



**REDE DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E DO TRANSPORTE COLETIVO
DO DISTRITO FEDERAL – REDE URBANIDADE¹**

QUESTIONAMENTOS/CONTRIBUIÇÕES DA REDE URBANIDADE ACERCA DA PROPOSTA DE CONTRATAÇÃO DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA (PPP) PARA CONSTRUÇÃO, CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO DA NOVA SAÍDA NORTE

A Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade, em atenção à consulta pública promovida pela Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - Semob acerca da proposta de contratação de PPP, na modalidade de concessão administrativa, para construção, conservação e manutenção da Nova Saída Norte do Distrito Federal, CONSIDERANDO:

a) que o artigo 314 da Lei Orgânica do Distrito Federal – LODF estabelece que “A política de desenvolvimento urbano do Distrito Federal, em conformidade com as diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, garantido o bem-estar de seus habitantes, e compreende o conjunto de medidas que promovam a melhoria da qualidade de vida, ocupação ordenada do território, uso de bens e distribuição adequada de serviços e equipamentos públicos por parte da população”;

b) que a LODF inclui entre os princípios norteadores da política de desenvolvimento urbano do Distrito Federal o acesso de todos a condições adequadas de transporte e o combate a todas as formas de poluição²;

c) que a LODF determina que o “Sistema de Transporte do Distrito Federal subordina-se aos princípios de preservação da vida, segurança, conforto das pessoas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico” e destaca que “O Poder Público estimulará o uso de veículos não poluentes e que viabilizem a economia energética, mediante campanhas educativas e construção de ciclovias em todo o seu território³”;

d) que o Estatuto da Cidade estabelece entre as diretrizes gerais da política urbana a garantia do direito a cidades sustentáveis, para as presentes e futuras gerações; a gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos,

¹ Com o propósito de assegurar a efetividade da participação da sociedade no processo de elaboração, implementação e fiscalização da política local de mobilidade urbana e, em última análise, o respeito aos direitos e garantias relacionados a essa política, foi instituída, em novembro de 2019, a Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal – Rede Urbanidade, composta por representantes da sociedade civil organizada e do MPDFT, cujo objetivo principal é a criação de espaço democrático de discussão, articulação e busca de soluções compartilhadas para as questões relacionadas à mobilidade urbana, na perspectiva do desenvolvimento sustentável.

² LODF, Artigo 314, parágrafo único.

³ LODF, Artigo 335, *caput*, e parágrafo 2º.

programas e projetos de desenvolvimento urbano; e a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais⁴;

e) que a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 03.01.2012, tem como princípios a acessibilidade universal; o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; a gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; a segurança nos deslocamentos das pessoas; a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana⁵;

f) que a Política Nacional de Mobilidade Urbana também estabelece, entre outras diretrizes, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; o incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes; e a priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado⁶;

g) que os usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana têm o direito de participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana⁷;

h) que o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF – PDOT-DF encontra-se em fase de revisão;

i) que, independentemente disso, o PDOT-DF prevê, entre as diretrizes setoriais para o transporte do Distrito Federal, a priorização do transporte coletivo e do transporte não motorizado em relação ao motorizado individual; e a promoção da qualidade ambiental, efetivada pelo controle dos níveis de poluição e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico⁸;

j) que o PDOT estabelece, entre as diretrizes setoriais para o sistema de mobilidade, a promoção de um conjunto de ações integradas provenientes das políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito e de desenvolvimento urbano e rural que priorize o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades de deslocamento; a promoção do acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável; e a racionalização e complementaridade de ações entre os órgãos responsáveis pela organização dos espaços urbanos e rurais e do sistema de transporte⁹;

k) que o Plano Diretor de Transporte Urbano do DF – PDTU-DF, instituído pela Lei Distrital nº

