



1ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 9ª LEGISLATURA
ATA CIRCUNSTANCIADA DA
AUDIÊNCIA PÚBLICA
DA COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA,
DESTINADA A DEBATER A SITUAÇÃO DO
TRANSPORTE METROVIÁRIO DO DISTRITO FEDERAL,
DE 17 DE MAIO DE 2023.

INÍCIO ÀS 9H23MIN

TÉRMINO ÀS 12H25MIN

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Declaro aberta a presente a audiência pública para debater sobre a situação do transporte metroviário do Distrito Federal.

Sob a proteção de Deus, iniciamos os nossos trabalhos.

Quero saudar todos e todas que nos acompanham pela TV Câmara Distrital e também os que estão presentes aqui na nossa sala de comissões. Está também aqui presente o membro desta comissão, nosso deputado distrital Fábio Félix, a quem quero agradecer pela presença.

Para compor a nossa mesa, quero dizer aos presentes que teremos a participação virtual da presidente do Sindicato dos Metroviários e Metroviárias de São Paulo, senhora Camila Ribeiro Duarte Lisboa, e, também pelo modo *online*, a presidenta da Federação Nacional dos Metroferroviários, senhora Alda Lúcia Fernandes dos Santos.

Para compor a mesa, chamo as seguintes pessoas: o secretário de transporte e mobilidade urbana do Distrito Federal, senhor Flávio Murilo Gonçalves Prates de Oliveira, a quem eu agradeço pela prontidão em atender ao convite; o presidente da Companhia Metropolitana do Distrito Federal, senhor Handerson Cabral, a quem agradeço também pela oportunidade de estar aqui, conosco; o representante da Diretoria Colegiada do Sindicato dos Trabalhadores e Empresas de Transporte Metroviários do Distrito Federal, senhor Carlos Alberto Cassiano Silva.

Quero informar que, a partir de agora, estão abertas as inscrições para quem desejar fazer uso da palavra. Os interessados que quiserem participar devem falar com nossa equipe, que está posicionada ali ao lado. Aqueles que estão nos acompanhando pelo YouTube também podem enviar os questionamentos pelo *chat* ao vivo. Nossa equipe vai dar uma apurada. Para as demais pessoas, o tempo vai ser de 3 minutos. Vamos fazer questão de levantar uma plaquinha para conseguirmos registrar o máximo possível do debate.

O objetivo principal desta audiência pública é entender, de fato, a real condição, a real situação do sistema metroviário do Distrito Federal e as suas oportunidades ou as perdas de oportunidades que deixamos ao longo da história.

Antes de darmos início, também queria registrar a presença do superintendente do BRB, Saulo Nacif – obrigado por estar aqui conosco. Estivemos no BRB Mobilidade, acompanhamos um pouco do que tem sido desenvolvido, no BRB, na perspectiva de modernizar o sistema de bilhetagem. Eu agradeço muito a atenção.

Registro também as seguintes presenças: Márcio Aquino, diretor de operação e manutenção do Metrô; promotor Dênio Augusto e promotor Alexandre Sales, ambos do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios, esses 2 promotores têm sido parceiros nessa caminhada histórica e têm colaborado muito com o debate; Hérlio, do Conselho de Administração de Representantes dos Empregados – levante a mão e obrigado por estar aqui presente.

Antes de passar a palavra, eu gostaria de ouvir o nosso membro da comissão, deputado Fábio Félix, para a fala inicial dele.

DEPUTADO FÁBIO FÉLIX (PSOL. Sem revisão do orador.) – Muito obrigado, presidente, deputado Max Maciel.

Eu queria, primeiro, fazer uma saudação especial a todas metróvárias e todos os metróvários presentes nesta sessão e também àqueles nos acompanham pela TV Câmara Distrital.

Eu acho que este é um momento fundamental de debate sobre um meio de transporte que é importantíssimo para o Distrito Federal. Não estamos tratando de um tema que seja novidade. Existem exemplos, no mundo e no Brasil, que podem subsidiar a discussão que temos que fazer sobre a qualidade do transporte, sobre as possibilidades de investimento e ampliação desse transporte, e também sobre as metodologias aplicadas de gestão pública que deram certo e que deram errado. Então já existem experiências no mundo que nos mostram o caminho que devemos perseguir. Até para não recorrermos em erros que já foram cometidos em outros momentos.

Temos visto agora – eu tenho acompanhado de perto e estudado – uma onda de reestatizações, na Europa, em muitos países europeus, de áreas estratégicas governamentais que antes foram privatizadas. São áreas importantes como: saneamento básico e área energética. Sabemos que a questão do transporte sobre trilhos está entre essas áreas que estão sendo discutidas. É uma onda internacional, que também nos pede reflexão.

Estamos fazendo esta discussão, porque a Comissão de Transportes e Mobilidade Urbana, hoje presidida pelo deputado Max Maciel – a quem eu queria elogiar, porque eu passei 4 anos nesta Casa, e, naquele período, se essa comissão se reuniu umas 3, 4 vezes durante 4 anos foi muito – está trabalhando, e trabalhando muito.

Neste biênio, pela primeira vez, eu tive a oportunidade de ser membro também da Comissão de Mobilidade. Penso que é uma oportunidade de fazermos uma discussão estratégica sobre o transporte público e o papel do Legislativo na cobrança do poder público em relação à questão da mobilidade de forma geral.

Aqui, os nossos interesses são os melhores possíveis. Do ponto de vista concreto, o nosso interesse é o interesse público, que é o interesse da população. Eu respeito muito a posição dos trabalhadores e das trabalhadoras também, porque tem apresentado no último período... Eu posso falar isso, com uma certa tranquilidade, porque tive uma relação muito próxima, com muitos trabalhadores e trabalhadoras e com representantes da categoria. Eu percebi, ao longo dos últimos anos, o compromisso dessa categoria com a empresa e o compromisso dessa categoria com um transporte público bem prestado para a sociedade. Então, eu acho que ouvir os trabalhadores e trabalhadoras também vai ser fundamental.

Quero agradecer aos representantes de gestão, ao presidente do Metrô e ao secretário de mobilidade, pela disposição de estarem aqui, fazendo esse debate para que possamos avançar. Contem com o nosso mandato em defesa de um metrô público que possa funcionar da melhor forma para a população do Distrito Federal.

Infelizmente temos percebido que, muitas vezes, a precarização não é aleatória, ela não acontece por acaso. Ela é um projeto político para justificar medidas posteriores. Isso nos preocupa muito. Não vamos permitir que isso aconteça. Se acontecer, não será com o nosso silêncio.

Muito obrigado.

Bom dia a todos e a todas!

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, deputado Fábio Félix. Eu é que agradeço pela oportunidade de V.Exa. estar conosco nesta comissão e por V.Exa. toparem essa agenda meio maluca também de trabalho, que não é fácil.

Eu também gostaria de dizer que a comissão tem uma equipe técnica muito boa, que está conosco, à qual quero parabenizar também: Adriana, Olga, Tainá, toda a equipe técnica da comissão e dos nossos mandatos que estão aqui também.

Quero agradecer à Copol; à equipe técnica; aos interpretes de Libras – depois eu gostaria dos nomes para fazer o registro –; à nossa turma da copa, que é maravilhosa e que sempre nos serve muito bem aqui.

Pessoal, o deputado Fábio Félix já deu uma sinalização importante. Sou usuário do sistema metroviário desde sempre, e nesta condição hoje, de deputado e de membro da comissão, queremos, exatamente, debater o assunto e fazer um exercício, com vocês e com quem está nos acompanhando *on-line*, que é imaginar o Distrito Federal sem metrô, hoje.

É impossível imaginarmos nossa cidade, que hoje é a terceira maior do país, sem um sistema metroviário! Mesmo com toda dificuldade por que, diariamente, alguns usuários passam – problemas técnicos, problemas de manutenção –, o Metrô ainda recebe uma boa avaliação dos seus usuários.

As partes sul e oeste de Brasília têm uma relação muito estratégica. Elas se desenvolvem graças ao Metrô. O desenvolvimento territorial e urbano de áreas que crescem de forma escalada, como Samambaia e Águas Claras, são exemplos disso porque crescem pelo corredor do Metrô. Por onde o Metrô passa em Ceilândia, perto da Guariroba, a Terracap já sinalizou novas definições de lotes para a moradia verticalizada, e o Metrô é um atrativo para a venda desses imóveis. Existe um planejamento de desenvolvimento da cidade que é pensado no usufruto desse sistema. Então, é inimaginável pensar no Distrito Federal sem sistema metroviário.

Pensou-se ainda em um metrô que chegasse à região norte, por meio de um sistema que, no PDTT, fosse alimentado por outros modais de VLT ou até mesmo por alimentadores e transformasse, de fato, o Metrô nessa linha troncal e formidável que ele tem sido para a população.

Alguns especialistas apontam que é impossível fazer a expansão do Metrô para a parte norte porque não há um adensamento populacional que justifique o custo do Metrô. Só que nós pensamos o contrário: toda aquela parte norte já é loteada e existe prédio subindo. Ou seja, se pensamos em colocar o Metrô lá um dia, é exatamente para atender o futuro que esperamos. Em alguns países, primeiro, chega o Metrô; depois, a moradia. Eles não pensam primeiro em moradia para justificarem a quantidade de trens.

O sistema metroviário, no mundo, não dá lucro. É bom que se diga isso para todo mundo, inicialmente. O objetivo central, na nossa leitura política do serviço público, não é dar lucro; é servir ao público! Essa é uma escolha que vamos ter que fazer como sociedade e como projeto político de Estado.

Não se trata de um sistema para dar lucro, mas de um sistema importantíssimo por 3 motivos: o primeiro é reduzir-se as mortes porque, aumentando as linhas e estações do Metrô, reduzem-se os veículos nas ruas e, por conseguinte, a mortalidade no trânsito. Está aqui doutor Dênio, do Organicidade, que sabe disso muito bem disso e que trata desse tema.

No que se refere à perspectiva climática, o Metrô usa energia renovável ou uma energia mais limpa, que é uma coisa importante, em se tratando de uma cidade que tem a segunda maior frota de carros do país – isso não é pouca coisa. Não há estacionamento para todo mundo, e não vai haver. Não adianta alargar as vias, para esse monte de carros, porque ninguém vai conseguir acessar a cidade daqui a uns 15, 20 anos. Quando digo isso, o pessoal fala: “É menos”, mas é o que está datado.

Essa fala introdutória mostra os nossos compromissos como comissão: primeiro, entender quais, de fato, são os gargalos por que o Metrô passou historicamente. Não estamos aqui para

analisar esta gestão. Queremos analisar a linha histórica.

Há um vídeo de um ex-governador do DF que, à época do vídeo, em 1991, era o coordenador do Metrô. No vídeo, ele fala como seria o Metrô em Brasília. Pensando a cidade em 1991, naquela época, muita gente não via sentido em o metrô ser importante. Hoje, reafirmo: não há condições de se pensar o Distrito Federal sem o sistema metroviário, que é um transporte de massa.

Um trem como o nosso, que ainda é um dos menores, carrega 1.000 pessoas. São menos 50 ônibus, menos 150 carros nas ruas. Há todo um impacto necessário.

O objetivo desta comissão e desta audiência é, exatamente, buscar a melhor saída para ampliar o sistema metroviário, para torná-lo cada vez mais prestativo, acessível, dentro dos controles e dos limites necessários.

Diante disso, gostaríamos de dar início à nossa audiência, passando a palavra ao senhor representante da diretoria colegiada do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários do Distrito Federal, Carlos Alberto Cassiano Silva, o qual, também, fará uma apresentação.

Caso alguém não consiga visualizar aqui ou *on-line*, não há problema, porque a nossa comissão vai disponibilizar essa apresentação junto com o relatório no nosso *site*.

Concedo a palavra ao senhor Carlos Alberto Cassiano Silva.

CARLOS ALBERTO CASSIANO SILVA – Obrigado, deputado Max Maciel. É um prazer participar desta reunião da comissão. Agradecemos a iniciativa e o convite.

Inicialmente, eu não poderia deixar de fazer referência ao último domingo, Dia das Mães. Não há o que se falar, as mães são a parte mais importante da sociedade. Eu, que já não tenho a minha desde 2011, parabeno todas as mães pelo seu amor e sua dedicação.

Iniciando, eu quero chamar a atenção e pedir desculpas, porque nós somos metroviários, somos trabalhadores, somos sindicalistas, e não somos especialistas em PowerPoint etc. Por isso alguns *slides* ficaram assim, um pouco...

Agradeço à Adriana e a toda a parte técnica pela paciência. A Adriana foi a responsável por conseguirmos ter o que temos para apresentar.

(Mostra apresentação em PowerPoint.)

CARLOS ALBERTO CASSIANO SILVA – Observando esse quadro inicial, nós queremos chamar a atenção para como, desde o planejamento, não se pensa na importância do metrô ao longo dos últimos governos. Talvez lá atrás, quando o ex-governador Roriz teve, na campanha, a felicidade de dizer que iria construir o metrô – na campanha de 1990 –, mas, depois, visivelmente, o quadro vai apresentar uma diminuição desde o planejamento até o aporte.

Para falar melhor, acabei escrevendo, porque eu não sou bom de discurso. Observando o valor do orçamento inicial fixado pela Lei Orçamentária Anual, já se destaca como o governo anterior e reeleito não priorizou o Metrô-DF, no sentido de investir para entregar à população um transporte de maior qualidade e atrativo, em concorrência à utilização de veículos automotores.

Eu quero dizer, inicialmente, que todos nós sabemos da paixão do brasileiro em relação aos carros. E, se não for ofertado um sistema de transporte eficiente e barato, não vai ser possível conseguir fazer com que a população migre para os transportes públicos.

O ex-secretário de transporte, na sua última apresentação, em um seminário, também com a presença de representante de Lisboa, Portugal, falou sobre o fato de termos hoje 3 milhões de habitantes e cerca de 2 milhões de carros, ou seja, 2/3 da população têm carro.

Aquele quadro mostra, por exemplo, que o maior planejamento de recursos para o Metrô foi em 2020 – isso no governo anterior –, com um valor de R\$528.660.171,00. No entanto, o governo

anterior a ele, em 2015, tinha orçado R\$1.029.860.828,00 – nós estamos falando de 2015 para 2020. Nesse período, o que houve foi uma diminuição de cerca de 50% em relação ao valor planejado para se investir no Metrô. Para o ano atual, 2023, foi posto no planejamento inicial R\$600.230.614,00, o que representa 60% do que foi proposto em 2015.

É preciso lembrar que, nos últimos 4 anos – esse quadro chama atenção para isso na última linha dele –, a diferença entre o que foi planejado e aportado pelos governos anteriores, no início, e o que foi aportado no último governo – reeleito – é de R\$1.171.656.781,00. Houve uma diminuição. Nesse período que estamos demarcando, de 2015 até 2023, conforme o IBGE, houve inflação de mais de 40%, e, ao invés de o planejado ser aumentado e haver mais investimentos, houve diminuição brusca nos investimentos.

Esse quadro mostra, no gráfico, aquela diminuição de receita. Podemos ver que, mesmo agora no ano de 2023, a receita fica muito aquém daquilo que foi planejado nos anos de 2014 e 2015. Essa é uma reportagem que saiu no Metrô sobre o fato de que o Metrô deixou de investir de 111 milhões em manutenção, entre 2018 e 2020, por falta de projeto. O Metrô, apesar de ter a possibilidade de concorrer por esse recurso, de receber esse recurso, não o fez por falta de projeto. É um valor muito alto: R\$111.556.723,00. Na época, a empresa respondeu, em sua defesa, que, em 2019, aportou 171 milhões para custeio; em 2020, 181 milhões, e, até julho de 2021, 161 milhões. O problema não está no fato de que a empresa investiu, e, sim, nos valores perdidos, porque a população tem sofrido com essa perda, tem sentido isso.

Temos 2 trens canibalizados – usados para tirar peças, para repor outros trens com defeito –, quando, na verdade, deveríamos adquirir novas peças. É verdade, eu não vou negar, que essas peças demorariam a chegar, porque peça de metrô não é caixa de fósforos que se compra em qualquer padaria ou mercadinho. Mas, se tivessem utilizado os recursos, feito os projetos e investido em manutenção, nós não teríamos todos os problemas que temos tido ultimamente. Houve peça que caiu na via, e não foi uma peça qualquer. A sapata do trem é algo muito importante, pois a energia é puxada por ela, tanto é que algumas peças que compõem esse sistema têm o apelido, dado pelos pilotos, de frigideiras, porque a temperatura é extremamente alta. Então, nós temos 2 trens canibalizados e houve perda de recurso. Nesta parte, o Metrô se manifesta sobre os valores que eu disse que aportou.

