



BRASILIANAS

William França
brasilianas.cm@gmail.com

Ibaneis desiste de PPP, espera doação de projeto de Niemeyer e decide fazer as duas pontes do Lago Norte por obra direta

Diante da demora e das dificuldades em aprovar o edital da Participação Público-Privada no Tribunal de Contas, que se arrastava havia 13 anos, Ibaneis Rocha decidiu tocar a obra com recursos do GDF e de financiamentos externos. Agora, espera a doação do projeto, que teve participação de Oscar Niemeyer na sua concepção

EXCLUSIVO - Desde 2012, durante o governo Agnelo Queiroz (PT), os moradores do Lago Norte ouviram a (controversa) promessa da construção de duas pontes sobre o Lago Paranoá. O projeto completo prevê ligar a L4 Norte, próximo ao campus da Universidade de Brasília, passando pela Península Norte e, de lá, seguir para o futuro Setor Taquari II até chegar à BR-020, num conjunto de 16,5 km de vias. Além das duas pontes, serão feitas outras 21 obras de arte (viadutos, túneis e trincheiras). Esse conjunto de obras ganhou o nome de “Nova Saída Norte”.

O projeto tem o objetivo de desafogar o trânsito na região Norte do Distrito Federal, que conta com uma população de aproximadamente 350 mil habitantes. A nova via deverá absorver parte do fluxo do Trevo de Saída Norte e da Ligação Tórto-Colorado, por onde passam cerca de 120 mil veículos diariamente, além de ser novo caminho até a BR-020, que liga o DF à Chapada dos Veadeiros, por exemplo, e facilita acesso a municípios como Formosa e Planaltina de Goiás.

Desde 2022, após várias etapas (como estudos técnicos e consultas públicas), o processo para a realização das obras da Nova Saída Norte está sob análise do Tribunal de Contas do DF. A ideia do governador petista era que o projeto fosse realizado por meio de uma PPP (Parceira Público-Privada), que resultasse na execução das obras (por parte da iniciativa privada) e, em troca, o GDF cederia terrenos para exploração imobiliária aos vencedores.

Em valores, toda a Nova Saída Norte estava orçada em R\$ 4,1 bilhões. O contrato previa a modalidade de concessão administrativa, cabendo à ganhadora a construção, conservação e manutenção de todo o trecho por 25 anos.

Em março de 2024, o Tribunal de Contas encaminhou ao GDF documento afirmando que “o corpo técnico do TCDF propõe a interrupção das análises deste projeto, devido as falhas de modelagem contratual que ainda persistem no projeto e que incorrem em risco de inexecução contratual, já que não foram sanadas nem esclarecidas pela comissão técnica, conforme análises feitas nesta informação”.



O ponto inicial da nova via será logo após o campus da UnB, numa interseção com a L4 Norte, no início da travessia sobre o Lago Paranoá para a península norte

Ainda segundo o TCDF, “tais falhas possuem caráter estrutural e, ao serem corrigidas, implicarão modificação de edital, contratos e cálculos econômico-financeiros, fazendo com que quaisquer análises além desse ponto se tornem obsoletas por modificação do projeto”.