4 Lei Federal nº 10.257, de 10.07.2001, Artigo 2º.

5 Lei Federal nº 12.587, de 03.01.2012, Artigo 5º

6 Lei Federal nº 12.587/2012, Artigo 6º

7 Lei Federal nº 12.587/2012, Artigos 14, inciso II, e 15, inciso II.

8 LC 803/2009, Artigos 18 e 20.

9 LC 803/2009, Artigo 21.

4.566, de 04.05.2011, deve ser atualizado por ocasião da realização do censo demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE ou a cada dez anos e revisado a cada cinco anos¹⁰;

l) que a atualização do PDTU-DF deve se basear em nova pesquisa de origem-destino por amostra de domicílios e incorporar as definições mais recentes emanadas do PDOT;

m) que o PDTU-DF estabelece, entre os objetivos gerais para a melhoria do transporte urbano e rural e da mobilidade no Distrito Federal e no Entorno, a redefinição do modelo de circulação de veículos, em especial nas áreas de maior fluxo; a priorização, sob o aspecto viário, da utilização do modo coletivo de transportes e a integração de seus diferentes modais; e a contribuição para preservar Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade¹¹;

n) que a Lei Distrital nº 4.797, de 6 de março de 2012, estabelece que “As políticas de mobilidade urbana deverão incorporar medidas para a mitigação dos gases de efeito estufa, bem como de outros poluentes e ruídos, tais como: restrição gradativa e progressiva do acesso de veículos de transporte individual ao centro, excluída a adoção de sistema de tráfego tarifado e considerando-se a oferta de outros modais de viagens; ampliação da oferta de transporte público e estímulo ao uso de meios de transporte com menor potencial poluidor e emissor de gases de efeito estufa, com ênfase na rede ferroviária, metroviária, nos veículos leves sobre trilhos e outros meios de transporte utilizadores de combustíveis renováveis; estímulo ao transporte não motorizado, com ênfase na implementação de infraestrutura e medidas operacionais para o uso da bicicleta, valorizando-se a articulação entre modais de transporte; promoção de medidas de atração do usuário de automóveis para a utilização de transporte coletivo; e estabelecimento de limites e metas de redução progressiva e promoção de monitoramento de emissão de gases de efeito estufa para o sistema de transporte do Distrito Federal¹²;

VEM, APÓS APROVAÇÃO DO PRESENTE DOCUMENTO EM ASSEMBLEIA VIRTUAL, APRESENTAR OS SEGUINTE QUESTIONAMENTOS:

Questão 1

Quando foi publicado o chamamento para a audiência pública realizada no dia 29 de abril de 2022 e quais foram os meios de divulgação utilizados? Solicita-se a disponibilização das referidas publicações.

Questão 2

Uma proposta dessa envergadura não deveria aguardar o término da revisão do PDOT-DF? Caso contrário, quais seriam as justificativas técnicas e legais para essa inversão procedimental?

10 Lei Distrital nº 4.566/2011, Artigo 7º.

11 Lei Distrital nº 4.566/2011, Artigo 3º.

12 Lei Distrital nº 4.797/2012, Artigo 7º.

Questão 3

Uma proposta dessa envergadura não deveria aguardar a atualização ou a revisão do PDTU, cujos prazos legais foram inobservados? Caso contrário, quais seriam as justificativas técnicas e legais para essa inversão procedimental?

Questão 4

Uma proposta dessa envergadura não deveria aguardar a aprovação do PPCUB? Caso contrário, quais seriam as justificativas técnicas e legais para essa inversão procedimental?

Questão 5

Foram feitas simulações sobre outras soluções para o atendimento da demanda por transporte na região? Em caso positivo, quais soluções foram aventadas e por que foram descartadas? O transporte por trilhos foi considerado (metrô, VLT, trem)? Nesses casos, solicita-se a disponibilização desses estudos.

Questão 6

Que critérios técnicos, ambientais, econômicos e sociais foram utilizados para a definição do traçado do projeto? Outros locais foram considerados para inserção da(s) ponte(s)? Em caso positivo, por que foram descartados? Solicita-se a disponibilização desses estudos.

Questão 7

Foi realizada alguma pesquisa de origem-destino para justificar a proposta? Em caso positivo, quando essa pesquisa foi feita? Solicita-se a disponibilização desse estudo.

Questão 8

A proposta apresentada não vai de encontro às diretrizes setoriais para o transporte estabelecidas pelo PDOT-DF, que preconizam a priorização do transporte coletivo e do transporte não motorizado em relação ao motorizado individual; e a promoção da qualidade ambiental, efetivada pelo controle dos níveis de poluição e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico¹³?

Questão 9

A proposta apresentada não vai de encontro ao que dispõe a Lei Distrital nº 4.797, de 6 de março de 2012, que preconiza a restrição gradativa e progressiva do acesso de veículos de transporte individual ao centro?

