

O SISTEMA METROFERROVIÁRIO NO DF E A MOBILIDADE URBANA*

16 de Setembro de 2020.

Na definição que está expressa na Lei Federal n.º 12.587/2012 (Art. 4.º, II), mobilidade urbana é considerada a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”. Em se tratando de indivíduos, essas viagens podem ser feitas por meio de vários modais dentro do território, como ônibus, metrô, VLT, trem urbano, barca, automóvel, motocicleta, bicicleta, patinete, skate, a pé, etc, seja com a utilização de apenas uma dessas opções ou com a combinação entre duas ou mais alternativas.

Esse conjunto de modais ajuda a compor uma rede de transporte dentro das cidades e o grande desafio é o de garantir que os deslocamentos da sua população possam ser realizados, prioritariamente, através do transporte público e dos modais ativos, além da necessidade de integração entre essas diferentes opções para que a mobilidade urbana possa ser efetivada sob o ponto de vista sustentável, garantindo a materialização do direito de acesso das pessoas à cidade.

Quando se discute os sistemas de transporte público coletivo, não há dúvida de que os modais metroferroviários se apresentam em condição de vantagem quando comparados com o modelo rodoviário, não só pelo fato de que são de alta capacidade, com o potencial de carregamento de um número maior de passageiros, mas principalmente pelas características associadas à sua configuração operacional, uma vez que os trens circulam por vias segregadas, sem contato com o tráfego urbano e isso é um importante diferencial para o cumprimento de horários, para a manutenção de frequências e, conseqüentemente, para o planejamento da viagem por parte do usuário.

Essas vantagens competitivas contribuem significativamente para que o modal metroferroviário tenha uma avaliação qualitativa melhor do que a verificada no transporte público realizado por ônibus. O sistema rodoviário enfrenta uma pesada concorrência com os automóveis dentro do espaço viário e isso reflete na perda de qualidade da prestação do serviço, uma vez que o custo operacional tende a crescer com a redução da velocidade, com o descumprimento de horários, a redução da frequência e, o que é pior, com a debandada de usuários em função do aumento do tempo de viagem.

Nesse sentido, a tendência natural é de que os investimentos nos sistemas de transporte público coletivo, obviamente, deveriam ser direcionados prioritariamente para a implantação e/ou expansão da malha metroferroviária por todas as externalidades positivas geradas e, aqui no Distrito Federal, essa lógica deveria ser mantida. No entanto, as condições de ocupação do espaço territorial do DF e alguns estudos técnicos sobre trilhos já produzidos ajudam a acender uma luz de alerta e demonstram que a solução metroferroviária pode não ser o caminho mais adequado para a realidade local, mesmo que isso não venha a agrandar determinados setores dentro da sociedade.

Para compreender esse processo propõe-se aqui uma análise a partir de três importantes fatos recentes diretamente relacionados ao transporte de passageiros sobre trilhos: o Plano de

Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do DF (PDTT), o estudo técnico que subsidia o processo para a implantação do Projeto VLT na W-3 e o estudo técnico para a concessão do Metrô ao setor privado.

PDTT

Em 2015 o Governo do Distrito Federal (GDF) celebrou o Contrato n.º 005/2015, com o consórcio formado pelas empresas LOGIT e Tecton Planejamento, no valor total de R\$ 5,2 milhões, para a produção do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do DF (PDTT), que teria como objetivo a proposição de uma Rede Estratégica Metroferroviária para implantação em um prazo de 20 anos e que contou, em etapa preliminar, com a realização de uma Pesquisa de Mobilidade Urbana (PMU) no ano de 2016, visando à elaboração de subsídios para a construção da proposta final.

Partindo do pressuposto de que existiriam novas centralidades, de que a matriz modal no DF deveria ser modificada, uma vez que a PMU/2016 identificou que somente 27,7% das viagens realizadas se davam por meio do transporte público coletivo, enquanto que quase a metade dos 5 milhões de deslocamentos era realizada pelo transporte individual motorizado, e de que os ônibus vêm perdendo progressivamente o poder de atratividade de usuários, o PDTT defende a implantação/expansão de uma rede sobre trilhos e, inicialmente, sugeria uma malha a ser operada por Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), com o total de 248,3 km, e a extensão do metrô passaria dos atuais 42,4 km para 56,7 km.

