 - Contratar 100 projetos executivos de infraestrutura cicloviária	0	0	50km	50km

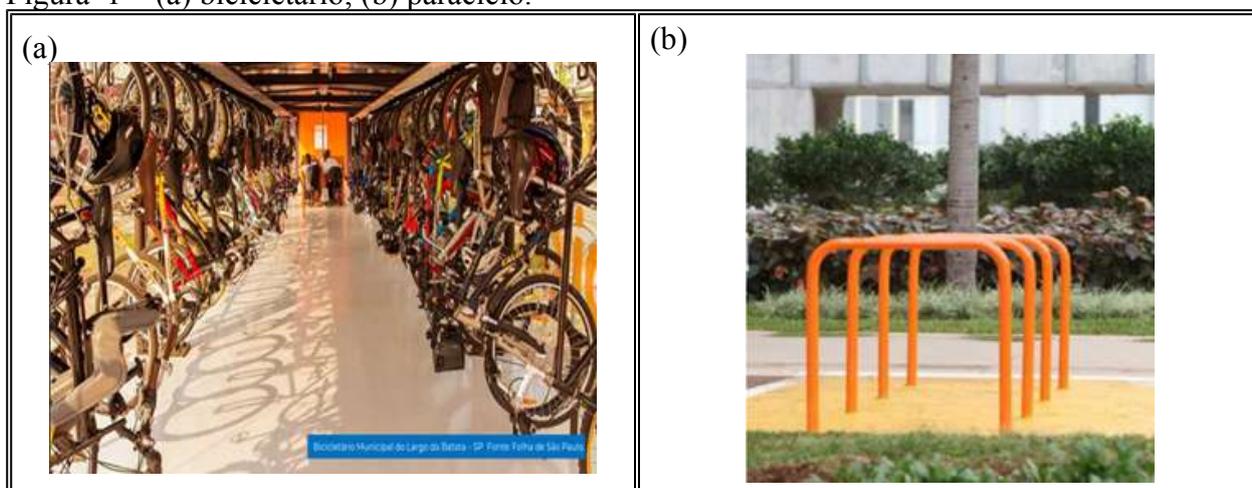
Fonte: Lei 6.490 de 29/01/2020 e alterações posteriores, e Documento SEI 64051386.

A seguir é feita uma breve apresentação das metas conforme descritas na tabela acima. Destaca-se que a avaliação apresentada foi feita tomando por base as informações prestadas pela SEMOB, e se restringe apenas ao Objetivo O138, conforme documentos SEI indicados.

A meta M37 - Implantar 105 km de infraestrutura cicloviária no DF - e a meta M608 - Implantar 150.000,00 m² de projetos voltados para o pedestre - tratam de construção de ciclovias e calçadas, respectivamente. De forma semelhante, as metas M80 - Contratar 100 projetos executivos de infraestrutura cicloviária - e M607 - Contratar 90 projetos executivos voltados para o pedestre - tratam de contratação de projetos executivos de ciclovias e calçadas, respectivamente. As metas de implantação de ciclovia não estão, necessariamente, vinculadas a projetos elaborados pela SEMOB. Para o cumprimento da meta, a SEMOB pode utilizar os projetos contratados pela própria Secretaria ou projetos elaborados por outros órgãos (SEI 70980207). Dessa forma, as ciclovias a serem implantadas (M37) podem não corresponder aos projetos elaborados na SEMOB (M80). Há de salientar que o termo “implantação” está sendo utilizado pela SEMOB como sinônimo de construção.

Outro ponto que necessita destaque é a diferença entre as metas M604 e M78. Segundo o PMA, Caderno 1, pag. 86 e 88, bicicletário é o local destinado ao estacionamento de bicicletas, onde estas podem ser guardadas e trancadas de forma ordenada, e com acesso controlado; paraciclo é o suporte para a fixação de bicicletas, instalável em áreas públicas ou privadas. Na figura 1 estão apresentadas imagens que ilustram ambas as estruturas.

Figura 1 - (a) bicicletário; (b) paraciclo.



Fonte: PMA Caderno 2 pag. 154 e 156

Por fim, a meta M646 - Realizar ao menos um evento por ano na Semana Nacional de Trânsito e Mobilidade - trata da realização de evento previsto pelo Código de Trânsito Brasileiro (Art. 326), em regra no período de 18 e 25 de setembro.

Observa-se que das sete metas previstas no PPA para o Objetivo O138, apenas três apresentaram quantidades desejadas especificadas para o exercício de 2021. As demais metas foram informadas pela SEMOB com quantidade desejada nula para o exercício.

Na sequência serão apresentados os resultados obtidos no desenvolvimento destas metas em 2021, até a data de corte de 19/11/2021. Note-se que mesmo para as metas com previsão nula de realização em 2021, foram adotadas ações que asseguraram algum desenvolvimento relativamente às entregas previstas para o período 2020/2023 (SEI 63305098, 73871060).

Metas com quantitativos anuais previstos para 2021: M604, M646 e M78

a) A Meta M604 que prevê a instalação de um bicicletário em terminal rodoviário, em 2021, foi realizada com a sua instalação no terminal rodoviário de Santa Maria. Em matéria veiculada em 30/07/2021, pela Agência Brasília, publicada no sítio da SEMOB na internet (<https://semob.df.gov.br/apos-30-anos-de-espera-santa-maria-ganha-seu-1o-terminal-rodoviario/>), foi noticiada a inauguração do terminal de ônibus da cidade de Santa Maria que contempla o bicicletário. Fato esse ratificado pela SEMOB, conforme figura abaixo.

Figura 2 - Bicicletário em terminal rodoviário de Santa Maria



Fonte: Fotos fornecidas pela SEMOB em 06/01/2022 (via aplicativo whatsapp).

b) Em relação à Meta M646, que prevê a realização de evento na Semana Nacional de Transito e Mobilidade, a SEMOB optou por não realizar o evento em função da pandemia, evitando assim aglomerações (SEI 73871060). Não houve portanto, realização da meta conforme previsão inicial.

Vale a consideração, entretanto, de que a Secretaria, em conjunto com a Universidade de Brasília - UnB, através do programa Brasília Vida Segura - BVS, realizou nos dias 19 e 20 de outubro o Seminário On Line "O Caminho para a Visão Zero no Brasil"

(<https://www.semob.df.gov.br/seguranca-viaria-e-tema-de-seminario-promovido-pelo-programa-brasil-vida-segura-bvs/>) que teve por objetivo discutir a implementação de um modelo de segurança viária mais moderno e efetivo, difundindo as boas práticas para todo o Brasil.

O referido seminário tratou de diversos temas relacionados com a Segurança Viária e contou com a participação de profissionais e estudantes de diversas Unidades da Federação. Durante o seminário, representantes do GDF, do Governo Federal e da sociedade civil participaram das discussões por meio de palestras, workshops e mesas redondas. O BVS é executado pelo GDF, com o apoio da UnB, tendo quatro principais focos de atuação: segurança viária, educação, saúde e "Serviço de Bebida Responsável". Segundo dados de divulgação do seminário, o programa BVS alcançou resultados expressivos e sustentáveis ao longo da última década: mesmo com o aumento da população em 16% e da frota de veículos em 53%, o GDF reduziu o número de óbitos no trânsito em 54% ao final da "1ª Década de Segurança Viária".

c) A Meta M78, que prevê a instalação de 500 paraciclos em 2021, não foi realizada. Até a data de corte adotada para esta questão a instalação dos paraciclos ainda não havia sido iniciada. A SEMOB publicou no DODF nº 159, de 23/08/2021, pag. 72, extrato do Pregão Eletrônico nº 01/2021 pelo Sistema de Registro de Preço (SRP), para adquirir o mobiliário e sua instalação, contudo, a referida licitação não obteve êxito. O pregoeiro declarou o pregão fracassado, em 20 de outubro de 2021. Em 10/11/21, a SEMOB estava avaliando a republicação do edital (SEI 73871060).

Metas sem quantitativos anuais previstos para 2021: M80, M37, M607 e M608

A seguir apresenta-se o desenvolvimento verificado em 2021 para as metas que não apresentaram quantitativos desejados no ano, conforme informado pela SEMOB:

a) Meta M80 - Contratação de 100 projetos executivos de infraestrutura cicloviária: a SEMOB informou que o Termo de Referência está em elaboração (SEI 63305098).

b) Meta M37: Implantar 105 km de infraestrutura cicloviária no DF: para o cumprimento da meta M37, a SEMOB depende da existência de projetos cicloviários previamente elaborados. Estes projetos podem ser elaborados pela própria Unidade, de forma direta ou indireta (por meio de contratação), ou podem ser elaborados por outra Unidade do GDF.

A SEMOB possui 105km de projetos cicloviários, que foram elaborados em 2018, e que necessitam de revisão para que possam ser implantados. Conforme acima reportado para a Meta M80, está sendo formulado Termo de Referência para contratação dos ajustes nestes projetos e respectiva obra de implantação. Tal informação é corroborada pelos últimos reportes de andamento dos projetos de construção de ciclovias, datados em 19/10/2021, extraídos do

Sistema Gestão DF (<http://www.gestao.df.gov.br/monitoramento>, consulta realizada em 03/01/2022): *Projetos em revisão. Os projetos foram contratados pela SEMOB, elaborados pela empresa TCURBES, presentes no processo SEI nº 00090-00012392/2018-61. Atualmente estão sendo analisados e revisados pela SUTER visando a contratação da execução para 2022.*

Acrescenta-se que no DF uma série de órgãos e entidades atuam na construção de infraestrutura cicloviária de forma integrada ao planejamento da SEMOB. Neste sentido, a SEMOB já iniciou tratativas visando a revisão e implantação de parte dos projetos pelo DER, tendo em vista que algumas ciclovias estão locadas em rodovias, sob jurisdição do Departamento. (SEI 63305098). Informa-se também que até a data de corte adotada, 19/11/2021, estava em fase de preparação a primeira licitação que prevê a implantação da infraestrutura cicloviária em Samambaia. Os demais projetos elaborados pela TCURBES seguirão o mesmo fluxo (SEI 73871060).

c) Metas M607 e M608 – Contratação de 90 projetos executivos voltados para o pedestre e implantação de 150.000,00 m² de projetos voltados para o pedestre, respectivamente, que atendem ao projeto “Rotas Acessíveis”: o projeto “Rotas Acessíveis” visa tornar as calçadas contínuas, sinalizadas e sem obstáculos. A medida serve para garantir a circulação segura de pedestres, em especial a de pessoas com deficiência. O projeto inclui alargamento de calçadas, acessibilidade dos pontos de parada de ônibus, implantação de mobiliários urbanos – bancos e lixeiras – e de sinalização tátil para deficientes visuais, adaptações de acordo com a NBR 9050, da Associação Brasileira de Normas e Técnicas. A SEMOB, até a data de corte de 19/11/2021, estava definindo quais rotas acessíveis serão contempladas com a elaboração de projetos (SEI 73871060).

Causa

Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF:

Em 2021:

Impacto da pandemia pela COVID 19 na participação em eventos presenciais.

Falta de tempestividade no lançamento do pregão eletrônico para aquisição do mobiliário necessário à implantação dos paraciclos.

3.1.2. Há tendência de eficácia na realização do Objetivo 0138 tomando por base o índice previsto no indicador IN10521 - “Expansão da malha cicloviária do DF” para o exercício de 2021?

Parcialmente.

No tocante ao incremento na expansão da malha cicloviária do DF previsto em 2021 com relação à 2020, de 25 km, existem entregas do DER pendentes para o período setembro /dezembro. Entretanto, até a data de corte desta questão, 31/08/2021, apenas 5,2 km deste total haviam sido efetivamente concluídos. A malha cicloviária no DF ao final de 2020 (586,5km) já ultrapassava o índice desejado no PPA para o exercício de 2023 (556,60km), de maneira que os 516,60 km previstos para 2021 foram superados em 31/12/2020, o que indica que os índices planejados no PPA estão subdimensionados.

O Programa 6216 apresenta na estrutura do seu Objetivo O138 um único indicador de desempenho, o indicador de código IN10521, “Expansão da Malha Cicloviária do DF”, que tem a SEMOB como Unidade responsável pela apuração. Os índices previstos para este indicador no PPA 2020/2023 foram apresentados na Introdução do presente Relatório de Auditoria, e, na tabela abaixo, estão reapresentados.

Tabela 11 - Indicador IN10521 – Expansão da malha cicloviária do DF: Índices Desejados

Denominação do Indicador	Índice de referência	Data de referência	2020	2021	2022	2023
IN10521 - Expansão da malha cicloviária do DF	466.6	8/2019	>491,60	> 516,60	> 541,60	> 556,60

Fonte: Lei 6.490 de 29/01/2020 e alterações posteriores.

Sobre a expansão desejada no PPA 2020/2023, conforme apresentada na tabela acima, vale a seguinte consideração: existe divergência no tocante aos quantitativos previstos para expansão da malha cicloviária no período 2020/2023 entre o PEDF 2019/2060, 211 km, e os previstos no PPA 2020/2023, 90 km de expansão.

Como critério para análise desta questão foi adotado, além do índice desejado para 2021, o incremento desejado de 25 km, previsto no PPA 2020/2023, de 2021 com relação a 2020, pautado nas entregas previstas pelo DER para o exercício de 2021, como a seguir detalhado. Destaca-se que, em que pese ser a SEMOB a Unidade responsável pela apuração do indicador, para elaboração desta questão foram analisadas respostas da própria SEMOB e do DER, no que tange aos resultados e expectativas de resultados em relação aos índices.

Também cabem alguns esclarecimentos sobre o indicador IN10521. O indicador contabiliza em seu resultado todas as infraestruturas referentes à expansão da malha cicloviária que foram entregues no DF para o exercício considerado, independente do órgão que as

implantou (SEI 70980207), o que significa, em termos práticos, que entregas feitas por meio de ações de outros objetivos do PPA, além do O138, estão sendo nele contabilizadas.

Isto justifica a divergência verificada entre os acréscimos desejados para o indicador em 2021, expansão de 25 Km da malha cicloviária, e a Meta M37, - Implantar 105 km de infraestrutura cicloviária no DF, abordada na questão anterior, que se refere apenas à infraestrutura implantada pela SEMOB, e não apresentou quantitativos parciais de implantação para 2021. Em resumo, a contribuição prevista pela SEMOB para o indicador em 2021 é de 0 km de expansão, e o incremento previsto para o indicador, de 25 km, deve-se às entregas informadas pelo DER para o período, conforme a seguir indicadas:

Tabela 12 - Entregas programadas para 2021 - DER (projeto/execução)

Item	Ciclovía
1	Implantação da ciclovía da Rodovia VC-441 com a extensão de 5,2 km.
2	Implantação de ciclovía da Rodovia DF-001, nos trechos compreendidos entre o entroncamento da BR-070/DF-095 com a DF-001 até a BR- 080/251(B), com extensão de 4,2 km.
3	Elaborar 60% do projeto de ciclovía da DF-065/DF-480 com extensão de 9,3 km.
4	Implantação de ciclovía da DF-047 (EPAR), no trecho compreendido entre as Rodovias DF-025 (EPDB) e DF-051 (EPGU), com extensão de 2,5 km.

