



Previsão é de que, após a seleção de empresas interessadas, o desenvolvimento e apropriação do setor privado demore cerca de dois anos para se estabelecer por completo. Sistema receberá investimentos de R\$ 3 bilhões. Rodoviária do Plano também passará pela transição

# Edital de concessão do metrô sai em 2022

» SAMARA SCHWINGEL

Minervino Júnior/CB/D.A.Press

O processo de desestatização da Companhia Metropolitana do Distrito Federal (Metrô-DF) e da Rodoviária do Plano Piloto vão avançar durante o primeiro semestre de 2022, com a publicação dos editais para encontrar empresas interessadas na concessão. A previsão é de que, após a seleção, o desenvolvimento e apropriação do setor privado demore cerca de dois anos para se estabelecer por completo. Apenas o projeto do metrô prevê um investimento de R\$ 3 bilhões em ajustes no sistema, além de ampliação da frota de trens. Em entrevista exclusiva ao Correio, o secretário de Transporte e Mobilidade, Valter Casimiro, afirmou que a licitação da expansão do sistema para Samambaia terá início também em 2022.

“Nós priorizamos, já para o ano que vem, Samambaia. Já está no projeto aprovado pela Câmara Legislativa do DF a ampliação do metrô, para licitarmos ano que vem. Quem ganhar a concessão já opera com essa expansão de linha”, disse. O gestor explicou que, por ter maior demanda, essa ampliação foi posta à frente da extensão da rede metroviária até o Hospital Regional da Asa Norte — ação que era uma promessa do atual governo. Casimiro também falou sobre a inserção do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na via W3. “É a via mais movimentada de Brasília. Colocando o VLT lá, tiro aquela quantidade de ônibus, e ficariam as duas estações da Asa Norte e da Asa Sul fazendo a integração”, justificou. Por isso, ele afirma que tenta conversar com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) a autorizar a instalação do VLT na via (leia Para saber mais).

## Desestatizações

“Eu digo que é certeza que sai em 2022, no primeiro semestre. O equipamento público, a administração pública, é muito lenta nas ações porque tem muita burocracia para ser cumprida. Eu não posso simplesmente entender que você é uma empresa de conserto de elevador e te contratar sem fazer uma licitação. Tenho que preparar um edital, tem que dar isonomia, e isso leva tempo. Isso traz uma morosidade para um equipamento que é muito urgente e precisa estar com uma dinâmica muito mais rápida. Infelizmente, a gente tem muitos problemas na rodoviária (do Plano Piloto) que eu vejo que, com a concessão, vão diminuir. Vai de limpeza a equipamentos como escada rolante, elevadores. O privado consegue fazer melhorias de forma mais rápida. O metrô precisa de alguns investimentos para fazer essas melhorias. É preciso trocar alimentação, o sistema de alimentação do metrô ainda é da época da construção, o que gera muita possibilidade de vandalismo. Então, a empresa privada pode comprar mais vagões, saindo de 30, que temos hoje, para 50.”



## Expansão do metrô

“Nós temos três projetos de expansão, que é o de Samambaia, de Ceilândia e o do Hran, que, apesar de atender menos pessoas, ele é o mais caro, porque é todo subterrâneo. O do Hran, você só traria da rodoviária até o atendimento do hospital, o que seria muito pequeno em relação ao que eu posso fazer em Ceilândia e em Samambaia. Então, nós priorizamos, já para o ano que vem, Samambaia. Já está no projeto aprovado pela Câmara Legislativa do DF a aplicação do empréstimo com BNDES na expansão do metrô. É para a gente já licitar no ano que vem. O próximo passo seria trabalhar na expansão de Ceilândia. Ficaria por último o do Hran porque a gente viu que, economicamente, você só teria mais uma estação, e a demanda não é tão considerável quanto a das expansões de Ceilândia e Samambaia.”

## VLT

“O relatório do Iphan fala da restrição com a catenária. Eles têm uma certa resistência de permitir que a gente coloque um VLT com alimentação superior porque pode mudar a característica da W3, com essa rede aérea de alimentação. A gente fez algumas considerações ao Iphan e estamos estudando o projeto para poder ver outras possibilidades. Temos duas saídas: uma é mista, em que tem uma catenária junto das estações de parada. Ela levanta