Entretanto, após avaliar uma série de condições, o documento final do PDTT concentra a defesa da rede estratégica em 113,8 km para operação via VLT (22,2 km para a linha Aeroporto-TASTAN; 30 km para a linha do Eixo Oeste, ligando a Avenida Hélio Prates, a via Estrutural e o Eixo Monumental; 22,6 km para outra linha no Eixo Oeste, fazendo a ligação de Taguatinga ao Recanto das Emas e 39 km no Eixo Norte, conectando o Terminal Asa Norte - TAN a Planaltina) e mantém a proposta de se chegar aos 56,7 km para o metrô, com a expansão de 2,3 km em Ceilândia e de 3,7 km em Samambaia e a implantação de 8,3 km para a ligação entre a Rodoviária do Plano e o TAN. Todo esse projeto foi estimado em mais de R\$ 13 bilhões.

O modal VLT é adequado para a operação dentro do espaço urbano, sem emissões de poluentes e com circulação em baixa velocidade, o que contribui para o processo de revitalização das cidades, percorrendo pequenas extensões e, na maioria das vezes, vias que também são compartilhadas por pedestres, ciclistas e outros. O modelo proposto para o DF prevê distâncias de até 39 km, em vias mistas (parte segregada e outra integrada e com cruzamentos em nível), que seria inadequado para a nossa realidade, ao contrário das experiências dos VLTs Carioca e da Baixada Santista, com trechos percorridos de até 11 km, além de ser um modal que estaria com atendimento bem acima da projeção de carregamento da rede em cenário de 20 anos, uma vez que se estima uma demanda de no máximo 10 mil passageiros hora/sentido no pico da manhã no ano de 2036, para alguns trechos propostos, enquanto que o modal poderia transportar até 30 mil passageiros hora/sentido no mesmo horário e por um custo de implantação bastante significativo (a estimativa para o custo total só com essa rede completa do VLT seria de R\$ 9,3 bilhões).

A extensão do metrô na Asa Norte tem sido frequentemente defendida por vários setores como uma possível solução dos problemas de mobilidade dentro da cidade. Esse modal é caracterizado pela sua alta capacidade de transporte de passageiros, com estimativa de até 80 mil passageiros hora/sentido no pico, mas que também exige um aporte maior de recursos para a sua implantação (dados do Banco Mundial estimam em US\$ 250 milhões o custo/km).

No estudo realizado pelo consórcio contratado para elaborar o PDTT concluiu-se que a expansão do metrô até o TAN agregaria somente entre 4,3 mil a 4,5 passageiros hora/sentido no pico, mas que se houvesse um seccionamento das linhas de ônibus originadas no Eixo Norte no próprio TAN, o carregamento do metrô poderia chegar até 6,6 mil passageiros hora/sentido no pico, mesmo assim ainda bem distante da possibilidade de atendimento pelo modal que é de até 80 mil passageiros hora/sentido no pico. Ou seja, o modal seria implantado a um custo total de aproximadamente R\$ 10 bilhões (no estudo fala-se em custo de apenas R\$ 2,2 bi), para transportar uma quantidade incompatível com um sistema de alta capacidade e, o que é pior, essa configuração obrigaria um usuário que embarcou em Planaltina e que tem a área central de Brasília como destino, por exemplo, a fazer um transbordo já bem próximo do seu destino final, após a realização de boa parte da sua viagem, para acessar o metrô que concluiria o seu trecho. Esse arranjo, segundo o estudo, ajudaria em parte a justificar um investimento tão alto para viabilizar a extensão do metrô, mesmo que isso fosse representar o aumento do tempo de viagem do usuário do sistema de transporte público do DF, o que seria um completo absurdo.

A Asa Norte é uma região da cidade com baixo adensamento populacional e com uma série de restrições para a sua ocupação em função do tombamento do Plano, apesar de ainda existirem áreas vazias que poderiam ser destinadas a empreendimentos habitacionais de interesse social e que iriam contribuir para um carregamento efetivo de uma rede de metrô, o que evidentemente não está em nenhuma previsão de política pública. Insistir na implantação desse modal na região só atenderia o interesse de empreiteiras que atuam em grandes obras e dos atuais proprietários de imóveis localizados na SQN, que conseguiriam valorização imobiliária apenas com o sistema implantado, o que aliás foi destacado com ênfase pelo próprio consórcio contratado para a elaboração do PDTT.

PROJETO VLT NA W-3

No início deste ano o GDF disponibilizou um conjunto de documentos que foi produzido pelo Consórcio formado por 4 empresas e que foi selecionado para apresentar um estudo técnico de viabilidade para a implantação do Projeto VLT na W-3 e, em abril, foi realizada uma audiência pública para discussão com a sociedade, quando também foi feita uma exposição do tema e um breve detalhamento da proposta.