Fonte: SEI 63238726, e-mail recebido do DER em 26/08/2021.

No tocante aos resultados obtidos a partir de 2020 valem as seguintes considerações:

O índice consolidado informado pela SEMOB referente ao exercício de 2020 (executado até 31/12/2020) foi de 586,5Km de malha cicloviária no DF (SEI 70980207). Esse índice já superava a estimativa do indicador para o ano de 2023. A revisão de 2021 do PPA 2020 /2023 realizada por meio do Decreto nº 42.602, de 08 de outubro de 2021, apenas promoveu a alteração do índice de 506,66 km para 556,60 km, para 2023, com o objetivo de corrigir a informação da Lei nº 6.624, de 06/07/2020, que havia sido publicada com erro de digitação (SEI 64051386).

Não foi realizada, na revisão do PPA de outubro de 2021, nenhuma alteração nos índices com o propósito de assegurar um melhor dimensionamento. Essa opinião pelo subdimensionamento dos índices foi confirmada pela SEMOB, que sugeriu a reavaliação e uma nova revisão do indicador (SEI 70980207).

Quanto às entregas com previsão informada pelo DER, a tabela a seguir apresenta a situação verificada, até agosto de 2021, das ciclovias com entregas programadas (projeto/execução):

Tabela 13 - Situação das entregas programadas para 2021 - DER - 31/08/2021

Item	Ciclovias	Situação em agosto/2021
1	Implantação da ciclovias da Rodovia VC-441 com a extensão de 5,2 km.	Obra concluída na primeira quinzena de agosto/2021.
2	Implantação de ciclovias da Rodovia DF-001, nos trechos compreendidos entre o entroncamento da BR-070/DF-095 com a DF-001 até a BR- 080/251(B), com extensão de 4,2 km.	Obra da ciclovias com 30% de execução (agosto/2021). Obra suspensa, aguardando o alargamento da Rodovia a ser realizado pelo DER/DF.
3	Elaborar 60% do projeto de ciclovias da DF-065/DF-480 com extensão de 9,3 km.	O Projeto se encontra com 4,65% de execução. A executora do contrato mantém a previsão de 60% de execução do Projeto para dezembro de 2021. A empresa contratada para a realização do projeto entregou os Estudos de Tráfego, Topográfico, Componente Ambiental e o Projeto Geométrico. Após análise dos executores do Contrato, os Estudos e o Projeto Geométrico foram devolvidos para ajustes. No momento a contratada está desenvolvendo os Estudos Geotécnicos.
4	Implantação de ciclovias da DF-047 (EPAR), no trecho compreendido entre as Rodovias DF-025 (EPDB) e DF-051 (EPTU), com extensão de 2,5 km.	Obra da ciclovias com 30% de execução. Ciclovias em fase de terraplenagem, com previsão de conclusão em dezembro/2021

Fonte: SEI 63238726, 67767222, e-mail recebido do DER em 26/08/2021 e 07/01/2022.

Cabe esclarecer que, para fins de avaliação da contribuição no indicador IN 10521, deve ser feita a exclusão do item 3 da tabela acima, por se tratar exclusivamente de execução do projeto, conforme mencionado em e-mail DER/CGDF de 26/08/2021:

Ciclovias da DF-065/DF-480, com extensão de 9,3 km:

A empresa contratada para a realização do projeto entregou os Estudos de Tráfego, Topográfico, Componente Ambiental e o Projeto Geométrico. Após análise dos executores do Contrato, os Estudos e o Projeto Geométrico foram devolvidos para ajustes. No momento a contratada está desenvolvendo os Estudos Geotécnicos.

O Projeto se encontra com 4,65% de execução (agosto/2021). A executora do contrato mantém a previsão de 60% de execução do Projeto para dezembro de 2021.

Pela previsão inicial do Departamento, considerando os itens 1, 2 e 4 da tabela acima (referentes à execução das obras propriamente), estavam previstos para 2021 um total de 11,9km de ciclovias entregues pelo DER, correspondente a 47,6% do incremento previsto para o indicador em 2021, de 25km. Até agosto de 2021, apenas a ciclovias da Rodovia VC-441, com a extensão de 5,2 km, havia sido concluída. Tomando por base os dados informados pelo DER até agosto, e conforme previsão estabelecida até dezembro de 2021, a tendência é de risco no alcance do incremento de 25 km em 2021 com relação a 2020 para o indicador IN10521.

É importante que seja feita uma consideração complementar quanto aos índices utilizados na avaliação da expansão da malha cicloviária no DF. Segundo justificativa extraída do SIGGo para o exercício de 2020, houve mudança, em 2019, na metodologia adotada para contabilizar a quilometragem da rede cicloviária, resultando numa avaliação *a maior* para os trechos entregues (Relatório PSIOG025, Programa 6216, Justificativas 2020, consulta em 22/12/2021):

Em 2019, ocorreu uma mudança na metodologia utilizada para contabilizar a quilometragem da rede cicloviária do DF. A nova metodologia possibilita contabilizar todos os trechos construídos, independentemente se estão localizados na mesma via, de forma a facilitar o monitoramento da rede cicloviária e previsão de recursos para manutenção e sinalização. Para efeito comparativo, pode-se ver a contagem pelas duas metodologias, (anterior/atual) ao longo dos últimos anos: 2018 – 466km / 490km 2019 - 522km / 553km 2020 – 558 km / 583 km.

Considerando a justificativa acima apresentada, é importante frisar que o índice de referência adotado para o PPA, conforme atualmente reportado no SIGGo, no valor de 466,6 km, segue a metodologia anteriormente adotada, e o dado informado pela SEMOB para o exercício de 2020, de 586,5 km segue a metodologia atual, ajustada. A avaliação do real incremento entre 30/12/2018 e 30/12/2020, portanto, deve levar em consideração o valor ajustado para 2018, de 490km, resultando num total de 96,5km.

Note-se que o PEDF 2019/2060 prevê, como Resultado-Chave de sua 4º Batalha no Eixo Desenvolvimento Territorial, o incremento de 211 km da malha cicloviária do DF no período 2020/2023. Neste sentido, fica evidente a necessidade de estabelecer o comparativo a partir da mesma base de referência. Diante do ajuste trazido pela nova metodologia, para o período 2021/2023, até 30/12/2020, restava um horizonte de 114,5km de malha cicloviária a ser entregue ao DF, o que, considerando os resultados observados até agosto 2021, exige especial atenção dos gestores com vistas ao alcance do Resultado-Chave esperado.

Causa

Em 2021:

Não aplicável.

3.2. Eficiência

3.2.1. As entregas previstas nos instrumentos de planejamento aplicadas à Política de Mobilidade Ativa (PEDF, PPA e PMA) foram traduzidas em metas temporais para o exercício de 2021 que permitam a gestão anual das entregas referentes à implantação de ciclovias e calçadas?

Sim.

Embora nem todos os instrumentos de planejamento abordados no escopo da presente questão de auditoria estabeleçam metas para 2021, as Unidades responsáveis por entregas relativas ao Objetivo O138 possuem metas anualizadas que permitem a realização da gestão anual e respectivo acompanhamento das entregas referentes à implantação de ciclovias e calçadas. No entanto, ressalta-se que como essas metas anuais não são publicizadas ou documentadas em instrumentos formais de planejamento, o controle social e o acompanhamento pelos órgãos de controle podem ficar comprometidos.

Para melhor desenvolvimento da presente questão de auditoria, faz-se necessário o esclarecimento de conceitos referentes aos instrumentos de planejamento considerados: PEDF - Plano Estratégico do Distrito Federal, PPA – Plano Plurianual e PMA – Plano de Mobilidade Ativa.

O PEDF - Plano Estratégico do Distrito Federal 2019/2060, segundo sítio da <https://www.economia.df.gov.br/gestao-estrategica/>, sintetiza um planejamento de longo prazo, a partir de tendências de futuro que almejam o centenário de Brasília. O documento é norteador para as leis que regem o orçamento – PPA, LDO e LOA e define prioridades para atender as demandas atuais da população com o olhar para as gerações futuras. A condução do PEDF é realizada pela Secretaria de Economia do DF - SEEC, órgão central e coordenador do Modelo de Gestão Estratégica, responsável por aportar método e conduzir os processos de planejamento estratégico.

O PEDF está segmentado em oito Eixos Temáticos: Gestão e Estratégia, Segurança, Saúde, Educação, Desenvolvimento Econômico, Desenvolvimento Social, Desenvolvimento Territorial e Meio Ambiente. Cada Eixo Temático apresenta em sua estruturação: Tendências de Futuro, alinhamento aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS, Batalhas, Resultados- Chaves e Iniciativas Estratégicas. Estas últimas podem ser desdobradas em projetos e em ações estratégicas.

Cumprir destacar que a ferramenta institucional para monitoramento de ações e de projetos estratégicos, dos planejamentos estratégicos institucionais e das estratégias governamentais é o Sistema Integrado de Monitoramento e Gestão do Distrito Federal – Gestão DF.

Já o PPA – Plano Plurianual é o instrumento de planejamento governamental que define as diretrizes, programas, objetivos, metas, ações e indicadores com o propósito de viabilizar, no médio prazo, a implementação e a gestão das políticas públicas. O PPA 2020/2023 foi aprovado pela Lei nº 6.490, de 29 de janeiro de 2020 e contempla o planejamento dos órgãos e das entidades da administração pública distrital direta e indireta, da Câmara Legislativa e do Tribunal de Contas do Distrito Federal. Conforme descrito no Plano, ele está em conformidade com o Plano Estratégico do Distrito Federal 2019/2060 e com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis – ODS, definidos pela Organização das Nações Unidas.

Por fim, o PMA - Plano de Mobilidade Ativa é um instrumento de planejamento e gestão da Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB), que visa promover e organizar as políticas públicas de forma eficiente e sustentável com o intuito de assegurar a liberdade e autonomia do cidadão em seus deslocamentos.

O Plano foi traduzido em dois cadernos, Caderno 1 e Caderno 2, disponíveis no sítio da SEMOB (<https://www.semob.df.gov.br>). O Caderno 2 contempla em seu Capítulo 5 ações classificadas em cinco eixos de atuação: 1. Fiscalização; 2. Sinalização; 3. Educação e Comportamento; 4. Participação Social; 5. Infraestrutura. As ações propostas no Eixo de Atuação *Infraestrutura* (Infraestrutura – Mobilidade a Pé e Infraestrutura – Ciclomobilidade) estão correlacionadas com outros planos governamentais, dentre eles, o PPA 2020/2023.

Conforme o PMA (Caderno 2 pag. 6):

A abordagem da temática mobilidade urbana sustentável é centrada, principalmente, nos deslocamentos ativos, a fim de contribuir para a atenuação dos impactos sociais, econômicos e ambientais, reduzindo o uso do transporte motorizado particular como melhor alternativa de deslocamento.

[...]

A ideia do Plano de Mobilidade Ativa, enfim, é valorizar o cidadão do transporte ativo, melhorando e expandindo as infraestruturas destinadas a estes modos de transporte, além de aplicar as diretrizes da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, transformando as Regiões Administrativas do Distrito Federal em cidades mais humanas.

Nesse sentido, os objetivos do Plano (Caderno 1, pag. 19) são:

[...] fomentar e sistematizar ações de governo de forma eficiente e sustentável, fortalecendo e assegurando o direito do cidadão de se deslocar a pé e por bicicleta de forma segura e contínua, reforçando a liberdade e autonomia de pessoas.

Finalmente vale destacar que no Plano de Mobilidade Ativa (caderno 2 pag. 127), o termo "mobilidade ativa" é utilizado para tratar de ações voltadas para mobilidade a pé e ciclomobilidade, sendo:

- Mobilidade a pé: Calçadas, faixas de pedestres, acesso facilitado aos pontos de parada do transporte coletivo;
- Ciclomobilidade: Sistema cicloviário: ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, bicicletas compartilhadas.

Feitas essas considerações, serão apresentadas as entregas associadas à mobilidade ativa presente nos instrumentos de planejamento citados:

- PMA (Entregas traduzidas, para fins desta questão, em "tarefas")
- PPA (Entregas traduzidas em metas e indicador)
- PEDF (Entregas traduzidas em projetos)

As entregas referentes à política de mobilidade ativa no PMA estão divididas em horizontes de trabalho chamados de “etapas do planejamento”: curto prazo, médio prazo e longo prazo. Contudo, observa-se que apenas as entregas planejadas para o curto prazo possuem definição anual para 2020. As de médio e longo prazo entraram no horizonte temporal do PPA 2020/2023, ou seja, não há definição de entregas anuais para os exercícios de 2021, 2022 e 2023.

Tabela 14 - Metas previstas para ciclomobilidade no PMA

Item	Etapas do Planejamento	Tarefas
1	Curto prazo	<ul style="list-style-type: none"> • Finalizar projetos licitados/em obra; • Implantar projetos executivos existentes.
2	Médio Prazo	<ul style="list-style-type: none"> • Projetar e executar conexões da malha existente; • Concluir projetos em elaboração; • Atualizar projetos existentes não implantados com mais de 5 anos de elaboração.
3	Longo prazo	<ul style="list-style-type: none"> • Expansão da malha a projetar com base na priorização multicritérios.

Fonte: Elaboração própria a partir do PMA - caderno 2 pag. 138.

Tabela 15 - Metas previstas para mobilidade à pé no PMA

Item	Etapas do Planejamento	Tarefas
1	Curto prazo	<ul style="list-style-type: none"> • Finalizar obras de calçadas já iniciadas; • Executar projetos de rotas licitadas; • Executar projetos executivos de rotas acessíveis finalizados e aprovados.
2	Médio Prazo	<ul style="list-style-type: none"> • Executar projetos executivos de requalificação finalizados e aprovados; • Concluir projetos em elaboração; • Elaborar projetos do trechos já diagnosticados.
3	Longo prazo	<ul style="list-style-type: none"> • Executar os projetos elaborados e aprovados no médio prazo.

Fonte: Elaboração própria a partir do PMA - caderno 2 pag. 105.