Há outro motivo para a falta de investimento no Metrô, para a diminuição de receita, quando a inflação ficou maior: o vandalismo. É impressionante como são furtados cabos do Metrô. Não vou dizer que isso não acontece em outros lugares. Quero deixar bem claro que, ultimamente, roubo de cabos tem se tornado uma fonte atrativa de renda no país e ocorre em todos os outros metrôs também. Porém, a verdade é que temos um quadro reduzido de seguranças. O Metrô-DF tem quadro reduzido de empregados em todas as áreas. Em todas as áreas!

Este é um acordo firmado entre o Sindicato dos Metroviários e o Metrô-DF. Nesse acordo, quero chamar a atenção para o fato de que combinamos concurso público para a contratação de 621 empregados, dos quais 301 se deviam à expansão e à abertura de novas estações que o Metrô ia fazer – seria necessário esse quadro de empregados. O quantitativo de 320 vagas era referente à ausência no quadro de empregados relativa a vagas já abertas pela saída de pessoas para a Polícia Militar e para todas as outras atividades em decorrência de concursos públicos. No entanto, apesar de o acordo assinado por nós, do concurso, ter sido para 621 vagas, o Metrô só contratou 276. Mais de 300 vagas ficaram abertas. Hoje, a ocupação de vagas decorre de decisão judicial. A pessoa entra na justiça e aponta para o fato que deveria ter sido contratada e, em seu lugar, está um empregado terceirizado.

Em relação ao vandalismo do roubo de cabos, quero acrescentar que os vigilantes não podem acessar a via, porque não são metroviários. Há restrição imposta pelo próprio RTTS, que é a lei que regulamenta o Metrô, e pela lei federal que rege a vigilância metroviária, que diz que o Metrô tem que ter empregados próprios no corpo de segurança. Então, o Metrô concorre para o furto de cabos. Uma vez que há uma diminuição e uma insuficiência no número de seguranças, uma vez que

não foram contratados mais de 300 empregados que deveriam ter sido contratados; o prejuízo vem.

Quero chamar atenção: o roubo de cabos não foi o único responsável pela paralização do sistema durante 8 horas. O fato de, na modernização, ter-se apostado na compra de um único cabeamento, no qual passa tanto o sistema principal como o secundário, foi também responsável por isso. Porque, se roubam esse cabeamento, roubam tudo: o sistema principal e, na ausência dele, o secundário.

Também quero dizer que é preciso lembrar que Brasília é uma das regiões de maior incidência de raios. Se um raio cair, vai fazer o mesmo efeito: vamos perder o sistema principal de comunicação e o sistema secundário. Anteriormente, desde a fundação do Metrô, eram 2 cabeamentos que, inclusive, passavam em vias diferentes. Então, se roubassem um cabeamento, o cabeamento secundário assumiria. Se, por acaso, roubassem o secundário, o principal estaria fazendo o sistema. E, diga-se de passagem, a brilhante solução que se encontrou para reestabelecer naquele dia o sistema foi voltar para o sistema anterior.

Então, problemas têm ocorrido por falta de investimento e pela aplicação do dinheiro na aquisição de tudo que é preciso. Não se pode fazer um planejamento sem olhar para a redundância. Não sou empresário, mas tenho certeza de que o empresário sabe que a redundância é importantíssima na gestão da comunicação. Você não tem só 1 sistema, você tem 2. Há muito tempo, em qualquer lugar, para se manter um elevador, para se manter as coisas, não há só a luz principal; há a luz de emergência, há sempre uma alternativa.

Quero também chamar a atenção para outra questão, porque é muito importante falar no sentido de metrô público *versus* metrô privado. Falo sobre a atuação no período de crise. Nós tivemos a covid-19. Nesse gráfico, chamamos a atenção para o fato de que o Metrô-DF aumentou sua capacidade para 120 mil viagens/dia no ano de 2020. Em 2019, temos feito 112 mil viagens/dia. No ano de 2019, tínhamos 3 milhões e meio de usuários e, no ano de 2020, 2 milhões. Aumentamos de 112 mil para 120 mil a oferta de trens, porque a política passada do governo para nós era: é preciso ofertar mais trens para impedir que a população ande em uma lata de sardinha. A população precisa andar espaçada, a população precisa ter oferta de trens para não sofrer o contágio da covid-19. Nesse mesmo período, retiraram-se os ônibus de circulação, a população andou em uma lata de sardinha, e eles ainda receberam 2 bilhões nos últimos anos como aporte financeiro.

Quero chamar a atenção – porque meu tempo está reduzido – para a reportagem que saiu no *Jornal de Brasília* e no *Correio Braziliense*, quando fizemos uma greve cujos objetivos eram 2: a contratação de mais empregados e a compra modernizada de 12 trens. O Metrô queria adquirir trens, mas não queria fazer isso com *upgrade* saindo de ATC para ATO. Realizamos uma greve na qual fizemos um acordo – infelizmente vocês não vão poder ler ali, porque não está boa a qualidade, mas ele vai ser disponibilizado – no Tribunal Regional do Trabalho, com o excelentíssimo presidente José Ricardo, para que os trens fossem modernizados.

Finalmente, quero falar sobre a festa que houve no dia 21 de abril de 2008. Essa festa foi publicada no *Correio Brasiliense*. Ela está registrada também na memória do Metrô. Nesse último parágrafo, foi dito: "Em abril, o metrô bateu o recorde de usuários transportados em um dia. No 48º aniversário de Brasília, dia 21 de abril, o sistema atendeu 600 mil passageiros por dia, entre 6 horas da manhã do dia 21 e 2 horas da manhã do dia 28." O governador Arruda planejou festas em toda Brasília. Festas que saíram nos jornais, que foram noticiadas etc. E o Metrô teve que trabalhar em horário de pico, das 6 horas da manhã do dia 21 até as 2 da manhã do dia 22. Transportamos 600 mil usuários por dia.

Portanto, a expansão não precisa só alcançar 180 mil usuários transportados. Nós queremos a expansão, mas nós queremos a expansão para atender Gama, Santa Maria, Recanto das Emas, Sobradinho, Planaltina e, mais do que tudo, atender uma população de 3 milhões de pessoas hoje. E, no passado, já conseguimos atender, em um dia, 600 mil. Não é o sistema que falta, falta é o planejamento para trazer os usuários para o metrô.

O metrô tem a tarifa mais cara do DF, porque você paga R\$5,50 para ir da Rodoviária até a Estação Galeria. Se você for da Rodoviária até a 114 Sul é R\$5,50. Nos ônibus, isso é uma tarifa promocional, isso é uma tarifa circular; e o custo é menor do que os R\$5,50.

Então, não se dá aos usuários motivo para usar o metrô; se dá aos usuários motivo para não usar o metrô. Esse é o grande problema.

Obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, senhor Carlos Alberto.

Eu gostaria de dizer para quem vai fazer uso da palavra que temos um tempo de 10 minutos para as falas. Eu me esqueci de avisar, por isso que a Adriana está com plaquinha para lembrar.

Solicito que se prepare para usar da palavra a presidenta do Sindicato dos Metroviários e Metroviárias de São Paulo, Camila Ribeiro Duarte Lisboa.

Eu gostaria de registrar as presenças dos seguintes convidados: auditor fiscal de atividades urbanas dos transportes, representando os aprovados – obrigado por estar aqui nos acompanhando –; senhor Severino Cajazeiras, gerente parlamentar do Metrô-DF; senhor Márcio Antônio, subsecretário de operações da Semob; senhor Guilherme Fernandes, assessor técnico da 1ª Procuradoria do Ministério Público de Contas.

Eu sei que ele irá usar da palavra, mas, desde já, eu gostaria de agradecer ao Handerson, que recebeu toda a nossa comitiva no Metrô. Nós fizemos uma boa visita lá. Rodamos as estações do CCO. Isso foi fundamental para conhecermos os locais.

CARLOS ALBERTO CASSIANO SILVA – Por favor, deputado Max Maciel, só me permita citar que também está presente entre nós o presidente do Sindicato dos Metroviários do Rio Grande do Sul, o companheiro Chagas.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Chagas, levanta a mão para nós o identificarmos. Obrigado por estar presente.

Concedo a palavra, por 10 minutos, à senhora Camila Ribeiro, presidenta do Sindicato dos Metroviários e Metroviárias de São Paulo.

CAMILA RIBEIRO DUARTE LISBOA – Bom dia a todos. É um prazer enorme estar aqui. Eu gostaria de parabenizar o deputado Max Maciel; os meus amigos, companheiros do Sindicato dos Metroviários de Brasília-DF; o Cassiano. Parabéns pela iniciativa. Eu gostaria de também saudar o companheiro Fábio Félix, companheiro que eu conheço há bastante tempo, estamos nos encontrando aqui depois de tanto tempo.

Eu acho muito importante essa iniciativa da audiência pública, porque a discussão sobre a expansão do transporte sobre trilhos não é uma discussão nova, mas se torna cada vez mais necessária, porque, em primeiro lugar, nós estamos falando de transporte público, que, desde 2015, é reconhecido pela Constituição federal como direito social, equivalente à saúde, à educação, à seguridade social, à moradia.

Transporte público é uma necessidade da população, sobretudo nas grandes metrópoles do nosso país, um país com as dimensões continentais que possui e com a dimensão das metrópoles em questão, no caso o Distrito Federal. Eu moro em São Paulo, que também é uma grande metrópole, a Alda é de Belo Horizonte. O direito ao transporte, o direito da população a se locomover pelas cidades é responsabilidade do Estado, não sou eu quem está inventando isso, essa não é a minha posição ideológica, é um direito constitucional. Essa é a primeira importância do debate.

Em segundo lugar há a compreensão, o entendimento do que está na Constituição federal: o transporte público tem de ser provido pelo Estado. Houve uma onda de privatizações de empresas públicas em nosso país nos anos 90, junto ao discurso de que o processo de privatização era a salvação do Estado, a salvação da economia. O crescimento econômico e o desenvolvimento do país

só seriam garantidos se houvesse o processo de venda, de privatização das empresas públicas. Nós estamos em 2023, e já há condições de fazermos um balanço e uma avaliação desse projeto que nós chamamos de neoliberal, desse projeto que coloca sob a responsabilidade da iniciativa privada uma série de serviços estratégicos para a vida da população e para o desenvolvimento do país.

Eu quero pegar um exemplo muito pontual, muito categórico, que tem a ver com o transporte sobre trilhos, a experiência da SuperVia do Rio de Janeiro, a primeira empresa de transporte sobre trilhos urbanos privatizada no Brasil. Ela foi privatizada em 1998, há 3 anos entrou com um processo de recuperação judicial, pois não tinha condições de se manter, e, este ano, recentemente, há pouco mais de 1 mês, a Mitsui, terceira operadora privada que estava no comando, na condução e na operação da SuperVia do Rio de Janeiro, pediu a sua entrega, jogou a toalha e desistiu da operação da SuperVia, que é um trem que transporta a população da periferia do Rio de Janeiro, do subúrbio do Rio de Janeiro, como eles chamam lá – um trem extenso que garante a chegada das pessoas ao centro do Rio de Janeiro, onde há a maior concentração de empregos daquela grande cidade. Chegou a ser, na verdade já está sendo, a tarifa mais cara do Brasil. Para uma pessoa ir ao trabalho por meio da SuperVia tem de pagar R\$7,40 e depois mais R\$7,40 para voltar.

Essa experiência é importante porque, junto ao debate sobre a expansão do setor metroferroviário, está vindo o projeto de privatização – depois a Alda falará sobre isso, o discurso sobre a privatização do metrô de Belo Horizonte, o discurso do Zema, o discurso de quem defende a privatização está intimamente ligado a isso, eles falam que, se não houver a privatização do metrô ele não chegará ao Barreiro, não chegará a alguns bairros que precisam dele.

Eu gostaria de dizer algo: a lógica privada sobre o transporte metroferroviário já imprime o atraso para que esse tipo de transporte chegue nas periferias. O Metrô de São Paulo foi fundado em 1968, e a sua operação comercial começou em 1974. O primeiro trecho do Metrô de São Paulo foi o da linha 1, Azul – não sei quem conhece São Paulo –, que é um pequeno trecho que vai da estação Jabaquara até a estação Vila Mariana, uma região de classe média paulistana. A classe média paulistana, em comparação com a classe média de outros estados, tem um poder aquisitivo muito alto. Durante muito tempo, o Metrô de São Paulo ficou circunscrito a regiões da classe média, não atendeu a população das grandes periferias da cidade. Recentemente, começou um processo de expansão através da iniciativa privada.

Eles fazem isso para quê? Para vincular a expansão à privatização, em primeiro lugar; mas eu queria dizer que, antes disso, a demora para o projeto chegar tem a ver com a lógica da iniciativa privada. A demora para que o projeto de transporte sobre trilhos chegue nas regiões periféricas acontece aqui em São Paulo, em Belo Horizonte e, pelo que eu estou vendo neste debate, também acontece no Distrito Federal. Eu acho que essa é uma lógica muito perversa porque transporte público é direito social, e a privatização do transporte tensiona para o aumento das tarifas.

Quero falar brevemente da experiência da privatização de algumas linhas daqui de São Paulo, até porque todo mundo deve ter assistido à matéria do Fantástico, no último domingo, que falou sobre o caos das linhas 8 e 9; bem como sobre a SuperVia do Rio de Janeiro, que eu acabei de mencionar. Essa matéria revelou o caos que está acontecendo.

A concessão das linhas 8 e 9 foi feita há cerca de 1 ano e meio. O primeiro dia da operação das linhas 8 e 9, da CPTM, dos trens... Aqui em São Paulo existem 2 empresas de transporte sobre trilhos: uma responsável pelo metrô e outra pelo trem; a do trem é a CPTM e a do metrô é a companhia do Metropolitano, ambas empresas públicas ameaçadas de privatização. Na CPTM, esse processo está avançado, tanto que as linhas 8 e 9 já foram entregues. Desde o dia 26 de janeiro de 2022, aconteceu todo tipo de tragédia, de acidente. O Cassiano não me deixa mentir.

Trem não foi feito para bater em plataforma. Existe tecnologia suficiente no nosso país, desenvolvida aqui, por técnicos, por engenheiros, pelos próprios trabalhadores conhecedores da tecnologia. Trem não é feito para bater! E, pela primeira vez na história, um trem bateu na

plataforma depois do serviço concedido. Se esse fosse um fato isolado, nós poderíamos dizer que foi uma fatalidade, foi um problema e tal, mas, junto a isso, aconteceram mais de 8 descarrilamentos só na linha 8, 1 descarrilamento na linha 9 e sucessivos atrasos. Agora os trens estão andando em velocidade reduzida, o que atrasa a chegada dos passageiros ao seu destino.

O Ministério Público começou a investigar por que isso está acontecendo, por que foi tão gritante a diferença quando o serviço passou para a ViaMobilidade, do grupo CCR, e ficou muito ruim. O Ministério Público, ao fazer a averiguação, descobriu que não existe manutenção permanente da via dos trilhos nas linhas 8 e 9, que não há troca de dormente, como acontece na CPTM e no Metrô – acredito que no Metrô do DF também. A troca de dormente é recorrente porque nós estamos falando de trem, é uma coisa que precisa de manutenção permanente. Só que, para haver manutenção permanente, tem que haver investimento. Sob a lógica de uma empresa privada, no que ela vai pensar? Ela vai pensar em segurar para ter lucro, é simples assim. E nós achamos que o transporte não pode ser um instrumento para enriquecer acionista.

No caso das linha 8 e 9 – depois a Alda poderá falar como é o Grupo Comporte, em Belo Horizonte –, aqui, a CCR é uma empresa que está enriquecendo muito. Do ano de 2016 para cá, ela cresceu muito; cresceu para os seus acionistas. Quarenta e nove por cento das ações da CCR são de propriedade do chamado novo mercado, que são acionistas privados que investem na Bolsa de Valores; uma outra parte é do Fundo Itaú, do Banco Itaú; e outra parte é da Soares Penido Construções. Eles investem nas ações dessa empresa para quê? Para lucrar e para enriquecer. Eles olham para o transporte não do ponto de vista dos passageiros e da ampla quantidade de pessoas que precisam se transportar, mas do ponto de vista de planilha, de como vai fechar o lucro, de como vai fechar no azul, de como poderão ter uma PLR altíssima – porque, na CCR, para os trabalhadores da linha 4, privada, que também representamos, os executivos ganham mais de 1 milhão de reais de PLR, enquanto os seus trabalhadores não chegam a ganhar nem mil reais de PLR.

Se persistir essa lógica na operação das empresas públicas de metrô pelo país, quem será comprometida será a população, que não terá acesso a um direito constitucional básico, que é o direito ao transporte. Ela terá um acesso reduzido, limitado, comprometido – e isso também será manifestado no valor da tarifa.

(Falha de conexão.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Camila, você está me ouvindo? Só 1 minuto que iremos reestabelecer a conexão – seu áudio caiu – para você concluir.

Há 100 pessoas nos acompanhando pelo YouTube neste momento. Agradeço a todas as pessoas que estão nos acompanhando *on-line*, graças à TV Câmara Distrital. Isso é importante porque aproxima a população desta casa de leis.

Retorno a palavra à Camila, para concluir.