O projeto global prevê a execução de três fases: na etapa 1 seria implantado o VLT por toda a extensão da W-3, em trecho de 16,3 km compreendido entre o Terminal Asa Sul (TAS) e o Terminal Asa Norte (TAN); a segunda fase corresponderia à ligação pelo modal do Aeroporto ao TAS, com 6 km de extensão e, por último, seriam realizadas obras de requalificação do espaço físico urbano para a integração das Quadras 600 e 900 das duas Asas.

Com custo global estimado em quase R\$ 2,4 bilhões, sendo 74% desse valor programado apenas para a implantação da Fase 1 (R\$ 1,7 bilhão), além de outros 15% destinados à Fase 2

(R\$ 365 milhões), o estudo aponta como condições determinantes para a implantação do VLT, entre outras, o fato de que o sistema rodoviário de transporte público seria incapaz de atendimento da demanda atual e da projeção futura de carregamento, uma vez que apresenta velocidade operacional em decréscimo e baixa frequência em decorrência da disputa por espaço dentro do sistema viário.

Nesse sentido, o estudo apresenta uma nova configuração para o Sistema de Transporte Público Coletivo do DF (STPC/DF): todas as linhas que atualmente circulam pela W-3 deixariam de operar na via e seriam seccionadas, com os passageiros passando a fazer transbordo em algumas estações de integração; a atual faixa exclusiva para os ônibus deixaria de existir e uma nova seria criada junto ao canteiro central para a operação do Veículo Leve sobre Trilhos.

Esse modal de média capacidade apresenta uma série de vantagens, algumas até já foram listadas no tópico anterior, como a sua perfeita integração à vida urbana e a não emissão de poluentes pela não utilização de combustíveis fósseis que alimentam os ônibus e degradam a qualidade do ar. Também destaca-se a adequação desse modal ao propósito de requalificação da via W-3, que está associado ao projeto integral de intervenções dentro da cidade.

Não resta dúvida de que deve haver um processo de racionalização do STPC, com o resgate da proposta do sistema tronco-alimentado e da integração intermodal, que inclui também o investimento em infraestrutura viária para o transporte público e para os modais ativos, além claro da necessidade do estabelecimento urgente de medidas que assegurem as restrições para o uso exagerado do transporte individual motorizado nas viagens feitas dentro da matriz modal do DF. No entanto, o Projeto do VLT assim como está configurado traz uma série de inconsistências para o cumprimento das diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e pelo Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do DF (PDTU).

Segundo as informações trazidas pelo estudo técnico, atualmente 222 linhas do sistema rodoviário operam na W-3, sendo 155 do STPC/DF e outras 67 do Entorno, com o transporte de 262 mil passageiros/dia apenas no sistema local, sendo que 150 mil são equivalentes (os que efetivamente pagam a tarifa), lembrando que esses números são do período anterior à pandemia. Na projeção de demanda feita para o ano de 2049, que seria o prazo final da concessão da operação, estima-se que seriam transportados 209 mil passageiros/dia, ou seja, comparando-se com o quadro atual, haveria um alto investimento no projeto para um incremento de apenas novos 59 mil passageiros daqui a 29 anos, sem falar que o modal seria inadequado para o carregamento da rede, uma vez que ele é indicado para o transporte de até 350 mil passageiros/dia.

Outro aspecto que merece reflexão é o da configuração proposta para o carregamento da rede do VLT, com completa dependência da integração com o sistema rodoviário (cerca de 90%), uma vez que o passageiro passa obrigatoriamente a depender exclusivamente desse modal para acessar o seu destino final na W-3. Sendo assim, o novo modelo, para se apresentar com viabilidade técnica, operacional e financeira, vai obrigar a realização de transbordo para o usuário que atualmente faz a sua viagem direta, o que inevitavelmente vai representar um aumento do seu tempo de deslocamento, mas não há nenhuma sinalização no sentido de atrair novos públicos para o modal com medidas que deveriam ser implementadas para o desestímulo ao uso do automóvel.

A qualificação do sistema de transporte público não deve passar pela aplicação de sanções ao seu usuário e a Fase 2 do Projeto do VLT sinaliza com a possibilidade real disso acontecer na sua operação. Além do alto custo para a sua implementação (R\$ 365 milhões) e do potencial insignificante de contribuição para o carregamento da rede (algo em torno de 20 mil passageiros/dia no ano de 2049), que seria incompatível com um sistema de média capacidade, na Fase 2 seriam implantadas duas estações que são consideradas como zonas de interesse para a integração com os veículos que operam no BRT (Estação BRT Sul) e com os ônibus que circulam pela EPGU, EPNB e EPIA Sul (Estação Zoo).