No PPA 2020/2023, a política de mobilidade ativa está traduzida de forma não exaustiva no Objetivo O138, que possui em sua estrutura um elenco de sete metas, previstas para o intervalo temporal 2020/2023. Apenas uma das metas apresenta definição de quantidade anual (M646):

Tabela 16 - Metas do Objetivo O138 no PPA 2020/2023

Código	Descrição	Unidade Responsável
M37	Implantar 105KM de infraestrutura cicloviária no DF	SEMOB
M604	Instalar cinco bicicletários em terminais rodoviários do DF	SEMOB
M607	Contratar 90 projetos executivos voltados para o pedestre	SEMOB
M608	Implantar 150.000,00 m2 de projetos voltados para o pedestre	SEMOB
M646	Realizar ao menos um evento por ano na semana nacional de trânsito e mobilidade	SEMOB
M78	Instalar 3000 paraciclos em todo o distrito federal	SEMOB
M80	Contratar 100 projetos executivos de infraestrutura cicloviária	SEMOB

Fonte: Lei 6.490 de 29/01/2020 e alterações posteriores.

O objetivo O138 apresenta em seu escopo de avaliação o indicador IN10521, Expansão da Malha Cicloviária do DF, que apresenta índices distintos para cada exercício de vigência do Plano. Embora o Objetivo O138 possua sete metas, apenas uma dessas metas - M37 - Implantar 105km de Infraestrutura Cicloviária no DF -, se relaciona ao indicador .

Conforme tabela a seguir, para 2021, está previsto para o IN10521 um incremento de 25km na malha cicloviária em relação ao exercício de 2020. Como o indicador tem previsão de apuração anual, os gestores precisam elaborar seus planejamentos visando um alcance anual, em conformidade com os índices previstos.

Tabela 17 - Indicador do Objetivo O138 – Expansão da malha cicloviária do DF: Índices Desejados

Denominação do Indicador	Índice de referência	Data de referência	2020	2021	2022	2023
IN10521 - Expansão da malha cicloviária do DF	466.6	8/2019	>491,60	> 516,60	> 541,60	> 556,60

Fonte: Lei 6.490 de 29/01/2020 e alterações posteriores.

Quanto aos projetos previstos no PEDF, um maior detalhamento do horizonte temporal das entregas associadas à política de mobilidade ativa pode ser obtido por meio do sistema governamental “Gestão DF”. A SEMOB é responsável pela iniciativa estratégica do PEDF “Construção de 100 km de ciclovias”. Em consulta realizada ao sistema na data de 16/12/2021, foi possível constatar que dos 18 projetos associados à esta iniciativa, 16 projetos apresentam data início/data fim registrados para a faixa 02/01/2020 a 31/12/2023.

Na tabela a seguir estão descritas as iniciativas (projetos) da SEMOB associadas à iniciativa estratégica do PEDF de “Construção de 100 km de ciclovias”, detalhadas conforme o objetivo registrado no sistema, a situação, conforme último reporte e as datas cadastradas para início/fim.

Tabela 18 - Projetos de responsabilidade da SEMOB para a Iniciativa do PEDF – Construção de 100 Km de ciclovias.

Nº	Objetivo do Projeto	Situação	Data do último reporte	Data de início e fim (ano-mês-dia)
1	Construção de Ciclovia no Setor Militar Urbano (SMU)	Em andamento. Projetos em revisão	19/10/21	02-01-2020 31-12-2023
2	Construção de 10,55km de infraestrutura cicloviária ao longo de Sobradinho I e II	Em andamento. Projeto em revisão	19/10/21	02-01-2020 30-06-2022
3	Construção de 3,39km de infraestrutura cicloviária em Planaltina.	Em andamento. Projeto em revisão	19/10/21	02-01-2020 31-12-2023
4	Construção de 1,97km de infraestrutura cicloviária na área do Autódromo, Plano Piloto (RA I).	Em andamento. Projeto em revisão	19/10/21	02-01-2020 31-12-2023
5	Construção de 1,56km de infraestrutura cicloviária e ciclorrota na Asa Norte, Plano Piloto (RA I).	Em andamento. Projeto em revisão	19/10/21	02-01-2020 31-12-2023
6	Aperfeiçoar a estrutura cicloviária do Distrito Federal com a construção de 2,86 km de infraestrutura cicloviária entre o Cruzeiro e a Octogonal.	Em andamento. Projeto em revisão	19/10/21	02-01-2020 31-12-2023
7	Construção de 3,41 km de infraestrutura cicloviária no Guarã I (RA X).	Em andamento. Projeto em revisão	18/01/21	02-01-2020 31-12-2023
8	Construção de 11,36 km de infraestrutura cicloviária em Samambaia.	Em andamento. Projeto em revisão	19/10/21	02-01-2020 31-12-2023

9	Readequação e construção de 11,34 km de infraestrutura cicloviária em São Sebastião.	Em andamento. Projeto em revisão	19/10/21	02-01-2020 31-12-2021
10	Construção de 2,49 km de infraestrutura cicloviária entre o Lago Norte e o Varjão.	Em andamento. Projeto em revisão	19/10/21	02-01-2020 31-12-2023
11	Construção de 10,68 km de infraestrutura cicloviária na Via L4 sul, Plano Piloto (RA D).	Em andamento. Projeto em revisão	19/10/21	02-01-2020 31-12-2023
12	Construção de 2,81 km de infraestrutura cicloviária que conecta a ciclovia da L2 Sul à Ponte das Garças com a ciclofaixa existente do Lago Sul, localizada na EPDB. (Construção de Ciclovia na Ponte das Garças)	Em andamento. Projeto em revisão	18/01/21	02-01-2020 31-12-2023
13	Construção de 9,86 km de infraestrutura cicloviária em Brazlândia	Em andamento. Projeto em revisão	18/01/21	02-01-2020 31-12-2023
14	Construção de 8,72 km de infraestrutura cicloviária no Pistão Sul, Taguatinga, RA III.	Em andamento. Projeto em revisão	18/01/21	02-01-2020 31-12-2023
15	Construção de 4,20 km de infraestrutura cicloviária do Setor Terminal Norte à L1 Norte, Plano Piloto (RA I). Construção de Ciclovia no Trevo de Triagem Norte - TTN	Em andamento. Projeto em revisão	19/10/21	02-01-2020 31-12-2023
16	Construção de 5,14km de infraestrutura cicloviária entre a L4 sul e a Ponte JK e esta à ciclovia da EPDB. Construção de Ciclovia na Ponte JK	Em andamento. Projeto em revisão	19/10/21	02-01-2020 31-12-2023
17	Construção de 5,11km de infraestrutura cicloviária entre Cruzeiro RA XI , Sudoeste /Octogonal RA XXII e SIA - RA XXIX. Construção de Ciclovia na Cidade do Automóvel	Em andamento. Projeto em revisão	19/10/21	02-01-2020 31-12-2023
18	Construção de 5,89 km de infraestrutura cicloviária conectando Taguatinga (RA III) e Samambaia (RA XII). Construção de Ciclovia na Ligação Taguatinga - Samambaia	Em andamento. Projeto em revisão	19/10/21	02-01-2020 31-12-2023

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados extraídos do Sistema Gestão DF em 16/12/2021.

Ressalva deve ser feita quanto as informações contidas na tabela acima, referente à "Situação" e as "Datas de Início e Fim do Projeto", já que esse detalhamento não consta no PEDF, sendo diretamente obtido do sistema governamental "Gestão DF". Observa-se, conforme tabela anterior, que as datas dos projetos estão em alinhamento com o horizonte temporal do PPA e com as entregas de médio e longo prazo do PMA, ou seja, período de 2020 a 2023. Nota-se que apesar da indicação dos prazos de início e fim, nenhum dos projetos do PEDF apresenta indicativo de quantidades anuais desejadas.

Em que pese a ausência de quantitativos anuais definidos para as entregas previstas nos instrumentos de planejamento (PEDF, PPA e PMA), o desenvolvimento

apresentado nas questões 1 e 2 de Eficácia do presente relatório constitui evidência de que, quando consultadas no tocante à existência de quantitativos anuais desejados para as metas descritas no Objetivo O138 (SEMOB) e entregas referentes ao indicador IN 10521, as Unidades apresentaram o respectivo planejamento: SEMOB para o período 2020/2023 (Documento SEI 64051386) e DER para o exercício de 2021 (SEI 63238726, e-mail recebido do DER em 26/08/2021).

Os fatos apresentados indicam, portanto, que embora os instrumentos de planejamento trabalhem com metas para médio e longo prazo, ou seja, metas não anuais, é possível evidenciar a tradução, pelos gestores consultados, em quantidades anuais previstas, mesmo que não públicas, o que permite a gestão anual das entregas referentes à implantação de ciclovias e calçadas. No entanto, há espaço para melhorias do processo visando o acompanhamento anual, formalizado, das entregas contidas nesses instrumentos.

A elaboração de instrumentos com metas anuais traz maior dificuldade na etapa de planejamento, mas torna o processo mais transparente para os órgãos de controle e para a sociedade, além de ser compatível com a dinâmica da Lei Orçamentária, que é anual, e pode se constituir numa ferramenta que oriente o próprio gestor no alcance de seus objetivos, trazendo maior eficácia para a política.

Essa afirmação vai ao encontro com o trazido no próprio PMA (Caderno 2 pag. 9):

É importante ressaltar que o PMA traz uma visão estratégica de planejamento, assim como as ações divididas em curto, médio e longo prazo. O monitoramento se faz extremamente necessário para eficácia e eficiência deste Plano, tal como a execução das ações considerando as suas prioridades. Igualmente é importante realizar avaliações de forma consistente e utilizá-las para melhorar o Plano e informar a sociedade civil e as partes envolvidas sobre os sucessos e/ou fracassos das ações.

Por fim, apresenta-se a seguir quadro sintético ilustrando o desdobramento de uma das Iniciativas previstas no PEDF para a 4ª Batalha, de responsabilidade da SEMOB, através dos instrumentos de planejamento PPA e PMA, até o nível da consulta direta ao gestor:

**Tabela 19 - Iniciativa Estratégica do PEDF "Construção de 100 km de ciclovia":
desdobramento pelos instrumentos de planejamento/consulta.**

Instrumento de Planejamento /Consulta	Atributo	Descrição do Atributo	Horizonte Temporal de Planejamento do Atributo	Período/Ano
PEDF	Iniciativa	Construção de 100 km de ciclovia	Quadrienal	2020 a 2023
PPA	Meta	Implantar 105 km de infraestrutura cicloviária no DF	Quadrienal	2020 a 2023
PPA	Indicador	Expansão da Malha Cicloviária do DF	Anual	2020/2021/2022/2023
PMA	Tarefas (ciclomobilidade)	Projetar e executar conexões da malha existente Concluir projetos em elaboração Atualizar projetos existentes não implantados com mais de 5 anos de elaboração	Quadrienal Médio Prazo	2020 a 2023
PMA	Tarefas (ciclomobilidade)	Expansão da malha a projetar com base na priorização multicritérios	Quadrienal Longo Prazo	2020 a 2023
Solicitação de Informação ao Gestor*	Meta	Implantar 105 km de infraestrutura cicloviária no DF	Anual (conforme informado pelo gestor)	2020/2021/2022/2023

Fonte: Elaboração própria.

*Instrumento de Consulta ao gestor.

Causa

Em 2021:

Não aplicável.

3.2.2. As ciclovias e calçadas em operação no DF, construídas em 2020 e 2021, são atrativas ao cidadão no tocante aos aspectos de iluminação noturna, existência de áreas sombreadas para percursos diurnos e estado de conservação?

Parcialmente.

A totalidade das calçadas e ciclovias visitadas dentro do escopo dos trabalhos de campo realizados possuíam, na data das visitas, iluminação própria inexistente. Entretanto, pela proximidade com as vias, contam com iluminação indireta destas vias, o que reduz, em parte, a percepção de falta de segurança em transados noturnos. Quanto ao sombreamento, predomina para as ciclovias visitadas a inexistência de áreas sombreadas, enquanto que para as calçadas visitadas, em sua maioria, o sombreamento se mostra insuficiente, o que faz com que a utilização destas rotas de calçadas e ciclovias no período diurno não seja favorecida em dias ensolarados, impactando em sua atratividade como via de deslocamento. Observou-se um bom estado de conservação, em especial, em decorrência da implantação recente das infraestruturas (a partir de 2020), o que constitui ponto favorável à utilização, pois minimiza o risco de ocorrência de acidentes no percurso. Não foi identificada a realização, por parte da SEMOB, de pesquisa de satisfação que permita aferir a opinião do público-alvo quanto à atratividade das infraestruturas de ciclovias e calçadas já implantadas no DF.

Para análise desta questão de auditoria foram considerados aspectos relativos à iluminação noturna, existência de áreas sombreadas para percursos diurnos nas ciclovias e calçadas do DF e seu estado de conservação. Não fez parte do escopo da presente questão abordar aspectos como modelo de ocupação urbana, densidade populacional ou relação de custo e benefício que o modo de transporte escolhido provê para a pessoa.

Segundo documento SEI 65959746:

A atratividade da infraestrutura de mobilidade, seja ela destinada ao Transporte Público, Transporte Individual ou ao Transporte Ativo guarda relação direta com a velocidade, o custo e o tempo dos deslocamentos por cada modo de transporte e com as qualidades objetivas e subjetivas desse deslocamento. Portanto, a infraestrutura de mobilidade ativa para ser atrativa depende não só das características físicas do passeio ou da ciclovia, mas principalmente, do modelo de ocupação urbana, da densidade populacional e da diversidade de usos do solo e da relação de custo e benefício que o modo de transporte escolhido provê para a pessoa.

A forma urbana do Distrito Federal é predominantemente de baixa densidade e possui um zoneamento “monofuncional” (com setores que cumprem apenas uma função, como áreas que são apenas residenciais ou apenas comerciais). Estas características são pouco favoráveis aos modos ativos, uma vez que a falta de diversidade de usos faz com que os deslocamentos se tornem maiores e menos atrativos. Nas regiões administrativas mais densas como Águas Claras, com uma verticalização e maiores opções de usos, há mais destinos próximos suficientes para serem atrativos aos deslocamentos a pé ou de bicicleta, entretanto, quando os prédios estão em extensos condomínios fechados por muros cegos estes se tornam barreiras urbanas e criam um ambiente mais inseguro pela falta de visibilidade. O zoneamento monofuncional é típico do urbanismo modernista, e

usualmente prioriza os deslocamentos motorizados, com amplas avenidas e altas velocidades nas suas vias. O Plano Piloto é o maior exemplo, com várias segregações setoriais. Exemplo: setor hospitalar sul e norte, setor comercial sul e norte, setor de hotéis sul e norte.