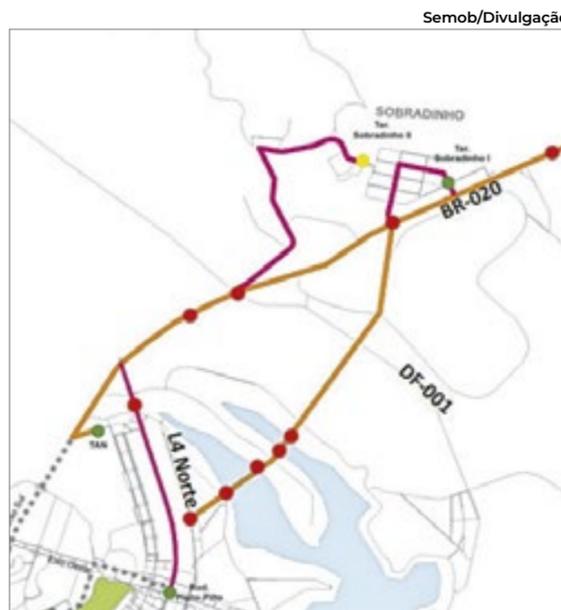
Diante desta decisão do Tribunal de Contas, que apontou vários entraves, e após vários questionamentos, estudos internos e análises de riscos, em março deste ano a Semob-DF encaminhou documento ao Secretário de Projetos Especiais do GDF (responsável pela gestão das PPPs) a fim de submeter a questão ao Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas (CGPPP) para que o conselho delibere sobre o andamento do processo como PPP ou por meio de contratação direta de obra pública.

Segundo o secretário de Obras e Infraestrutura do DF, Valter Casimiro, em entrevista exclusiva a “Brasilianas”, o governador Ibaneis Rocha (MDB) decidiu “dar uma solução mais prática, mais rápida e de solução mais imediata” a essa questão: quer que o GDF faça as obras, por contratação direta, com a execução dos projetos sob responsabilidade da própria Secretaria de Obras.

O financiamento poderá ser tanto com recursos garantidos junto a bancos credenciados (o GDF está bem posicionado no ranking em relação à tomada de empréstimos externos) e também da Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal (Terracap), obtidos com a venda de terrenos públicos no DF.



A segunda ponte, que ligará a península norte ao Setor de Mansões do Lago Norte, tem uma estrutura arquitetônica mais simples que a primeira



A Nova Saída Norte prevê integração de vários modais, entre eles o BRT, além da construção de duas pontes sobre o Lago Norte

Este mesmíssimo modelo foi anunciado recentemente por Ibaneis, no início de junho, quando anunciou a construção de mais duas novas pontes sobre o Lago Sul, que terão investimentos estimados em R\$ 1,7 bilhão.

Agora, segundo apuração de “Brasilianas”, para encerrar de vez a ideia da PPP da Nova Saída Norte só falta a realização de uma reunião do Conselho Gestor de Parcerias Público-Privadas para formalizar a decisão. Daí, o GDF encaminhará a ata do CGPPP para o Tribunal de Contas e o assunto está concluído. Mas, na prática, os projetos já estão sob a mesa da Secretaria de Obras.

Doação dos projetos das pontes

Quando da decisão de tocar a obra de forma direta, há cerca de dois meses, Ibaneis tomou outra medida: ligou para o dono da construtora JC Gontijo, José Celso Valadares Gontijo, e pediu que ele faça a doação dos projetos das duas pontes sobre o Lago Norte, que pertencem à empresa e a OAS S.A.

As duas empresas formaram um consórcio que, em 2013, foram contratadas para realizarem conjuntamente os estudos técnicos de viabilidade econômico-financeira, jurídico-institucional e modelagem de parcerias público-privadas.

Mas, só que o GDF não pagou pelos estudos. Em vez disso, deu como “moeda de troca” lotes do Setor Taquari II, uma das regiões que mais serão valorizadas assim que o complexo viário ficar pronto.

Segundo o secretário de Obras, Valter Casimiro, o pedido de Ibaneis foi feito quando ele comunicou ao empreiteiro que não haveria mais PPP. “O governador Ibaneis ligou para o José Celso (Gontijo) e trataram da possibilidade de o consórcio doar o projeto das duas pontes sobre o Lago Paranoá, justamente as que fazem a ligação do Lago Norte com todo o trajeto”, disse o secretário de Obras a “Brasilianas”. Até o momento, a JC Gontijo ainda não respondeu ao governador.