Neste caso, um passageiro que tem como destino a W-3 e como origem Santa Maria, por exemplo, seria obrigado a realizar 3 transbordos: no Terminal Santa Maria, onde embarcaria no BRT; na Estação BRT Sul para acessar o trem da Fase 2 do VLT e, por fim, no TAS para mudar de trem e concluir sua viagem. O mesmo aconteceria para um passageiro com origem na Candangolândia e que se veria obrigado a fazer duas integrações, a primeira na Estação Zoo e a outra no TAS. Avalia-se que esse desenho de rede pode contribuir de forma efetiva para que o atual usuário do STPC/DF desista do sistema e migre para modais motorizados individuais para reduzir o seu tempo de viagem.

Em que pese a produção de alguns aspectos positivos com a implantação do Projeto do VLT, merece uma séria reflexão o fato de que o alto investimento público será determinante para a sua viabilização, seja através da previsão com o aporte governamental (em torno de R\$ 1,5 bi) ou com as contraprestações pecuniárias (R\$ 23 milhões/mês), com o GDF assumindo quase a totalidade dos riscos, mas que a demanda futura a ser atendida ficará em nível muito abaixo da capacidade de transporte do modal e que o interesse do usuário poderá não estar sendo observado na concepção da proposta.

CONCESSÃO DO METRÔ DF

A ação mais recente relacionada ao modal metroferroviário no DF trata do estudo técnico produzido pelo consórcio formado pelas empresas Urbi Mobilidade e Metrô de São Paulo, visando subsidiar o futuro processo de concessão para a gestão, operação e manutenção do transporte metroviário do Distrito Federal, na modalidade de concessão patrocinada, através de uma proposta de parceria público-privada, cuja audiência pública está programada para o dia 17/09, o projeto estimado em R\$ 3,5 bilhões e o prazo de concessão de 30 anos.

Algumas diretrizes foram estabelecidas para orientar o estudo técnico e servir como eixo para um futuro processo de concessão, dentro da perspectiva de estímulo ao uso do modal metroviário dentro do sistema de transporte público, tendo como parâmetro a execução de algumas ações essenciais por parte da então futura concessionária, como: reforma da atual frota em operação no Metrô/DF, inclusive com instalação de ar condicionado; investimento em 10 novos trens para a ampliação da frota; reforma e modernização da estrutura das estações; investimento em melhoria da acessibilidade às estações; aumento da capacidade de integração intermodal; redução do headway nos horários de pico, visando garantir um intervalo de apenas 2 minutos e 10 segundos entre um trem e outro e, o mais importante, a ampliação da capacidade de atendimento do modal, que deverá passar dos atuais 178 mil passageiros transportados/dia (segundo dados informados pela Semob) para o atendimento de 300 mil passageiros/dia.

Entre os motivos apontados pelo GDF para justificar a concessão do serviço metroviário destacam-se: o incentivo ao uso do transporte público coletivo, atendendo o que está estabelecido na PNMU e no PDTU; a necessidade da redução do aporte de subsídios por parte do tesouro distrital no sistema, que atualmente corresponde a 50% do seu custo total e a perspectiva da injeção de novos recursos no sistema por parte do setor privado, o que poderia representar o aumento da capacidade de atendimento e a melhoria da qualidade dos serviços.

O Estudo Técnico utilizou a PMU/2016, o PDTT e as investigações realizadas no âmbito do projeto do VLT na W-3 como subsídio para a formulação de uma proposta. Uma das informações relevantes produzidas trata dos deslocamentos realizados por meio do transporte público coletivo no Distrito Federal e que se situam no patamar de 26,9%, enquanto que nas Áreas de Influência Direta do Metrô (como Ceilândia, Taguatinga e Samambaia) esse número corresponde a 28,9% das viagens e nas Áreas consideradas de Influência Indireta, aquelas em um raio de influência pelo modal, significam 33,2%.

Essas duas Áreas representam juntas cerca de 63% das viagens produzidas por meio do Transporte público coletivo e os números poderiam indicar que há um potencial para incremento nos deslocamentos feitos a partir do modal metrô, até porque algumas regiões administrativas consideradas como grande receptoras de viagens estão situadas ao longo do eixo estrutural metroviário, como o Plano Piloto (42,2% das viagens), Taguatinga (11,5%), Ceilândia (6,5%), Águas Claras (5%), Guará (3,3%) e Samambaia (3,5%).