Cada modo de transporte, em função da sua respectiva velocidade média de deslocamento, alcança em um mesmo intervalo de tempo distâncias distintas. Assim, pela lógica, para realizar um determinado percurso, caminhar demora mais que ir de bicicleta, que por sua vez é mais lento que algum veículo motorizado. Entretanto, isso não pode ser afirmado no contexto de um espaço urbano onde há semáforos, congestionamentos ou poucas áreas para estacionar. Nesse caso, é possível que os modos ativos sejam mais rápidos e suas infraestruturas mais atrativas.

O Distrito Federal possui proporcionalmente a maior malha cicloviária do país, atualmente em aproximadamente 586,5 km (dados de 2020), para uma unidade da Federação com pouco mais de 3 milhões de habitantes. A título comparativo, São Paulo, com aproximadamente 12,3 milhões de habitantes, possui aproximadamente 681 km de malha cicloviária (Dado veiculado em 09/06/2021 no sítio: <https://mobilidadesampa.com.br/2021/06/malha-cicloviaria-de-sao-paulo-atinge-681-quilometros/>).

Nota-se, entretanto, um passivo relativo à construção de ciclovias, no que diz respeito à relação entre a quantidade de vias para veículos e as destinadas às bicicletas. O DF possui aproximadamente 16.000 km de vias destinadas aos veículos, possuindo 586,5km de vias com infraestrutura cicloviária, o que representa uma relação de aproximadamente 3,7% das vias cicláveis no DF (SEI 65959746). A geografia do DF é bastante favorável ao ciclismo, o que torna a bicicleta um meio de transporte atrativo à comunidade, mas a efetiva implantação da infraestrutura cicloviária encontra, em termos práticos, obstáculos à sua ampliação (SEI 65959746):

No que compete à atratividade das características físicas da infraestrutura em si, o Distrito Federal apresenta baixas inclinações topográficas, proporcionando facilidade para o deslocamento ativo, aumentando a velocidade e diminuindo o tempo de deslocamento, com uma maior amplitude possível nos trajetos. O DF possui ainda muitas áreas verdes, com ampla arborização, gerando conforto para o ciclista e o pedestre. Além disso a legislação do DF prevê passeios e ciclovias com dimensão bastante amplas, gerando conforto e segurança, mas a baixa densidade e a ocupação urbana espalhada, traz muitos vazios, que tornam os deslocamentos mais longos e a infraestrutura mais cara, gerando altos custos de implantação e um enorme passivo a ser vencido.

No que tange a *segurança da mobilidade ativa*, pedestres e ciclistas ainda têm sido vítimas fatais no trânsito do Distrito Federal. A tabela a seguir retrata a estatística de vítimas fatais em acidentes de trânsito no período de 2010 à 2021.

Tabela 20 - Vítimas fatais por ano em acidentes de trânsito

Vítimas fatais por ano em acidentes de trânsito												
Ano	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*
Pedestre	154	136	124	126	124	112	130	81	103	85	53	38
Passageiro	74	92	72	63	79	62	58	42	34	43	35	21
Motociclista	111	95	98	96	96	86	99	67	61	83	68	44
Ciclista	34	35	33	26	20	32	19	21	19	22	19	7
Demais condutores	87	105	90	71	87	61	83	42	60	40	49	31
Outro	1	2	1	2	-	1	1	1	-	1	-	-
Total	461	465	418	384	406	354	390	254	277	274	224	141

Fonte: http://www.detran.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/06/serie_historica_fatal_df_2000_2021_outubro.pdf

*Dados de 2021 até o mês de outubro.

Observa-se que os pedestres e ciclistas vítimas de acidente de trânsito em 2020 representaram 34,41% e 55,88%, respectivamente, da quantidade verificada em 2010, ou seja, uma redução de 65,59% e 44,12% no número de óbitos. Embora a queda dos índices durante a última década seja significativa, nota-se que os pedestres ainda constituem o segundo lugar de óbitos em 2021.

Vale lembrar que, em 2020, o mundo sofreu as consequências da pandemia causada pela COVID 19, mergulhando num cenário de isolamento social e redução de veículos, especialmente os motorizados, nas vias do DF. Mesmo assim, em 2020, o número de vítimas fatais na condição de pedestres e ciclistas, somadas, alcançou 67% do total verificado em 2019, na mesma condição (pedestre e ciclista). Considerando apenas os ciclistas, as estatísticas foram mais graves: mesmo no cenário de pandemia de 2020, o número de vítimas fatais alcançou 86% do total verificado de ciclistas vítimas fatais em 2019.

Os dados para 2021 apontam para um cenário de redução: até outubro, 45 pessoas, entre pedestres e ciclistas foram vítimas fatais do trânsito do DF, o que representa 42% do total verificado em 2019 nestes grupos. Entretanto, o risco ainda se mostra elevado, e o investimento do Estado em mobilidade ativa é extremamente relevante, de forma a assegurar o declínio contínuo dos índices atuais.

Conhecidos os aspectos gerais que podem contribuir para uma maior atratividade do transporte ativo e a situação atual quanto à segurança deste modo de mobilidade, a SEMOB foi indagada sobre ações que, de forma concreta, podem melhorar a atratividade para os modos de deslocamento ativos. Em resposta da Secretaria (SEI 65959746), foi informado:

- Melhorar as infraestruturas de mobilidade para a população que se desloca a pé ou por bicicleta;
- Incentivar a migração dos usuários dos modos motorizados para os modos ativos de deslocamento; e
- Melhorar e fomentar a integração entre os modos ativos e o transporte público coletivo.

No entanto, apesar da informação prestada pela SEMOB de que tais ações contribuem para uma maior atratividade dos modos de transporte ativo, o que é corroborado pelas informações desenvolvidas no Caderno 2 do PMA, verificou-se que a SEMOB não possui estudos que evidenciem uma correlação entre as ações de fomento à mobilidade ativa voltadas para uma maior atratividade dos modos ativos (fundadas na segurança, conforto e facilidade de integração com outros modos de deslocamento), e a consequente ampliação do uso dos equipamentos públicos - calçadas e ciclovias, pela comunidade (SEI 70863807).

A realização de estudos/pesquisas desta natureza apresenta importância fundamental, pois permite ao gestor a alocação fundamentada de recursos públicos. Além de não apresentar esses estudos, a COMAT/SEMOB informou não possuir conhecimento de pesquisa de satisfação realizada pela SEMOB com usuários de calçadas e ciclovias. A ausência de dados (estudos), bem como de instrumentos de avaliação da política pública, como pesquisa de satisfação, pode comprometer ou dificultar o acompanhamento da análise qualitativa da política implementada.

Passa-se a seguir ao detalhamento da amostra adotada no desenvolvimento da questão, critérios e respectivos resultados.

As ciclovias visitadas durante os trabalhos de campo da presente questão representam 100% daquelas concluídas em 2020, conforme informação prestada pelo DER (SEI 63238726), paralelas às seguintes rodovias: DF007 - TTN/EPIA; DF087 - Pista do Jockey; DF128 - Planaltina; DF459 – Ceilândia/Samambaia; DF483 - Gama/Santa Maria; VC-371 (BR-040/DF-290). As calçadas visitadas se localizam no entorno dos Hospitais Regionais do Gama, Guará, Santa Maria, Brazlândia, Ceilândia, Sobradinho e Planaltina.

Registra-se que embora a ciclovia VC-371 (BR-040/DF-290) não conste no mapa cicloviário da SEMOB, nem no GeoPortal DF (portal com informações cartográficas e urbanísticas disponibilizado em forma *on line* a qualquer cidadão, no sítio: <https://www.geoportal.seduh.df.gov.br/geoportal/>), em sua camada “Sistema Cicloviário”, é possível constatar a sua existência por meio do *Google Maps* (consulta em novembro de 2021).

A metodologia para avaliação da atratividade das ciclovias e calçadas construídas em 2020 e 2021, quanto à iluminação, sombreamento e estado de conservação, seguiu o seguinte critério: i. a avaliação da iluminação e do sombreamento se pautou nos parâmetros estabelecidos no PMA, Caderno 2, pág. 67 e 68 (Infraestrutura de Ciclomobilidade), adaptado para ser utilizado também para avaliação de calçadas; ii. a análise da condição da via foi feita por avaliação visual, com base na experiência profissional da equipe de auditoria e no consenso geral da qualidade esperada. Abaixo são detalhados os critérios adotados:

Tabela 21 - Metodologia de avaliação de ciclovias e calçadas visitadas

Item	Aspectos verificados	Parâmetros	Explicação dos Parâmetros
1	Iluminação	Satisfatório	Possui poste com altura, posicionamento e distanciamento adequados à infraestrutura cicloviária e de mobilidade à pé (postes específicos para a ciclovia e calçada).
		Insuficiente	Possui postes, mas com altura, direcionamento e distanciamento inadequados à infraestrutura cicloviária e de mobilidade à pé, ou um pouco encobertos.
		Inexistente	Não possui postes ou possui, mas estes estão totalmente encobertos.
2	Sombreamento	Satisfatório	Os elementos de sombreamento garantem sensação de conforto ao ciclista e ao pedestre.
		Insatisfatório	Presença de poucos elementos de sombreamento, o que não garante para o ciclista e ao pedestre conforto constante.
		Inexistente	Ausência de elementos de sombreamento, o que atrapalha o ciclista e o pedestre.
3	Estado de Conservação	Mau estado de conservação	Apresenta fissuras de tamanho limitado, em alta ocorrência, ao longo de todo o trecho.
		Médio estado de conservação	Apresenta fissuras de tamanho limitado, de média ocorrência, ao longo de todo o trecho.
		Bom estado de conservação	Apresenta alguma fissura de tamanho limitado e esparsa ao longo do trecho.

Fonte: Elaboração Própria, com base no PMA, Caderno 2, pag. 67 e 68, com adaptação para avaliação de calçadas.

Há de se esclarecer que a ocorrência de fissuras pode, não necessariamente, ser decorrência de má qualidade de material utilizado. Outros fatores, como por exemplo, a própria variação térmica, podem resultar na ocorrência de fissuras. Dessa forma, a análise feita baseia-se apenas no aspecto visual, não estabelecendo julgamento técnico quanto à qualidade dos materiais utilizados.

Apresenta-se, na figura a seguir, exemplos de ciclovias aderentes ao critério de iluminação e sombreamento "satisfatório", a título ilustrativo:

Figura 3 - Exemplos de ciclovias em condições satisfatórias de iluminação noturna e sombreamento



Fonte: 1ª foto - <https://www.estruturadecomunicacao.com.br/> 2ª foto - <https://bicicletanarua.wordpress.com>

Resultados - Ciclovias

Na tabela a seguir estão consolidados os resultados das observações realizadas nas ciclovias indicadas.

Tabela 22 - Ciclovias visitadas – Período: 16 e 24/09/2021

Item	Ciclovias/Rodovia	Iluminação*	Sombreamento	Estado de Conservação
1	DF007 – TTN/EPIA	Inexistente	Insatisfatório	Bom
2	DF087 – Pista do Jockey	Inexistente	Inexistente	Bom
3	DF128 – Planaltina	Inexistente	Inexistente	Bom
4	DF459 – Ceilândia/Samambaia	Inexistente	Inexistente	Bom
5	DF483 – Gama/Santa Maria	Inexistente	Insatisfatório	Bom
6	VC-371 (BR-040/DF-290)	Inexistente	Inexistente	Bom

Fonte: Elaboração Própria

* A iluminação no horário noturno ocorre pela iluminação indireta da rodovia.

Para cada rodovia identificada na tabela acima, foram feitos registros fotográficos representativos da condição das ciclovias, no tocante aos atributos de iluminação, sombreamento e estado de conservação. Os registros fotográficos integram os papéis de trabalho da presente auditoria. Alguns exemplos selecionados estão a seguir apresentados, juntamente com observações aplicadas a casos específicos:

a) DF007-TTN/EPIA: Em visita realizada em 25/09/2021, observou-se a existência de postes de iluminação apenas para a rodovia (iluminação indireta -figura (a)), não sendo identificada iluminação própria para a ciclofaixa. Presença de árvores esparsas.

Figura 4 - **DF007 - TTN/EPIA - (a) ciclofaixa recebe iluminação dos postes da rodovia, inexistente iluminação própria exclusiva; (b) ciclovia sem iluminação própria, com sombreamento insatisfatório; bom estado de conservação.**



Fonte: Registros fotográficos realizados pela equipe de auditoria, em 25/09/2021.

b) DF087- Pista do Jockey: Visita em 16/09/2021. Observou-se a presença de mudas plantadas em partes das rodovias DF087, o que pode trazer, futuramente, uma melhor conceituação de sua atratividade quanto ao aspecto de sombreamento.

Figura 5 - **DF087 - Pista do Jockey - (a) e (b) - Inexistência de iluminação própria e sombreamento; bom estado de conservação.**



Fonte: Registros fotográficos realizados pela equipe de auditoria, em 16/09/2021.

c) DF128- Planaltina: Visita em 24/09/2021.

Figura 6 - DF128 - Planaltina - (a) e (b) - Inexistência de iluminação própria e sombreamento; bom estado de conservação.



Fonte: Registros fotográficos realizados pela equipe de auditoria, em 24/09/2021.

d) DF459- Ceilândia/Samambaia: Visita em 16/09/2021.

Figura 7 - DF459 - Ceilândia/Samambaia - (a) e (b) - Inexistência de iluminação própria e sombreamento; bom estado de conservação.



Fonte: Registros fotográficos realizados pela equipe de auditoria, em 16/09/2021.

e) DF483- Gama/Santa Maria: Visita em 16/09/2021: A ciclovia apresenta trechos esparsos com concentração de árvores (figura (a)), alternado por longos trechos sem elementos arbóreos (figura (b)).

Figura 8 - DF483 - Gama/Santa Maria - (a) e (b) - Inexistência de iluminação própria; sombreamento insatisfatório; bom estado de conservação.



Fonte: Registros fotográficos realizados pela equipe de auditoria, em 16/09/2021.

f) VC371(BR040/DF-290): Visita em 16/09/2021. As visitas realizadas permitiram observar a presença de mudas plantadas em partes da rodovia VC-371, o que pode trazer, futuramente, uma melhor conceituação de sua atratividade quanto ao aspecto de sombreamento.

Figura 9 - VC-371 (BR-040/DF-290) - (a) Inexistência de iluminação própria e sombreamento; bom estado de conservação ; (b) plantio de mudas de árvores (lateral direita da figura).



Fonte: Registros fotográficos realizados pela equipe de auditoria, em 16/09/2021.

Vale destacar que como as ciclovias selecionadas foram concluídas em 2020, foi possível constatar seu bom estado de conservação. Carecem, entretanto, de maior investimento em áreas sombreadas e inexistente iluminação direta.

Não foi possível, dentro do escopo da presente auditoria, avaliar os projetos referentes às ciclovias visitadas, o que inviabilizou a identificação de causas específicas para a falta de iluminação e sombreamento verificados.