Questão 10

13 LC 803/2009, Artigos 18 e 20.

Levando-se em conta que o projeto proposto foi elaborado há mais de uma década, foi considerada a perspectiva de transformação radical dos modos de deslocamento nas grandes cidades, decorrente da crescente alta dos combustíveis fósseis e da necessidade premente de se reduzir a emissão de gases de efeito estufa, inclusive em razão de acordos internacionais firmados pelo Brasil?

Questão 11

Foram realizados estudos sobre o aumento do número de automóveis que essa obra pode gerar no Plano Piloto, especialmente nos horários de pico? Em caso positivo, esses estudos consideram o aumento da demanda por estacionamento, da poluição sonora e da poluição atmosférica? Nesse caso, solicita-se a disponibilização desses estudos.

Questão 12

Na audiência pública realizada no dia 29/04/2022, foi informado que houve uma alteração no traçado da Nova Saída Norte e que este não passaria mais pelo campus da UnB. Qual é o novo traçado proposto? Foi realizado algum estudo de impacto de trânsito em relação a esse novo traçado?

Questão 13

A proposta de criação de um novo bairro no Distrito Federal foi precedida de estudos sobre as possibilidades de adensamento de áreas já urbanizadas? Solicita-se a disponibilização desses estudos.

Questão 14

Considerando a proposta de se permitir a exploração de terras públicas por parte da empresa vencedora do certame, para fins de implementação de empreendimentos imobiliários, questiona-se: foram realizados estudos para se calcular a valorização desses imóveis a partir da implementação da infraestrutura projetada? Em caso positivo, qual foi a metodologia utilizada? Nesse caso, solicita-se a disponibilização desses estudos.

Questão 15

Que estudos ambientais foram realizados para subsidiar a proposta de implantação do novo bairro e do sistema viário proposto, incluindo viadutos, pontes e túnel? A relevância hídrica e ambiental da região da Serrinha do Paranoá foi considerada? O impacto dessas intervenções sobre o Lago Paranoá foi considerado? Solicita-se a disponibilização desses estudos.

Questão 16

Quais soluções técnicas serão utilizadas para esgotamento sanitário e escoamento de águas pluviais no novo bairro que se pretende implantar? Quem arcará com o custo dessas soluções?

Questão 17

Considerando a conclusão das obras do grande complexo viário da Saída Norte em maio/2021, com pistas adicionais, acessos e viadutos para o fluxo motorizado¹⁴, mas sem a entrega do BRT Norte¹⁵ nem do Terminal da Asa Norte, questiona-se: existe previsão de execução dos projetos do BRT Norte e do Terminal da Asa Norte? Quais os recursos previstos no orçamento e qual o cronograma de execução de tais projetos?

Questão 18

Foram realizados estudos sobre os impactos da nova saída proposta sobre o projeto do BRT Norte e vice-versa? Em caso positivo, solicita-se a disponibilização desses estudos.

Questão 19

No trecho em que está prevista a construção de um túnel, haverá pontos de ônibus para o embarque e desembarque para moradores e trabalhadores do Lago Norte? Em caso positivo, quantos e em que locais? Nesse caso, que solução técnica será utilizada?

Questão 20

Ao longo de todo o percurso da Nova Saída Norte, como se dará o acesso dos usuários ao corredor do BRT, considerando-se a previsão de que este seja implantado nas faixas centrais da via?

Questão 21

De que forma o corredor de BRT da nova Saída Norte estará integrado aos outros corredores e terminais de transporte coletivo? Considerando-se a previsão de que o corredor de BRT da Nova Saída Norte seja implantado nas faixas centrais da via, os veículos deverão ser equipados com portas em ambos os lados?

Questão 22

Como será o traçado de calçadas e ciclovias e de que forma a infraestrutura para a mobilidade ativa na nova Saída Norte estará interligada a outras calçadas e ciclovias?

Questão 23

No trecho em que está prevista a construção de um túnel, a ciclovia acompanhará as faixas de rolamento? Nesse caso, há previsão de saídas para o Lago Norte? Quantas e em que locais?

