

O PROJETO ZONA VERDE NO DF: ALTERNATIVA OU PROBLEMA?*

29 de Julho de 2020.

Em plena pandemia, o DF alcançou uma outra marca que não merece nenhuma comemoração e da qual não devemos ter nenhum orgulho: a frota de veículos ultrapassou a marca de 1,9 milhão de unidades, representando um crescimento de 59,8% quando comparado com os dados do mês de junho/2010, segundo as informações disponibilizadas pelo Renavam/Denatran.

Com frota tão expressiva e não submetida a nenhum tipo de restrição quanto ao uso privilegiado do espaço viário, não era difícil constatar que o transporte individual motorizado teria uma participação excessiva nos deslocamentos da população do DF. Segundo a Pesquisa de Mobilidade Urbana de 2016, as viagens feitas por veículos representam 45,5% do total das mais de 5 milhões realizadas diariamente, enquanto que o transporte público coletivo só responde por 22,5%, bicicleta com 1,7% e deslocamentos a pé estão no patamar de 25,8% dentro da matriz modal. Ressaltando que esses são números anteriores à pandemia.

O Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF (PDOT), o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) indicam os caminhos para a construção de cidades com melhor qualidade de vida ao defenderem a priorização do transporte público e dos modais ativos dentro do sistema viário, com a devida implementação de medidas de restrição ao uso de automóveis.

Na contramão disso acompanhamos a insistência das gestões em investirem na criação de condições e na ampliação do sistema viário para garantir a fluidez para automóveis com a execução de obras suntuosas, como o TTN, e agora as propostas do viaduto no SIG e do túnel de Taguatinga, além claro da ressuscitação periódica do projeto da Via Interbairros (agora batizada de Avenida das Cidades). Por outro lado, pouco se avança em direção à implementação de mais faixas e corredores exclusivos para ônibus e de infraestrutura cicloviária e pedonal para garantir outras alternativas de acesso das pessoas à cidade.

Existe uma série de instrumentos no âmbito da gestão pública que podem ser utilizados para a restrição ao uso de automóveis dentro do sistema viário do DF, como o pedágio urbano, taxa sobre emissões de poluentes e a política de estacionamento. Em relação ao último instrumento, destaca-se a iniciativa do GDF configurada no Projeto Zona Verde, visando à “implantação, operação, manutenção e gerenciamento do sistema de estacionamento rotativo pago de veículos em logradouros públicos e áreas pertencentes ao DF” e que, a partir da abertura de um processo para manifestação de interesse, selecionou o estudo técnico apresentado por uma das duas empresas que apresentaram projetos para o devido prosseguimento do certame.

O GDF estabelece como objetivos do Projeto Zona Verde, entre outros, o aumento da rotatividade nas vagas em áreas públicas e o incentivo ao transporte público e modais ativos, a partir da restrição ao uso de automóveis. No desenho do projeto, as áreas abrangidas seriam o Plano Piloto, o Sudoeste, o SIG, o SIA e os bolsões de estacionamentos localizados junto às estações do metrô e aos terminais do BRT, com uma oferta total de 115.736 vagas.

No modelo conceitual apresentado no estudo selecionado, as áreas seriam divididas em 4 grupos, com tarifas e horários diferenciados de permanência conforme a sua natureza e obedecendo a seguinte configuração: Ipê Amarelo (Asa Sul, Asa Norte, Sudoeste, SIA e SIG); Ipê Roxo (SBS, SBN, SCS, SCN, SHS, SHN, SRTVS, SRTVN, SAS, SAN, SHLS e SHLN); Ipê Rosa

(Esplanada e proximidades do Buriti, Câmara Legislativa e Tribunal de Contas) e Ipê Branco (bolsões de estacionamento do metrô e BRT).

O Projeto já está produzindo várias reações dentro da sociedade e uma delas tem origem entre os moradores das quadras residenciais das Asas Sul e Norte, que se opõem à medida pelo fato de que estaria garantida a gratuidade para apenas uma vaga dentro da quadra onde residem. No caso da existência de mais de um veículo na unidade habitacional, o quantitativo excedente estaria obrigatoriamente sujeito ao pagamento pelo uso do espaço público de estacionamento, correspondente ao período de sua utilização.

As reações e o enfrentamento de alguns segmentos são completamente previsíveis quando as políticas públicas se contrapõem a determinados interesses, pois há uma cultura arraigada e normalizada de apropriação privada do espaço público. Essas manifestações contrárias são sempre amplificadas e apoiadas por parcela da mídia local, do poder político legislativo e também pelo poder judiciário, o que acaba reforçando convicções e criando um ambiente favorável para a defesa de que o cidadão não pode ter alguns direitos ameaçados, mesmo que aquilo seja contrário ao interesse da coletividade.

O Projeto Zona Verde tem o mérito de trazer um tema polêmico para a discussão dentro da sociedade, na perspectiva da construção de um modelo de mobilidade urbana sustentável, propiciando condições para a mudança de comportamento a partir do estabelecimento de regras com restrição para o uso indiscriminado do automóvel dentro da cidade. O Projeto apenas reforça as diretrizes estabelecidas nos normativos citados acima, compartilhando, por exemplo, um dos princípios da PNMU que trata da “justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços”, ou seja, a opção pelo uso do automóvel tem assegurada a conveniência do conforto e da segurança do modal, mas em contrapartida tem que ter o ônus pela produção das diversas externalidades negativas.

Entretanto, em que pese o acerto do GDF com a apresentação do Projeto, destaca-se a necessidade da realização de uma série de ajustes na proposta e, principalmente, para que seja devidamente assegurada a utilização dos recursos arrecadados, exclusivamente, na área da mobilidade urbana, sejam aqueles originados com o pagamento da outorga ou com os recebimentos mensais decorrentes da concessão, assegurando o cumprimento dos objetivos previstos. Esses recursos deverão, obrigatoriamente, viabilizar a implantação de corredores e faixas exclusivas de ônibus, a modernização do metrô, a expansão e integração da malha cicloviária e da rede de circulação a pé com o transporte público e até mesmo o barateamento das tarifas. Esse é o grande desafio.

Avalia-se que a reativação do Fundo de Transporte Público é de fundamental importância dentro desse processo para a centralização de todos os recursos destinados ao financiamento da mobilidade urbana, e sob a gestão compartilhada do poder público e da sociedade, assegurando a presença de segmentos da comunidade dentro do conselho gestor e garantindo transparência.

* Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário-Executivo do Instituto MDT e colaborador no Projeto “Pensar o Transporte Público na Cidade Planejada para o Automóvel”.