Quem é JC Gontijo

O engenheiro José Celso Valadares Gontijo, hoje com 80 anos, foi o responsável pela construção da Ponte JK (em 2003, com a empresa Via Dragados) e esteve à frente de outras grandes obras no DF, como as primeiras linhas do metrô e a construção da sede da Câmara Legislativa. Ele também esteve envolvido na Operação Caixa de Pandora, que tirou o ex-governador José Roberto Arruda (sem partido) do cargo de governador, em 2010.

A ação penal contra o dono da JC Gontijo prescreveu em novembro de 2022 e foi encerrado o processo, no qual ele era réu, acusado pelo Ministério Público do DF de corrupção ativa.

Pontes foram previstas por Lúcio Costa e desenhadas por Niemeyer

A nova Saída Norte, que inclui mais do que as ligações do Lago Norte com o Plano Piloto, prevê um novo bairro para 100 mil habitantes

Prevista no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU), a nova Saída Norte possuirá um eixo de transporte multimodal, com prioridade ao transporte público, o que incluirá uma faixa exclusiva de BRT (por sentido), junto ao canteiro central, incluindo estações e passarelas.

Serão três faixas de tráfego por sentido, além de faixa de ciclovia em todo o trecho compreendido entre a L4 Norte e o futuro Setor Habitacional Taquari II, além de uma faixa para pedestres.

A obra foi recomendada para reduzir o trânsito na via que passa pela Ponte do Bragueto, além de servir como alternativa de acesso ao Plano Piloto para as regiões do Itapoã e Paranoá, além de tornar viável o novo setor habitacional, o Taquari II. Pelo proposto inicialmente, serão mais de 26 mil unidades habitacionais, comportando cerca de 100 mil habitantes.

O Setor Taquari (I e II) integra o que o urbanista Lúcio Costa chamou de “Nova Asa Norte”, quando fez a proposta “Brasília Revisitada”, que se tornou oficial por meio do Decreto 10.829, em 1987.

As pontes

A primeira ponte deverá ser uma ponte estaiada, elaborada a partir de projeto feito pelo arquiteto Oscar Niemeyer em 1987, com aproximadamente 1,2 mil metros de extensão.

Após a ponte, a via vai atravessar a Península Norte. Nesse trecho, a obra contará com dois túneis e as vias de interseção com a Estrada Parque Península Norte (EPPN).

As passagens subterrâneas, antes e depois da EPPN, servirão para reduzir o impacto sonoro do trânsito naquela região.

Já a travessia da península para o



O primeiro projeto da ponte sobre o Lago Norte foi desenhado por Niemeyer, em 1987

A nova ponte foi desenhada pelo escritório do arquiteto Oscar Niemeyer, em 2013, com base nos traços iniciais do arquiteto

Setor de Mansões do Lago Norte - na prática, chegando ao novo bairro Taquari II, será por meio de outra ponte, de tamanho menor. No trecho final,

a obra seguirá com uma via que passa pelo Taquari, fazendo interseções com a DF-005 e a DF-001, indo até a interseção com a BR-020.

‘Brasilianas’ errou

Esta coluna errou, quando anunciou em 16 de outubro do ano passado, a intenção do GDF de fazer as duas pontes sobre o Lago Norte, ligando a península ao Setor de Mansões. Sem ter um projeto ou planta baixa em mãos quando da entrevista, este colunista tratou do tema com o secretário de Obras e entendeu (erroneamente) que a segunda ponte seria mais no final da península, ligando a região próxima ao Hospital Sarah até o Setor de Mansões do Lago Norte.

O erro mobilizou a comunidade (tanto que foi a notícia mais acessada no site do ‘Correio da Manhã’ naquele mês) e “custou” ao secretário de Obras a necessidade de realizar uma reunião com a Prefeitura Comunitária do Lago Norte para explicar a proposta correta. “Fui chamado lá e tive de me explicar, direitinho”, contou Valter Casimiro, entre uma boa risada.

“Brasilianas” aproveita a oportunidade para pedir desculpas à comunidade do Lago Norte. Desta vez, a coluna buscou os projetos já consolidados para apresentar nesta edição.