



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

Contribuições/questionamentos da Rede Urbanidade acerca da proposta de parceria público-privada para implantação da Linha 1 do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT na Avenida W3, ligando o Aeroporto Juscelino Kubitschek, o Terminal da Asa Sul e o Terminal da Asa Norte, objeto do Chamamento Público nº 1/2019.

- 1) Considerando o disposto nos artigos 36 a 38 da Lei Federal nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade) e na Lei Distrital nº 5.022, de 04 de fevereiro de 2013, será expressamente exigida no contrato de concessão concernente à implantação do VLT a realização de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) ou a incorporação de seu conteúdo no Estudo Prévio de Impacto Ambiental (EIA) correspondente, de forma a viabilizar o planejamento/adaptação das áreas lindeiras ao empreendimento, especialmente em relação ao adensamento populacional, à valorização imobiliária e à preservação do conjunto urbanístico de Brasília?
- 2) Os corredores viários, de acordo com a hierarquia de carregamentos, têm efeitos técnicos na definição de zoneamento, uso do solo e gabaritos. Que medidas concretas o GDF pretende adotar em relação à pressão que o empreendimento provocará para

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.

- fins de alteração dos parâmetros urbanísticos e dos usos permitidos na região afetada pelo empreendimento? Foi elaborado algum estudo a esse respeito?
- 3) Que medidas concretas o GDF pretende adotar acerca da valorização imobiliária na região afetada pelo empreendimento, de modo a garantir a justa distribuição dos benefícios e dos ônus decorrentes do processo de urbanização? Foi realizado algum estudo a esse respeito?
 - 4) Que medidas concretas o GDF pretende adotar para evitar o fenômeno da gentrificação na região afetada pelo empreendimento? Foi realizado algum estudo a esse respeito?
 - 5) Os pedestres possuem condições inadequadas para caminhar ao longo das vias W1, W2, W3, W4 e W5 Norte e Sul. Em geral, as calçadas que servem esses locais são defeituosas, não possuem rampas de acessibilidade ou estão repletas de obstáculos, inclusive carros estacionados nos espaços destinados aos pedestres. De que forma a implantação do VLT vai melhorar as condições dos pedestres ao longo dessas vias? A proposta contempla a requalificação das calçadas e a retirada de obstáculos? Que medidas concretas serão adotadas para assegurar a acessibilidade na região?
 - 6) A proposta contempla a revitalização e o aperfeiçoamento de faixas de pedestre e pontos de travessia de bicicletas na via W3, inclusive no que concerne à iluminação?
 - 7) As ciclovias do DF construídas em pavimento asfáltico, flexível, visivelmente apresentam maior durabilidade e conforto que as construídas em concreto simples – principalmente para bicicletas com rodas menores, com aro igual ou menor que 20" e patinetes. Com o passar do tempo, são recorrentes os desníveis entre as placas de concreto, que se transformam em obstáculos e rampas. Segundo o Manual de Planejamento Cicloviário do GEIPOT (2001), as ciclovias moldadas *in loco* em concreto simples ainda possuem aspecto estético não muito agradável e a possibilidade serem confundidas com o pavimento comumente utilizado em calçadas de pedestres. Qual foi o critério utilizado para definição do material e da técnica construtiva das ciclovias do DF, em especial, no Plano Piloto? No caso das ciclovias previstas no projeto de