Questão 24

¹⁴ Notícia da Agência Brasília: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2021/05/12/inaugurado-complexo-viario-governador-roriz/>

¹⁵ Reportagem do G1/DF:

<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/bom-dia-df/video/der-nao-da-novo-prazo-para-concluir-proposta-de-implantacao-do-brt-norte-9511525.ghtml>

Haja vista a existência de projeto executivo de interligação cicloviária, desenvolvido pela Semob, o qual visa à conexão entre 1) a ciclofaixa da DF 009 - que inicia na altura da SHIN QI 2 e segue até o Parque das Garças, retornando pelo outro sentido da via até o início da SHIN QI 01; 2) a ciclovia da DF 005, que inicia na altura do CA 06 e estende-se até o balão viário de primeiro acesso ao Paranoá; 3) a ciclovia do TTN, que inicia às margens do Lago Paranoá na Asa Norte e termina à altura do Parque Vivencial 2; e 4) o projeto das Ecotrilhas da Serrinha, que se estende pelos núcleos rurais Córrego do Urubu e Córrego Jerivá, reconhecido como atrativo turístico estratégico para a região pela Secretaria de Turismo do Governo do Distrito Federal e UNESCO em 2022, pergunta-se: frente ao aumento significativo do fluxo de trânsito rodoviário previsto pelo projeto em tela, está prevista a conclusão da integração cicloviária dos referidos trechos ainda desconexos de infraestrutura de mobilidade enquanto medida de mitigação?

Questão 25

A entrega da infraestrutura destinada à mobilidade ativa será concomitante à entrega do restante das obras viárias?

Questão 26

O traçado das calçadas contemplará as exigências relacionadas à acessibilidade, inclusive nos pontos de parada dos transportes coletivos e seus arredores?

Questão 27

Como se pretende evitar o chamado "efeito barreira" causado aos ciclistas e pedestres pelas grandes obras viárias previstas (viadutos, alças de acesso, número de faixas de rolamento), a exemplo do que ocorreu no Trevo de Triagem Norte?

Questão 28

Como se dará a travessia de ciclistas e pedestres ao longo do trecho proposto? Em quantos e quais pontos?

Questão 29

O traçado proposto prioriza o transporte coletivo e a mobilidade ativa, tal como determina a legislação? Em caso positivo, o que justifica a quantidade de faixas de rolamento destinadas ao atendimento de veículos motorizados individuais? A efetiva priorização do transporte coletivo e da mobilidade ativa não dispensaria esse número de faixas de rolamento?

Questão 30

Que motivos levaram o GDF a optar pelo estabelecimento de parceria público-privada? Foram feitas simulações sobre outras possibilidades para o atingimento dos objetivos propostos? Em caso positivo, quais outras possibilidades foram aventadas e por que foram descartadas?

Questão 32

Quanto às cláusulas que regem a execução do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato:

- a) Em relação à previsão de reequilíbrio mediante modificação dos custos e receitas, para mais ou para menos, ou, ainda, de alteração do cronograma de percepção de receitas e custos. Uma vez que tal critério poderá gerar necessidade de reequilíbrios constantes quaisquer que sejam as alterações de custos da contratada e, conseqüentemente, ocasionar custos crescentes para o Poder Público, questiona-se: qual a motivação para a não adoção de gatilhos para embasar as solicitações de reequilíbrio?
- b) O contrato não deveria prever acesso irrestrito a todos os custos reais da contratada, com vistas a se avaliar a real necessidade de reequilíbrio?
- c) Consta como fator causador de reequilíbrio eventuais atrasos na análise e aprovação de Projetos Executivos, observando-se que na matriz de risco atribui-se integralmente à Administração tal risco. Nesse sentido, sabendo-se da alta probabilidade de possíveis incompletudes na apresentação dos projetos, questiona-se: qual o motivo para a não previsibilidade do risco compartilhado?
- d) Consta como fator de reequilíbrio eventuais atrasos na execução da obra causados pela dificuldade de acesso à área de implantação da via decorrente de ocupações irregulares. Nesse sentido, questiona-se: qual a motivação da não previsibilidade de risco compartilhado, uma vez que é de obrigação da contratada o conhecimento prévio da situação quanto a tais ocupações, assim como sua prevenção após a assinatura do contrato?
- e) Consta como fator de reequilíbrio a existência de vícios ocultos existentes no trecho objeto da Concessão que gerem reflexo tanto na Proposta Econômica, como no Cronograma de Obras, Projeções Financeiras e Plano de Seguros previamente acordados. Nesse sentido, questiona-se: qual a motivação de tal previsibilidade uma vez que a contratada deve ter prévio conhecimento das características e riscos vinculados ao contrato, não cabendo se falar em vícios ocultos uma vez que em tal enquadramento se dá margem a uma gama de possibilidades, desde a fase de levantamento de estudos *in situ*.
- f) Consta como fator de reequilíbrio a existência de obstáculos artificiais no trecho objeto da Concessão que não poderiam ter sido logicamente previstos pela Contratada. Nesse sentido, questiona-se: o que se enquadraria como “obstáculos artificiais”, já que a adoção de expressões genéricas desse tipo poderá ocasionar a solicitação de reequilíbrios frequentes em desfavor da Administração?
- g) Consta como fator de reequilíbrio a ocorrência de desapropriações com valores superiores aos previstos na pauta de valores venais da tabela do IPTU. Nesse sentido, considerando que o governo avaliza cada imóvel, o que justifica a