CAMILA RIBEIRO DUARTE LISBOA – Eu gostaria de falar do contrato feito aqui em São Paulo, que garante 30 anos de lucro para a empresa privada. Acho isso um absurdo.

Para encerrar, acho que o Fábio mencionou sobre a onda de reestatização de serviços no mundo. Nesta semana, o governo do Reino Unido voltou a assumir a empresa de transporte ferroviário. Um governo ultraliberal fala que não deu certo: atrasos e cancelamentos causam o fim do contrato com a empresa privada e o governo assume novamente o transporte ferroviário em Londres. Na Grécia, depois da privatização, houve um acidente no trem, recentemente, que matou 26 pessoas. Isso ocasionou uma onda de mobilizações em Atenas e em várias cidades do país, para que o transporte sobre trilhos voltasse a ser de responsabilidade pública. Então, acho que são referências importantes para seguirmos a nossa luta no país, nas grandes cidades do nosso país, em defesa de um transporte público, estatal e de qualidade para a população.

Obrigada.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Camila. Agradecemos muito a sua

colaboração.

Concedo a palavra à senhora presidenta da Federação Nacional dos Metroviários, Alda Lúcia Fernandes dos Santos.

ALDA LÚCIA FERNANDES DOS SANTOS – Eu agradeço muito ao deputado Max Maciel o convite para esse debate tão importante. Eu acho que deveria haver mais debates como esse. Na pessoa do deputado, eu cumprimento todos os que estão presentes nesta audiência tão importante.

Nós estamos discutindo mobilidade urbana e o Brasil deveria fazer isso. Nós deveríamos fazer o debate sobre a mobilidade urbana não como uma questão de privatização, mas, sim, como algo a que toda a população deveria ter direito. O que é o transporte? Não é simplesmente o direito de ir e vir para o trabalho. É o direito ao lazer, é o direito de ocupar as cidades para que as pessoas, as famílias e os trabalhadores possam ter acesso a tudo o que se encontra nelas. A mobilidade urbana é tão importante que o transporte virou um direito que está na Constituição – o que antes não havia –, e isso é prova de sua importância.

Quando falamos de mobilidade urbana, falamos do direito ao transporte. E quando falamos do direito ao transporte, de quem é a responsabilidade final? A responsabilidade é do governo federal, do governo do estado e dos municípios. Portanto, o transporte tem que ser público e com uma tarifa que consiga atender a todos os trabalhadores e à população brasileira. Essa é a lógica do transporte. Quando se fala em privatização, quando se quer privatizar um transporte ou uma empresa metroferroviária, quer-se dizer o seguinte: o transporte é lucro, é mercadoria. E essa não é a lógica do transporte. O transporte é um direito e como tal deveria ser respeitado e debatido, a começar pelo governo federal e os demais. É importante que o país tenha essa preocupação.

Eu gostei demais da fala do deputado Max Maciel. Acho que é isso mesmo. É muito fácil falar em privatização, porque é só sucatear para baratear e chegar a um preço em que o empresário possa comprar com dinheiro público para obter lucro, enquanto a população sofre com o descaso.

A Camila deu 2 exemplos fundamentais do que está acontecendo no país. A SuperVia, que era a antiga CBTU-RJ, pertencia à CBTU nacional. Ela foi estadualizada e depois, em 1998, foi privatizada. A primeira lógica da privatização foi: só manutenção e operação. E o resto dos trabalhadores? Como é que ficam? Eles ficaram em outra empresa pública, mas com os direitos sucateados. E os que foram também foram perdendo seus direitos ao longo do tempo. Eu acredito que a privatização mais recente aconteceu no sistema metroferroviário de Belo Horizonte, em que os empregados foram privatizados junto com a empresa. Eu nunca vi isso. Todos os empregados são concursados, mas foram privatizados.

Falar de privatização é falar de sucateamento dos direitos dos trabalhadores e de mais investimento público. Para vocês terem uma ideia, nós fizemos uma greve de 41 dias. A Comporte, que é o Metrô BH, simplesmente não esperou nenhum julgamento do dissídio coletivo de greve e zerou o pagamento dos empregados, cortando o tíquete-alimentação, o plano de saúde, a cesta básica e o salário. Nem esperou. O correto é o quê? Esperar o julgamento do dissídio de greve para tomar as medidas correspondentes às decisões que ocorrem na resolução do dissídio de greve. Não, ela simplesmente cortou. E o mais interessante: um dinheiro que não era dela. Porque até abril o nosso pagamento foi feito pelo governo federal. Era um dinheiro público que saiu na LOA de 2023.

Então, não é somente o usuário que é prejudicado com o aumento de tarifas. O empregado também o é, principalmente. Quando falamos em privatização, temos que pensar no contexto como um todo: como é que esse trabalhador vai ficar? Ele fez concurso? Qual é a situação dele depois de uma privatização? Eu acredito que o papel do Governo do Distrito Federal é o de discutir isso. No que impacta a privatização? Qual é a lógica da privatização no Distrito Federal? Para que serve essa privatização? Ela vai servir para agradar os empresários e, não, a população e o trabalhador.

Então, a FENAMETRO – Federação Nacional dos Metroferroviários é totalmente contra qualquer tipo de privatização, inclusive aquela que antigamente o governo falava que era PPP – tudo é privatização e tudo é feito com dinheiro público. A lógica não casa. Qual é a lógica? Se o governo

tem dinheiro para fazer a obra, para fazer a expansão, por que ele não faz? Quando eu falo em discutir mobilidade, temos que discutir até a tarifa. Por que não a tarifa social ou até mesmo a tarifa zero, como é feito em alguns países da Europa? Aqui, em algumas cidades do Brasil, também existe a tarifa zero. Temos que discutir isso. Temos que discutir qual o modelo de transporte que queremos. E o transporte público, até hoje, é o melhor que existe.

Vou citar o exemplo da SuperVia. Quando era CBTU, ela transportava 1 milhão e meio de passageiros por dia. Hoje ela não chega a 600 mil ou 700 mil passageiros por dia. Qual é a lógica? A empresa privada simplesmente pegou os trechos que ela entende como filé de transporte e foi fechando os outros. E aí a população mais carente é a mais prejudicada dessa história.

Eu vejo essa questão e sinto o quanto a privatização é danosa para todos nós. É danosa para os cofres públicos e para tudo isso, porque as tarifas são subsidiadas. Quer dizer, você vende, dá o dinheiro e depois subsidia a tarifa. Por exemplo, em Belo Horizonte não se sabe ainda quem vai pagar a conta: se é o governo federal, o governo do estado ou o governo municipal. Alguém tem que pagar isso, porque toda tarifa é subsidiada pelo dinheiro público. A mesma coisa irá acontecer no DF.

É importante fazermos uma pesquisa para sabermos qual foi o grande problema que tivemos aqui. No edital não foi feita uma pesquisa de origem-destino. Simplesmente se privatizou dentro da lógica de conversar. Qual é o melhor caminho? Então, eu penso que uma das primeiras coisas que precisamos fazer é ver a questão da origem-destino. A segunda coisa, ouvirmos o trabalhador do DF para saber o que ele pensa de fato sobre a privatização. E, principalmente, em tudo isso, precisamos ouvir a população, porque, até onde sabemos, a população é contra a privatização. A população defende o serviço público. É por isso que, no DF, o metrô tem que continuar como serviço público para que ele possa ter expansão, para que se possa discutir a mobilidade, para que se possa fazer a tarifa social e a tarifa zero.

Nós acreditamos muito que essa política da privatização só vai agradar a alguns. Ela vai agradar ao Governo do Distrito Federal porque, na cabeça dele, ele vai achar o seguinte: "Eu estou passando, então vou estar livre". Não. Ele não vai estar livre, porque terá que subsidiar, ou seja, vai continuar bancando as passagens ou pelo menos parte delas, como a gratuidade e outras séries de passagens, porque o contrato dispõe que tem de transportar um tanto. Se não conseguirem transportar esse tanto, quem vai bancar isso? Vocês acreditam que a empresa privada vai querer ficar com esse prejuízo? Não. Ela vai cobrar do governo – estadual, federal ou municipal. Depois, vamos chegar ao seguinte: "O Governo do Distrito Federal disse que acabou e tal". Como ficam as expansões, como fica tudo isso? O dinheiro que é dado...

Só para vocês terem uma ideia, a SuperVia recebeu várias ajudas do governo federal mesmo depois de privatizada. A CTPM, que era antiga CBTU São Paulo, também recebeu, mas, como ela ficou para o estado, ela ficou muito tempo. Eu tenho certeza de que a ViaMobilidade recebe subsídio por parte do Governo de São Paulo. É assim que funciona a lógica.

Eu não entendo isso. Por que não pegamos o dinheiro, e governo do estado faz? Porque isso está previsto na Constituição, é um direito. Não se preocupam em discutir mobilidade neste país. Na realidade, acho que uma das últimas coisas que se discute é mobilidade. A lógica é sempre assim: "Vamos privatizar, porque vai melhorar". Como a Camila bem falou, na década de 1990, foi esse o mote e ele continua sendo: "Vamos privatizar, porque vai melhorar".

Eu queria saber como fica o cidadão, como fica o trabalhador. Há uma preocupação sobre isso? Simplesmente tratar o transporte como uma mercadoria vai valer a pena? Essa é uma discussão muito séria, deputado, que deveria ser ampliada para toda a sociedade.

Como eu falei sobre a questão do trabalhador também, a primeira a ser perguntada sobre isso deveria ser a população. Temos de ouvir a população sobre o que ela pensa do transporte do DF. Como ela vê o transporte do DF? Ela concorda com a privatização, com o aumento da tarifa?

Muitas vezes, não há expansão do jeito que deveria ser, porque a empresa quer economizar

e, para ela economizar, ela vai trazer para si – a empresa que vai comprar provavelmente no DF. Não há um compromisso muito sério, porque, na realidade, isso é banalizar o dinheiro público. Eu acho que, neste país, temos de valorizar o dinheiro público; e, para valorizar o dinheiro público, todo serviço tem que ser público, como saúde, educação, moradia e transporte. É isso o que nós defendemos e é nisso que nós acreditamos.

É por isso, deputado Max Maciel, que nós da Fenametro – a categoria metroferroviária nacional – pedimos: “Não deixem privatizar o DF”. Procurem mais informações para saber como, de fato, é essa privatização e o quanto ela é danosa tanto para o serviço quanto para o trabalhador e para a população.

O que nós defendemos é o serviço público e, para isso, toda a sociedade, o Legislativo e o Executivo têm de estar juntos conosco nessa luta. Trata-se de uma luta que demanda debate, estudo, para saber de fato qual é o modelo de transporte que queremos para este país, qual é o modelo de transporte que o DF quer para a cidade, para a população.

Então, nós nos solidarizamos com os companheiros do DF. O Cassiano está à mesa e ele é meu companheiro também na Fenametro – ele e mais alguns outros que estão aí. Eu os parabeno pela luta. Saibam que BH está na luta com vocês, no que pudermos ajudar, vocês podem contar com Belo Horizonte. Digo só mais uma coisa, deputado. Não deixe que privatizem o Distrito Federal. Compre essa luta junto com a população e junto com a categoria metroferroviária nacional.

Muito obrigada pelo convite.

Bom dia a todos. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Alda, eu que agradeço a vocês a oportunidade de tê-los aqui. Podem ter certeza de que, a depender de nós – não é, deputado Fábio Félix? – desta comissão, nenhuma concessão vai passar sem fazermos um amplo debate com a sociedade. Exigiremos, inclusive, o que está na Lei Orgânica, quem sabe até um referendo popular para decidir sobre os caminhos do transporte público. Nada pode passar a toque de caixa sem que possamos, de fato, discutir a amplitude das decisões.

Nós vamos ouvir o presidente da companhia e o secretário de mobilidade, porque agora é a perspectiva do governo diante da relação que lhe foi dada. O objetivo hoje é entendermos essa real situação do sistema metroviário. Já temos o diagnóstico de que, de fato, historicamente ele foi precarizando o processo. Eu queria nivelar algumas informações a fim de o presidente conseguir colaborar com o nosso pensamento, até para saber se estamos equivocados em algumas visões porque, como está na operação do dia a dia, você tem muito mais informações para compreender a situação, assim como o sindicato.

A equipe técnica da nossa comissão fez um apanhado sobre a concessão, com base no que já vinham trabalhando o MP de Contas, o Tribunal de Contas e algumas leituras nossas.

É importante dizer que em Brasília há um uso misto do metrô nas suas formas. Ele ora é de superfície, ora é subterrâneo. Eu não sei se existe um trem que consiga fazer as 2 ao mesmo tempo ou se haveria um trem específico para cada modalidade – subterrâneo e superfície. O que percebemos, como usuários, é que, quando ele está no túnel, tem uma velocidade média razoável; quando sai do túnel, precisa reduzir essa velocidade, senão ele descarrilha, senão acontece alguma coisa. É uma percepção que nós tentamos compreender, quando não há, por exemplo, manutenção das vias, dos trilhos, pois sabemos que Brasília tem um descarrilhamento até razoável do processo.

Outra coisa importante para nivelar com a população é que a manutenção do metrô já é privatizada, ou seja, queremos privatizar a parte da bilhetagem, porque quem cuida da manutenção já é uma empresa que ganhou uma licitação sobre o sistema, em que o governo compra as peças para ser feita a reposição. Nós não temos aqui – o Carlos apresentou isso com o sindicato –, por exemplo, atualização do sistema. Você não precisa comprar um vagão novo, você pode fazer quase uma atualização de *software* ali, que é comprar equipamentos para que se possa modernizar esse

trem, a fim de que sejam aprimoradas as suas tecnologias para o momento e até de fazer com que ele consiga cumprir mais horários.

Outro ponto importante é a capacidade energética. Brasília está com uma dificuldade muito grande na capacidade energética. Há o levantamento de que hoje seriam necessárias, salvo engano, 7 novas subestações do Metrô para que conseguíssemos colocar todos os 22 carros rodando ali, no sistema de carrossel, em tempo *full*. Se colocarmos todos eles hoje, simultaneamente, a queda de energia vai acontecer – isso impede a operação.

São necessários, em média, 10 milhões de reais, salvo engano, presidente, para cada subestação. Então, estamos pedindo crédito de 400 milhões de reais ao governo federal para terminar a expansão de Samambaia, fazer o projeto de Ceilândia, terminar o projeto de Ceilândia e fazer o projeto da Asa Norte, certo? Para nós da casa, desta comissão, não faz sentido investir 400 milhões de reais para entregar para a iniciativa privada. Mais uma vez vamos investir o dinheiro público, 400 milhões, para entregar uma coisa para a iniciativa privada.

Outro aspecto importante é que, na concessão, há alguns pontos que, para nós, chamam algumas observações, presidente. Primeiro, há muitas coisas que, se avançar, em tese, a concessão poderá fazer com o Metrô, que a empresa não faz hoje: compensação energética; exploração comercial de publicidade em algumas linhas; recepção de linhas alimentadoras – quem recebe linha alimentadora é a empresa de transporte urbano, mas a concessionária que levar vai ganhar 40 linhas alimentadoras, se não me engano –, que o Metrô não tem hoje; existência tarifa técnica... Esta não há hoje, mas a justificativa é de que é Fonte 100. Parece que, quando é Fonte 100, entra como um gasto. No entanto, nós não colocamos a tarifa técnica do sistema sobre pneus como gasto, porque a tarifa técnica aqui é de bilhões.

Então, nós não achamos razoável fazer uma concessão sem dar primeiro a oportunidade de a empresa pública usufruir de tudo o que ela permite para uma concessão, a fim de sabermos da sua possibilidade de autogestão, de sua possibilidade e capacidade de arrecadação. Além disso, é importante também dizer que, no mundo, o sistema metroviário público é uma garantia do direito à cidade. Nós não podemos terceirizar algo que é do povo e da população.

Então, nós queríamos entender como está sendo pensado hoje, qual é a real situação do Metrô, qual é de fato a sua problemática real e como nós conseguiríamos solucionar esses problemas sem haver a concessão no radar; e, se a concessão vier, o que de fato está sendo pensado e elaborado. Por favor.

Desde já, muito obrigado.

HANDERSON CABRAL – Bom dia a todos.

Cumprimento o deputado Max Maciel, presidente desta comissão – muito obrigado pelo convite e pela oportunidade de estar aqui reunido com vocês –; o deputado Fábio Félix – nós já estivemos juntos em outras oportunidades –; o Cassiano, nosso colega metroviário; o doutor Flávio, também colega metroviário e até outro dia diretor da companhia e nosso atual secretário; os colegas que estão aqui, Renato, Israel; os demais colegas do Sindimetrô/DF; e todos os que estão nos ouvindo pela internet.

Eu ouvi com bastante atenção a fala do Cassiano, de todos os que se pronunciaram aqui e também das colegas do sindicato de São Paulo e de Belo Horizonte.