- implantação do VLT, haveria alguma justificativa legal ou técnica para não se utilizar o concreto betuminoso (asfáltico)?
- 8) Como será feita a compatibilização do projeto de implantação do VLT com as reformas realizadas em algumas calçadas da Asa Sul?
 - 9) A proposta apresentada prevê a revitalização dos becos das quadras comerciais 500 das Asas Sul e Norte? Como será essa revitalização? Pretende-se permitir algum tipo de atividade nesses locais? Haverá espaço para circulação de bicicletas, bicicletários com controle de acesso ou paraciclos nesses locais? O Iphan se manifestou a esse respeito?
 - 10) Que medidas concretas serão adotadas para integração do projeto de implantação do VLT com as passagens subterrâneas do Plano Piloto? A revitalização dessas passagens faz parte da proposta de PPP? Qual é o cronograma proposto para essa revitalização?
 - 11) Que medidas serão adotadas para garantir a segurança dos usuários nas passagens subterrâneas, de modo a transformá-las em espaços atrativos e efetivos de circulação?
 - 12) A Galeria dos Estados deve ser considerada como importante rota de acesso ao novo corredor proposto, na medida em que faz a interligação entre o Setor Comercial Sul, Setor Bancário Sul e o Setor de Autarquias Sul. Que medidas concretas foram propostas a esse respeito?
 - 13) As condições para os ciclistas também são inadequadas e praticamente não há infraestrutura cicloviária ao longo das vias W1, W2, W3 e W5 Sul. Na Asa Norte, há ciclovias apenas em parte desses trajetos. Que melhorias o projeto prevê nesses locais para quem usa a bicicleta como meio de transporte (Exemplos: ciclovias/ciclofaixas/faixas compartilhadas com sinalização horizontal e vertical; bicicletários com controle de acesso nas estações do VLT, bolsões de estacionamento e demais pontos de grande circulação; paraciclos ao longo do percurso; sistema público de bicicletas compartilhadas)?
 - 14) Será permitido transportar bicicletas no VLT?

- 15) De acordo com a proposta apresentada, a implementação de ciclovias e a revitalização das calçadas da W3 só ocorrerão na terceira e última fase do projeto. Por que não antecipar essas medidas, que, para além de atender a Política Nacional de Mobilidade Urbana, têm menor custo e poderiam atender a demanda já existente por modos ativos de deslocamento?
- 16) Serão adotadas medidas para restringir o uso de automóveis na via W3?
- 17) Serão adotadas medidas para redução da velocidade na via W3?
- 18) Existem propostas específicas para integração do projeto do VLT aos Setores Comerciais, Hoteleiros e Hospitalares Norte e Sul, com o objetivo de revitalizar esses espaços? Existem estudos a esse respeito?
- 19) De acordo com o projeto apresentado, as estações serão instaladas próximas a bolsões de estacionamento. Além disso, foi noticiada pelo GDF, ainda em 2019, a proposta de implantação de estacionamentos rotativos pagos (as chamadas “Zonas Verdes”). Com o objetivo de dinamizar o uso do espaço e gerenciar de forma adequada os recursos públicos, sugere-se que as vagas de estacionamento ao longo do VLT sejam cobradas e que percentual significativo dos recursos auferidos seja direcionado para projetos de mobilidade ativa e melhorias das condições de acessibilidade. Esta proposta pode disciplinar o uso das vagas públicas e ainda garantir recursos para projetos de acessibilidade e mobilidade, a exemplo do que ocorre em outras cidades, como é o caso de Fortaleza (Ceará), que destina 100% dos recursos do estacionamento rotativo para a política cicloviária do município.
- 20) O estudo aponta que 90% dos passageiros de transporte público que acessam a W3 são oriundos de outras regiões administrativas. O projeto prevê a retirada de 221 linhas de ônibus da W3, permanecendo somente linhas circulares no Plano Piloto. Com isso, a via deixará de receber cerca de 1600 ônibus por dia. Conseqüentemente, os passageiros que vierem de outras regiões administrativas para o Plano Piloto deverão fazer a integração nos terminas e estações das Asas Sul e Norte ou na Rodoviária do

Plano Piloto. Pergunta-se: que medidas concretas serão adotadas para que a Rodoviária de Brasília suporte esse aumento de demanda?

- 21) Segundo o projeto apresentado, existe a intenção de retirada de todas as linhas de ônibus que passam pela via W3. No entanto, é fundamental manter linhas de distribuição nas vias perpendiculares à W3, Eixo Rodoviário e L2, de forma a garantir o acesso às porções leste e oeste da cidade. Atualmente, existem linhas de micro-ônibus que fazem esse percurso, que, no entanto, devem ser reforçadas e aperfeiçoadas para se garantir uma boa cobertura do transporte coletivo e atrair mais usuários para o sistema. O que o GDF pretende fazer a esse respeito?
- 22) Paralelamente às linhas de ônibus e às passagens subterrâneas que interligam as porções leste e oeste da cidade, há previsão de rotas seguras, iluminadas e sem obstáculos para deslocamentos de bicicleta no sentido leste/oeste?
- 23) Outras linhas de VLT já foram previstas e anunciadas no passado, a exemplo da linha entre a Rodoferroviária e a Esplanada dos Ministérios; linha entre Sol Nascente, Ceilândia e Taguatinga; linha entre o SIG e o SIA; linha entre Valparaíso e Brasília; e a antiga linha prevista na própria W3. O que o GDF pretende fazer em termos de planejamento e de gestão para garantir que o projeto atual seja efetivamente implementado? Há intenção de retomada de algum dos projetos acima mencionados ou de implementação de outros trechos de VLT? Já existem projetos, recursos ou cronogramas para isso?
- 24) O que o GDF pretende fazer em relação à área e à estrutura existentes no final da Asa Sul, que faziam parte do antigo projeto do VLT?
- 25) Já existe definição do local, projeto, recursos orçamentários e cronograma para implantação do Terminal da Asa Norte (TAN)?
- 26) Como se dará a integração física do VLT com as linhas de ônibus e os demais modos de transporte do Distrito Federal?