necessidade dessa cláusula, uma vez que esta pode conduzir à especulação imobiliária?

- h) Como formas de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, dentre outras, se prevê a revisão da aplicação do Quadro de Indicadores de Desempenho. Tal alteração não poderia vir a reduzir o nível de qualidade de serviço prestado à população, com vistas a sanar um desequilíbrio em favor da contratada? Ou serão estabelecidos padrões de qualidade mínimos com cláusula imutável do contrato?

Questão 33

Consta do edital que será de responsabilidade da Contratada a obtenção e disponibilização dos recursos necessários à execução do objeto da Concessão Administrativa, sejam recursos próprios ou de terceiros. Considerando que a transferência de propriedade do imóvel para a contratada será efetivada para arcar com todos os custos referentes à construção da Nova Saída Norte, ao pagamento da amortização do financiamento (incluindo o valor principal e os juros da dívida contraída) e ao montante necessário para a Contratada efetuar a remuneração de parte do capital próprio investido pelos acionistas, conforme suas Projeções Financeiras, questiona-se: tal cálculo foi efetivado considerando as taxas de juros praticados pelo BNDES?

Questão 34

Qual a motivação para que a responsabilidade pela desocupação de pessoas e coisas das áreas onde serão realizadas as OBRAS, inclusive do IMÓVEL, seja integralmente da contratante?

Questão 35

Consta como obrigação da contratada a aprovação dos projetos apresentados em até 90 dias úteis. Nesse sentido, questiona-se: por que não há previsão de cláusula de punibilidade em casos de apresentação de projetos incompletos, fora de norma ou que não atendam os critérios mínimos de qualidade pela contratada?

Questão 36

Consta do contrato que quaisquer alterações no projeto, desde que sejam dentro da área do IMÓVEL e sejam aprovadas juntamente com o plano urbanístico de ocupação, dispensam prévia aprovação da CONTRATANTE. Nesse sentido, solicita-se esclarecimento quanto à existência de padrões mínimos de qualidade uma vez que o projeto pode atender o plano urbanístico mas descumprir o padrão mínimo de qualidade considerado para a estimativa de orçamento efetivado pela Administração.

Questão 37

Consta em contrato a seguinte divisão para os proventos de receitas acessórias: 70% para a contratada e 30% para o poder público. Qual a motivação técnica para tal divisão?

Questão 38

Quanto à matriz de risco apresentada, observou-se que a maioria dos riscos de peso (ambiental e de desapropriação) são atribuídos na íntegra ao poder público, o que ocasiona um desequilíbrio considerável na matriz. Considerando que uma das principais justificativas para a realização de PPP é o repasse de riscos ao parceiro privado, o que não se verifica pela matriz, questiona-se: qual é a motivação para que o projeto em pauta seja implementado via PPP?

Questão 39

Quanto à matriz de risco, questiona-se ainda o seguinte:

- a) Em relação à configuração de projeto que não permita a perfeita execução das obras e imprevistos identificados no desenvolvimento do projeto, o risco é compartilhado. Por que não privado?
- b) No caso de existirem restrições urbanísticas que inviabilizem a implementação dos projetos, o risco é público. Por que não compartilhado?
- c) No caso de existirem restrições ambientais supervenientes que inviabilizem ou alterem as condições vigentes na data de assinatura do contrato, o risco é público. Por que não compartilhado?
- d) No caso de greve de trabalhadores diversos que influencie a operação, mas que não sejam funcionários da concessionária, o risco é público. Por que não compartilhado?
- e) No caso de atraso na obtenção de autorizações, licenças e permissões administrativas para a operação ou de recebimento parcial, por atraso ou inércia do poder público ou por não apresentação dos documentos necessários pelo poder público, o risco é público. Por que não compartilhado?
- f) Em caso de necessidade de recuperação (compensação e reparação) e atendimento das imposições ambientais descritas no contrato, inclusive aspectos a serem identificados ao longo da execução contratual, o risco é público. Por que não compartilhado?

