

## **NOVA SAÍDA NORTE PARA BENEFICIAR QUEM?\***

16 de maio de 2022.

Em 2020, quando o Governo do Distrito Federal (GDF) apresentou à sociedade o Projeto Zona Verde, lembro que um dos argumentos contrários enfileirado pelos representantes de moradores do Plano Piloto foi o de que a cobrança pelo estacionamento de veículos em áreas públicas da região também iria impactar as pessoas que se deslocavam do Entorno em direção à área central de Brasília, por meio de transporte individual motorizado, o que até poderia inflacionar os serviços executados por prestadores que tinham origem nas cidades goianas.

O interessante é que a Pesquisa de Mobilidade Urbana realizada em 2016 trouxe informações que mostravam um quadro diferente. De acordo com os dados apresentados, entre as viagens realizadas através de automóveis e que tinham como destino o Plano Piloto, na hora-pico da manhã, 34,95% do total eram originadas na própria área central de Brasília, enquanto que o Entorno contribuía com apenas 4,22% dos deslocamentos. A pesquisa também mostrou que na divisão modal por região administrativa, 70,1% das viagens no Plano Piloto são feitas através do transporte individual motorizado, o que apenas confirma a alta participação dos automóveis na vida dos seus habitantes e também nos dá um forte indício de quem realmente ocupa de forma majoritária os estacionamentos nas áreas públicas dessa Região Administrativa.

No ano passado o GDF apresentou outro projeto, agora com a proposta de execução de obras na Estrada Parque Indústrias Gráficas (EPIG), onde se destacava a construção de uma série de viadutos e a implantação de uma faixa exclusiva para a operação de um BRT, mas que no final também representará a produção de um indesejado passivo ambiental. A defesa do projeto por parte do governo se concentrou na tese de que as obras integrariam o conjunto de intervenções necessárias para a instalação do Eixo de Transporte Oeste, e que isso iria, principalmente, reduzir o tempo de viagem dos moradores do Sol Nascente até a área central de Brasília.

Naquela ocasião, em outro artigo, chamei a atenção para o fato do GDF ter se utilizado do argumento de que as intervenções eram necessárias para o atendimento às disposições expressas no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF), quando falava do Eixo Oeste e da perspectiva de priorização do transporte público que beneficiaria o Sol Nascente, onde as viagens nesse modal representam 40% do total, mas que a iniciativa também tinha um forte viés de atendimento preferencial à fluidez de automóveis, visto que uma das regiões atingidas diretamente pelas mudanças (Sudoeste/Octogonal) concentra o maior percentual de deslocamentos diários feitos através do transporte individual motorizado (81,6%). A um custo muito menor, a priorização do transporte público ao longo de todo o Eixo Oeste poderia ser efetivada por intermédio de medidas como a implantação de faixas exclusivas nas vias ainda sem esse benefício, como as avenidas Hélio Prates e Comercial e a EPIG, além de priorização semafórica e fiscalização de tráfego para o respeito à exclusividade de uso.

E agora, em 2022, um novo projeto no campo da mobilidade urbana é apresentado pelo GDF, este com uma dimensão ainda mais expressiva, que é o que trata da implantação de uma Nova Saída Norte (NSN), em iniciativa que envolve a construção de duas novas pontes sobre o lago Paranoá, além de 16 km de vias, túneis, trincheiras e de 23 viadutos, que seria efetivada através de uma Parceria Público-Privada (PPP), com investimento na casa de quase R\$ 4

bilhões, além do custo mensal previsto com a conservação e a manutenção de todo o sistema viário ao longo do processo de concessão, que poderá ser por até 35 anos.

Mais uma vez o PDTU é utilizado como justificativa para a realização de uma grande obra no Distrito Federal, como está fartamente documentado nos materiais de divulgação do GDF sobre o novo complexo e também na minuta do edital da concorrência. A defesa do projeto se baseia na tese de que a 4ª ponte sobre o Paranoá e a NSN já estavam previstas no PDTU e que essas obras vão viabilizar um novo acesso para a região norte, desafogando o tráfego na BR-020 e na ponte do Bragueto, criando uma nova alternativa para regiões como Itapoã, Paranoá e Taquari e que ainda iriam contribuir para reduzir as emissões de poluentes, visto que o transporte público e os modais ativos serão priorizados.

Sem entrar no mérito dos impactos ambientais e das externalidades negativas que serão produzidas na região por essa obra e de possíveis interesses imobiliários com o projeto, temas sobre os quais já se manifestam corretamente diversos ativistas e entidades da sociedade e que tem o meu irrestrito apoio, vou me ater mais a falar sobre a incongruência entre a utilização do argumento de que a implantação da Nova Saída Norte decorre de uma obrigação imposta ao GDF por aquilo que está, mais uma vez, contido no PDTU, mas que a essência do projeto vai na contra-mão de tudo que o Plano preconiza.

O PDTU não deixou margem para nenhuma dúvida em relação ao que deve ser priorizado dentro do sistema viário. Entre as suas diretrizes, destaco o que está expresso no Inciso II do Artigo 4º: “adoção de medidas articuladas para a promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas públicas afins, garantindo-se a priorização da circulação dos veículos do STPC/DF e do modo de transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado”.