- 27) Para quando está prevista a conclusão das obras e o início da operação do BRT Norte, para atendimento das Regiões Administrativas de Sobradinho e Planaltina? O projeto de implementação do VLT prevê a integração com as linhas do BRT? De que forma?
- 28) Temos exemplos no Brasil de linhas de VLT que se mostraram economicamente inviáveis, o que demonstra a importância da elaboração de estudos comparativos entre os diferentes modos de transporte. Foram realizados estudos comparativos em relação às experiências de outras cidades brasileiras, como é o caso do Rio de Janeiro, ou de outros países que adotaram o VLT como meio de transporte? Quais?
- 29) Foram realizados estudos comparativos de viabilidade técnica e econômica do VLT em relação a outros modos de transporte, como o BRT? Com base nesses estudos, é possível afirmar que o VLT é o modo de transporte mais adequado para a situação? O fato de o BRT passar a apenas 3 quilômetros do aeroporto foi considerado nesses estudos?
- 30) Quais estudos foram elaborados para assegurar que a demanda de uso do VLT no trecho proposto será suficiente para garantir a viabilidade econômica desse modo de transporte?
- 31) Como será compatibilizada a proposta de implantação do VLT com a expansão do metrô na Asa Norte? Que medidas concretas foram adotadas a esse respeito?
- 32) A revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano do Federal – PDTU contemplará a proposta de implantação do VLT? Em que termos?
- 33) Como será feita a integração tarifária entre o VLT e os demais modos de transporte do Distrito Federal?
- 34) Que medidas serão adotadas em relação aos ônibus que atualmente circulam pela via W3 provenientes dos municípios que integram a área metropolitana de Brasília? Serão adotadas medidas para integração física e tarifária do VLT em relação a essas linhas? Houve consulta à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT?

- 35) Que estudos foram realizados no âmbito do Distrito Federal para compatibilizar a proposta de implantação do VLT com a necessidade de preservação do conjunto urbanístico de Brasília? O Iphan foi consultado? Ofereceu algum parecer? Em que termos?
- 36) O uso de catenárias, conforme sugerido na proposta apresentada, não compromete a preservação do patrimônio cultural? O Iphan se manifestou a esse respeito?
- 37) De acordo com a proposta apresentada, haverá controle prévio de acesso às estações do VLT, mediante fechamento da área com vidro e uso de catracas, diferentemente do que ocorre na maioria dos países que adotam o VLT. Tais equipamentos não apenas descaracterizam o projeto original dos canteiros centrais da W3 como poderão servir como suporte para veiculação de publicidade irregular, a exemplo do que já acontece nas paradas de ônibus, podendo ainda se transformar em alvos de depredação. O que justifica essa opção? O Iphan se manifestou a esse respeito?
- 38) Que medidas concretas serão adotadas para garantir a transparência e o controle acerca do número de usuários do VLT, do valor das contrapartidas estatais, do cálculo das tarifas e dos ganhos auferidos pelas concessionárias?
- 39) Em relação ao sistema de bilhetagem eletrônica - SBE a ser implementado pela concessionária, haverá a previsão de suspensão da contraprestação pública às concessionárias ou multa contratual em caso de não serem instalados equipamentos que permitam a comunicação automática do fluxo de passageiros? Aparentemente as cláusulas nº 7.9.1 e 8.5.1 da minuta do contrato vão nesse sentido, mas não há uma previsão expressa e clara ao encontro do presente questionamento. Ademais, embora a cláusula contratual nº 37.1.6 afirme a possibilidade da caducidade da concessão caso a concessionária não implante o SBE no prazo estabelecido, o anexo XIV traz apenas como infração média o seguinte: “50. Iniciar a operacionalização sem que os sistemas de bilhetagem e estejam em funcionamento, adequado ao estabelecido e autorizados pelo PODER CONCEDENTE” (*sic*);