No entanto, como a matriz modal do DF é baseada fundamentalmente nas viagens feitas através de automóveis, o estímulo ao uso do transporte público não vai ocorrer apenas com a oferta de um sistema estrutural, mas principalmente com a implementação de ações rigorosas de restrição ao uso de automóveis, como o pedágio urbano e a política de estacionamento, por exemplo. Isso explica em parte o fato de que em Águas Claras e no Guará, que são Áreas de Influência Direta do metrô, as viagens feitas através do transporte público representam somente 30% daquelas que são realizadas via o transporte individual motorizado, enquanto em Taguatinga elas se situam no patamar de 50%, mesmo percentual verificado no Gama, que é uma Região Administrativa atendida por outro sistema estrutural, nesse caso o BRT, segundo dados disponibilizados pela PMU/2016.

Essa disparidade entre o transporte público coletivo e o transporte individual motorizado é destacada em outro momento do estudo. Considerando a análise de 111 macrozonas do DF, para o período do pico da manhã, no ano de 2018 eram realizadas 486 mil viagens por meio de automóveis, enquanto que somente 276 mil ocorreram via o transporte público coletivo.

Quando se analisam as informações detalhadas acerca de integração intermodal verifica-se que 57,5% das viagens realizadas no metrô são acessadas a pé, por pessoas que habitam áreas lindeiras às estações, outras 36% decorrem da combinação entre o metrô e o ônibus e somente 7,5% são originadas pela integração com os automóveis, o que reforça a percepção de que há um nicho potencial a ser explorado para o aumento do carregamento da rede metroviária no DF.

Para subsidiar a realização do estudo técnico que seria realizado pelos consórcios interessados no processo da futura concessão, o GDF utilizou como parâmetro de número de passageiros transportados/dia útil o dado de uma data do mês de agosto/2018, quando o sistema conseguiu atender o seu máximo de 178 mil mil usuários. Com isso, o desafio para o alcance do

atendimento de 300 mil passageiros/dia projetados, passaria pela incorporação de novas 122 mil pessoas/dia. No entanto, para adequação aos números reais, optou-se pela utilização de uma média mensal de embarque de passageiros no ano de 2018 e, com isso, se considerou como referência o total redimensionado de 133 mil usuários/dia.

Assegurar que o sistema consiga realizar o transporte de 300 mil passageiros/dia não é uma tarefa muito simples, em função da configuração do atual sistema operacional do metrô que foi implantado com trens com apenas 4 carros, diferente do convencional operado com 6 composições; com atendimento em nível próximo de saturação em alguns trechos, conforme a relação estabelecida entre o Volume transportado e a Capacidade máxima da via sobre trilhos (V/C) que já está próxima do limite de saturação, que é acima do nível 1 (na linha troncal a relação é de 0,998, no trecho entre as Estações Guará e Feira; na linha verde é de 0,939 entre as Estações Concessionárias e Águas Claras; e apenas na linha laranja, no trecho entre as Estações Taguatinga Sul, o valor máximo atingido é de 0,772), além do serviço operar por uma extensão razoável em região com baixo adensamento, no caso, toda a área da Asa Sul, onde há baixa demanda. O mapa de desembarques em todo o eixo sul é insignificante, no sentido Área Central, só apresentando volumes consideráveis a partir da Estação 102 Sul.

Apesar das condições adversas, algumas propostas são sugeridas para a requalificação do serviço metroviário visando ao alcance da meta de transporte de 300 mil passageiros/dia, com destaque para: reorganização do sistema de transporte público rodoviário; investimento em melhoria da acessibilidade para o aumento do fluxo nas estações do metrô; implantação de mais 4 estações; redução do atual headway praticado no sistema e implantação de política de estacionamento nas áreas dos bolsões junto às estações e na área central de Brasília.

Segundo as informações disponibilizadas, ao longo do Eixo Sul, que é uma via paralela à infraestrutura sobre trilhos localizada ao longo de toda a Asa Sul, ocorre a operação de 100 linhas do STPC Rodoviário com o transporte de 153.231 passageiros/dia útil (dados anteriores à pandemia). No desenho proposto, 29 linhas que operam no Eixo Sul deixariam de existir, com os passageiros passando a ser atendidos por outras e 50 linhas teriam um seccionamento em estações específicas do metrô (como Arnieiras, Shopping ou TAS), onde obrigatoriamente o usuário deveria fazer um transbordo para acessar o metrô e poder chegar ao seu destino final.

