

Intervenções do BRT-ABC geram transtornos na região

Obra interminável do BRT-ABC causa transtornos à vizinhança

Entrega do sistema de ônibus de alta velocidade era prevista para 2022, mas modal só deve ficar pronto em dezembro de 2025



O prazo para entrega do BRT-ABC (sistema de ônibus de alta velocidade, na sigla em inglês) parece cada vez mais distante para as pessoas que aguardam o encerramento das obras na região. A princípio, o modal seria entregue em 2022, mas agora está previsto para dezembro do ano que vem. De acordo com relatos colhidos pela reportagem do Diário, a demora tem prejudicado o trânsito nos centros urbanos e, consequentemente, a rotina de moradores e empresas que estão na região. As intervenções são gerenciadas pela EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) e realizadas pela concessionária Next Mobilidade. O começo das operações será em 2026 – inicialmente, a capacidade ficará em torno de 173 mil passageiros por dia. O projeto, cujo custo chega a R\$ 920 milhões, engloba 92 ônibus elétricos da empresa Eletra, 16 paradas e 18 quilômetros de extensão. **Setecidades 4**

Intervenções do BRT-ABC geram transtornos na região

Com entrega prevista inicialmente para 2022, obras ficarão prontas só em dezembro de 2025; ao todo, serão 16 paradas

BEATRIZ MIRELLE
beatrizmirelle@diario.com.br

O prazo para entrega do BRT-ABC (sistema de ônibus de alta velocidade, na sigla em inglês) parece cada vez mais distante para as pessoas que aguardam o encerramento das obras na região. Desde o início das intervenções, em fevereiro de 2022, o Diário noticiou quatro mudanças no prazo para conclusão. A princípio, as obras seriam entregues em dezembro daquele ano, mas agora estão estimadas para dezembro de 2025. Segundo relatos, a demora tem prejudicado o trânsito nos centros urbanos e, consequentemente, a rotina de trabalho de moradores na região. As intervenções são gerenciadas pela EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) e realizadas pela concessionária Next Mobilidade. O começo das operações será em 2026 – inicialmente, a

capacidade ficará em torno de 173 mil passageiros por dia. O projeto, que chega a R\$ 920 milhões, engloba 92 ônibus elétricos da empresa Eletra, 16 paradas e 18 quilômetros de extensão, afirma a EMTU. Serão veículos de tração elétrica que podem ser a bateria ou com pantógrafo (dispositivo montado no teto do ônibus). “As obras só têm atrapalhado. Trabalho em um galpão e tivemos que mudar o local do ponto de entrada porque o pessoal da obra pediu. Era mais próximo da rua e foi solicitado para que recusasse. Vivia uma bola de neve. Fecharam uma das ruas da Afonsina com a Lauro Gomes e isso tem prejudicado muito, principalmente à noite”, relata o gestor Rogivaldo Nunes, 45, morador do Batistini, em São Bernardo. A primeira fase do BRT compreende três paradas, começando pelas Avenidas Aldi-



ATRASOS. Demora na conclusão das obras do sistema de ônibus de alta velocidade prejudica moradores

no Pinatti e Lauro Gomes e finalizando na Avenida Winston Churchill. Na segunda etapa, que iniciou em março deste ano e vai até dezembro de 2025, outros 13 pontos serão elaborados.

A região terá estações em São Bernardo (Metrópole, Aladino Pinotti, Abrahão Ribeiro, Afonsina, Rudge Ramos, Senador Vergueiro, Winston Churchill e Vila Vivaldi); Santo André (Fundação do

ABC); e São Caetano (Instituto Mauá, Vila Império, Jardim São Caetano, Estrada das Lágrimas, Cerâmica, GEU Meninos, Goiás e Almirante Delamare). “De quinta-feira, costume

vir trabalhar de trólebus. Percebo que o congestionamento piorou muito depois que começaram as obras na Afonsina. Os veículos ficam sem opção, principalmente nos cruzamentos”, relata o programador de máquinas Almir Borges, 61, morador do Parque das Nações, em Santo André.