Questão 40

Qual a motivação para a existência de cláusula de reequilíbrio contratual para a desvalorização do imóvel, sem previsão em favor da Administração Pública quando da valorização?

Questão 41

Na Informação Técnica nº 37/2013-GELAC/COLAM/SULFI, datada de 15/05/2013, consta que o tráfego de caminhões pesados (acima de três eixos) pela via proposta não é recomendável. Nesse sentido, considerando que a viabilidade do empreendimento em questão se prende à alta ocupação, como se viabilizaria o atendimento de tal recomendação (certamente vinculada a evitar maiores impactos ambientais)?

Questão 42

No aditivo da DIUR 05/2013 se destaca que a estimativa da população e unidades habitacionais para a 2ª etapa do Setor Habitacional Taquari considera a densidade prevista no PDOT, podendo esse valor ser alterado para menor devido à capacidade de suporte do território no que concerne ao abastecimento de água, esgotamento sanitário e drenagem de águas pluviais, como, também, outros aspectos urbanísticos e ambientais que vierem a ser identificados no processo de licenciamento ambiental e urbanístico dos parcelamentos. Nesse sentido, considerando a defasagem dos estudos utilizados para embasar a contratação, a atualização do PDOT e a inexistência de estudo quanto ao abastecimento e tratamento de água e disposição de esgotamento sanitário, infere-se a possibilidade de altos riscos. Diante disso, questiona-se: os riscos são viáveis e serão suportados pela contratada?

Questão 43

De que forma se dará o controle social da referida PPP? Que medidas serão adotadas para garantir a transparência da contratação? Qual será o órgão/entidade responsável pelo levantamento e divulgação das informações necessárias ao exercício desse controle e com qual periodicidade?

Questão 44

De que forma o GDF atenderá às sugestões e reivindicações da população recebidas na consulta pública? Serão realizadas outras audiências públicas?

Questão 45

Considerando os diversos impactos negativos do projeto (devastação, impermeabilização do solo, aumento da circulação de automóveis, aumento da poluição do ar e sonora, entre outros), o governo prevê a possibilidade de reavaliar o projeto: adequar a proposta (por exemplo, reduzir o porte do projeto e diminuir o número de faixas voltadas ao transporte individual motorizado) ou simplesmente não executar o projeto?

CONSIDERAÇÕES FINAIS:

O histórico de projetos e obras rodoviárias no Distrito Federal revela a prioridade ao uso do

automóvel, com projetos grandiosos para ampliar vias e construir túneis e viadutos. Essa política de transporte revela-se cara, ineficiente e insustentável. O resultado se observa nas vias congestionadas e nos estacionamentos superlotados.

A frota crescente de automóveis, que se aproxima de 2 milhões no Distrito Federal, a queda no número de passageiros do transporte coletivo e a grande parcela de deslocamentos por automóvel (47%, segundo dados oficiais) indicam que é preciso reverter o planejamento urbano voltado ao uso do carro.

A prioridade ao transporte individual motorizado inverte o estabelecido nas leis – incluindo a Política Nacional de Mobilidade Urbana – e vai na contramão da tendência de cidades modernas, que investem e priorizam os modos coletivos e ativos (não motorizados) de transporte.

Para exemplificar, cidades da Alemanha, Dinamarca, França e Holanda criam redes integradas de transporte (ônibus, VLT e metrô) e garantem caminhos acessíveis e conectados para pedestres e ciclistas. Medidas complementares desestimulam o uso do carro, como a cobrança pelo uso das vagas públicas de estacionamento, restrição ao automóvel em determinadas regiões e redução do limite de velocidade (incluindo zonas 30 de baixa velocidade).

Por fim, **a Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável e do Transporte Coletivo do Distrito Federal (Rede Urbanidade) manifesta-se contrariamente ao projeto Nova Saída Norte, que prevê a construção de novas pistas, pontes e viadutos.** Entendemos que os recursos públicos podem e devem ser empregados com o objetivo de reverter a política de incentivo ao automóvel e criar uma rede integrada de transporte, ampliando assim o uso do transporte coletivo e reduzindo a participação dos deslocamentos por automóvel.

Ficamos à disposição dessa Secretaria para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Brasília, 13 de maio de 2022.

REDE URBANIDADE