Aqui registra-se o mesmo tipo de preocupação já manifestado antes quando se avaliou a proposta de expansão do metrô pela Asa Norte. Quando se discute a racionalização de um sistema de transporte público, o objetivo principal passa pela redução dos custos com medidas para evitar a sobreposição de linhas e a irregularidade de frequências, mas também para o aumento da eficiência e da qualidade da prestação do serviço e, para isso, a integração é um elemento primordial para alcançar melhores resultados. O Bilhete Único ajuda nesse processo de integração intermodal e garante a liberdade de escolha do usuário para a definição do seu melhor trajeto para alcançar o destino final. No entanto, o seccionamento da sua linha e a imposição compulsória de uma integração também pode produzir um efeito contrário ao pretendido, afastando o usuário do transporte público coletivo com a percepção de que o seu tempo de viagem vai aumentar com um transbordo.

No item "melhoria da acessibilidade" há a identificação de que vários obstáculos impedem a chegada de possíveis novos usuários até as estações do metrô, como a distância entre as paradas de ônibus e as estações, infraestrutura inadequada de calçadas, caminhos e rampas inacessíveis e sinalização e informação inadequadas para orientação do público. Na proposta há

a defesa de que os bolsões de estacionamento existentes junto a algumas estações possam ser transformados em locais apropriados para o estacionamento de ônibus, visando o desembarque de passageiros próximo à infraestrutura do metrô, o que garantiria a integração intermodal e evitaria longos deslocamentos a pé.

É preciso lembrar apenas que a destinação dos bolsões de estacionamento para outra finalidade contraria a proposta contida em outro projeto do GDF, o Zona Verde, que tem como viés uma defesa forte do uso do espaço de forma gratuita para desestimular a utilização do automóvel nas viagens e incentivar a sua integração com o transporte público coletivo. Retirar locais de possíveis estacionamento de veículos junto às estações e terminais de sistemas estruturais de transporte não contribui para o alcance das diretrizes defendidas pela política de mobilidade.

O documento técnico defende como terceira medida necessária para o incremento da rede do metrô a implantação de 4 novas estações (104 Sul, 106 Sul, 110 Sul e Estrada Parque). Para a viabilização do projeto está se propondo a implantação de 3 estações na Asa Sul, em áreas com baixo adensamento e que vão contribuir de forma insignificante para o alcance da meta final de transporte de passageiros, sendo que duas delas (106 Sul e 110 Sul) já estão prontas, mas ainda não entraram em operação.

Quando avaliamos os números disponibilizados pelo próprio Metrô DF com o mapa de movimentação diária de usuários por estação já existente da rede, identificamos que por várias delas há a circulação de um número pequeno de passageiros, como 108 Sul, 112 Sul, TAS, Feira e Guariroba, com menos de 2 mil pessoas/dia. Houve um investimento alto com o aporte de recurso público para a implantação de estações onde o movimento diário é inexpressivo e completamente inadequado para um sistema de transporte de alta capacidade.

Agora, ao se defender a implantação de novas estações, insiste-se na ocorrência do mesmo erro e no desprezo ao uso adequado dos recursos públicos. Segundo as estimativas projetadas para as novas estações, teríamos a seguinte demanda diária, não agora em 2020, mas no distante ano de 2051: 104 Sul = 235 usuários; 106 Sul = 333 usuários e 110 Sul = 583 usuários. Como esse universo de passageiros vai contribuir para o alcance da meta final? É a avaliação custo-benefício que deveria direcionar a decisão pela alocação de recursos públicos, não outros interesses e essa mesma lógica merece ser aplicada na discussão sobre a expansão do metrô até a Asa Norte, onde os mesmos problemas ocorreriam.

Há plena concordância em relação à necessidade de redução do headway (intervalo entre os trens), para melhor qualificação do sistema metroviário e atração de novos usuários, além da manutenção do atual público. Segundo as informações oficiais, em 2018, no trecho compartilhado entre as Estações Águas Claras e Central (troncal), o headway era de 215 segundos (3 minutos e 35 segundos), na linha verde que atende Taguatinga e Ceilândia era de 322 segundos (5 minutos e 22 segundos) e, por fim, na linha laranja (Samambaia) seria de 645 segundos (10 minutos e 45 segundos).