Para ele, o projeto deveria considerar que a mudança nos prazos é ainda mais prejudicial para a população. “Têm usado os trólebus, mas quando tiver o BRT, vou vir trabalhar com ele. Acredito que vai facilitar a vida de muitos, mas eles precisam entregar logo. Se tinha essa ideia de colocar o corredor de ônibus elétricos, poderiam ter pensado em uma forma que não atrapalhasse tanto.”

Assim como Borges, o gestor Maurício Lopes, 51, do bairro Terra Nova, em São Bernardo, tem criticado as intervenções. “Tem sido péssimo, bem difícil, ainda mais para mim que trabalho com embarque e desembarque. Faz um tempo que começaram com a segunda fase das obras, mas parece que fazem um pouco, depois param. As coisas não podem ficar largas”, complementa.

Em maio, o Conselho Inter-municipal do Grande ABC recebeu a comissão da Next Mobilidade na sede da entidade regional com o objetivo de aproximar os municípios do processo de implementação. Segundo o secretário executivo do Conselho, Arnaldo da Silva, nenhuma atualização foi feita desde então.

“Estamos aguardando (um retorno). Ficou firmado o compromisso tanto com o pessoal que está tocando a obra quanto com o governo do Estado para a criação de um GT (Grupo de Trabalho) para acompanhar essas fases. Essa formação ainda não ocorreu. Estamos observando, mas ninguém entrou em contato conosco novamente. Sabemos que é um período eleitoral, mas temos colocado, inclusive o Estado. Ficamos de tentar fazer uma reunião com a Secretaria de Transportes Metropolitanos para voltar com esse tema, mas ainda não temos uma previsão.”

Licença ambiental e julgamento no STF são justificativas

O BRT-ABC prevê três modelos de transporte: o trajeto em que o ônibus faz 16 paradas, o que realiza apenas seis paradas; e o expresso, que faz o caminho São Bernardo até Sacomã em 36 minutos. Questionadas pelo Diário, a EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos), que gerencia as obras, e a Next Mobilidade, que opera as intervenções, indicam que as mudanças nas datas de entrega ocorreram por causa de licença am-

biental e julgamento no STF (Supremo Tribunal Federal). “A atual fase tem etapas de pavimentação e dois terminais com obras em fase inicial: São Bernardo e Tamanduateí. A reformulação dos prazos do empreendimento deveu-se a alterações no projeto original e aprovações de licenças ambientais em âmbito estadual e municipal, necessárias devido à complexidade da obra”, explicou a EMTU, em nota. A Licença Ambiental de

Instalação, emitida pela Cetesb (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo) no fim de janeiro, compreende a Avenida Lauro Gomes, a Avenida Marginal, a Rua Michel Saliba, a Rua Aida e a Rua do Grito, situadas em São Bernardo, Santo André, São Caetano e São Paulo. Com o início das intervenções na Avenida Lauro Gomes, após o cruzamento da Avenida Winston Churchill, em São Bernardo, a segunda fase das obras do BRT-ABC come-

çou com a remoção do piso asfáltico. “Essa fase, com extensão de aproximadamente 15 quilômetros, inclui 13 paradas, três viadutos, quatro pontes e cinco passarelas. Nessa etapa, será construída a pista a partir da divisa de São Bernardo até o terminal Sacomã. O principal motivo (da demora) foi uma Ação Direta de Inconstitucionalidade apresentada ao STF por um partido político, em outubro de 2022, que só foi julgada pelo Tribunal –

favoravelmente ao BRT-ABC – em agosto de 2023. A partir daí, o projeto retomou a tramitação normal dos processos de licenciamentos ambientais”, detalhou a Next Mobilidade. Em agosto do ano passado, o STF validou dois contratos firmados pelo ex-governador de São Paulo Jolito Doria para que a empresa Metra tivesse o direito de operar o BRT-ABC por 25 anos. As contratações custaram R\$ 22 bilhões e foram feitas sem licitação em 2021. **BM**

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Diário do Grande ABC

Seção: Setecidades Página: Capa + página 4