Eu queria começar a minha fala, deputado, com 2 momentos rápidos. Um, falando sobre aquilo que é a nossa responsabilidade hoje, sobre o que nós estamos fazendo. Trata-se de uma operação metroviária pública, que é o mandato que nós temos desde 2019, quando chegamos à companhia, eu e o doutor Flávio. Nós temos atuado com uma operação pública, com o apoio e a dedicação de todos os servidores do Metrô e com a colaboração dos nossos colegas do sindicato.

Dentro dessa operação pública – conforme a primeira planilha que o Cassiano apresentou, sem avaliar o passado, porque nós não estávamos lá –, em 2019, houve 474 milhões de reais em

investimento, 528 em 2020, 512 em 2021, 467 em 2022, e há previsão de 600 milhões para fazermos investimento neste ano de 2023.

A planilha que o Cassiano trouxe está de bastante utilidade para todos nós. Ela mostra o quê? Que, nesse período de 4 anos, quando o primeiro mandato do governador Ibaneis foi encerrado, a política da companhia e a política do Estado vinculada à Secretaria de Economia e à Secretaria de Mobilidade, sob gestão do secretário Valter, foi justamente de ampliar os investimentos para que pudéssemos manter a nossa operação em pleno funcionamento, com toda a segurança que o servidor e o cidadão do Distrito Federal exigem: 528 milhões em 2020 e 512 milhões em 2021. Esses foram exatamente os anos em que nós fizemos o maior pacote de manutenção dentro da companhia.

Para resumir, em todas as etapas que nós fizemos, quando chegou o ano de 2019, o Metrô tinha todos os contratos de manutenção: sistemas elétricos, sistemas de comunicação e sistemas fixos, de linha e de tudo. Nós fizemos o alinhamento, o nivelamento, a socaria. Fizemos, agora, por último, a fresagem dos trilhos, porque nós do Metrô tínhamos uma demanda longa com a comunidade inteira – uma ação do Ministério Público. Contratamos uma empresa para fazer isso. Estamos fazendo, hoje, o monitoramento ambiental das questões de incômodo sonoro. Compramos equipamentos para isso. Ao longo desse tempo, nós fizemos investimento na conclusão de 3 estações, fizemos investimentos na compra de trilhos, fizemos investimentos em modernização da nossa linha, por exemplo, no curvão lá da Ceilândia – os colegas que são metroviários conhecem o local. Nós tínhamos ali uma passagem em velocidade reduzida, pelo fato da geometria da via.

A colega comentou algo, no modo *on-line* – acho que é a colega de São Paulo. Fizemos todos os investimentos em aquisição de dormentes. Fizemos trocas de dormentes, fizemos trocas de trilhos – acho que o nosso conjunto de AMV praticamente todo. Exatamente com o intuito de quê? De manter uma operação regular, com a disponibilidade dos trens, dentro dos horários que são previstos: diariamente, das 5 e 30 às 23 e 30, atendendo à comunidade do Distrito Federal.

A respeito das questões hoje debatidas que estão relacionadas com esse processo de concessão que está, neste momento, sob análise do Tribunal de Contas do Distrito Federal e a respeito da pergunta que o senhor fez, há algumas oportunidades que estão previstas lá na concessão.

E por que não podemos utilizá-las, hoje, dentro da companhia? Nós temos uma série de iniciativas para isso. Uma delas é um tema recorrente em relação à locação dos espaços públicos do Metrô. Algumas – não todas, mas grande parte – das nossas estações, especialmente aquelas que estão aqui na Asa – têm o espaço público, algo em torno de 15 ou 16 lojas, disponível para locação.

Nós temos um problema a ser enfrentado. Agora, nós estamos na reta final de conclusão dessa discussão, que é a questão do habite-se. Essas estações não têm habite-se desde o momento em que o metrô foi construído lá atrás. Estamos, agora, com o processo de regularização. Nós já temos 20 estações aptas à fiscalização do Corpo de Bombeiros, em um trabalho que vem sendo feito desde 2019, juntamente com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano, o Corpo de Bombeiros e outros órgãos do GDF. Estamos chegando, agora, à finalização dessa atividade.

Dessa forma, vamos ter o quê? Não só a oportunidade de ter nas nossas estações aqueles órgãos que já estão lá, que basicamente são órgãos vinculados ao Governo do Distrito Federal, mas também de trazer o empreendedor privado para gerar receita e renda extratarifária para a nossa companhia.

Quanto à parte de exploração das mídias dentro das nossas estações, nós também temos algum contrato já sendo feito para isso – envelopamento de trens e tudo mais. É claro que não é, e precisamos reconhecer isso, na quantidade ideal para que pudéssemos ter uma exploração ainda mais satisfatória em termos de remuneração anual por esses espaços, mas estamos trabalhando para isso.

Temos um processo dentro da diretoria financeira. O doutor Luiz Felipe, que é o atual diretor

financeiro, está conduzindo isso para reestruturarmos toda a área de *marketing* – há uma superintendência de *marketing* – de modo que consigamos atrair anunciantes para a companhia.

Os anos de 2020 e 2021 foram difíceis para esse tipo de público porque houve a pandemia e tivemos ali uma redução considerável no número de passageiros, então, o anunciante privado está precisando de público. Em uma situação daquela, em que tínhamos pouco público, realmente a nossa receita extra tarifária e a colocação dos espaços para a mídia foram bastante reduzidas.

Aproveitando esse aparte e dentro daquilo que o Cassiano falou também, no ano de 2020, enfrentamos uma pandemia e disponibilizamos 120 mil viagens ao longo daquele ano, superando ainda significativamente a quantidade de viagens feitas em 2019. Então, a fala do Cassiano tem muita razão porque o metroviário deu um passo à frente. Enquanto o ônibus, de fato, tirou uma parte da sua frota da linha, o metroviário manteve a operação diária, ainda que tivéssemos trens que chegaram a circular sem nenhum único passageiro. A responsabilidade da companhia e de seus servidores de prover um transporte seguro e eficiente em um momento tão difícil que enfrentamos foi cumprida com muito louvor naquela ocasião e conseguimos cumprir essa responsabilidade ainda hoje com as dificuldades existentes.

Temos dificuldade de enfrentar os momentos em que a nossa circulação está em tempo reduzido? Temos. O Cassiano colocou muito bem, há problemas de roubo de cabo que enfrentamos na companhia, não só na companhia do metrô, mas nas empresas de telefonia, nas empresas de energia elétrica. As empresas desses setores, não só em Brasília, mas no Brasil todo, têm enfrentado também esse desafio.

Essa é uma questão que não está afeta somente ao metrô. No fundo é uma questão social de segurança pública que afeta todos nós. Sou morador de Águas Claras, andamos pelas cidades e temos observado esta questão social: a quantidade de pessoas que estão morando na rua, a quantidade de pessoas que estão pedindo na rua, a quantidade de pessoas que estão desempregadas. Isso, em dado momento, converte para a criminalidade.

Algumas ações que já tomamos na companhia para combater essa questão do furto de cabos têm sido eficientes. Fizemos, em 2022, um contrato no qual estamos fazendo a troca do gradil metálico, aquele alambrado. Prioritariamente iniciamos a troca na região de Ceilândia, onde havia um número expressivo de roubo de cabos. Junto com isso reforçamos a segurança por meio da empresa privada que presta esse serviço para o Metrô. Observamos – não é uma observação só nossa –, com esse último evento de grande proporção de roubo de cabos que parou a nossa operação por mais de 8 horas, alguns fatos decorrentes disso. O relatório de inteligência da própria Polícia Civil demonstrou que – mais de 80% – o roubo de cabos naquela região da Ceilândia onde fizemos o reforço da segurança e a instalação do gradil metálico com a concertina foi diminuído.

Hoje, na nossa operação, percebemos que ainda está havendo roubos de cabos nos locais onde nós ainda não conseguimos trocar o muro ou o alambrado pelo novo gradil metálico com concertina. Inclusive – essa noite ou noite passada –, nós tivemos um furto de 40 metros de cabo, o que redundou em operação reduzida, ontem, exatamente no trecho onde ainda não colocamos o gradil metálico. Isso mostra que as ações que estamos tomando têm surtido efeito.

O que mais nós temos feito? Nós vamos agora contratar uma nova licitação para que possamos trocar todo o cercamento do Metrô, uma vez que nós já visualizamos que onde foi feita essa troca, ela foi produtiva.

Nós vamos fazer também um reforço agora nas equipes de segurança. Nós temos uma equipe de segurança própria do Metrô, do nosso corpo de segurança operacional, que ao longo do período da noite e da madrugada tem feito rondas com os veículos próprios do Metrô, assim também como nós temos as equipes de segurança privada, armada, que estão auxiliando nessa segurança.

Temos um projeto que já está, praticamente, em fase final para contratar todo o monitoramento para o sistema de câmeras, que vai também nos auxiliar a monitorar a linha, numa linha direta com a Polícia Militar no momento em que identificarmos algum tipo de invasão.

O Márcio, que é o nosso diretor de operação, está em contato com os batalhões da polícia que têm realmente cuidado das áreas por onde o metrô passa. Temos feito esse conjunto de iniciativas para que possamos ter a disponibilidade do nosso trem circulando diariamente dentro do prazo previsto e na velocidade programada.

É claro que há alguns fatos que são supervenientes a nossa ação e que afetam diretamente o nosso dia a dia. Nós tivemos num domingo uma tempestade. Árvores caíram, derrubaram a rede elétrica, que caiu no Metrô, e ficamos da tarde para a noite de domingo sem operar o ramal Samambaia. É um fato extra que não está relacionado com o dia a dia do Metrô, com o nosso sistema, com os nossos servidores, mas que afeta a companhia e, prioritariamente, afeta diretamente o cidadão.

Dentro desse objetivo que é uma operação pública de qualidade, com regularidade do nosso sistema, nós estamos trabalhando também exatamente para fazer aquilo que os colegas colocaram aqui, levar o metrô para as comunidades que mais precisam de um transporte público de qualidade. Tanto que nós estamos trabalhando agora para a expansão da nossa linha do Metrô em todo o restante do ramal Samambaia. São 3 quilômetros e meio de linha com mais 2 novas estações. Estamos trabalhando também para finalizar o projeto de modo a termos condições de, no próximo ano, fazer a conclusão do ramal Ceilândia – mais 2 quilômetros de linha e 2 novas estações.

Qual o objetivo disso? Concluir todo o projeto – que foi pensado em 1990 e poucos – de um metrô que pudesse atender essa região de Brasília. O Metrô atendendo essa região de Brasília fez a cidade crescer. Isso já foi colocado aqui. O senhor colocou com muita sabedoria que Águas Claras cresceu exatamente pela existência do metrô. Nós que somos moradores de Águas Claras, quem é morador de Águas Claras, quem é morador de Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, sabe da importância que o metrô tem para o desenvolvimento dessas cidades e todos nós sabemos da importância que o metrô tem para o desenvolvimento de Brasília.

Então, é nossa responsabilidade uma operação de metrô público. Eu gostaria de deixar o meu compromisso, em nome da nossa diretoria, de que estamos fazendo isso diariamente. Existe, sim, uma discussão que está sendo pensada dentro do ambiente de governo em um projeto que foi modelado e colocado à disposição da análise e da avaliação do Tribunal de Contas do Distrito Federal com a proposta de, eventualmente, passar a operação da linha do Metrô para uma operação vinculada ao setor privado. Esse processo está em andamento e é de conhecimento público de todos nós. Desde 2019, com a ascensão do governador Ibaneis ao Governo do Distrito Federal e a nossa, com a honra e a responsabilidade de conduzir a empresa, temos trabalhado com muito afinco para que possamos ter essa operação pública, de qualidade e com muita atenção ao servidor.

Em outro dia me perguntaram que nota eu daria ao Metrô e eu falei que daria nota 8,2, por quê? Porque, na última pesquisa de satisfação feita na companhia, o usuário avaliou a companhia com nota 8,2. Precisamos melhorar? Precisamos melhorar! Esse é um desafio para o governo e um desafio para a gestão melhorar.

Nós precisamos de muitos recursos. Todo mundo sabe e nós todos que somos metroviários e conhecemos bem o sistema temos a plena consciência de que o investimento para fazer a expansão, para fazer a melhoria, é um investimento custoso e com um volume alto de recursos. Porém, temos o governo trabalhando para garantir os recursos para fazer a expansão até Samambaia e para buscar os recursos para fazer a expansão até Ceilândia. Temos o recurso na Caixa Econômica – já conversamos sobre isso – vinculado ao PAC Mobilidade, lá de trás. Agora, estamos dentro desse novo ambiente de um novo PAC, de um novo programa de investimento que o governo federal está trazendo, para conseguirmos garantir o recurso para essas expansões com um recurso federal que apoie o Distrito Federal para isso. Como é do conhecimento desta casa, o Governo do Distrito Federal prevê, por meio do BNDES e do Banco do Brasil, o investimento de 350 milhões de reais no Metrô.

Tudo isso com o pleno intuito de mostrar para a sociedade, para todos os que estão nos ouvindo e para todas as pessoas que os senhores representam a nossa responsabilidade para que

haja essa operação com toda segurança e qualidade, pensando não só na possibilidade de que o processo da concessão avance; mas, primeiramente, estamos pensando na nossa responsabilidade diária de uma operação pública, que é a operação do Metrô.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Presidente, eu não quero cortar a sua fala, mas quero avisar a todos que o secretário cedeu parte do tempo dele para o presidente fazer a fala. Por isso que ele está fazendo a fala maior. Acho interessante ouvirmos a fala do presidente da companhia com o máximo de informação possível.

Eu tenho 2 questionamentos complementares neste tempo. A primeira é esta: quanto custa e qual a necessidade de novos carros no sistema hoje? Se estamos pensando até em ampliar o metrô, precisamos reduzir também o tempo e mantê-lo nesse processo funcional. Questiono qual é o planejamento – se ele existe – e qual é o custo. A segunda é: qual é o déficit? O Carlos Cassiano nos trouxe muito bem que há um déficit histórico de mais da metade de recursos que saem. Mas qual é o custo real do Metrô hoje? O que seria necessário para que o metrô funcionasse em escala ideal necessária para a população do DF?

HANDERSON CABRAL – Deputado, vamos abordar todas essas questões.

A primeira delas diz respeito ao recurso de que precisamos para fazer investimentos em modernização, melhorias e ampliação da nossa frota, por exemplo. Hoje, há uma conta que chegará a algo em torno de 10 milhões de dólares. Com a cotação de hoje, a aquisição de cada trem chegará a 50 milhões de reais. Há um estudo que nós realizamos dentro da companhia, observando também as referências de outras empresas que fizeram um trabalho parecido com esse. Nós gastaríamos algo em torno de 60% do valor de um trem novo para reabilitar os que hoje estão disponíveis.

Hoje, há um projeto para a aquisição de novos trens, trabalho que está sendo feito sob a supervisão do Márcio e do Fernando Jorge. Nós o começamos lá atrás, ele já foi colocado por diversas vezes. Há um número de aquisição de 10 trens – acho que isso foi pensado no governo Arruda porque, naquela ocasião, havia a ideia de expandir o Metrô, tanto que foi realizado um concurso em que servidores e pilotos foram contratados porque havia a proposta de se adquirirem os trens. Na medida em que naquela ocasião não houve a expansão, também não avançou o processo de aquisição de trens.

Como nós estamos hoje? Trabalhando com muito afinco. Para realizar a expansão tanto para a Ceilândia quanto para Samambaia, há a necessidade real de adquirir novos trens. O número que temos visto hoje – é claro que isso passará por um processo de licitação e esse número pode diminuir porque contrataremos o menor preço – é algo em torno de 10 milhões de dólares para a aquisição de um trem, portanto, 50 milhões de reais. Então, nós estaríamos falando de 500 milhões de reais para adquirir 10 novos trens para que pudéssemos continuar suprimindo a demanda, dentro do intervalo de tempo entre os trens, da forma que é hoje.

Porém, o que nós queremos? Nós queremos um intervalo de trens menor do que o que temos hoje. Isso é preciso para que possa haver condição de ofertar uma maior disponibilidade de vagas, de passageiros a serem transportados. Para isso, como primeira iniciativa, nós já contratamos, com recursos da Caixa Econômica Federal e com uma pequena contrapartida do Governo do Distrito Federal, a empresa para modernizar o sistema de energia. Antes dessa contratação, houve a contratação – conduzida pelo doutor Flávio, enquanto diretor da companhia – de cabos para que houvesse a troca do cabeamento. Com a modernização do sistema de energia, nós estamos atualizando e modernizando praticamente todas as subestações.

Eu gostaria de aproveitar a sua fala inicial. Há algumas coisas previstas no processo de concessão, a exemplo da modernização do sistema de energia, que são etapas que nós já estamos fazendo como obra pública, como operação pública que somos hoje. Apesar do que foi modelado, nós, enquanto companhia, não cruzamos os braços, esperando ver o que acontecerá, se o Metrô irá ou não para a concessão e depois deixar para que o setor privado faça o que for preciso. Eu estou lhe trazendo esse exemplo para que todos que estão aqui e para quem está assistindo a nós

percebam que a nossa operação e a nossa responsabilidade é a de manter uma empresa de operação pública.