Resultados - Calçadas

As calçadas incluídas na amostra selecionada representam 100% das calçadas concluídas ou quase concluídas (igual ou acima de 60% de execução) até agosto de 2021, que compõem o programa **Rotas Acessíveis** e estão previstas no PMA. Cumpre esclarecer que o Programa Rotas Acessíveis prevê a construção de calçadas ligando o ponto de transporte público aos hospitais da Rede Pública de Saúde do DF, cujo projeto foi elaborado pela SEDUH.

Tabela 23 - Calçadas visitadas - Período: 03, 05 e 08/11/2021.

Item	Calçada (Programa Rotas Acessíveis)	Iluminação*	Sombreamento	Estado de Conservação
1	Entorno do Hospital Regional do Gama	Inexistente	Insatisfatório	Bom
2	Entorno do Hospital Regional do Guará	Inexistente	Insatisfatório	Bom
3	Entorno do Hospital Regional de Santa Maria	Inexistente	Inexistente	Bom
4	Entorno do Hospital Regional de Brazlândia	Inexistente	Insatisfatório	Bom
5	Entorno do Hospital Regional de Ceilândia	Inexistente	Insatisfatório	Bom
6	Entorno do Hospital Regional de Sobradinho	Inexistente	Insatisfatório	Bom
7	Entorno do Hospital Regional de Planaltina	Inexistente	Insatisfatório	Bom

Fonte: Elaboração Própria.

* A iluminação no horário noturno ocorre pela iluminação das vias.

A seguir apresentam-se alguns registros fotográficos selecionados, juntamente com observações adicionais, realizadas com base nas visitas em campo:

a) Hospital Regional do Gama: Visita em 08/11/2021.

i) No entorno do Hospital Regional do Gama observou-se poucos trechos com sombreamento e longos trechos em que a calçada foi construída em uma faixa bastante estreita entre o lote do Hospital e a avenida, o que inviabiliza o plantio de mudas de árvores em área pública. É interessante que a Administração opte por projetos que possibilitem essa solução de conforto para o pedestre, sempre que possível.

ii) Também foi observado desnível de mais de um metro entre o piso da área do Hospital Regional do Gama e a calçada em área pública, sendo que não há "guarda-corpo" no Hospital para que sejam evitados acidentes.

Figura 10 - Rotas acessíveis Hospital Regional do Gama: (a) Inexistência de iluminação própria e sombreamento insatisfatório; impossibilidade de plantio de árvores em trechos estreitos; (b) diferença de nível entre o piso do Hospital e a área pública onde se localiza o ponto de ônibus.



Fonte: Registros fotográficos realizados pela equipe de auditoria, em 08/11/2021.

b) Hospital Regional do Guará: Visita em 08/11/2021.

Figura 11 - Rotas Acessíveis Hospital Regional do Guará - (a) e (b) - Inexistência de iluminação própria e sombreamento insatisfatório; bom estado de conservação.



Fonte: Registros fotográficos realizados pela equipe de auditoria, em 08/11/2021.

c) Hospital Regional de Santa Maria: Visita em 08/11/2021.

i) No Hospital Regional de Santa Maria observou-se que houve apenas a construção de um pequeno trecho de calçada em poucos pontos específicos no entorno do Hospital, próximo à entrada e saída de veículos.

Figura 12 - Rotas Acessíveis Hospital Regional de Santa Maria- (a) e (b) Inexistência de iluminação própria e sombreamento; bom estado de conservação.



Fonte: Registros fotográficos realizados pela equipe de auditoria, em 08/11/2021.

d) Hospital Regional de Brazlândia: Visita em 05/11/2021.

i) Não fez parte do escopo da presente questão a avaliação de aspectos relativos à sinalização horizontal e vertical de ciclovias e calçadas, mas vale destacar que na visita ao entorno do Hospital Regional de Brazlândia, verificou-se existência de trecho de calçada e de ciclovia, paralelas uma à outra, em que a ciclovia não é sinalizada, o que faz com que pedestres e ciclistas utilizem ambas as vias, propiciando a ocorrência de acidentes (figura (a)). Em outro trecho, notou-se calçada compartilhada sem sinalização indicativa para separação de ciclista e pedestre (figura (b)). Os dois trechos (figura a e b) apresentavam inexistência de iluminação e sombreamento insatisfatório.

Figura 13 - Rotas Acessíveis Hospital Regional de Brazlândia - (a) e (b) Trechos com iluminação inexistente e sombreamento insatisfatório; (a) ciclovia em paralelo à calçada; (b) calçada compartilhada.



Fonte: Registros fotográficos realizados pela equipe de auditoria, em 05/11/2021.

e) Hospital Regional de Ceilândia: Visita em 05/11/2021.

Figura 14 - **Rotas Acessíveis Hospital Regional de Ceilândia - (a) e (b) - Inexistência de iluminação própria e sombreamento insatisfatório; bom estado de conservação.**



Fonte: Registros fotográficos realizados pela equipe de auditoria, em 05/11/2021.

f) Hospital Regional de Sobradinho: Visita em 03/11/2021.

Figura 15 - **Rotas Acessíveis Hospital Regional de Sobradinho - (a) e (b) - Inexistência de iluminação própria e sombreamento insatisfatório; bom estado de conservação.**



Fonte: Registros fotográficos realizados pela equipe de auditoria, em 03/11/2021.

g) Hospital Regional de Planaltina: Visita em 03/11/2021.

Figura 16 - Rotas Acessíveis Hospital Regional de Planaltina - (a) e (b) - Inexistência de iluminação própria e sombreamento insatisfatório; bom estado de conservação.



Fonte: Registros fotográficos realizados pela equipe de auditoria, em 03/11/2021.

De maneira geral, observou-se nas calçadas visitadas a inexistência de iluminação direta e a necessidade de maior investimento na ampliação das áreas sombreadas. O estado de conservação das calçadas visitadas é bom, o que estava dentro de uma expectativa inicial, uma vez que as calçadas visitadas ou estavam sendo concluídas ou haviam sido concluídas recentemente.

Causa

Em 2021:

Não aplicável.

3.2.3. A infraestrutura cicloviária em operação no DF é atrativa ao cidadão no tocante à existência de interligação entre Regiões Administrativas?

Parcialmente.

Tomando por base as rodovias sob jurisdição do DER que compuseram a amostra desta questão, é possível constatar um grau de interligação abaixo do desejado entre as RAs do DF, quando consideramos o percurso entre entradas de cada RA, ou seja, em cerca de 54,54% das Regiões Administrativas (18 RA's), é possível ao ciclista conseguir realizar o deslocamento no mínimo até a entrada de uma outra RA.

O art. 17 da Lei Complementar nº 803/2009 – Plano Diretor de Ordenamento Territorial - estabelece os seguintes conceitos referentes ao Sistema de Transporte, Sistema Viário e de Circulação, acessibilidade e mobilidade:

I – sistema de transporte: conjunto de elementos com a função de permitir que pessoas e bens se movimentem, subordinando-se aos princípios da preservação da vida, da segurança e do conforto das pessoas, bem como aos da defesa do meio ambiente, do patrimônio arquitetônico e do paisagismo;

II – sistema viário e de circulação: infraestrutura física que compõe uma malha definida e hierarquizada, necessária à estruturação e operação do sistema de transporte;

III – acessibilidade: possibilidade e condição de acesso amplo e democrático ao espaço urbano e ao sistema de transporte;

IV – mobilidade: resultado de um conjunto de políticas públicas que visa proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços urbanos e rurais, por meio da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, evitando a segregação espacial e promovendo a inclusão social.

Por sua vez, a Lei nº 4.397/2009, que cria o Sistema Cicloviário do DF, no parágrafo único do artigo 1º dispõe:

O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

Para que o transporte por bicicletas possa ser viabilizado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, é fundamental que o Estado supra a infraestrutura cicloviária necessária ao transporte de qualidade. A implantação de calçadas e ciclovias tem como objetivo principal, portanto, o de proporcionar acesso às cidades, permitindo o deslocamento das pessoas por toda a malha urbana, sendo possível afirmar que todo o sistema viário deve possuir infraestrutura que possibilite a circulação de pedestres e ciclistas (SEI 69584488).

Segundo o PMA, considera-se como infraestrutura cicloviária os seguintes elementos destinados à circulação de bicicletas:

- passeio compartilhado: espaço de uso comum para a circulação de pedestres, cadeirantes e ciclistas montados, devidamente sinalizado e regulamentado, sem que haja prejuízo do conforto e da segurança de seus usuários;
- ciclofaixa: espaço na pista de rolamento destinado exclusivamente à circulação de bicicletas, cuja delimitação é feita por meio de marcas no pavimento e, preferencialmente, alguns elementos delimitadores (tachas ou tachões retrorreflexivos);
- ciclorrota - vias com baixo volume de tráfego e velocidade reduzida, com sinalização apropriada para o compartilhamento entre bicicletas e veículos motorizados;
- ciclovia - infraestrutura exclusiva e segregada destinada à circulação de bicicletas e ciclos.

Como mencionado em questão anterior, o DF, proporcionalmente a outros Estados no Brasil, apresenta uma malha cicloviária considerável. Em 2020, alcançava 586,5 km de extensão, disposta de forma heterogênea pelas 33 Regiões Administrativas, conforme apresentado na tabela a seguir:

Tabela 24 - Extensão da malha cicloviária no DF em 2020

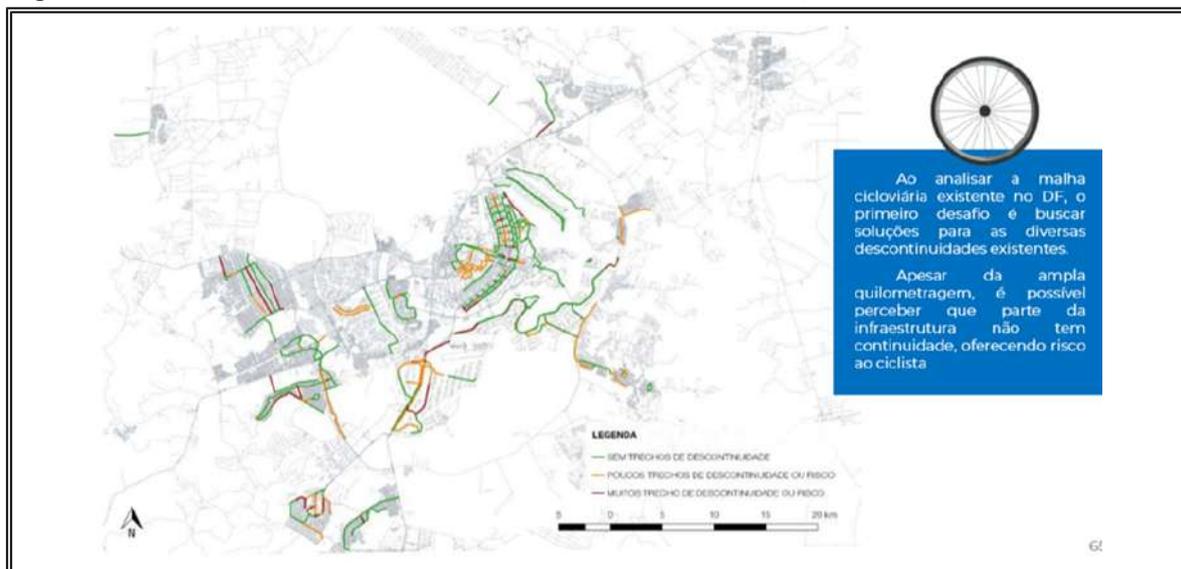
Nº RA	Região Administrativa	Malha Cicloviária 2020 (Km)	% em Relação ao Total
1	Plano Piloto	131,72	22,46
2	Gama	30,86	5,26
3	Taguatinga	8,53	1,45
4	Brazlândia	5,56	0,95
5	Sobradinho	2,73	0,47
6	Planaltina	7,84	1,34
7	Paranoá	13,11	2,24
8	Núcleo Bandeirante	2,70	0,46
9	Ceilândia	33,46	5,71
10	Guará	20,33	3,47
11	Cruzeiro	0,00	0,00
12	Samambaia	20,76	3,54
13	Santa Maria	29,33	5,00
14	São Sebastião	7,72	1,32
15	Recanto das Emas	28,46	4,85
16	Lago Sul	54,30	9,26
17	Riacho Fundo I	0,00	0,00
18	Lago Norte	34,26	5,84
19	Candangolândia	0,00	0,00
20	Águas Claras	16,33	2,78
21	Riacho Fundo II	13,85	2,36
22	Sudoeste / Octogonal	10,70	1,82
23	Varjão	0,44	0,08
24	Park Way	50,15	8,55
25	SCIA	1,97	0,34
26	Sobradinho II	21,99	3,75
27	Jardim Botânico	20,62	3,52
28	Itapoã	3,99	0,68
29	SIA	2,88	0,49
30	Vicente Pires	11,65	1,99
31	Fercal	0,00	0,00

32	Pôr do Sol	0,00	0,00
33	Arniqueira	0,27	0,05
	TOTAL	586,50	100,00

Fonte: <https://www.semob.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2021/02/WhatsApp-Image-2021-02-23-at-08.46.45-3.jpeg>

Pela análise da tabela acima é possível observar, com base nos dados de 2020, que há concentração de infraestrutura cicloviária na RA do Plano Piloto, correspondente à 22,46% da malha cicloviária no DF, seguido pelo Lago Sul, que responde, em bem menor participação, com 9,26% do total. Em que pese a extensão da malha cicloviária disponível no DF, um problema enfrentado pelo ciclista usuário das ciclovias durante a mobilidade diária diz respeito às diversas descontinuidades entre as Regiões Administrativas. Este problema foi explicitado na elaboração do PMA, conforme demonstrado na figura abaixo:

Figura 17 - Malha Cicloviária do DF - trechos com indicação de descontinuidade



Fonte: PMA - Caderno 2 pag. 65.

Tal fato foi corroborado pela SEMOB no decorrer dos trabalhos da presente auditoria em 2021 (SEI 69584488):

A malha cicloviária do DF, apesar de ser uma das maiores do país, ainda está em processo de construção, e portanto, ainda existem muitas descontinuidades que necessitam de correção. Todas as RAs possuem malha com alguma falta de continuidade, não havendo na SEMOB levantamento específico das descontinuidades por RA.

Diante das considerações anteriormente traçadas, faz-se necessário definir os conceitos utilizados como critérios no desenvolvimento da presente questão. Para tal, considera-se *interligação entre as Regiões Administrativas*, a existência de conexão entre duas ou mais Regiões Administrativas do DF por meio de infraestrutura cicloviária.