- 40) Haverá obrigatoriedade de a concessionária disponibilizar as planilhas de custo do serviço mensalmente para publicação em informação de transparência ativa na Internet, bem como a receita líquida auferida no mesmo período?
- 41) A SEMOB informará em transparência ativa na Internet o número de passageiros transportados pela concessionária em cada mês, discriminando o número de passageiros pagantes e o número de passageiros beneficiários de gratuidade?
- 42) A SEMOB informará em transparência ativa na Internet o valor da contraprestação pública repassada a cada mês?
- 43) Há algum estudo demonstrando como se chegou às fórmulas utilizadas para determinar a remuneração da concessionária, sobretudo para a estipulação das constantes que integram as equações presentes no edital e na minuta do contrato?
- 44) O art. 5º, IX, da Lei 11.079/2004 dispõe que o contrato de parceria público-privada deve prever “o compartilhamento com a Administração Pública de ganhos econômicos efetivos do parceiro privado decorrentes da redução do risco de crédito dos financiamentos utilizados pelo parceiro privado”. No entanto, a minuta contratual apenas traz essa possibilidade para o momento de eventual recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a pedido da concessionária (cláusula 29.8.2). Será previsto o compartilhamento de ganhos também para a redução da contraprestação pública fora dessa hipótese citada?
- 45) Consta que a remuneração da contratada dependerá do desempenho da concessionária a ser aferido com base no disposto no contrato e Quadro de Indicadores de Desempenho (o “QID”), entretanto, em análise do anexo XVII percebe-se que os parâmetros a serem medidos aparentemente não têm a participação do usuário e as medições são feitas pela própria concessionária (contrariando o disposto na p. 45 do Caderno 11, que traz a Análise Jurídica do projeto). São eles: IMR - Intervalo Médio Real Entre VLTs nos Picos; ICO - Índice de Cumprimento da Oferta Programada; MKBO - Quilometragem Média entre Ocorrências. Assim, de modo a atender plenamente ao disposto no art. 6º, §1º, da lei 11.079/2004, será adotada alguma

metodologia que inclua a avaliação do usuário, bem como afaste da concessionária a incumbência de aferir os parâmetros de desempenho?

- 46) O item 16.11.1 do edital dispõe que em “caso de empate entre duas ou mais propostas econômicas, a classificação far-se-á, obrigatoriamente, por meio de sorteio realizado na mesma sessão”, aparentemente contrariando a previsão da Lei n. 8.666/93 que impõe critérios de desempate a serem seguidos antes de se prosseguir ao sorteio (art. 45, §2º). Há alguma justificativa para essa previsão?
- 47) O item 27.3.8 da minuta contratual estabelece como risco exclusivo do poder concedente aquele decorrente do aumento extraordinário dos preços dos insumos e/ou tributos e/ou inflação. No instrumento contratual ou em seus anexos será especificado o significado da cláusula aberta “aumento extraordinário”?
- 48) De acordo com os estudos operacionais do projeto, o sistema deve funcionar entre 6h da manhã e meia-noite. No mesmo documento consta informação inerente à remodelagem nas linhas existentes, operadas pelas concessionárias do STPC, conforme Concorrência 01/2011, de modo que a maior parte das linhas que apresente itinerário entre as W3 Sul e Norte serão remodeladas, visando incrementar a realização da integração nos terminais da Asa Sul e Asa Norte (TAS e TAN). No entanto, há diversas linhas com itinerário de ligação entre as cidades e o Plano Piloto, com itinerário nas avenidas W3 Norte e Sul, que realizam turnos (viagens) a partir de 4h40. Pergunta-se: como será a integração do VLT com essas linhas que se iniciam antes das 6h da manhã? Os horários propostos são suficientes para democratizar o acesso aos espaços urbanos?

Brasília, 20 de maio de 2020.

REDE URBANIDADE