Em breve, em torno de 30 dias, nós devemos inaugurar a reabilitação da estação Praça do Relógio, que também é uma iniciativa prevista para o concessionário no processo da modelagem da concessão, que é fazer a reabilitação de todas as estações. Há um contrato de manutenção predial que tem a possibilidade de fazer algumas reformas; e nós estamos implementando todas essas reformas para garantirmos que as nossas estações estejam em condições de receber, com segurança, o nosso servidor e também o usuário.

Então, modernizar o sistema de energia nos dará a capacidade de voltarmos ao projeto original, que é circular com 26 trens durante o horário de pico – e nós já transportamos 600 mil passageiros. Com energia adequada, temos condições de rodar, o dia todo como rodamos em horário de pico.

Quando tivermos a energia adequada, precisamos ter as obras de expansão para atendermos mais pessoas. Com a obra de expansão, precisamos de mais duas etapas. A primeira é adquirir trens. Um número em torno de 10 trens seria suficiente para termos condições de transportar os passageiros com eficiência e segurança. A segunda é que precisamos, automaticamente, modernizar o nosso sistema de sinalização e controle, porque, se tivermos mais linhas, vamos precisar iluminar essas linhas todas e modernizar a sinalização e o controle. Precisamos disso para ter condição de, aí, sim, com disponibilidade de linha e de trem, segurança energética, sinalização e controle, garantir que não aconteça, como a colega falou, um acidente entre trem e plataforma ou entre trem e trem. E então poderíamos, juntamente com o sistema de transporte de ônibus, integrar mais o ônibus no sistema do metrô, porque teríamos condição de transportar um volume maior de passageiros e fazer aquilo que o metrô foi pensado e projetado para ser: o tronco central do transporte de passageiro público nessa região onde ele está instalado.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, presidente. Teremos oportunidade de ouvir mais.

Eu quero dizer que ainda estão abertas as inscrições para quem deseja falar; é só levantar a mão.

Eu vou passar ao secretário para que faça a sua saudação, já que ele cedeu um tempo considerável ao presidente. Mas quero dizer algo antes, secretário, como presidente dessa comissão, aproveitando que está aqui o deputado Fábio Félix, com o qual organizamos uma audiência pública. Eu quero agradecer à secretaria por atender a demanda da UnB, do IFB e de outras linhas que temos apresentado a vocês em relatório, para que possamos melhorar essa ação.

Quero dizer, também, que a comissão, junto com o instituto Ipês, antiga Codeplan, está pedindo uma pesquisa sobre trabalhadores noturnos do Distrito Federal, a fim de subsidiarmos um relatório sobre a necessidade de expansão de linhas noturnas para que as pessoas – seja um trabalhador, seja aquele que deseja se divertir – consigam chegar às suas casas.

Eu queria, de fato, secretário, até para colaborar com o presidente do Metrô, dizer que, quando pensamos em sistema sobre trilhos – e até no sistema público como um todo –, as pessoas sempre colocam no custo o balanço de que é caro. Por exemplo, para fazer o BRT Norte, hoje, o custo está em 1 bilhão. Então, as pessoas identificam que é melhor fazer uma terceira faixa que custa 150 milhões. Em números financeiros, é isso o que a pessoa pode dizer. Porém, queríamos pontuar que não há somente o custo de se fazer a faixa. Há o custo do sistema de operação do trânsito pelo Detran; do deslocamento de serviço de atendimento de socorro, quando necessário; da manutenção dessas vias. Isso tudo entra num balanço que, num primeiro momento, não está no radar quando se fala, por exemplo, que o túnel do metrô está custando em torno de 270 milhões.

Eu queria dizer que o túnel do metrô não é somente um túnel; ele terá, dentro dele, uma subestação de controle onde estarão o Detran, a Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros. E, para fazer isso – talvez seja isso que esteja retardando um pouco o processo de o metrô sair –, o governo

precisa fazer uma licitação de concessão a quem vai operar essa central de monitoramento do túnel. Esse custo não está no balanço da obra, 270 milhões de reais; mas quantos milhões a mais, por ano, são necessários para ter uma central de controle e fazer o túnel funcionar? Eu não estou dizendo que não deveríamos ter o túnel, mas, sim, que temos de colocar no balanço que esse é um custo permanente.

Para nós, o transporte público é muito sensível, nunca iremos olhar o transporte público de massas como um gasto, como um custo, mas, sim, como um investimento no desenvolvimento desta cidade. Se, de fato, quisermos fazer uma Brasília mais sustentável, com mobilidade urbana mais acessível, isso tem que ser prioridade para nós.

Historicamente, se tivéssemos centrado energia para terminar as estações do metrô de Samambaia e Ceilândia e ampliar a extensão para a Asa Norte, possivelmente nós teríamos mais usuários dentro do sistema. Se não me engano, são 160 mil, hoje. Houve uma queda por causa da pandemia, mas podemos ampliar o número de usuários.

Reforço mais uma vez que cada vagão do trem comporta mil pessoas, ou seja, a quantidade de carro estaria reduzida e estacionamentos poderiam ser transformados em áreas verdes pela cidade, com pequenos parques urbanos para as pessoas usufruírem. Esse é um sinal de que precisamos enxergar o futuro.

Secretário, eu agradeço a acolhida da secretaria às nossas reivindicações. Estamos sempre aqui pelo debate, que é necessário, fazendo o nosso papel.

Concedo a palavra ao secretário de transporte e mobilidade urbana, Flávio Murilo Gonçalves Prates de Oliveira.

FLÁVIO MURILO GONÇALVES PRATES DE OLIVEIRA – Bom dia a todos.

Eu queria agradecer a oportunidade e colocar a secretaria, bem como toda a nossa equipe, sempre à disposição para cada dia estarmos mais próximos da sociedade. Temos tido acolhida e atenção respeitosa da Comissão de Transportes, do deputado Max Maciel. Dentro do possível, tentamos ficar com a nossa equipe cada vez mais próxima para atender aquilo que a sociedade deseja, por intermédio da Câmara Legislativa.

O presidente Handerson é meu companheiro de longas viagens, há muito tempo trabalhamos juntos, e ele tem toda a propriedade para falar, por isso eu preferi ceder meu tempo para que eles expusesse melhor a situação.

O que eu quero trazer é o seguinte: os números são muito frios, e nós temos que tentar entendê-los de forma mais qualitativa. Houve, de fato, uma redução numérica nos investimentos na manutenção do metrô nesses anos, mas houve uma ampliação qualitativa muito grande. Muitos trabalhos foram feitos; muitos equipamentos foram adquiridos; houve treinamento com as equipes; foram promovidas licitações para as equipes de manutenção, o que faz parte da promoção dessa diminuição de custo. Então, qualitativamente, a manutenção do metrô tem melhorado dia a dia. O fato de o número frio do recurso financeiro ter diminuído ou não ter sofrido grandes aumentos não reflete diretamente a qualidade da manutenção.

Mostramos que a Europa está devolvendo concessões, ou seja, temos que verificar a qualidade das concessões. Mundialmente temos visto más concessões, más privatizações, que, de fato, não vão atender ao anseio público. Então, nós temos que nos preocupar com a qualidade.

Acompanhamos o Tribunal de Contas, e alguns falam: "O tribunal está demorando, já faz 3 anos". Na realidade, ele tem depurado, tem melhorado sua qualidade e tem nos feito questionamentos que nos faz melhorar esses projetos. Da mesma forma a Câmara Legislativa tem contribuído muito com isso. Então, essa demora é para aprimorar a qualidade e definir se vai ou não, porque, se de repente chegamos a um modelo que não é sustentável e que não atenda à população, não há porque seguir. Enquanto governo, nós temos insistido nisso de forma que se chegue a um ponto sustentável de qualidade que garanta o transporte seguro, confortável e com preço justo para

a sociedade.

Há 2 coisas que temos que tratar: como o usuário será atendido e como vamos tratar os empregados, os concursados que estão hoje na companhia. As 2 têm que ser tratadas e uma coisa não depende necessariamente da outra. Os empregados têm que ser cuidados, sim, e temos que achar uma solução que contemple o caixa do governo e a mesa de cada família. Nós não podemos esconder isso.

Quando falamos em concessão – não estamos falando em privatização, pois a empresa vai continuar existindo, a nossa manutenção já é privada, como foi colocado aqui –, é uma concessão da operação, temos que ter foco na qualidade do transporte que o usuário vai receber.

Mais uma vez, agradeço a oportunidade. Nós queremos estar cada dia mais próximos do Legislativo para podermos ouvir e atender bem a população.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, secretário. Conte conosco e, no que depender de nós, nesta casa, nós vamos garantir na LDO e na lei orçamentária os recursos necessários para o Metrô.

As inscrições estão encerradas e há 10 inscritos para falar. Cada um vai ter um tempo de fala de 3 minutos e a Adriana ficará com a plaquinha para sinalizá-los. Ela está com o microfone e, quando eu falar o seu nome, levante a mão para ela levar o microfone até você.

Quero agradecer a audiência de todo mundo que está acompanhando a nós pelo YouTube. Agradeço as interações, que estão muito boas. Fico feliz que a audiência tenha chegado até vocês.

O primeiro inscrito é o Manoel Messias. Mas, antes, passarei a palavra ao deputado Fábio Félix, porque S.Exa. terá que sair logo em seguida.

DEPUTADO FÁBIO FÉLIX – Presidente, minha fala será rápida.

Primeiro, quero dizer que ouvi atentamente a todos e tenho acompanhado o debate. Quero falar sobre a discussão do projeto de concessão nesta casa. O ambiente que percebemos no Poder Legislativo não é favorável. Acho importante fazer esse alinhamento. Obviamente que os ambientes mudam, mas, ao conversar com os parlamentares e apresentar a realidade que enxergamos e analisamos no mundo, percebemos que não é o ambiente mais favorável.

Do nosso ponto de vista, a partir da Lei Orgânica do Distrito Federal, uma concessão como essa, além de analisada pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal, precisaria passar pelo Poder Legislativo. Então, é algo que o governo também precisa levar em consideração na sua análise. E percebemos que não é um ambiente favorável, tanto é que a própria privatização da CEB Distribuição, feita pelo primeiro governo do Ibaneis, foi uma privatização que não passou pela Câmara Legislativa. Inclusive, a primeira luta do governador foi para que não passasse pela Câmara Legislativa porque esse ambiente não era favorável para a privatização.

Eu acho que o nome concessão passa uma impressão parcial do processo porque a operação do Metrô, do meu ponto de vista, é a alma, o coração do metrô. A concessão do Metrô eu compreendo como privatização.

Ao conversar com muitos especialistas que, assim como o deputado Max Maciel tem conversado, ao longo dos últimos anos – e os metroviários sabem que eu acompanho essa pauta há alguns anos –, muitos dos que visitaram os principais metrô do mundo, inclusive o ex-presidente e ex-diretores do Metrô-DF, constataram que as principais operações metroviárias do mundo são públicas e geridas pelo Estado. São operações importantes – e sabemos – de transportes bem avaliados.

Por fim, eu só queria dizer que já temos um modelo de concessão para analisar como referência no DF: o modelo de concessão do transporte rodoviário. Temos de analisar a qualidade dele, porque também sabemos de todas as dificuldades do transporte metroviário. De vez em quando, o nosso Twitter começa a pipocar porque o metrô parou não sei onde, deu um problema ali.

Só que isso não chega nem perto – não é, deputado Max Maciel? – da cobrança social em torno do transporte rodoviário, que é basicamente concedido a grupos empresariais há muito tempo. Se olharem bem os sobrenomes das famílias ali, vocês vão lembrar da história da concessão do transporte rodoviário. Há sobrenome que comanda historicamente o transporte rodoviário.

Essas concessões são feitas, e a reclamação é enorme diante da dificuldade de incidência no Estado, em um plano estratégico de mobilidade, a partir dessa concessão, de uma negociação permanente. O Estado é refém. Muitas vezes, diferentes e excelentes – alguns deles tecnicamente – secretários de mobilidade que nós temos e tivemos ficam reféns de empresas que operam esse sistema. Por quê? O Estado basicamente desmontou, precarizou o seu instrumento de mobilidade rodoviária pública, que era a TCB – aliás, é a TCB, porque ela existe –, diminuiu, precarizou, esvaziou e, hoje, fica refém da operação das empresas que, muitas vezes, não acatam decisões da Secretaria de Mobilidade. Agora mesmo, nós estamos em um limbo em relação a algumas empresas que, em tese, não poderiam continuar operando, mas não há solução para como o transporte rodoviário vai ser operado no dia seguinte. Isso mostra a situação em que estamos. São pouquíssimas empresas que operam esse serviço no país.

Temos de tomar cuidado para não entregarmos... O Metrô é uma operação pública que requer mais investimentos e trabalha por mais investimentos. O Metrô é um patrimônio estratégico, é um patrimônio de Estado e não de governo. Então, essa é uma área muito delicada, muito complexa. O Tribunal de Contas está se debruçando sobre isso, e nós, na Câmara Legislativa do Distrito Federal, também. O que nós pedimos do governador e do governo, porque sabemos que essa... O presidente do Metrô nos disse, muito claramente, que são 2 momentos: a dimensão política, pois é a gestão do Governo do Distrito Federal que vai tomar a decisão final em relação a isso; e, hoje, a missão do presidente do Metrô é garantir a operação pública. Então, acho que são 2 missões.

Esse recado, essa mensagem vai para o nosso secretário de mobilidade – seja bem-vindo –, que chega à gestão da mobilidade urbana do Distrito Federal mais global agora, como um todo. Que ele possa dialogar com o governador do Distrito Federal no sentido de que essa concessão não vá para a frente. Que o secretário possa, inclusive esta comissão, visitar outras experiências no mundo para dialogar e convencer o governador do Distrito Federal que não temos que privatizar o Metrô-DF. O que temos de fazer é uma força-tarefa local e nacional – e contem com os nossos mandatos, inclusive na incidência no governo federal – para que haja mais investimentos para ampliar a operação pública do Metrô-DF.

Essa é a nossa perspectiva que apresentamos ao senhor. Esperamos convencer o governador do Distrito Federal sobre isso.

Muito obrigado, gente. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, deputado Fábio Félix.

Passo a palavra ao secretário Flávio Murilo.

FLÁVIO MURILO GONÇALVES PRATES DE OLIVEIRA – Deputado, nós temos uma visão aparentemente antagônica sobre a questão de concessão, privatização ou operação pública, mas, de fato, o que converge muito é a qualidade da concessão, se ela houver, e a qualidade da prestação de serviço. Uma coisa de que não abrimos mão, seja concessão, seja operação pública, é a qualidade que vamos entregar ao cidadão. Acho que não há dúvida sobre a convergência das nossas ideias.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Caso os promotores doutor Dênio e doutor Alexandre queiram fazer uma saudação, podem fazer.

Concedo a palavra ao Manoel Messias, vice-presidente da Fenametro-DF, por 3 minutos.

MANOEL MESSIAS DE SOUZA RIBEIRO – Muito obrigado. Bom dia aos companheiros e companheiras. Eu queria saudar todas as mulheres – este é o mês das mulheres – na pessoa da Alda, da Camila e da Renata, em Brasília, que representa muito o que é a mulher: mãe, esse ser

grandioso e que trabalha demais todos os dias.

Deputado Max Maciel, obrigado por esta audiência.

Acho difícil falar depois dos companheiros que falaram: o Cassiano, os deputados e até o nosso presidente, porque ficam claras as falas. O presidente do Metrô – pela primeira vez, eu o vejo – deixou bem claro: a sua missão é preparar para a privatização, concessão, entrega, qualquer coisa, que para mim dizem a mesma coisa.

Então, nós temos de falar agora para a população do Distrito Federal. O que é que este governo está fazendo? E aí não há nada pessoal, não é o doutor Handerson, não é o governador Ibaneis. Esse governo está pegando os recursos da população e melhorando uma coisa para poder dá-la para a iniciativa privada. Aí eu pergunto para o presidente: depois de entregar, o governo vai parar de colocar dinheiro ali na obra? Não, população! O governo vai continuar colocando dinheiro público. E por que, presidente, não melhora agora, enquanto é público?

Eu não vou defender o meu emprego aqui, não, porque eu sou concursado – os companheiros já fizeram essa fala muito bem –, mas eu vou defender o patrimônio que é público. Você faz uma loja, enche ela de produtos, dá essa loja para alguém e, quando faltam produtos na gôndola, você repõe os produtos. Aí ele vende e fica com o dinheiro. Quando faltar produto, o governo pegará o dinheiro do povo, irá lá, colocará mais produto, e ele venderá e ficará com o dinheiro.