Na obtenção das evidências necessárias, utilizou-se como fontes das informações requeridas o documento SEI 64747377, complementado por consultas ao mapa da malha cicloviária 2020 da SEMOB, ao GeoPortal/DF (consultas em novembro de 2021 e março de 2022), mapa rodoviário 2022/DER e ao *Google Maps* (consultas em novembro de 2021). As imagens adotadas como referência, extraídas do Geoportal/DF, integram os papéis de trabalho da presente auditoria.

Resultados quanto à Interligação entre as Regiões Administrativas

Para avaliação da interligação entre as Regiões Administrativas, foi elaborada a tabela abaixo apresentada, onde valem as seguintes considerações:

1. A tabela parte das rodovias do DF que apresentam infraestrutura cicloviária em sua margem (**coluna A**), conforme SEI 64747377. Só foram incluídas na Coluna A as rodovias que interligam RAs, sendo excluídas, para fins desta questão: DF-009, DF-128 /DF-230/BR-020, VC-371, DF-025 por serem internas às RAs.
2. A partir dessas rodovias, verificou-se as RAs que são interligadas pela infraestrutura cicloviária nelas existente, de maneira que um ciclista consiga, a partir da saída de uma determinada RA alcançar a entrada de outra RA do DF (**coluna B**). A análise foi pautada no documento SEI 64747377, complementada por observações feitas a partir do mapa cicloviário 2020 e do Geoportal/DF. Neste sentido, em complementação ao SEI 64747377, incluiu-se a RA de Vicente Pires e substituiu-se a RA Plano Piloto por Sudoeste /Octogonal (DF-085);
3. Para as RAs identificadas no item 2, também verificou-se a existência de infraestrutura cicloviária em seu interior (**coluna C**). Neste ponto valem as seguintes considerações: i. Taguatinga e SCIA não foram incluídas pois sua estrutura cicloviária está localizada em parques/área de lazer, o que não contribui para o deslocamento do morador no circuito residência - local de trabalho; ii. Vicente Pires, por só possuir ciclovia nas

rodovias de responsabilidade do DER - DF-085 (EPTG) e DF-087, não em seu interior; iii. de maneira semelhante, SIA, por só possuir ciclovia na rodovia de responsabilidade do DER - DF-085 (EPTG); iv. Riacho Fundo, por não possuir ciclovia em seu interior, nem em rodovias limítrofes informadas no documento SEI 64747377.

Tabela 25 - Malha Cicloviária do DF: situação quanto à interligação de Regiões Administrativas em Rodovias sob jurisdição do DER.

Rodovias com ciclovias que interligam RAs SEI 64747377 (A)	RAs interligadas por ciclovia localizada em Rodovias da coluna A (B)	RAs da coluna B que possuem infraestrutura cicloviária em seu interior (C)
DF-085 (EPTG)**	Taguatinga, Águas Claras, Vicente Pires, Guará, SIA, Sudoeste/Octogonal	Águas Claras, Guará, Sudoeste/Octogonal
DF-087	Guará, Vicente Pires, SCIA	Guará
DF-459	Ceilândia, Samambaia	Ceilândia, Samambaia
DF-079	Park Way, Águas Claras, Riacho Fundo, Vicente Pires	Park Way***, Águas Claras
DF-035/DF-025	Jardim Botânico, Lago Sul	Jardim Botânico, Lago Sul***
DF-001/DF-463	Jardim Botânico, São Sebastião	Jardim Botânico, São Sebastião
TTN-EPIA**	Lago Norte, Plano Piloto	Lago Norte, Plano Piloto
DF-483	Gama, Santa Maria	Gama, Santa Maria

Fonte: Elaboração própria, com base no diagnóstico do PMA, Caderno 2 pag. 65, GeoPortal/DF, Mapa Cicloviário do DF 2020, Mapa Rodoviário do DF 2022, SEI 64747377.

* EPTG - Estrada Parque Taguatinga.

** TTN - Trevo de Triagem Norte / EPIA - Estrada Parque Indústria e Abastecimento.

*** A rodovia atravessa o interior das RAs Park Way, Lago Sul por isso essas RAs foram incluídas na Coluna C.

Da avaliação da tabela acima podem ser feitas as seguintes considerações:

a) O DF possui 33 Regiões Administrativas e, deste total, existe interligação, seja entre duas RAs ou mais, em 18 RAs, o que resulta dizer que 54,54% das RAs são interligadas. Essas interligações foram executadas pelo DER, por se tratarem de ciclovias junto às rodovias sob sua jurisdição. São as seguintes as RA's: Taguatinga, Águas Claras, Vicente Pires, Guará, SIA, Sudoeste/Octogonal, SCIA, Ceilândia, Samambaia, Park Way, Riacho Fundo, Lago Sul, Jardim Botânico, São Sebastião, Lago Norte, Plano Piloto, Gama, Santa Maria (Coluna B).

b) Também pôde ser observado que das 18 RAs listadas na Coluna B, 13 RAs apresentam infraestrutura cicloviária em seu interior ou seja, 72,22%. Estas RAs correspondem a listagem apresentada na Coluna C: Guará, Águas Claras, Sudoeste/Octogonal, Ceilândia, Samambaia, Jardim Botânico, Park Way, Lago Sul, São Sebastião, Lago Norte, Plano Piloto, Gama, Santa Maria.

Em resumo, tomando por base as 8 ciclovias que interligam as RAs, informadas pelo DER no Documento SEI 64747377, conforme indicadas na tabela acima, é possível constatar um grau de interligação entre as RAs do DF abaixo do desejado, quando consideramos o percurso entre entradas de cada RA, ou seja, em cerca de 54,54% das Regiões Administrativas (18 RA's), é possível ao ciclista conseguir realizar o deslocamento no mínimo até a entrada de uma outra RA. Um resultado mais satisfatório é obtido quando se avalia a situação destas RAs no tocante à existência de infraestrutura para circulação interna na RA, que alcança o valor de 72,22%.

Destaca-se entretanto que apesar do elevado percentual de Regiões Administrativas com infraestrutura de ciclovias em seu interior, é importante que sejam avaliadas as condições de conexões entre a rodovia e o interior da RA, item que fugiu ao escopo desta questão, pois a ausência desta conexão compromete a eficiência do deslocamento efetivo entre RAs.

Causa

Em 2021:

Não aplicável.

3.2.4. Existem rotinas de manutenção preventiva nas calçadas e ciclovias do DF que assegurem bom estado de conservação?

Parcialmente.

Dentre as Unidades consultadas no escopo de desenvolvimento da presente questão, SEMOB, SODF, NOVACAP, DER, constatou-se que apenas o DER realiza, de forma sistemática, práticas de manutenção preventiva em ciclovias e calçadas. Entretanto, tais práticas se limitam à infraestrutura de mobilidade ativa sob sua jurisdição.

Antes de apresentar os resultados obtidos no desenvolvimento da questão, é importante esclarecer alguns aspectos referentes ao conceito de manutenção.

Manutenção é a ação de manter, sustentar, consertar ou conservar alguma coisa ou algo. A Norma Técnica da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) NBR-5462 conceitua o que vem a ser manutenção preventiva: é a manutenção efetuada em intervalos predeterminados, ou de acordo com critérios prescritos, destinada a reduzir a probabilidade de falha ou a degradação do funcionamento de um item.

Em outro conceito, entende-se a manutenção preventiva como sendo a intervenção feita para conservação do equipamento público, no seu dia a dia. Pequenos ajustes na pintura, esmerilhamento de trincas iniciais, rotina de inspeção visual diária. Quando surgem pequenos defeitos e eles não são sanados de imediato, a tendência é que cresçam, e cheguem a um estado catastrófico, quando toda a estrutura fica comprometida. O custo de uma manutenção corretiva é muito maior que o de uma manutenção preventiva.

No caso das calçadas e ciclovias, que não tem uma estrutura tão elaborada como pontes e viadutos, uma boa manutenção preventiva pode ser evidenciada por meio da realização, pelas Unidades responsáveis, de uma rotina de inspeção visual, com uma frequência pré-determinada.

Dessa maneira, no propósito de identificar se estão sendo realizadas práticas sistemáticas de manutenção preventiva na infraestrutura de mobilidade ativa do DF, foram consultadas Unidades que integraram o escopo de desenvolvimento da presente auditoria: SEMOB, como Unidade gestora da política de mobilidade, SODF, NOVACAP e DER. A SEDUH, por sua própria competência como desenvolvedora de projetos, não foi incluída dentre as Unidades consultadas. Destaca-se que não foi possível, dentro do escopo dos trabalhos realizados, estender o questionamento às Administrações Regionais, que não fizeram parte do escopo da auditoria.

Em resposta, a SEMOB informou que não cabe a ela a manutenção, de qualquer natureza, de calçadas e ciclovias, uma vez que sua responsabilidade é a gestão da política de mobilidade ativa. Eventualmente, quando toma conhecimento de calçadas e ciclovias que necessitem de manutenção, por meio de manifestações registradas no Sistema de Ouvidorias do DF, as solicitações de manutenção são redirecionadas para a NOVACAP (SEI 69584488). Segundo a SEMOB, cabe às Administrações e a NOVACAP a realização das ações de manutenção.

De maneira semelhante, a SODF, questionada quanto à realização de manutenção preventiva na infraestrutura de mobilidade ativa, informou que não realiza rotinas de manutenção preventiva nas calçadas e ciclovias (SEI 67777652 e 69632221). No caso de calçadas, a Secretaria entende que cabe a manutenção às RAs e NOVACAP. Sobre as ciclovias, a SODF informou que quando toma conhecimento de demandas por meio do Sistema de Ouvidorias, encaminha tais demandas para a SEMOB, DER e NOVACAP.

Em relação à NOVACAP (SEI 74817340), a Companhia informou que não faz vistorias próprias para averiguar necessidades de manutenção, de forma preventiva. A Empresa atua sob demanda, e toma conhecimento da necessidade de manutenções pelo Sistema de Ouvidoria, sendo sua origem pela comunidade ou pelos demais Órgãos da administração.

Neste sentido, para o ano de 2021, mantém contratos vigentes de execução e restauração de calçadas e ciclovias em todo Distrito Federal, atuando tanto na implantação, como na recuperação/reparação de calçadas e ciclovias que já foram danificadas. No caso de passeios e ciclovias em concreto, os serviços de execução e restauração são realizados de forma indireta. Para as ciclovias em CBUQ (Concreto Betuminoso Usinado a Quente), os serviços podem ser executados tanto de forma direta como indireta.

O Regimento Interno da Companhia, de 20/11/2019, no que diz respeito à manutenção de vias estabelece em seu art. 27º:

Art. 27. À Divisão de Manutenção e Conservação de Via, unidade orgânica de supervisão e execução, diretamente subordinada ao Departamento de Infraestrutura Urbana, compete:

I - supervisionar, controlar e executar diretamente as atividades de manutenção e conservação de vias e obras de implantação e recuperação de calçadas e meios-fios a cargo dessa Divisão;

[...]

Nota-se, entretanto, que a previsão normativa trata de manutenção em sua concepção geral, não tendo sido identificada cláusula voltada especificamente para vistorias e/ou manutenções em caráter preventivo.

A manutenção das calçadas e ciclovias que integram a estrutura de mobilidade ativa do DF está a cargo do DER quando essas se encontram junto a vias sob sua jurisdição.

Ao ser consultado, o Departamento informou (SEI 69713543):

As programações de manutenção são advindas de inspeções rodoviárias, ou seja, de inventários dos elementos geradores de serviço, onde todos os elementos que compõem a rodovia, desde as áreas de roçadas, pavimento, sinalização, drenagem, calçadas, ciclovias e elementos de segurança, entre outros, estão apontados e georreferenciados, com suas dimensões e avaliação segundo o grau de deterioração.

Essas informações são fornecidas ao Sistema de Administração da Manutenção - SAM, assim o DER consegue mensurar, de forma macro e micro, a quantidade de serviço necessária para a recomposição dos elementos que compõem a rodovia, bem como os seus custos, ajudando a formar o orçamento necessário para a manutenção preventiva e periódica).

[...]

Para a realização das manutenções, tem-se um relatório da situação de cada elemento, onde o Chefe de cada Distrito Rodoviário, baseado nas notas atribuídas durante as inspeções de rotina (ótimo, bom, regular, ruim e péssimo), define as prioridades e faz o cronograma de conservação, ressaltando que atualmente as manutenções são realizadas por meio de administração direta.

Como evidência do relatório de situação acima indicado, integra os papéis de trabalho da presente auditoria, o Relatório de Elementos Rodoviários do 1º Distrito Rodoviário, extraído do SAM em 10/09/2021.

Pelos fatos acima descritos é possível concluir que dentre as Unidades consultadas, apenas o DER apresenta elementos compatíveis com uma rotina de manutenção preventiva, associada às suas inspeções de rotina. Nota-se, como já registrado anteriormente, que apenas parte da infraestrutura de mobilidade ativa está localizada em áreas sob jurisdição do DER, o que levanta a necessidade de uma avaliação, por parte da gestão das demais áreas, da possibilidade de adoção de práticas sistemáticas de manutenção de caráter preventivo, a exemplo do observado atualmente no DER, e não apenas de caráter corretivo e sob demanda, minimizando o risco de acidentes ao ciclista ou pedestre em decorrência do estado de conservação da infraestrutura.

Causa

Em 2021:

Não aplicável.

3.2.5. Os indicadores previstos no Plano de Mobilidade Ativa - PMA - estão sendo apurados para monitoramento da Política de Mobilidade Ativa no DF, mantendo o alinhamento com boas práticas de governança da política?

Parcialmente.

Do total de nove indicadores previstos no PMA para monitoramento da política de mobilidade ativa, um indicador (12%) foi descontinuado, quatro indicadores (44%) não estão sendo apurados sistematicamente por carecerem de revisão metodológica e quatro indicadores (44%) estão sendo apurados sistematicamente, dois deles pela SEDUH e dois deles pela SEMOB. Os dois indicadores apurados pela SEDUH estavam com informações desatualizadas no portal do Observatório Territorial até a data de encerramento dos trabalhos de campo (19/11/2021) e os dois indicadores apurados pela SEMOB utilizam, em seu denominador, informações referentes ao último Censo, realizado em 2010.

O PMA apresenta em seu Caderno 2, páginas 176 e 177, um capítulo dedicado ao monitoramento da Política de Mobilidade Ativa no DF, a ser realizado por meio do acompanhamento de nove indicadores, seis deles presentes no Observatório Territorial. O Observatório Territorial é uma plataforma de indicadores que tem como objetivo fomentar a pesquisa, planejamento e gestão do território do Distrito Federal. Ele é composto por 33 indicadores de atualização periódica, organizados em 6 eixos temáticos: Informalidade Fundiária, Uso da Terra, Habitação, Vegetação e Água, Mobilidade, e Imobiliário (<http://www.observatorioterritorial.seduh.df.gov.br/sobre/>). Os indicadores referentes ao PMA, dessa forma, integram o eixo Mobilidade.