Com as ações que deverão ser promovidas em um futuro cenário de concessão da gestão e operação do serviço de metrô, a meta é de que em 2024 houvesse uma redução de 20% no intervalo entre os trens, com o novo headway passando a ser, respectivamente, de 172 segundos (2 minutos e 52 segundos), 258 segundos (4 minutos e 18 segundos) e 516 segundos (8 minutos e 36 segundos).

Em 2041, projeção que seria mantida em 2051, aconteceria novo decréscimo de 20% no headway e os novos valores seriam: 130 segundos (2 minutos e 10 segundos), 195 segundos (3 minutos e 15 segundos) e 390 minutos (6 minutos e 30 segundos). A redução total de 40% dos intervalos programados entre os trens é um diferencial competitivo para a atração de usuários ao sistema e deveria ser uma diretriz a ser implantada, independente do modelo de operação, se direta pelo próprio estado ou via concessão para a iniciativa privada, o que obviamente exige um aporte de recursos para investimento em material rodante, em novas tecnologias e em ampliação e qualificação da equipe técnica.

Por fim, como elemento essencial para o cumprimento da meta, o estudo técnico defende o estabelecimento de uma política de estacionamento com a cobrança inclusive nos bolsões de estacionamento junto às estações, mesmo que o usuário do automóvel vá fazer uma integração com o metrô, quando pagaria uma tarifa de R\$ 2,00. Além disso, é sugerida a tarifação pelo uso dos espaços públicos localizados nas vias do Plano Piloto, com a proposição de três cenários e com a cobrança de valores entre R\$ 10,00 e R\$ 20,00.

Na verdade esse tema recebeu dois tratamentos opostos no documento técnico produzido pelo consórcio. Em princípio há a recomendação de que os bolsões sejam utilizados como instrumentos para garantir a acessibilidade às estações, até mesmo com a sua utilização como paradas de ônibus para o desembarque de passageiros que vão prosseguir as suas viagens no metrô. Posteriormente, a abordagem insere a política de estacionamento como indutor para a produção de demanda, inclusive com a projeção de que com a cobrança de tarifa de R\$ 2,00 nos bolsões e de R\$ 20,00 no Plano serão geradas novas 18.847 viagens/dia no sistema.

O estudo consolida as informações relacionadas às ações necessárias para o incremento na rede e destaca a participação e o peso de cada item para que ocorra esse aumento da demanda diária pelo serviço metroviário, sendo: reorganização da rede de ônibus (35,8%); melhoria da acessibilidade (32,3%); redução do headway (17%) e implantação de novas estações (14,9%).

Fica configurado que a implantação de novas estações iria exigir um alto investimento, mas que o resultado produziria um baixo impacto na demanda diária futura. Sob essa mesma lógica também se aplicam as proposições para a realização das expansões do metrô, sejam elas no ramal laranja, no verde ou na extensão até o Terminal da Asa Norte, que custariam mais de R\$ 10 bilhões, mas que contribuiria com um volume pequeno de novos usuários agregados ao sistema, com 4 estações com previsão de fluxos menores de 600 passageiros/dia.

Nas projeções realizadas com e sem as extensões do metrô, a perspectiva é de que ocorra um acréscimo de apenas 26 mil passageiros ao sistema, no ano de 2041, no comparativo entre os dois modelos. Com a implantação dos três trechos de extensão do metrô, o sistema atenderia 328.012 usuários/dia, mas se não ocorrer nenhuma obra de expansão o carregamento da rede será de 301.968.

Todos os estudos técnicos produzidos no DF no campo da mobilidade urbana e, também, os que tratam especificamente sobre o sistema metroferroviário conseguiram produzir um

conjunto importante de dados e informações técnicas que são fundamentais para a compreensão da nossa realidade e ajudam a desmistificar algumas teses defendidas por especialistas que apontam esse modal como a única solução de mobilidade quando se discute transporte público, pelo seu perfil de alta capacidade, de operação em via segregada e pela baixa emissão de poluentes.

O debate em torno dos sistemas de transporte público coletivo não pode ser conduzido sob a ótica de um centrismo exarcebado na defesa de um único modal e, ao mesmo tempo, de uma crítica preconceituosa e raivosa em torno de outros modais. O princípio básico que deveria nortear qualquer discussão é o de que esses sistemas devem acima de tudo priorizar o usuário, atendendo ao seu interesse, estando a serviço da sociedade, garantindo a inclusão social nesses tempos tão difíceis e promovendo o direito de acesso à cidade em viagens onde se consumiria o menor tempo possível.