e carrega a bateria toda vez que o veículo para. E tem uma outra que é alimentação pelo piso. Essa a gente já viu que tem alguns problemas quando chove. Começa a ter uma lâmina d'água e o VLT para, porque a tecnologia tem algumas restrições com lâmina d'água e isso gera risco ao sistema. Mas a gente entende as restrições que o Iphan colocou e vamos continuar discutindo isso para ver se é possível debater e reverter. A W3 é a via mais movimentada que nós temos em Brasília. E a quantidade de ônibus que nós temos lá é muito maior do que nas outras vias. Então, colocando o VLT, tiro aquela quantidade de ônibus, e ficariam as duas estações da Asa Norte e da Asa Sul fazendo a integração. Existem outras possibilidades, mas o veículo sob trilho é mais eficiente na questão do carregamento. Então, coloco um veículo com mais eficiência para fazer esse transbordo das pessoas do terminal da Asa Sul ao Terminal da Asa Norte. O Eixo Monumental também tem esse apelo, mas já tem o metrô. Na L2 passamos bem menos ônibus. Então, é por causa da demanda.”

## Corredores

“Todas essas obras viárias que estamos fazendo é para poder possibilitar o fluxo do BRT Oeste, inclusive, com aquela via que está sendo feita no Setor Policial, que vai fazer interligação de quem vem da EPTG com o BRT e o Terminal da Asa Sul para poder direcionar algumas linhas que precisam ir para o Eixo. O BRT

**Brasília foi uma das poucas cidades que conseguiu atingir o índice estabelecido pela ONU de redução de mortes no trânsito pela metade [...] Nós conseguimos atingir a meta que era de 50% de redução. Assinamos um novo acordo para poder reduzir em mais 50%, por mais 10 anos”**

## PARA SABER MAIS

### Iphan e o VLT

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Distrito Federal (Iphan-DF) emitiu parecer técnico contendo a análise final do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCub). Na avaliação, foram feitas 19 ressalvas. Entre elas, a negativa para a instalação do VLT na W3. O instituto entendeu que a proposta fere o tombamento de Brasília. Além disso, destacaram uma contradição no projeto apresentado. Os técnicos apontaram que o caso do VLT já foi avaliado em pareceres técnicos anteriores do Iphan e “considerado um prejuízo à paisagem tombada.”

é para a distribuição dos passageiros. Diversos viadutos já estão sendo construídos contemplando a passagem do BRT. Vai faltar ligações no canteiro central com um pavimento rígido para poder possibilitar o fluxo.”

## Ciclovias

“A ciclovia é uma tentativa de tirar os ciclistas das vias. Mas está previsto no Código de Trânsito o tráfego de ciclistas nas vias para automóveis. A gente tem intensificado a questão do programa de educação no trânsito. Essa conscientização do motorista com o ciclista. De que o maior sempre protege o mais fraco. Isso a gente tem feito junto com o Detran-DF, mas ainda há muito o que trabalhar nessa questão da conscientização. Estamos aumentando o número de ciclovias; hoje, o DF tem 616 quilômetros. Mas também vamos continuar com o programa de conscientização, principalmente dos motoristas, de que o trânsito é para todos.”

## Acidentes

“Brasília foi uma das poucas cidades que conseguiu atingir o índice estabelecido pela ONU (Organização das Nações Unidas) de redução de mortes no trânsito pela metade. Nós estamos sinalizando desse acordo, a Agenda 2030. Temos, também, o programa Brasília Vida Segura, que faz um monitoramento diário das mortes (no trânsito), relacionando com

os motivos para poder atuar em cima das causas e, é claro, reduzir ainda mais esse número. Nós conseguimos atingir a meta que era de 50% de redução. Assinamos um novo acordo para poder reduzir em mais 50%, por mais 10 anos. E esse programa está dando muito certo aqui em Brasília. Com a meta zero, igual a da Suécia. Uma meta ambiciosa e difícil, mas a gente vê uma perfeita possibilidade de atingir isso com políticas de estado, monitoramento e planejamento para poder atacar os pontos vulneráveis da cidade e intervir para evitar mortes.”

## Entorno

“As linhas do semi urbano vêm do Entorno para Brasília e passaram a ser de responsabilidade da secretaria. Eram atribuição da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e foi passada para o GDF. Nós estamos trabalhando com os municípios para poder fazer as adequações e planejamento que são necessários. No início do ano que vem, provavelmente, a gente lança editais para poder contratar mais veículos, porque estão todos com autorizações precárias. E a integração com o DF vai ser feita pelo sistema de bilhetagem, e não pela tarifa. Então, o cartão de mobilidade vai poder usar para o transporte daqui e para o transporte do Entorno. Mas, não terá integração tarifária, porque a nossa integração aqui utiliza subsídio previsto em lei com autorização do Legislativo. Eu não tenho essa autorização para poder dar subsídio para o Entorno.”