Os indicadores previstos no Plano de Mobilidade Ativa não possuem índices desejados definidos, o que traduz uma maior característica de indicadores de impacto. Pela ausência de referência desejada, adotou-se como critério de avaliação nesta questão, o foco na gestão do indicador, ou seja, na disponibilidade de dados e apuração do indicador de forma a tornar viável sua utilização para a verificação do desempenho da política de mobilidade ativa.

Neste sentido, foram apresentados questionamentos para a SEDUH e SEMOB, referentes ao responsável e situação quanto à apuração, responsável e forma de geração dos dados utilizados e limitações atuais para apuração, cujas respostas estão consolidadas nas tabelas a seguir.

Os nove indicadores referentes ao PMA seguem apresentados abaixo, com a descrição de sua fórmula de cálculo, responsável pela apuração e indicação quanto à presença ou não do indicador no Observatório Territorial. As informações prestadas pela SEDUH e SEMOB convergiram sobre todos os itens.

Tabela 26 - Indicadores do PMA: Descrição e Responsáveis pela Apuração

Item	Indicador	Forma de Cálculo	Unidade Responsável pela Apuração	Indicador consta no Observatório Territorial?
1	Distribuição Modal de Viagens	Viagens por automóvel (motivo trabalho) / Viagens para todos os modos (motivo trabalho)	SEDUH	Sim
2	População Abrangida por Transporte Coletivo*	(População residente na área de abrangência de TPC**frequente / População Total) x 100	SEDUH	Sim
3	Extensão da Infraestrutura de Transporte não motorizado	(Extensão da infraestrutura de transporte não motorizado / Extensão viária) x100	SEDUH	Sim
4	População Abrangida pela Infraestrutura Ciclovária	(População residente na área de abrangência da infraestrutura ciclovária / População residente total) x100	SEDUH	Sim
5	Ocorrência de Trânsito com Pedestres e Ciclistas***	Nº de acidentes com pedestres e ciclistas em vias urbanas	SEDUH	Sim
6	Tempo de Viagem por Transporte Coletivo	Tviagem**** = T1 + T2 + T3 + T4	SEDUH	Sim
7	PNB por Faixa de Renda	(População residente na área de abrangência da infra. ciclovária e que tenha determinada renda / População residente total) x100	SEMOB	Não
8	Taxa de Mortalidade de Ciclistas	(Nºtotal de óbitos de ciclistas / População total residente) x100	SEMOB	Não
9	Taxa de Mortalidade de Pedestres	(Nºtotal de óbitos de pedestres / População total residente) x100	SEMOB	Não

Fonte: PMA - Caderno 2 - Pag. 176 e 177, SEI 70286955, SEI 70863807.

* No PMA consta a nomenclatura “população abrangida por transporte coletivo”, no entanto, no Observatório Territorial consta “população abrangida por transporte coletivo frequente”;

** Transporte público coletivo;

*** Embora esteja descrito dessa forma no PMA, a descrição que consta no Observatório Territorial é “Acidentes de trânsito com pedestres e ciclistas”;

****T1= deslocamento porta a porta, ou seja, saída de casa até a parada, T2= a espera no ponto de ônibus, T3= o tempo da viagem no interior do ônibus, T4= tempo de caminhada da parada de ônibus até o destino.

Nota-se que seis destes indicadores integram o Observatório Territorial, e são apurados pela SEDUH. Outros três são apurados pela SEMOB, e não fazem parte do monitoramento pelo Observatório Territorial.

As informações obtidas quanto à forma de obtenção dos dados que integram os indicadores (numerador e denominador) e o responsável pela geração do dado estão apresentadas na tabela abaixo.

Tabela 27 - Indicadores PMA: Responsável pela Geração dos Dados e Forma de Obtenção dos Dados - Informações SEDUH e SEMOB

Item	Indicador do PMA	Responsável pela geração dos dados		Forma de Obtenção do Dado	
		Resposta SEDUH	Resposta SEMOB	Resposta SEDUH	Resposta SEMOB
1	Distribuição modal de viagens	CODEPLAN	CODEPLAN	Para numerador e denominador: Pesquisa Distrital de Amostra por Domicílio (PDAD) disponível pela internet no sítio da CODEPLAN.	Para numerador e denominador: Pesquisa Distrital de Amostra por Domicílio (PDAD) disponível pela internet no sítio da CODEPLAN.
2	População abrangida por transporte coletivo	IBGE *	IBGE	Para numerador e denominador: Pesquisa Censo disponível pela internet no sítio do IBGE	Para numerador e denominador: Pesquisa Censo disponível pela internet no sítio do IBGE.
3	Extensão da infraestrutura de transporte não motorizado	SEMOB NOVACAP	SEMOB SEDUH DER NOVACAP DETRAN	Para o numerador: Dado é obtido pelo Geoportal, mas é atualizado pela SEMOB por solicitação via SEI. Quanto às calçadas e sua qualidade, dado obtido com a NOVACAP mediante solicitação. Para o denominador: Dado é obtido pelo Geoportal, atualizado a partir da solicitação aos outros órgãos.	Para o numerador: Dado utilizado é do Siturb (Geoportal) que é levantado pela SEMOB (Infraestrutura Cicloviária) e pela SEDUH (Infraestrutura para Pedestres) Para o denominador: não informado.
4	População abrangida pela infraestrutura cicloviária	IBGE**	IBGE / SEMOB	Numerador e Denominador: Censo.	Numerador: Dado utilizado é do Siturb (Geoportal), levantado pela SEMOB (Infraestrutura Cicloviária) Denominador: Censo.
5	Ocorrência de trânsito com pedestres e ciclistas	DETRAN	DETRAN	Numerador e Denominador. O dado é obtido mediante solicitação via SEI.	Numerador e Denominador: Não informado.

6	Tempo de viagem por transporte coletivo	CODEPLAN	SEMOB	Dado foi obtido pela CODEPLAN a partir de dados do aplicativo de mobilidade Moovit.***	Aplicativo Moovit.
7	PNB por faixa de renda	-	Indicador Descontinuado	-	Indicador Descontinuado.
8	Taxa de mortalidade de ciclistas	-	DETRAN/IBGE	-	Numerador: Não informado. Denominador: Censo.
9	Taxa de mortalidade de pedestres	-	DETRAN/IBGE	-	Numerador: Não informado. Denominador: Censo.

Fonte: SEI 70286955, 70863807, Observatório Territorial (<http://www.observatorioterritorial.seduh.df.gov.br/mobilidade/>).

* Informação Complementar da SEDUH: As linhas de TCP frequente são obtidas a partir do critério de densidade maior que 255 viagens-veículo no horário entropico, e é obtida por meio de solicitação à SEMOB via SEI;

** Informação Complementar da SEDUH: Este indicador é calculado com informações provenientes da SEMOB e da SEDUH, resultando em um levantamento da infraestrutura projetada e construída. Os dados referentes à infraestrutura construída são disponibilizados na camada "Sistema Cicloviário" no Geoportal (www.geoportal.seduh.df.gov.br) e o fornecimento desses dados é feito pela SEMOB pelo processo SEI 00090-00012741/2021-41;

*** O aplicativo Moovit é uma ferramenta de mobilidade urbana que analisa dados dos movimentos das pessoas na cidade. (<https://editor.moovitapp.com/web/stops>).

A SEDUH não se manifestou quanto aos Itens 7, 8 e 9, uma vez que deixou registrado que não integram o Observatório Territorial. Para os itens de 1 a 6, pode ser observada uma razoável convergência entre as informações prestadas pela SEDUH e SEMOB, que se diferem em função de um maior ou menor grau de detalhamento dado à resposta pela Unidade. Destaque apenas para o Item 3, no tocante ao responsável pela geração dos dados relativos à infraestrutura de calçadas que compõem seu numerador.

As duas Unidades (SEDUH e SEMOB) também foram consultadas no tocante à situação atual quanto a apuração dos indicadores e as limitações enfrentadas neste sentido:

Tabela 28 - Indicadores PMA: Situação quanto à apuração dos indicadores e limitações enfrentadas - Informações SEDUH e SEMOB

Item	Indicador do PMA	Está ocorrendo apuração sistemática deste indicador?		Limitações enfrentadas na apuração	
		Resposta SEDUH	Resposta SEMOB	Resposta SEDUH	Resposta SEMOB
1	Distribuição modal de viagens	Sim, Bianual.	A SEMOB não possui essa informação.	-	A SEMOB não possui essa informação.

2	População abrangida por transporte coletivo	Não, metodologia em revisão.	A SEMOB não possui essa informação.	Este indicador apresenta limitação quanto à estimativa da população, uma vez que a mesma é calculada a cada 10 anos pelo IBGE. Desse modo, a equipe estuda nova metodologia que permita a atualização do indicador anualmente, utilizando outra fonte de dados para a estimativa da população atendida.	A SEMOB não possui essa informação.
3	Extensão da infraestrutura de transporte não motorizado	Não	A SEMOB não possui essa informação.	Este indicador foi calculado parcialmente, uma vez que necessita dos dados de calçadas e sua qualidade para cálculo total. Considerando que não há perspectiva de atualização dessa informação pela NOVACAP, a equipe estuda a alteração da metodologia para viabilizar a atualização anual do indicador.	A SEMOB não possui essa informação.
4	População abrangida pela infraestrutura cicloviária	Não, metodologia em revisão.	A SEMOB não possui essa informação.	Este indicador apresenta limitação quanto à estimativa da população, uma vez que a mesma é calculada a cada 10 anos pelo IBGE. Desse modo, a equipe estuda nova metodologia que permita a atualização do indicador anualmente, utilizando outra fonte de dados para a estimativa da população atendida.	A SEMOB não possui essa informação.
5	Ocorrência de trânsito com pedestres e ciclistas	Sim, Anual.	A SEMOB não possui essa informação.	-	A SEMOB não possui essa informação.
6	Tempo de viagem por transporte coletivo	Não, metodologia em revisão.	A SEMOB não possui essa informação.	Tendo em vista a impossibilidade atual de aquisição de dados do aplicativo Moovit, a equipe estuda nova metodologia que permita a atualização do indicador.	A SEMOB não possui essa informação.

7	PNB por faixa de renda	-	Não está sendo levantado ou utilizado esse indicador	-	O indicador não será mais utilizado.
8	Taxa de mortalidade de ciclistas	-	Sim, Anual	-	Está sendo apurado periodicamente.
9	Taxa de mortalidade de pedestres	-	Sim, Anual	-	Está sendo apurado periodicamente.

Fonte: SEI 70286955, 70863807, Observatório Territorial (<http://www.observatorioterritorial.seduh.df.gov.br/mobilidade/>).

Pela tabela acima observa-se que para os indicadores previstos no Observatório Territorial, que tem a SEDUH como responsável pela apuração, estão sendo apurados apenas os identificados nos itens 1 e 5. Os demais (itens 2, 3, 4 e 6), não estão sendo apurados sistematicamente, e necessitam de revisão metodológica para uma adequada utilização. Quanto aos indicadores identificados nos itens 7, 8 e 9, apurados pela SEMOB, o item 7 foi descontinuado. Já os itens 8 e 9, segundo a Secretaria, são apurados anualmente.

Para os indicadores apurados sistematicamente, itens 1 e 5, pela SEDUH e 8 e 9, pela SEMOB, valem as seguintes informações complementares:

a) O indicador “Distribuição modal de viagens” (Item 1) é alimentado por dados gerados por meio da PDAD - Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios, realizada de 2 em 2 anos pela CODEPLAN. Os índices atualmente publicados no site do Observatório Territorial são referentes à pesquisa realizada em 2015/2016. A SEDUH informou que o indicador foi atualizado com os dados da PDAD 2018 e a publicação do indicador atualizado com estes dados de 2018 estava prevista para setembro de 2021 (SEI 70286955). Em consulta realizada na data de 26/11/2021 ao sítio do Observatório na internet, constatou-se que a publicação atualizada ainda não foi realizada, estando o dado desatualizado.

Vale destacar que segundo o sítio da CODEPLAN (<https://www.codeplan.df.gov.br/pdad-2018/>) os resultados da PDAD 2018 foram revisados em 05/2020, após ajustes realizados em algumas variáveis, sendo esse o último dado disponibilizado pela respectiva Companhia. A próxima pesquisa se refere ao PDAD 2021 que teve a sua coleta de dados iniciada em 05/05/2021 (<https://www.codeplan.df.gov.br/retrato-da-populacao-do-distrito-federal-comeca-a-ser-tracado/>).

b) O indicador “Acidentes de trânsito com pedestres e ciclistas” (Item 5), que no PMA consta com a descrição “Ocorrência de trânsito com pedestres e ciclistas”, também se encontra desatualizado. O índice publicado no site do Observatório Territorial até a conclusão dos trabalhos de auditoria (novembro/2021) foi obtido com dados referentes ao exercício de

2018, fornecidos pelo DETRAN. A SEDUH informou que este indicador estava em fase de atualização para os anos de 2019 e 2020 (SEI 70286955).

c) Os indicadores apurados pela SEMOB - “Taxa de Mortalidade de Ciclista” e “Taxa de Mortalidade de Pedestres”, são compostos por dados fornecidos pelo DETRAN (numerador) e pelo IBGE – Censo (denominador) (SEI 70863807). Apesar de a SEMOB informar que esses dois indicadores são apurados anualmente, o último Censo realizado no Brasil foi em 2010, estando previsto para os meses de junho a agosto de 2022, o que torna a informação do indicador desatualizada. Nota-se que em relação aos dados necessários para o numerador, a SEMOB informou que acompanha mensalmente a evolução do número absoluto de óbitos de pedestres e ciclistas através do programa Brasília Vida Segura.

A avaliação das tabelas acima apresentadas e de suas informações complementares permite as seguintes conclusões:

a) Os indicadores previstos para monitoramento do PMA que integram a estrutura do Observatório Territorial, em sua maioria (66,66%), não estão sendo apurados sistematicamente. A causa principal, segundo a SEDUH, é a necessidade de revisão na metodologia de apuração (SEI 70286955).

b) Os indicadores do Observatório que hoje estão tendo apuração sistemática, itens 1 e 5, estão com dados defasados, e sua utilização para avaliação da política de mobilidade, por meio de extração direta a partir do portal do Observatório Territorial, pode comprometer uma análise acurada. Segundo a SEDUH, os dados mais recentes estão em fase de publicação no Observatório, o que não pôde ser constatado até o encerramento da presente auditoria.

c) Os indicadores do PMA que tem a SEMOB como responsável pela apuração, itens 8 e 9, contam, em seu denominador, com dados obtidos por meio do Censo. O último Censo foi realizado no Brasil no ano de 2010. A pesquisa é realizada no Brasil a cada 10 anos e deveria ter sido feita em 2020, mas foi adiada para 2022 por causa da pandemia pela covid-19 (<https://www.ibge.gov.br/>). O intervalo de 10 anos faz com que a utilização do dado para fins de apuração do indicador perca a sua fidedignidade, uma vez que reflete um número de habitantes defasado, distorcendo o índice obtido.