Secretário, nossas visões realmente são antagônicas, porque eu acho que o dinheiro público tem que ser gasto para o público, com o público, com melhoria. Nossa nota de avaliação hoje, presidente, é 8,2, mas isso é por conta dos empregados, não é por conta do desinvestimento que este governo tem feito, do desinvestimento que ele faz nos equipamentos do Metrô, não; é por conta dos empregados.

População do DF, avalie a CEB privatizada. Joãozinho, quando se privatizou a produtora de aço, a sua casa ficou mais barata para construir? Não, ficou mais cara. Aquele poste que caiu na via do metrô é de uma empresa privatizada. Quem gastou para repor aquilo lá foi o governo. Foi o governo que gastou no Metrô. É isso que vai continuar acontecendo caso vocês consigam – e acho que não conseguirão –, porque a população tem que se manifestar.

As audiências públicas, presidente, eu peço que, para a próxima que o governo chamar, convoque a população, porque, naquela que foi feita lá no DER, não havia população. Eu estava lá. Muito respeitosamente, eu queria perguntar para o senhor, porque o senhor, lá, disse para mim que estaria pensando, com muito cuidado, na entrega dos empregados caso conseguissem passar a concessão. Até hoje, a resposta não é boa. Aliás, não há resposta. Faço esta pergunta ao secretário também, porque são famílias, não são objetos, não são parte do trem.

Para concluir, quero agradecer a presença do companheiro Chagas, do Rio Grande do Sul, e do companheiro Edinho, do Rio Grande do Sul, que estão aqui. Eu tenho algumas perguntas a fazer. O tempo é insuficiente, mas eu já mandei para a equipe. Eu queria, deputado, que passasse para o nosso presidente e para o secretário.

É isso. Ficou muito bem claro para a população o seguinte: gastamos mesmo o dinheiro de vocês para entregar para a iniciativa privada e vamos continuar a gastar. Há uma fala do companheiro Pita, que me mandou: “Quando tudo estiver privatizado, nós vamos ser privatizados de tudo”. É isso que está acontecendo. Se você não tem emprego, que é a nossa fonte de renda, daqui a pouco, nem lata vai haver para catarmos.

Muito obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Messias.

Passo a palavra à senhora Tânia Aparecida Viana, secretária-geral da Fenametro-DF, por 3 minutos.

TÂNIA APARECIDA VIANA – Eu, enquanto metroviária, acho que todo metroviário que está aqui escutou algumas palavras que nos soaram bastante estranhas. Eu escutei aqui a palavra “modernização”? Nós não temos botão-soco na plataforma para parar um trem em caso de emergência. Eu escutei aqui a palavra “qualidade”? Nós não temos catraca para os usuários entrarem na estação de manhã. Há filas imensas. Eu escutei que as vias, as SRS estão todas modernizadas. O senhor tem andado de trem ultimamente? Porque, quando andamos no trem, nós dormimos. Pegamos trem com piloto dormindo, de tanto que sacoleja. Parece que vai ninando da Ceilândia até a rodoviária. O usuário que vai em pé chega a estação superestressado, passando mal, muitas vezes. A curva de Ceilândia, o senhor falou que está arrumada? Por favor, presidente, pelo amor de Deus.

Eu acho que, aqui, só quem é metroviário está entendendo o que estou falando, só quem é metroviário. Porque, inclusive, quanto a uma denúncia feita pela Fenametro em 2012, a desculpa do Ministério Público para não apurar é que não há especialista em metrô no Distrito Federal para fazer a perícia.

Estamos com problemas com os empregados. Nós temos um plano de carreira, de 1994, que até hoje não foi pago aos empregados. Nós temos coisas de 2015 que nós não recebemos até hoje. Nós fomos obrigados a fazer uma greve de 70 dias em 2019 para ver se conseguíamos chamar a atenção e melhorar esse sistema. Tudo o que fazemos aqui é à base de greve. Se o metrô pega fogo, nós temos que fazer greve para corrigir o metrô.

Agora vocês contrataram uma empresa de manutenção, que o senhor está elogiando, e a via tem gambiarra de Ceilândia, Samambaia, até aqui na rodoviária. Gambiarra! O metrô está trabalhando sob gambiarra. Todos nós que somos metroviários sabemos disso. Pelo amor de Deus, gente. Até quando vocês vão achar que pobre é saco de lixo que vocês jogam de qualquer jeito dentro de um caminhão e vão embora?

Vocês estão colocando aqui um processo de concessão do metrô no qual vocês vão pegar pessoas que moram em Planaltina e vêm para Asa Sul e fazê-las descer na rodoviária e pegar um trem? É sério isso?

Aí o senhor vem me falar de concessão *versus* anseio do público? O senhor acha que alguém que mora na M Norte anseia ir até a Metropolitana pegar um trem para vir para o eixo porque não haverá mais ônibus do eixo para cá? O senhor acha que isso é anseio da população? O senhor já acordou às 5 horas da manhã para chegar ao trabalho às 8 horas? O senhor acha que isso é anseio da população?

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Para concluir, Tânia.

TÂNIA APARECIDA VIANA – Senhor, por favor. Eu sou metroviária há 25 anos. Se o senhor não respeita o que o senhor ocupa dentro da empresa, eu respeito. Eu sou agente de estação e tenho muito orgulho de ser agente de estação. Enquanto eu estiver nessa companhia, a não ser que o senhor me demita, eu vou estar brigando pela população do Distrito Federal, como eu sempre briguei. Desculpe-me, mas, para mim, chega! (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Tânia.

Eu fico no papel chato de concluir senão não garanto a participação de todo mundo, gente.

Concedo a palavra ao senhor Joaquim Celso, Metrô-DF, por 3 minutos.

JOAQUIM CELSO – Bom dia, colegas metroviários. Bom dia, público em geral que está presente aqui. Bom dia aos deputados da casa, proprietários desta casa, ordenadores desta casa, colegas metroviários, inclusive, presidente, senhor secretário – que é egresso da categoria também, beneficiário das situações ocupacionais do trabalho durante algum tempo lá conosco. Parabéns pela ascensão profissional, pelo reconhecimento profissional que o governador fez.

Bom, nós estamos aqui no Metrô há algum tempo. Já passamos por vários partidos políticos de direita, de esquerda, que exerceram o mando na execução da gestão administrativa do Metrô. E nós viramos, depois de idosos, apartidários. Mas, quando o governador Ibaneis assumiu na sua

primeira gestão... Nós participamos até da campanha política dele, o ajudamos. Os colegas que estão aqui são conhecedores e participaram desse momento.

No segundo momento, não. No segundo mandato, não. Por quê? Houve posições administrativas vistas como necessárias, e também ocorreu que, no primeiro dia de mandato do governador, ele foi abordado por uma equipe de colegas empregados e ele nos falou assim: "As informações que vocês nos deram, coletadas de vocês, não eram fidedignas. A situação da empresa não é o que vocês falaram." Bom, mas agora, passados 4 anos e alguns meses, o presidente da companhia já teve tempo suficiente para conhecer as situações de gestão da companhia. O nosso diretor foi por ascensão a secretário, e imagino que já temos uma visão do que possa ser uma gestão metroviária.

Ontem eu respondi uma pesquisa mandada pela nossa chefia que falava sobre informações de questões de saúde, questões de atividades sociais internas dentro da empresa, e pedia que se fizesse inscrição para programas sociais de valorização do empregado do Metrô.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Para concluir.

JOAQUIM CELSO – Então, o seguinte: mediante tudo isso, mediante conhecer as dificuldades do Metrô, e o presidente dizer que estamos fazendo uma gestão de modelo público; senhor, é necessária mesmo a continuidade do processo de concessão? Por que é necessária? O senhor já domina a companhia, tem toda ela no poder, na mão. Estão falando aparentemente que estão até felizes em fazer uma gestão pública do sistema de transporte coletivo sobre trilhos. Onde é que eu errei ao entender isso? Ajudem-me a discernir esse contexto de afirmação. Vale a pena o serviço público? Ou vale a pena fazer a concessão? Obrigado, e desculpem aí.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Joaquim. Vou chamar aqui o senhor Renato Bastos, assessor jurídico do Sindmetrô, e deixar já preparado o seu Wanderson, funcionário do metrô.

Então, concedo a palavra ao senhor Renato Bastos, por 3 minutos.

RENATO BASTOS ABREU – Bom, quero saudar todos os presentes, todas as presentes, o Cassiano também aqui.

O ponto de vista que eu quero trazer, do que nós vimos acompanhando pelo Tribunal de Contas, é a apresentação primeiramente de 2 relatórios, análises para essa concessão patrocinada. Não à toa, por 2 vezes, o Tribunal de Contas, o conselheiro Renato Rainha e o conselheiro Paulo Tadeu – estivemos acompanhando muito de perto isso – devolveram o processo para a Semob fazer atualizações.

Fizemos um trabalho muito sério junto ao Dieese para nós entendermos não apenas os aspectos jurídicos da questão, mas também a questão dos pontos macroeconômicos que foram apresentados. Ainda há uma série de fatores e análises que estão fundadas num avanço populacional do DF que desconsidera, infelizmente, o aspecto da população que perdemos, as vidas que perdemos. Então, o crescimento de demanda que se justifica a partir desse projeto foi realmente levado em consideração pelo Tribunal de Contas.

Os valores que foram apresentados com essa demanda não se encontram alinhados. O deputado Fábio Félix também foi muito feliz em dizer que nós precisamos passar por esta casa para poder mexer na concessão patrocinada, que para mim e para o sindicato – nós já discutimos isso algumas vezes – nada mais é que uma privatização com seguro estatal, porque, se houver qualquer tipo de problema, é o Estado que vai lá. Isso provavelmente já aconteceu em Minas, nós tivemos essa fala, também já aconteceu em outros estados. Aconteceu aqui, como bem foi colocado: se um poste cai, quem irá repor o poste de uma empresa que está em uma concessão, em uma privatização? O Estado. Nós temos que entender que não adianta ficar o tempo todo falando de qualidade, não adianta ficar aqui falando de compromisso, nós precisamos entender que o Estado não precisa ceder esse serviço tão importante – o direito ao transporte público está na Constituição –

e fazer aporte toda vez que houver um problema. Existe a noção de que se resolveu um problema aqui, mas o Estado vai precisar fazer esses aportes o tempo todo.

Para encerrar, há uma preocupação muito grande com a questão do direito dos trabalhadores. Em nenhum momento está claro como ficará a situação dessas famílias, desses núcleos familiares, dessas pessoas que hoje têm a necessidade de prover sua casa com tratamento, com educação. O que foi apresentado até agora não garante a continuidade desse serviço, a continuidade da prestação de trabalho pelos trabalhadores e trabalhadoras, pelos metroviários.

Deixamos aqui essa preocupação e esses questionamentos. Estamos à disposição – deputado Max Maciel e deputado Fábio Félix, que o antecedeu – para discutirmos esses fatores jurídicos e técnicos, devido a nossa atuação junto ao Dieese, para questionamento desses valores macroeconômicos que estão sendo discutidos no TCDF, além da questão jurídica. Entendemos que deverá haver uma mudança na lei distrital, que diz que o serviço do Metrô tem que ser operado pela Companhia Metropolitana.

São vários fatores. Permanecemos à disposição para essa discussão jurídica, técnica e econômica. Obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, senhor Renato.

Eu lhe agradeço e deixo a nossa comissão à disposição para receber esses documentos, tanto da Fenametro, do sindicato, quanto do setor jurídico.

Passo a palavra, por 3 minutos, ao senhor Chagas, presidente do Sindicato dos Metroviários do Rio Grande do Sul.

CHAGAS – Bom dia a todos, à mesa e um bom-dia muito especial a todos os metroviários e metroviárias presentes. Parabenizo o deputado Max Maciel por esta iniciativa.

Nós sabemos o que significa essa luta. Somos 3 aqui: eu, a Kate, minha vice, e o Edson, que está lá. Nós estamos aqui justamente para fazer isso. Nós queremos abrir espaços como este para discutir sobre o transporte público coletivo. Estamos batendo de porta em porta na Câmara dos Deputados. A Trensurb, empresa em que trabalhamos, é federal. Ela também está no rol de privatizações.

Qual a privatização? Como se dá a privatização? É o que foi dito aqui: pegam o Rio de Janeiro, que é totalmente privado, mas quem compra o trem é o Estado; quem constrói linha nova é o Estado; quem constrói estação é o Estado. Em São Paulo, a linha amarela é privada. Lá a tarifa custa R\$4,40. Na linha amarela, custa R\$6,27. O Estado coloca quase 2 reais a mais para cada passageiro transportado em São Paulo pela linha amarela. Ela transporta 1 milhão de pessoas por dia, portanto, são 2 milhões de reais a mais por dia. Se o passageiro pegar outra integração, será mais quase 2 reais, podendo chegar a 9 reais, ou seja, uma diferença de 5 reais, que é colocada pelo Estado. Qual a lógica disso?

Foi muito bem colocado aqui que, no mundo inteiro, o sistema é público, há investimento, há subsídio. Parece-me que o que faltou aqui hoje... Depois da pandemia, é pacífico, seja você de esquerda ou de direita, seja qual for a sua tendência política, que o transporte coletivo no Brasil está falido. Ele só funciona com subsídio. Foi dito aqui – eu não sei se o número é esse – que são 2 bilhões de reais que o Governo do Distrito Federal deposita no transporte rodoviário. Isso é um roubo! Essa é a palavra. Então, o GDF que pegue para administrar!

O que tem que ser discutido aqui é: para onde vai esse dinheiro? É pacífico que tem que haver subsídio, mas vai sair de onde? Da União, dos estados e dos municípios. Então, a discussão é sobre para quem vai esse dinheiro. Nós defendemos que tem que ir para quem? Para a população. De que forma vai para a população? Com investimento público, e não se dando lucro para empresa privada. Aqui no GDF, ou no caso da Trensurb... O estudo que está em andamento diz que o Estado continua subsidiando; quer dizer, vai continuar bancando o que banca hoje, mais o lucro do empresário.

Quais são as nossas sugestões? Hoje, se os gestores não conseguem administrar, se não têm saída para gerir as empresas, que joguem a toalha! Tenho certeza de que todos os trabalhadores aqui têm capacidade e sabem como colocar a empresa nos trilhos.

O nosso papel principal aqui é dar solidariedade a todos os metroviários. Todos juntos, essa luta é brasileira – nós perdemos BH há pouco tempo, mas vamos tentar reverter –, a briga vai muito longe ainda.

Um grande abraço a todos. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Chagas.

Concedo a palavra ao senhor Herlio Mariano, funcionário do Metrô, por 3 minutos.

HERLIO MARIANO ARAÚJO – Bom dia.

Este é um momento ruim, porque nós não estamos discutindo uma condição de melhoramento do metrô. Mas, se nós verificarmos a parte legal, já há um erro gigantesco. A Lei nº 513, de 28 de julho de 1993, que trata da criação do Metrô-DF, determina todas as regras de como deve ser a sua gestão; com a administração financeira controlada pelo próprio Metrô, sem que haja interferência do GDF. Na lei de criação já se diz tudo.

Então, não precisaríamos estar conversando sobre isso. Se olharmos a Lei nº 513, veremos que todas as regras já estão lá: publicidade, arrecadação, orçamento, tudo; até a parte que trata da tarifa técnica. Por quê? Se existe transporte de estudantes, de outras pessoas, isso já está previsto na lei de criação. Então, a única coisa que eu posso dizer: vamos cumprir a lei! (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, senhor Herlio.

Concedo a palavra ao senhor Pedro Vaz, por 3 minutos.

PEDRO VAZ – Bom dia a todos. Agradeço a oportunidade, presidente, deputado Max Maciel. Agradeço à mesa, a todos que estão presentes e aos que nos acompanham virtualmente.

Eu gostaria de falar sobre como o metrô poderia melhorar. Eu vim aqui para dar sugestões, aliás, é um prazer falar diretamente com o senhor, presidente. Hoje, é muito mais difícil pagar a tarifa do metrô do que frequentá-lo. Naturalmente, você tem que ter até 20 reais para fazer um pagamento. Eu acho que já passou da hora de haver pix no metrô – para chegarmos lá e fazermos apenas uma transferência do valor da passagem; ou então, por exemplo, haver um guichê próprio, como se fosse um totem, para passar o cartão de crédito, de débito, fazer um pix e já pegar o tíquete também. É uma modernização muito simples.

Outra questão é a lenda urbana de Brasília, o metrô da Asa Norte, que nunca sai; também é necessário expandir as linhas para a área de Samambaia.

Para a minha pouca idade – todos podem ver que eu saí da escola faz muito pouco tempo –, eu já tive muitos problemas relacionados ao metrô. Por exemplo, moro em Vicente Pires, pego o metrô em Águas Claras para ir até a Ceilândia para ir a uma festa ou aniversário de algum amigo meu, e já aconteceu de eu chegar à estação no domingo e ela estar fechada. Tenho que me virar para poder voltar. O metrô não tem que ser usado apenas para o trabalho, mas também para o lazer. Quantos estudantes usam o metrô como um meio de ir ao *shopping*, por exemplo, por meio da estação do ParkShopping? Qualquer pessoa que mora na Ceilândia consegue pegar o metrô e chegar lá rapidinho – viagem que custaria 50, 80 reais de Uber. Então, essa modernização do metrô, com essa ampliação, é algo de que a própria comunidade estudantil precisa, até mesmo para garantir o lazer no final de semana, tendo em vista que o metrô para em estações excelentes.