Ao mesmo tempo, é imprescindível que haja compatibilidade entre a demanda existente ou futura e a capacidade do modal para atendimento. Não é adequada e nem recomendável do ponto de vista econômico a implantação de um modal com perfil de alta capacidade para o transporte de um volume reduzido de passageiros, assim como também não se justificaria o investimento em um sistema de baixa capacidade para o atendimento de uma demanda acima da possibilidade.

O Metrô DF opera em um cenário que é marcado pela existência de condições objetivas que limitam uma possível ampliação da sua capacidade de atendimento, como o tamanho do trem, que conta somente com 4 carros e estações que foram projetadas para somente esse tipo de composição, e a operação em áreas com baixo adensamento populacional onde o fluxo de passageiros é irrelevante para esse tipo de modal.

A concessão do serviço ao setor privado, por si só, é incapaz de resolver essa equação e o conjunto de medidas que deve ser implementado para viabilizar o incremento no número de passageiros transportados está muito mais localizado no âmbito do poder público local do que na identificação de uma possível melhor eficiência se a operação for privada. O aumento da demanda nos sistemas de transporte público, não só no metrô, exige a implementação de uma política contundente de desestímulo ao uso de automóveis, que é atribuição do governo local e que é sempre tratada com desprezo nos estudos técnicos para a implantação de projetos metroferroviários.

Da mesma forma, a captura da valorização imobiliária decorrente da execução das obras do sistema estrutural de metrô no DF ou a concessão de outorga onerosa para o direito de construir são instrumentos da gestão pública que nunca foram utilizados para o financiamento da mobilidade urbana e que poderiam estar sendo investidos para a redução do aporte de subsídios do GDF ao sistema de transporte público, para a redução da tarifa, para o investimento na renovação da frota de trens, para a atualização da tecnologia operacional, para a implantação de infraestrutura viária de trilhos ou de faixas e corredores exclusivos ou para a implementação de redes cicloviária ou pedonal.

A operação do sistema de transporte público coletivo apresenta dois fluxos principais, sendo um localizado no pico da manhã, entre 06h00 e 08h00, e o outro no final da tarde, no

período de 17h00 às 19h00 (no sistema rodoviário esses dois intervalos representam quase 40% do total de viagens realizadas durante todo um dia útil). No restante do dia há redução de frota em função da queda significativa da demanda, assim como ocorre nos sábados, domingos e feriados.

A Lei Distrital n.º 4.011/2007 dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo. No Artigo 17 está expresso que as tarifas são fixadas pelo poder público, com base em estudos de custos e tarifas, após consulta prévia ao Conselho de Transporte Público Coletivo (CTPC). No § 1º há o registro de que "a entidade gestora poderá propor preços promocionais, ouvido o CTPC/DF". Avalia-se como pertinente a possibilidade do GDF realizar alguns estudos técnicos para identificar a viabilidade da implantação de tarifas promocionais nos entrecipos e finais de semana, submetendo essa discussão ao Conselho, como alternativa de atração e desoneração de usuários ao sistema de transporte público para o aumento do carregamento da rede em períodos de baixa procura.

Ainda no campo da responsabilidade do poder público como indutor do desenvolvimento do transporte público, reitera-se aqui a necessidade da criação de um Fundo Distrital de Mobilidade Urbana, com gestão compartilhada entre governo e sociedade, para a concentração de todos os recursos destinados ao financiamento das ações da área, sejam eles originários do orçamento do governo, de emendas parlamentares, mas também aqueles que estão associados à implementação dos instrumentos de gestão.

Dessa forma, entende-se que não há justificativa para a defesa de um projeto de concessão do Metrô DF à iniciativa privada, visando o aumento da sua eficiência e da sua capacidade de atendimento e a sua qualificação, uma vez que vários atributos e instrumentos que poderão garantir esses objetivos se encontram na alçada do poder público local. O argumento de que a concessão irá reduzir o volume de subsídios aportados pelo GDF no sistema (em torno de 50% do custo total), como forma de alívio ao caixa do tesouro, se apresenta incompatível com a proposição de uma parceria público-privada, na modalidade de concessão patrocinada, onde o Estado vai continuar com obrigações de aporte público, de contraprestação pecuniária e de pagamento da diferença entre a tarifa de remuneração (técnica) e a tarifa de usuário (pública) pela prestação do serviço.

Se há a disposição de promover um investimento tão volumoso em tal proposta de concessão, mesmo que o desembolso seja escalonado, que essa premissa possa ser estendida a todos os projetos de mobilidade urbana com o direcionamento prioritário de recursos para os sistemas de transporte público e os modais ativos.

* 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".