Finalmente, é importante registrar que, para cada um dos nove indicadores previstos no PMA, questionou-se à SEMOB se os resultados de apuração estão sendo utilizados de forma sistemática para decisões relativas ao PMA (SEI 70863807):

Tabela 29 - Indicadores PMA: Situação quanto à utilização nas decisões relativas ao PMA

Item	Indicador	O resultado de apuração do indicador está sendo utilizado de forma sistemática para decisões relativas ao PMA?
1	Distribuição Modal de Viagens	Sim, o indicador foi utilizado para a elaboração do PMA e é utilizado sistematicamente nas ações da SEMOB.
2	População Abrangida por Transporte Coletivo	Sim, o indicador foi utilizado para a elaboração do PMA e é utilizado sistematicamente nas ações da SEMOB.
3	Extensão da Infraestrutura de Transporte não motorizado	Sim, o indicador foi utilizado para a elaboração do PMA e é utilizado sistematicamente nas ações da SEMOB.
4	População Abrangida pela Infraestrutura Cicloviária	Sim, o indicador foi utilizado para a elaboração do PMA e é utilizado sistematicamente nas ações da SEMOB.
5	Ocorrência de Trânsito com Pedestres e Ciclistas	Sim, o indicador foi utilizado para a elaboração do PMA e é utilizado sistematicamente nas ações da SEMOB.
6	Tempo de Viagem por Transporte Coletivo	Sim, o indicador foi utilizado para a elaboração do PMA e é utilizado sistematicamente nas ações da SEMOB.
7	PNB por Faixa de Renda	O indicador não está sendo utilizado.
8	Taxa de Mortalidade de Ciclistas	Sim, o indicador foi utilizado para a elaboração do PMA e é utilizado sistematicamente nas ações da SEMOB.
9	Taxa de Mortalidade de Pedestres	Sim, o indicador foi utilizado para a elaboração do PMA e é utilizado sistematicamente nas ações da SEMOB.

Fonte: PMA - Caderno 2 - Pag. 176 e 177, SEI 70863807.

Os fatos apresentados no desenvolvimento da presente questão mostram que SEMOB e SEDUB estão alinhadas no tocante à definição de responsabilidade pela apuração dos indicadores previstos no PMA, e convergem em boa parte no que diz respeito às fontes e responsáveis pela geração dos dados que alimentam os indicadores.

Entretanto, nota-se que a utilização dos indicadores do PMA para monitoramento do Plano e da Política de Mobilidade Ativa, como sublinhada pela SEMOB na tabela acima, mostra-se em parte inviabilizada, em parte prejudicada, diante da necessidade de ajustes metodológicos e utilização de métricas que permitam ajustes em bases atualizadas. Isto implica na necessidade de revisões por parte da SEMOB e articulações, junto à SEDUH e demais Unidades do GDF para definição de ferramentas mais adequadas.

Neste sentido, a SEDUH se manifestou quanto a atualização dos indicadores previstos no Observatório Territorial (SEI 70286955):

Destacamos que o Observatório Territorial é um portal eletrônico que fornece indicadores territoriais para subsidiar a elaboração de políticas públicas, tendo sua origem no Acordo de Cooperação Técnica nº 01/2016, celebrado entre a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação e a Companhia de Planejamento do Distrito Federal. Desde o lançamento do Observatório Territorial em 2017, os indicadores lançados vêm sendo revisados, sendo identificadas necessidades de ajustes às

metodologias de cálculo e obtenção de dados. O Observatório Territorial vislumbra ser uma ferramenta de suporte a todo GDF e de consulta à sociedade civil, se permitindo, no entanto, a constante revisão e atualização das metodologias de cálculo dos indicadores, o que pode culminar na alteração dos mesmos e de seus resultados. **Portanto, a utilização dos indicadores do Observatório Territorial para fins de monitoramento de política específica deve ser pactuada com esta SEDUH para que seja priorizada a atualização dos indicadores necessários** e que seja garantida a continuidade da metodologia. Mais informações acerca do Observatório Territorial podem ser acessadas por meio do portal eletrônico: <http://www.observatorioterritorial.seduh.df.gov.br/>. (grifo nosso)

Causa

Em 2021:

Não aplicável.

4. CONCLUSÃO

Com base nas questões de auditoria selecionadas, avalia-se que o Objetivo O138 do Programa 6216 apresentou, no período avaliado, tendência de eficácia abaixo do previsto e de eficiência abaixo do desejado.

A opinião pela tendência de eficácia abaixo do previsto foi pautada na baixa execução das metas que apresentaram quantitativos desejados para 2021, conforme informadas pela SEMOB. Sobre este fato, vale a observação de que as metas do PPA que representam maior impacto na consecução da política traçada pelo Objetivo O138 não apresentaram, para o exercício de 2021, execução prevista (quantitativo informado pela SEMOB igual a zero) o que caracterizou o período auditado como sendo um período de poucas entregas e de entregas de pouco impacto, reforçando a opinião de eficácia abaixo do previsto no desenvolvimento da política.

A opinião pela tendência de eficácia abaixo do previsto também foi pautada nos resultados observados para o indicador IN10521, Expansão da malha Ciclovária do DF que, até 31/08/2021 (data de corte de sua avaliação na respectiva questão de auditoria), registrava conclusão efetiva de apenas 20,8% das entregas informadas pelo DER para 2021, incluindo-se aqui apenas as entregas do DER contabilizadas para a apuração deste indicador.

Vale ressaltar que, em termos absolutos, o índice previsto para o indicador em 2021 foi ultrapassado ao final de 2020, o que aponta para a o seu subdimensionamento, fato este corroborado pela própria SEMOB, Unidade responsável por sua apuração, durante os trabalhos de campo da auditoria. Indicadores subdimensionados comprometem a avaliação do real esforço

planejado pela Unidade no alcance de seus objetivos. Metas e indicadores devem sempre ser dimensionados conforme a capacidade operacional das Unidades e o alcance de resultados previstos, evitando a adoção de parâmetros subdimensionados na condução da política.

A eficiência do objetivo O138 foi avaliada como abaixo do desejado para o período auditado. No presente trabalho de auditoria, a eficiência foi abordada por meio de um “tripé” constituído por três aspectos principais da política de mobilidade ativa: planejamento das entregas, qualidade das entregas e monitoramento da política.

Como aspecto positivo, quanto ao planejamento das entregas, foi possível constatar que, em que pese o fato de que nem todos os instrumentos de planejamento abordados no desenvolvimento da presente auditoria (PEDF/PPA/PMA) estabeleçam metas parciais anuais para suas entregas, as Unidades responsáveis por entregas relativas ao Objetivo O138 possuem metas anualizadas, o que permite a realização da gestão e respectivo acompanhamento no que diz respeito à implantação de ciclovias e calçadas. Entretanto, como nem todas as metas anuais são publicizadas ou documentadas em instrumentos formais de planejamento, o controle social e o acompanhamento pelos órgãos de controle podem ficar comprometidos.

É importante destacar que só é possível gerenciar algo se houver um controle aplicado sobre este algo, e, ao investir esforços na realização de um bom planejamento anual, os gestores estão trazendo para o curto prazo indicativos dos erros e acertos que estão sendo cometidos na execução do orçamento anual previsto na LOA. Isto é eficiência no gasto público.

Os aspectos abordados no tocante à qualidade das entregas dizem respeito à atratividade das ciclovias e calçadas quanto a existência de iluminação noturna, sombreamento e condição geral da infraestrutura, interligação entre Regiões Administrativas por meio de ciclovias e situação quanto à prática de manutenção preventiva na infraestrutura cicloviária no DF.

Neste sentido, por exemplo, é fundamental dotar as ciclovias e calçadas de iluminação direta, que possa trazer a percepção de segurança necessária para sua utilização noturna pela comunidade e de condições de arborização que promovam sombreamento suficiente para traslado confortável em dias ensolarados, além de zelar pela boa conservação das vias, minimizando a ocorrência de acidentes no percurso. De maneira semelhante, a opção pela mobilidade ativa como forma de deslocamento prioritária passa necessariamente pela obrigatória interligação entre as Regiões Administrativas do DF, viabilizando, por exemplo, que os ciclistas deixem sua residência em determinada RA, tomem uma rodovia, tenham acesso à outra RA e transitem, dentro da RA, até seu local de trabalho.

Com base nestas considerações, na opinião da equipe de auditoria, pelo retrato traçado no período auditado, a amostra avaliada leva ao entendimento de que maiores esforços são necessários pelos gestores da política para que as infraestruturas entregues sejam de fato atraentes ao cidadão usuário, ao ponto de motivar sua opção por este modal de deslocamento em detrimento a veículos motorizados.

A infraestrutura avaliada carece de iluminação direta, exige maior sombreamento e ainda não apresenta densidade suficiente para permitir uma integração satisfatória entre RAs do DF. Tais aspectos impactam de forma negativa a qualidade das entregas já realizadas, e contribuíram para a avaliação do objetivo com eficiência abaixo do desejado. Por outro lado, como ponto positivo, observou-se que as ciclovias e calçadas visitadas apresentam estado de conservação satisfatório, fato atribuído à sua recente execução. Mas, a realização de manutenção preventiva foi caracterizada como prática apenas na infraestrutura sob jurisdição do DER, o que somou para avaliação da eficiência como abaixo do desejado.

Por fim, a avaliação dos aspectos referentes ao monitoramento da Política de Mobilidade Ativa, traduzida em seu Plano de Mobilidade Ativa, corroborou a opinião de eficiência abaixo do desejado para o O138 no período avaliado.

Constatou-se que as métricas definidas para os indicadores inicialmente previstos no PMA para o seu monitoramento, em parte, necessitam de ajustes metodológicos ou trabalham com dados que não são gerados em bases anuais. Como ferramenta de avaliação da política, apresentam limitações quanto à disponibilidade de dados e tempestividade de sua apuração, que apontam para sua parcial adequação como instrumento de apoio ao gestor na governança da política pública.

5. ORIENTAÇÕES

Companhia Urbanizadora da Nova Capital:

- O.1) [Subtópico 3.2.2] Avaliar a viabilidade de incorporar elementos de sombreamento (plantio de mudas) tanto na infraestrutura de ciclovias já implantadas no DF, como nas calçadas implantadas dentro do Programa Rotas Acessíveis, de maneira a garantir que ciclovias e calçadas se tornem mais atrativas ao trânsito diurno.

- O.2) [Subtópico 3.2.4] Avaliar a viabilidade de incluir rotinas de vistorias nas calçadas e ciclovias do DF não incluídas na jurisdição do DER, visando atuação preventiva no tocante à manutenção destas infraestruturas.

Departamento de Estrada de Rodagem do Distrito Federal:

- O.3) [Subtópico 3.2.2] Incluir nos futuros projetos de rodovias sob jurisdição do DER, elementos de sombreamento que tornem as novas ciclovias a serem implantadas no DF atrativas ao trânsito diurno.

Departamento de Estrada de Rodagem do Distrito Federal e Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF:

- O.4) [Subtópico 3.2.1] Definir quantitativos parciais anuais nos instrumentos oficiais de planejamento para as metas neles presentes, de forma a possibilitar maior transparência e controle no acompanhamento da execução.

Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação:

- O.5) [Subtópico 3.2.2] Incluir nos futuros projetos do Programa Rotas Acessíveis elementos de sombreamento que tornem as novas calçadas a serem implantadas no DF atrativas ao trânsito diurno.

Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF:

- O.6) [Subtópico 3.1.1] Planejar e desenvolver as etapas dos processos de aquisição dos produtos referentes às suas metas anuais de forma a assegurar a entrega tempestiva destes produtos dentro do exercício respectivo, considerando as possíveis incertezas que envolvem os certames licitatórios.

6. RECOMENDAÇÕES

Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF:

- R.1) [Subtópico 3.1.2] Atualizar os índices do indicador IN10521 para os exercícios 2022 e 2023 com base no índice realizado até o fechamento do exercício 2021, de forma a dimensioná-los conforme entregas anuais previstas até a conclusão do PPA.

- R.2) [Subtópico 3.1.2] Atualizar os índices previstos no indicador IN10521 de maneira que a expansão da malha cicloviária prevista no PPA 2020/2023 esteja compatível com a expansão prevista no Resultado-Chave do PEDF “ Aumentar em 45% (211 km) a malha cicloviária do DF ”.
- R.3) [Subtópico 3.1.2] Para fins de apuração da quilometragem total de ciclovias implantadas no Resultado-Chave do PEDF “ Aumentar em 45% (211 km) a malha cicloviária do DF ”, realizar o ajuste do valor a ser adotado como referência inicial (quilometragem inicial) segundo a mesma metodologia de apuração de quilometragem que passou a ser utilizada a partir de 2019, conforme justificativa apresentada no relatório PSIOG025 do Programa 6216 no SIGGO para 2020, mantendo sempre as quilometragens iniciais e finais apuradas segundo a mesma metodologia.
- R.4) [Subtópico 3.2.2] Realizar pesquisa de satisfação e opinião com os usuários das infraestruturas de mobilidade ativa no DF, discriminando os resultados por Região Administrativa, de maneira a obter um diagnóstico sobre o quanto as ações que estão sendo adotadas com a execução do PMA estão de fato atendendo as expectativas do público-alvo da política de mobilidade ativa no DF.
- R.5) [Subtópico 3.2.5] Para monitoramento do PMA, definir indicadores que sejam constituídos em suas métricas (numerador e denominador) por dados que tenham sistemática de geração estabelecida e padronizada, sejam de fácil obtenção e estejam submetidos à atualizações periódicas, de maneira que as apurações destes indicadores sejam asseguradas em bases de curto e médio prazo, revisando e eliminando, no que for preciso, os indicadores inicialmente previsto no Plano, garantindo que a avaliação da efetividade da política de mobilidade ativa esteja sendo feita com acurácia.

Brasília, 23/03/2022.



Documento assinado eletronicamente pela **Controladoria Geral do Distrito Federal**, em 23 /03/2022, 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 <https://saeweb.cg.df.gov.br/validacao> e informe o código de controle **437AA015.DEF37EC1.671CBBB4.7CE2FBEE**