Eu faço parte da associação comercial – do Conselho de Resgate Social –, e há outra coisa: o Setor Comercial Sul tem sido muito sucateado, e lá há a Estação Galeria. Eu acho que também poderia haver uma melhoria lá naquela estação. Hoje em dia, nas embaixadas dos estados, se não me engano, só há Minas Gerais e Mato Grosso, não há mais segurança para trazer um governador de outro estado para frequentar aquele ambiente. Acho que poderíamos reformar melhor as estações.

Aquela área da galeria onde hoje há lanchonetes era área feita inicialmente para a cultura. Os estados, com suas embaixadas, traziam produtos e algumas coisas para que a população do DF pudesse ter acesso à cultura de outros estados sem precisar viajar.

Então, só precisamos dessas coisas pontuais para começar a ficar satisfeitos em pagar um valor tão caro quanto o cobrado pela passagem atualmente. Infelizmente, tive que adquirir um transporte privado, um carro. Se o metrô de Brasília seguisse aquela planta original, eu não precisaria comprar um carro. Seria muito melhor andar de metrô.

Eu gostaria que houvesse a expansão dos vagões e do metrô 24 horas. Afinal de contas, vimos acontecer, nas últimas vezes, casos de violência, como aconteceu hoje com a menina Rejane em Planaltina. Quando falamos de metrô 24 horas, não estamos falando em explorar as pessoas que trabalham no Metrô – já ouvi muito essa narrativa –, mas, sim, de haver um trem passando de 1 em 1 hora. Não é para passar um trem de 10 em 10 minutos. Eu acho que poderíamos salvar muitas vidas na madrugada. Por exemplo, uma mulher entra na estação para pegar um trem e, mesmo que ela espere uma hora, estará esperando lá dentro, onde há segurança, brigadista e policial.

Era isso que eu gostaria de dizer. Agradeço a oportunidade, deputado Max Maciel.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Pedro.

Concedo a palavra à senhora Viviane e, em seguida, à senhora Renata Campos, por 3 minutos.

VIVIANE RODRIGUES – Bom dia a todos.

Em princípio, eu gostaria de agradecer a iniciativa do deputado Max Maciel e do deputado Fábio Félix. Esse é um debate muito importante, principalmente para nós metroviários. Eu estou na empresa há 12 anos e posso falar do que venho vivendo diariamente. O que o nosso colega acabou de falar é a visão dele como usuário. Eu venho falar a minha visão como funcionária.

Hoje, faço parte do Corpo de Segurança. Para trabalhar, preciso tirar do meu bolso o dinheiro para comprar o meu uniforme, porque existe uma determinação interna de que o Corpo de Segurança tem que trabalhar com o uniforme assim e assado. Se eu não estiver com o meu uniforme nas devidas características, não consigo exercer o meu trabalho. E hoje, a empresa não me concede uniforme. E isso vem de 3, 4, 5 anos para cá. A empresa não me concede um meio de defesa pessoal. Aí vem a mídia e fala que o funcionário usou a força para retirar o vendedor, sendo que o vendedor está trabalhando de forma errada, fazendo algo errado. Eu, como funcionária, tenho o dever de agir, e o meio que tenho para atuar é esse, porque a empresa não me concede outro meio, nenhuma capacitação, nenhum treinamento e nenhuma atividade física para que eu possa manter em dia as minhas atividades.

Com todo o respeito, o que eu ouvi hoje do presidente, para mim, são falácias. São palavras muito bonitas, com números gigantescos, com expansão para não-sei-onde. E o metrô hoje? E o metrô mais tarde para levar o pessoal de volta para casa? E o metrô amanhã para trazer o trabalhador para trabalhar? Haverá condições de funcionamento, com peças de trem caindo na via? Eu já entrei na via para recolher peças de trem. Isso é segurança para a população? Não é expansão que a população quer. O que queremos hoje é segurança para poder chegar até o emprego e voltar para casa, para a família.

Nós, trabalhadores do Metrô, precisamos da certeza de que iremos para o nosso trabalho e voltaremos para nossa casa e para nossas famílias em segurança. Precisamos da dignidade de, pelo menos, vestir um uniforme para trabalhar e não sofrer humilhações, como vimos sofrendo diariamente. É simplesmente isso. Vamos começar do pouco. Fala-se em milhões, o governo não tem, é BNDES, é BRB, é investimento mundial... Vamos começar pelo pouco. Acho que hoje há, no máximo, 1.200 funcionários concursados, e o restante é comissionado, que tem o seu sustento para a sua vestimenta e segurança. E nós?

Era o que eu tinha a dizer. Obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Viviane.

Quero dizer a todos os que nos acompanham pela internet que o presidente do Metrô, obviamente, vai ter um tempo razoável para responder a todas as perguntas, assim como o secretário.

Concedo a palavra à diretora de relação sindical, Renata Campos.

RENATA CAMPOS – Desculpa, porque o Israel também é nosso companheiro mais antigo de luta.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Fale no microfone, por favor, porque esta reunião está sendo transmitida, e as pessoas precisam ouvir.

RENATA CAMPOS – Eu queria pedir licença. Desculpa, pessoal. Eu me inscrevi porque eu sou diretora do sindicato, mas há um companheiro que também é antigo na luta, que queria falar, mas as inscrições já haviam encerrado. Então, eu queria passar...

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Você quer passar o seu direito de fala?

RENATA CAMPOS – Eu passo a minha vez para ele para não prorrogar tanto.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Renata.

Concedo a palavra ao Israel.

ISRAEL – Obrigado.

Bom dia a todos. Cumprimento o deputado Max Maciel e, na pessoa dele, todos os deputados da casa; o nosso colega Cassiano, representante dos metroviários; o Handerson, presidente da companhia e nosso companheiro de trabalho; o Flávio, que também foi diretor da companhia e hoje é secretário; os ilustres promotores e todos os presentes que nos acompanham.

Meu nome é Israel, eu sou agente de estação do Metrô-DF há pouco mais de 17 anos e eu queria fazer uma abordagem um pouco diferente da dos nossos colegas. Acho que eles já retrataram muito bem a situação vivida pelo metroviário e pela população do Distrito Federal.

Sobre o tema concessão do Metrô-DF, a abordagem que eu quero fazer é que – divergindo um pouco do secretário –, quando fazemos uma análise um pouco mais profunda da reestatização do sistema de transporte ao longo do mundo, não é que as concessões ou privatizações foram malfeitas. A análise de que os governos estão reestatizando é de um processo que vem de quase 30 anos, na maioria do mundo, e, como já foi feita toda uma exploração, hoje seria preciso serem feitos investimentos mais pesados, e a iniciativa privada, que tem uma perspectiva de lucro, não os quer fazer, por isso, está se devolvendo para o governo.

Um grande exemplo que tivemos disso, no Brasil, inclusive foram os eventos de Copa do Mundo e Olimpíada, em que precisou ser feito todo um sistema de infraestrutura de grande padrão, e toda essa infraestrutura, inclusive nos sistemas privados – como grande exemplo temos o metrô do Rio de Janeiro – foi feita pelo Estado. Então, o que temos de realidade, no Brasil, é que, em toda concessão ou privatização, o custo mais alto sempre fica com o Estado, e a iniciativa privada vem com a questão lucro.

Pegando os dados que foram colocados pelo presidente, quando somamos os investimentos dos últimos 4 anos – e estamos falando de algo em torno de 2 bilhões de reais – para manter o metrô funcionando, para modernizar e tudo mais, quando se diz que a concessão vai ser passada para a iniciativa privada, falamos da gestão, da operação e da manutenção do metrô, e a parte de expansão e obras ficaria com o Estado. Contudo, para mantermos o metrô funcionando, no dia a dia, estamos falando, ao longo de 4 anos, de 2 bilhões de reais.

A maior argumentação do governo para fazer a concessão é da economia e de que, com isso, ainda será gerado lucro para a iniciativa privada. É possível, realmente, pensar que a iniciativa privada vai manter um investimento, a cada 4 anos, da ordem de 2 bilhões de reais? Com a

arrecadação que falamos que o Metrô tem hoje, ao longo do ano, de algo em torno de 200 milhões de reais, como é que ela vai manter o investimento, para manter a operação funcionando, ao custo de 2 bilhões de reais, arrecadando, no mesmo período, 800 milhões de reais? De onde viria toda essa diferença?

Então, quando falamos em economia, que é o principal argumento do governo para a concessão, eu gostaria que o secretário e o presidente, talvez, nos respondessem como é que essa conta iria fechar.

Obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado.

Finalizado esse período de interação entre os participantes, eu vou conceder a palavra ao presidente e ao secretário para as considerações sobre as perguntas. Em seguida, teremos uma breve saudação de encerramento das nossas companheiras que estão conosco *online*, bem como a do Carlos Cassiano.

Gostaria de falar primeiro, secretário? Presidente e secretário... confundimos. Ambos foram do Metrô, então possuem experiência e *expertise*.

Concedo a palavra ao secretário Flávio de Oliveira.

FLÁVIO MURILO GONÇALVES PRATES DE OLIVEIRA – Mais uma vez, agradeço a oportunidade. Sempre nos colocamos próximos à comunidade para trazer todos os esclarecimentos.

O Handerson fez ali um apanhado das perguntas, e eu acho que ele falará com mais propriedade. Sempre nos colocarmos prontos e presentes.

Quero reforçar aqui, no caso de uma concessão, que a meta que temos, na operação pública é a qualidade. Tanto a qualidade do serviço entregue à população, quanto a qualidade do tratamento aos empregados e servidores que atuam e entregam esses serviços.

Obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, secretário.

Então, presidente Handerson, está com a missão de nos responder. São muitas coisas a serem respondidas, mas vamos tentar garantir um tempo razoável, porque, para nós, é importante que o senhor consiga responder.

O objetivo aqui é que a concessão não aconteça. Acho que o primeiro passo principal desta casa é conseguirmos buscar caminhos e trazer soluções para que a concessão não aconteça.

O que estamos analisando, no mundo e no Brasil, é que elas não são favoráveis à população nem ao sistema. É fundamental compreender isto: que o sistema, no mundo e no Brasil, está em crise, porque só há a bilhetagem como principal fonte de remuneração, e, a cada dia que passa, com a redução de usuários no sistema, a conta não fecha, e só há 2 saídas: ou aumentamos a tarifa ou aumentamos o subsídio. Nesses 2 casos, estamos lidando com o dinheiro do povo, e a diferença é só a forma como estamos pagando.

O nosso debate, como presidente desta comissão, não é discutir se o Estado está subsidiando e se tem que deixar de subsidiar. Se o Estado subsidiar uma parte, ele deve subsidiar tudo. O nosso objetivo é como vamos buscar caixa suficiente, como o Chagas bem pontuou, para chegar a esse cálculo.

Então, nós apresentamos um projeto de lei para recriar o Fundo de Financiamento do Transporte. Precisa haver um fundo novamente, para que tudo em que estamos pensando, seja privatizar estacionamento, seja criar outras fontes, até de compensações ambientais a partir da criação de vias etc., que vá tudo para dentro de um fundo para ampliar a mobilidade ativa, que é algo que não colocamos aqui. Precisamos discutir sobre bicicletário no sistema metroviário também, como forma de fazer as pessoas interligarem modais. Precisamos garantir esse 1 bilhão para ter o

investimento necessário para fazer a ampliação das linhas, a modernização do sistema e para haver uma capacidade de tempo de resposta mais eficiente e de valorização...

Temos de chamar os concursados. Estou vendo que o pessoal da carreira de auditores está aqui. Acho que é importante ter os auditores de transporte para ajudar a fiscalizar e a compreender esse sistema também. Mas, para fazer isso, precisamos de priorização de governo, do Estado. São 53 bilhões no orçamento. Precisamos descobrir, na caixinha, essa priorização. Se for, de fato, o que queremos, é possível achar esse dinheiro.

Precisamos saber se é, de fato, o que queremos e o objetivo preciso dos governos e não só deste que está aqui, porque a situação do Metrô não se resolve em 1 ano ou em 2 anos, e sabemos disso muito bem. Deve haver planejamento da sociedade sobre o que queremos. Se isso for, de fato, compreendido como nicho estratégico da sociedade, então, este é um investimento prioritário, independentemente de quem assuma a cadeira do Governo do Distrito Federal: fazer o sistema metroviário ser cada vez mais forte, público e de qualidade para os funcionários e para o público que o usa.

Presidente, vou passar esse tempo a você para, se for possível, você nos apresentar qual é o custo do sistema, hoje, para vocês; o que seria necessário para essa conta ser equilibrada e, diante do que você anotou, responder às perguntas, por favor.

HANDERSON CABRAL – Deputado, obrigado mais uma vez. Eu queria agradecer as falas de todos que estiveram no púlpito. Anotei aqui as observações de todos vocês. Antes de começar minhas palavras, quero dizer que respeito e valorizo a posição de cada um de vocês, especialmente, a dos colegas metroviários, que estão aqui, conosco.

Manoel falou da audiência pública que transcorreu lá no auditório do DER. Naquela ocasião, não houve, Manoel, realmente uma presença de público, porque o número de pessoas foi limitado. Nós estávamos em um momento até severo da pandemia, mas havia mais de mil pessoas assistindo pelo YouTube. As pessoas estavam realmente dando audiência para aquela nossa conversa. Eu quero aproveitar a sua fala, a da Tânia e a do Joaquim para fazer esse primeiro bloco de respostas.

Na verdade, o que nós estamos fazendo não é preparar a companhia para entregá-la ao setor privado, como você colocou na sua observação, no sentido de que estamos usando o dinheiro público sem que seja efetivamente direcionado ao público, na medida em que estaríamos pensando mais no futuro de uma concessão.

Eu queria trazer uma observação em cima do que o Joaquim comentou. Joaquim, eu, na condição de dirigente, e nós, 5 diretores que estamos como dirigentes, temos 2 coisas extremamente importantes: excluindo as questões políticas, as visões sobre concessão e sobre obras públicas, de tudo, nós temos uma responsabilidade civil e uma responsabilidade estatutária de diretor. Dentro da responsabilidade civil que nós temos, respondemos, perante o Ministério Público, a justiça, a polícia, o Tribunal de Contas e todos os órgãos de controle e, especialmente, perante a sociedade e temos a obrigação de fazer exatamente o que estamos fazendo. Fazendo o que, Manoel? Buscando investimentos para garantir que a companhia esteja trabalhando todos os dias, operando todos os dias, e para garantir que o cidadão, ao chegar, às 5h30, à estação, ela esteja aberta e funcionando, e os servidores estejam lá, de uma maneira adequada, com condições para trabalhar, de forma a que possamos entregar o nosso trabalho.

Então, é por isso que você respondeu à pesquisa. Nós estamos fazendo uma pesquisa de clima, porque nós precisamos também entender. Nós conversamos – eu, o Cassiano e os colegas que estivemos juntos na semana passada – sobre o clima da companhia, porque nós temos que olhar para fora, para quem é o nosso cliente principal, e temos que olhar para dentro, como a Tânia colocou, para o servidor que faz a companhia funcionar todos os dias. Eu valorizo a sua determinação e não tomo como uma ofensa pessoal as suas falas aqui, hoje, e a outras tantas que você fez, porque eu vejo, em você, a representação muito firme do espírito do metroviário, que é o quê? Trabalhar pela companhia, pelo bem da companhia.

E aí, Tânia, nesse contexto, nós estamos também buscando isso. Tanto estamos buscando isso que, na semana passada, nós assinamos um acordo, junto ao Tribunal Regional do Trabalho, com os colegas do sindicato que estavam aí. Para quê? Um termo de acordo para que nós possamos trabalhar juntos, já estabelecidas todas as condições que deverão ser seguidas. Esse acordo foi homologado, na plenária do TRT, na semana passada, para nós resolvermos definitivamente as pendências do PES 94, sobre as quais você tem razão: estão abertas, até hoje, e do dissídio da greve de 2015, de que também há algumas pendências que estão abertas até hoje, e as da greve de 2019, que foi a greve de 71 dias que enfrentamos juntos – nós, na direção, e vocês, como servidores —, da qual também ainda há questões que estão abertas até hoje. Nós vamos resolvê-las, porque já houve uma pactuação, entre a companhia, o sindicato, que representa todos vocês. Há todos os termos e as condições para conseguirmos isso nesses próximos dias. Inclusive teremos, no final de maio agora, um evento no qual nós vamos homologar um conjunto, o primeiro pacote dos acordos, de cálculos abrangendo todos os que estão sendo feitos. Para quê? Para eliminar essas pendências da nossa vida. E quando eu digo “da nossa vida”, é a nossa vida no Metrô, que envolve a direção da companhia; o sindicato, que representa todos vocês, servidores, e os servidores. Não vamos ficar com nada pendente.