Como acreditar que um projeto tenha lastro pautado pela mobilidade urbana sustentável, se a proposta original até faz a previsão de uma faixa exclusiva em cada sentido para o transporte público e espaço para ciclofaixas e calçadas, mas se ao mesmo tempo são reservadas 3 faixas expressas para a circulação de automóveis? Mais espaço ofertado para o transporte individual motorizado não é a senha para o aumento da demanda induzida e o estímulo ao seu uso indiscriminado? Como esse projeto da Nova Saída Norte pode estar alinhado com o PDTU se a preocupação com a fluidez de automóveis é a tônica principal?

Se o PDTU é utilizado pelo GDF como argumento para a realização de obras vultosas que envolverão grandes volumes de recursos, porquê as outras obrigações que também estão inseridas no Plano não foram assumidas com prioridade? Por exemplo, a atualização do Plano deveria ter ocorrido em 2020, inclusive com a exigência da realização de uma nova Pesquisa de Origem-Destino (POD), conforme temos defendido há tempos, que produziria informações sobre a demanda real no DF, mas não se tem notícia de que isso tenha sido encaminhado. Por que essa exigência que está expressa no Artigo 7º do PDTU ainda não foi cumprida?

A POD e o PDTU são fundamentais para o dimensionamento da nova rede de transporte público dentro da licitação que deverá ser feita até o final do ano, mas até o momento nada se tem de concreto, ou pelo menos não temos informação. O interessante é que o PDTU também estabelece em seu Artigo 9º que “A tomada de decisão para implementar as propostas para cada um dos eixos de transporte do STPC/DF será precedida de estudos particularizados, com

precisão e nível de detalhamento superiores aos do PDTU/DF...”, o que reforça o papel de um instrumento como a POD e outros, anteriores à apresentação de um projeto como esse da NSN.

Por que o PDTU também não passa a ser elemento, por parte do governo, para avançar efetivamente na “implantação do sistema integrado de transporte público de passageiros do Distrito Federal e Entorno”, como está estabelecido no inciso IV do artigo 4º, até porque ele agora é a autoridade única sobre os dois sistemas? Ou porquê não utiliza o instrumento de regulação da oferta de vagas de estacionamento previsto no inciso X do mesmo artigo do PDTU, para justificar à sociedade a decisão pela implementação de uma política de desestímulo ao uso de automóveis na cidade, em vez de abandonar o Projeto Zona Verde, como fez, ao sinal das primeiras reações de setores organizados?

Também não se entende porquê o PDTU é utilizado para justificar obras faraônicas no território, explicando a motivação do projeto à sociedade, mas, por outro lado, não serve como fundamento para impulsionar a implantação de um simples bicicletário na Rodoviária do Plano Piloto, por exemplo, que garantiria a integração intermodal prevista no inciso II do Plano, mas que para ser assegurada exige a mobilização da sociedade e a busca do poder judiciário para a sua viabilização, como está acontecendo no momento. Por que o PDTU serve para justificar obra para garantir fluidez de veículos, mas não pode ser parâmetro para obras voltadas à promover as circulações a pé e por bicicleta e as viagens no sistema de transporte público coletivo?

Não é compreensível também nesse projeto a insistência com a construção de uma vertente do eixo estruturador de transporte norte, que vai exigir até a construção de duas pontes sobre o lago e consumir um grande volume de recursos, sendo que as vias principais já existentes, como a BR-020 e a EPIA Norte, ainda nem possuem espaços reservados para o transporte público, como o PDTU já apontava desde 2011, isso sem falar no Terminal Asa Norte (TAN) que até hoje não foi construído. Se o Eixo Norte estivesse implantado na sua integralidade, dentro da sua perspectiva de estruturador e troncal, e com restrição para o uso de automóveis, o atendimento da demanda pelo transporte público não estaria plenamente garantida, inclusive para o tal novo Setor Habitacional Taquari – Trecho II?

Por outro lado, se o interesse do governo é o de criar uma nova alternativa dentro do sistema de transporte público para os moradores de regiões como Itapoã e Paranoá, como tem divulgado, será que não haveria soluções muito mais baratas, em vez de um aporte tão robusto como o proposto? A criação de faixas exclusivas ao longo do percurso atual, que passa pela EPCT (DF-001), EPDB e 3ª ponte, além do desengavetamento do projeto que propõe a implantação de uma ligação aquática entre a região e a área central, não poderiam assumir o papel proposto para viabilizar a redução do tempo de viagem dos moradores daquela região?

Se realmente há compromisso do GDF em apostar em uma mobilidade urbana sustentável, seguindo a cartilha daquilo que está expresso no PDTU, lamento dizer que a alternativa Nova Saída Norte não contribuirá muito para isso e que, entre os principais beneficiários desse projeto gigante, com certeza não estarão os usuários do transporte público e nem aqueles que se deslocam de forma ativa, mas sobretudo aqueles que são sempre privilegiados.

**\* Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, colabora no Projeto "Pensar o transporte público na cidade planejada para o automóvel", integra a Rede Urbanidade e é membro suplente do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF.**