Ainda aproveitando a sua fala, Tânia, junto com a fala do Manoel, você comentou: “Olha, nós temos fila”. Tínhamos filas maiores. Ainda temos? Temos. Estamos trabalhando para eliminar essas filas. Como? Hoje todo o nosso sistema de bilhetagem — vou aproveitar a observação que o Pedro fez sobre isso — é com o BRB. Foi dada ao BRB a responsabilidade de gerir o sistema de bilhetagem. Hoje, no Distrito Federal, nós temos a possibilidade de, diretamente das nossas catracas, comprarmos a passagem, fazendo uso do cartão de débito ou de crédito.

Antes de começarmos aqui, estávamos conversando com o Saulo, nosso colega do BRB. Nós vamos, daqui a pouco, poder fazer a recarga do Cartão Mobilidade no guichê e também pelo débito. Já havia a possibilidade de comprar, pelo QR *code*, para evitar aquele cartão físico, o que é até uma questão de saúde pública, e nós estamos tentando eliminar aquilo. O próximo passo é pagar via pix e fazer a recarga, dentro do sistema de mobilidade, no aplicativo do Metrô. Estamos trabalhando, junto ao BRB, para termos essas tecnologias.

Nós enfrentamos muito – e eu tenho certeza de que você, como agente de estação, enfrentou também – o questionamento e a acusação do usuário por ele ter ficado na fila. Nós enfrentamos isso, sim! Enfrentamos juntos: você, na linha de frente, como tem sido sempre feito, assim como todos os servidores do Metrô que aqui estão, mas a companhia também.

Nós fizemos a modernização de todas as nossas catracas. Nós as trocamos pelo sistema V6, que é o mais moderno que existe hoje. Nós fizemos a aquisição de mais 43 catracas, para ampliar o número de catracas. Nós vamos começar a instalá-las naquelas estações em que há o maior fluxo de passageiros. Para quê? Para que enfrentemos definitivamente esta questão das filas, que é um transtorno para os usuários e é um transtorno para o nosso servidor, e também para que consigamos prestar um serviço de qualidade desde a hora em que o usuário põe o pé na estação. Ele vai entrar pela catraca com velocidade e vai ter a segurança da estação que o Pedro comentou.

De fato, ali é um ambiente seguro. Nós vimos, em 2019, já que passamos a funcionar a partir das 5 e 30 da manhã, a quantidade de passageiros que veio para o sistema do metrô em apenas 30 minutos. Por quê? Porque aquelas pessoas, por não terem o metrô às 5 horas e 30 minutos, usavam o ônibus. E lá, no ônibus, estavam expostas às intempéries do clima e estavam expostas à questão da segurança pública. Quando as nossas estações passaram a funcionar às 5 e 30 da manhã, esses passageiros afluíram para as estações. Por quê? Porque ali há um ambiente seguro, um ambiente protegido, monitorado. O corpo de segurança está lá, os agentes de estação estão lá, e nós todos estamos ali, trabalhando com toda a atenção.

O Renato...

(Intervenção fora do microfone.)

HANDERSON CABRAL – Por favor, Tânia.

(Intervenção fora do microfone.)

HANDERSON CABRAL – Saulo, você, que está aí na porta, agora é você que precisa dar essa resposta. (Risos.)

Tânia, por favor. É porque o Saulo estava ali fora, mas ele entrou aqui novamente.

TÂNIA VIANA – Eu só queria questionar a ele quando é que o sistema do BRB vai parar de cair a cada meia hora. Nós ficamos com pena do usuário. Ele chega lá com R\$ 5,50, precisa demais fazer uma integração, e nós simplesmente não conseguimos carregar o cartão dele.

Outra coisa que eu queria fazer é um apelo a vocês, se for possível: criem um fundo social. Pelo amor de Deus, criem um fundo social! Nós estamos com muita gente morando na rua, e há muita gente pedindo passagem. É muito triste você ficar vendo as pessoas se humilhando, de pessoa em pessoa, na porta das estações. E o que é pior: os nossos agentes de segurança têm que abordá-los e retirá-los do sistema. Então, ou vocês mudam o RTTS, ou vocês criam um fundo social para a população de rua e para os mais necessitados.

É muito fácil, para quem está do lado de cá, impedir quem precisa vender uma balinha, quem precisa vender uma coisa; mas, para nós, que estamos lá, isso é nossa obrigação. Estamos com a bandeira da empresa no peito, e a lei que os senhores produziram diz que somos obrigados a fazer isso. Depois, a pessoa vai para a televisão dizer que somos todos bandidos. Isso está ficando muito feio. Resolvam essa situação.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Tânia.

Saulo, o senhor quer fazer uma consideração rápida? Você não foi intimado para isso, mas quero dizer que visitamos o BRB Mobilidade. Ele está com a central de bilhetagem para poder fazer a aferição e os testes necessários, e apresentou um APP beta para a ampliação de todo o processo, porque todo o sistema vai usar validadores V6. A Marechal já instalou todos os validadores V6 e já está recebendo por crédito e débito. Algumas empresas estão comprando os validadores. Nós estamos acompanhando isso de perto.

Quero dizer, Tânia, que abrimos uma subcomissão para discutir a tarifa zero. Somos contra a catraca, e um dia avançaremos nesta questão. (Palmas.)

Passo a palavra ao Saulo Nacif Araújo.

SAULO NACIF ARAÚJO – Bom dia a todos. Não vou me delongar na minha fala. Cumprimento todos da mesa e todos os presentes.

Hoje, nós do BRB somos responsáveis por todo o *backoffice* – o sistema que está funcionando por trás –, e ele tem estabilidade e disponibilidade de 99,2%. Essa é a disponibilidade do sistema que está operacional por trás. Todavia, em uma eventual queda de equipamento de comercialização, há uma série de fatores que temos que avaliar e descobrir o que pode estar por trás disso: pode ser a rede, a internet, problemas de outras questões de infraestrutura. Cada situação precisa ser avaliada pela equipe técnica do Metrô junto à nossa equipe técnica. Até o fornecedor do sistema que está por trás de tudo isso precisa ser avaliado.

Com relação à bilheteria – o deputado Max Maciel, a quem agradeço, fez uma introdução –, nós estamos fazendo um trabalho bastante profundo com a secretaria – com o secretário Flávio, atualmente, e estávamos trabalhando com o secretário Valter, anteriormente – para que possamos trazer outros mecanismos e alternativas para os usuários. Isso foi feito no Metrô de forma pioneira, com a aceitação de cartões de débito e de crédito direto nos validadores. Isso é um avanço muito significativo, porque o usuário, que precisava ir até a bilheteria para comprar um bilhete unitário, consegue fazer isso diretamente no validador agora.

Adicionalmente, para os próximos dias – nós estamos conversando sobre as datas para que isso ocorra –, provavelmente nos próximos 1 ou 2 meses, haverá o aplicativo vendendo a recarga por

pix – acho que esse foi um pedido do colega, do Pedro. O aplicativo já está pronto para isso, agora é preciso só aguardar o processo de lançamento. Haverá também a expansão dos cartões de débito e de crédito para os ônibus, a partir da implantação dos novos validadores, além da possibilidade de recarga nas bilheterias do Metrô e nas demais bilheterias do BRB Mobilidade com o cartão de débito. Essas alternativas estão sendo viabilizadas técnica e sistemicamente – há a necessidade de adaptações nos sistemas para que isso ocorra.

Com relação à disponibilidade do sistema de recarga, precisamos fazer análise mais aprofundada com as equipes técnicas do Metrô, para avaliar todos os fatores que possam influenciar isso.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Aproveito para dizer: nós vimos no BRB, em um painel, que há 99,9 milésimos de segundo de interação de resposta de cada recarga e entrada no sistema. Trata-se de um painel em que vocês acompanham especificamente se algum serviço não tem esse tempo de resposta e conseguem aferir, automaticamente, onde está esse problema.

SAULO NACIF ARAÚJO – Hoje a disponibilidade do sistema está em 99,2%. Há eventuais situações. Quando precisamos de manutenção, procuramos fazê-la fora dos horários de atendimento ao público. E nós temos uma central de monitoração. A nossa equipe de tecnologia, por meio de uma ferramenta denominada NOC, faz o acompanhamento. Nós avaliamos a disponibilidade de cada um dos sistemas, não só daquele que atende o Metrô, não só dos equipamentos que estão na realização da recarga, como do recebimento dos movimentos que vêm das catracas – seja do metrô, seja dos ônibus –, para que possamos processar essas informações e disponibilizá-las às empresas. Avaliamos também o sistema do nosso aplicativo, o sistema dos estudantes para realização de cadastros e tudo mais. Há monitoração e, à medida que há um incidente, atuamos diretamente. A equipe faz monitoração 24 horas por dia, 7 dias por semana.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado por ter participado.

Concedo a palavra ao Handerson Cabral por mais 5 minutos.

HANDERSON CABRAL – Eu vou concluir rapidamente, deputado.

Ao voltar ao assunto do bloco, a Tânia fez um comentário sobre o balanço do trem. Neste exato momento, Tânia, nós estamos com a empresa mobilizada, com equipamento de socaria, para fazer todo o nivelamento e alinhamento do trem com a revisão exatamente para acabar com o balanço. Nós trabalhamos domingo na via singela. No próximo domingo e no outro, vamos, novamente, trabalhar ao longo do dia em alguns trechos do Metrô em via singela exatamente para que consigamos, o mais breve possível, ter todo o alinhamento e nivelamento da nossa linha concluída. O cidadão, no domingo, vai ter um pouco de dificuldade. Ele terá de que fazer algum desembarque, mas é porque há grande produtividade. Todos os dias, à noite, estamos trabalhando. Estamos usando domingo, porque temos feito, em média, 10, 12 quilômetros de alinhamento e nivelamento da linha. Assim, ganhamos um pouco mais de produtividade.

O Renato, assessor jurídico do sindicato, fez a sua observação. Renato, eu acho que tudo que você falou foi em cima do direito do trabalhador. Esse é o ponto fundamental, que está relacionado também com a pergunta do Israel. É o equilíbrio que se tem que achar, especialmente ao olhar a questão do trabalhador. Ao olhar a questão do trabalhador, hoje, a nossa responsabilidade nós estamos cumprindo: cuidar do nosso servidor e tentar ter um relacionamento o mais estreito possível com ele. É claro que precisamos lembrar que houve 2 momentos de dificuldade – em 2019 e 2021 –, na relação da empresa com o servidor, quando tratamos do momento de greve. No entanto, já temos o ACT nº 2.325 assinado. Nós fizemos essa assinatura na semana passada, e todos os direitos do trabalhador que já estavam previstos no ACT anterior foram mantidos, mostrando exatamente a preocupação que nós, como companhia e governo, temos com o trabalhador.

A discussão no Tribunal de Contas vai avançar e vai chegar a um determinado momento em que esse tema terá que ser abordado com muita seriedade. Da parte do governo, com toda certeza,

isso será feito para que achemos um equilíbrio geral – sobre a pergunta de Israel – com relação à economicidade necessária para o GDF em termos de aporte de recurso na companhia. Não podemos deixar de falar isso, porque também há um ator privado do outro lado que tem os seus quesitos para ver.

Nesse conjunto todo, há 1.200 famílias, que são os metroviários. Como vai se achar o equilíbrio nessa equação, de modo que o Estado atinja o seu objetivo, o trabalhador esteja protegido nos seus direitos e a iniciativa privada tenha interesse em vir operar diariamente em nome do Estado? É isso que está sendo discutido dentro do Tribunal de Contas. Isso não está ainda no final. Como isso vai se dar não sei dizer, porque o tribunal que representa o cidadão está de olho nas ações dos administradores. Nós, da companhia e do governo, de uma forma geral, é que vamos dar o norte para onde temos que caminhar, para que essa equação possa existir de uma maneira equilibrada.

O Hérlio é meu companheiro do conselho e representa muito bem os servidores lá, com uma defesa sempre muito firme e fiel. Hérlio, você sempre defende a seguinte questão: a lei diz que não pode, não precisa e não deve ter a intervenção do governo; e você defende muito também a tarifa técnica, que o próprio deputado comentou. Nós não temos hoje condição de existir sem a intervenção do governo, porque a nossa arrecadação não é suficiente nem para pagar a manutenção. É preciso haver a intervenção do governo conosco, porque ele tem que aportar recursos.

Nós não podemos acreditar que a tarifa técnica seja a solução para o Metrô por quê? O secretário Flávio vai me dar licença, mas a Secretaria de Transporte e Mobilidade hoje deve 800 milhões de reais para as operadoras do sistema. Se nós, Metrô, estivéssemos dentro da operação de tarifa técnica, nosso salário não teria sido pago no final do mês.

Então, para nós, é uma oportunidade estar fora do nome tarifa técnica, porque recebemos pela Fonte 100. Há essa discussão de que o Estado usa isso como investimento – o deputado falou muito isso, e nós 2 discutimos a questão no conselho –? Há. Trata-se de um ponto de vista a ser observado, mas, para nós, hoje, como Metrô, com a forma que temos, com o público que temos transportado e com a receita que temos, é importante que não entremos dentro do mesmo pacote de recebimento das demais concessionárias. Quando o empresariado privado vai ao banco, ele tem outras operações, ele dá o jeito dele, que não é uma preocupação nossa.

Se estivéssemos dentro da questão da tarifa técnica, estaríamos, sim, com um problema e uma preocupação importante. O senhor me questionou, na sua visita, sobre esse tema, e eu comentei isso com o senhor. É importante estarmos dentro da Fonte 100, porque temos um fluxo de recurso garantido para fazer os nossos investimentos, para remunerar todos os nossos compromissos e continuar seguindo e operando todos os dias com toda as condições.

A Viviane fez a observação sobre o agente de segurança. A Viviane tem muita razão, porque o Corpo de Segurança Operacional do Metrô está no telejornal com uma certa frequência. Por quê? Por que estamos agindo errado nas nossas abordagens ou por que estamos cumprindo, efetivamente, a responsabilidade que cada um de vocês tem?

Eu, como presidente da companhia, e o Márcio, como diretor da operação onde vocês estão ligados – há a Paula, precisamos elogiar o profissional de extrema competência, assim como todos vocês –, temos certeza absoluta de que vocês estão agindo corretamente.

O que acontece é que o cidadão que está dentro do trem, deputado, começa a filmar depois que a pessoa que está fazendo um ato irregular no metrô ou na estação já está sendo imobilizada pelo corpo de segurança. As pessoas não filmam o ato que gerou aquela imobilização.

Temos percebido isso. Viviane, você vai perceber, nesses últimos eventos, que houve mudança do nosso posicionamento no Metrô. Houve uma defesa mais efusiva da ação do segurança do Metrô. As pessoas começam a filmar, mas não filmaram se aquela pessoa que estava fazendo um ato irregular agrediu o segurança, xingou o segurança, bateu no segurança, o que gera o seguinte

motivo: "Fui pego na irregularidade. Vou gerar um motivo para ser imobilizado, a fim de que alguém me filme, e, de contraventor, eu passe a ser uma vítima".

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Presidente, só quero fazer uma colocação: nós acabamos de encaminhar uma emenda de 184 mil reais ao Metrô para que sejam adquiridas as *bodycams* que os agentes vão usar. As câmeras, no corpo, são úteis até para fazer esse tipo de colocação. Assim, todo mundo fica ciente do que aconteceu, do que está acontecendo. Isso é para a segurança do usuário e do próprio CSO.

HANDERSON CABRAL – Exatamente! Quanto à emenda do deputado, nós já estamos com o processo – com o Rodrigo, colega de TI – bastante avançado para fazer o pregão e adquirir essas câmeras, porque isso é para a segurança dos funcionários e para a segurança do usuário. Isso é para a segurança de todos nós.

Quanto à questão que o senhor colocou sobre o uniforme, consultei o diretor Leyvan. Até peço desculpas por ter manuseado o celular em algum momento, mas foi justamente para buscar informações. Nós estamos com o processo de contratação dos uniformes que vão atender o CSO. O Leyvan me disse que o prazo de as empresas que já foram pré-selecionadas trazerem os uniformes para a amostragem é até o dia 21 deste mês. Vamos retornar para a companhia, acelerar esse tema e realizar essa contratação, de modo que vocês todos estejam bem amparados, para que o Metrô cumpra, então, a sua responsabilidade.

Quanto à fala do colega Chagas, do Rio Grande do Sul, eu respeito o posicionamento dele no que se refere a estar aqui em solidariedade aos colegas metroviários e tudo o mais. Nós estamos juntos nesse trabalho de tentar achar uma saída equalizada para todos nós.

Para finalizar meu discurso, fiz um comentário na pergunta do Israel. Acho que ele deu uma saidinha. Trata-se exatamente dessa questão. Qual é o nosso desafio? Olhar para o futuro, e não para este momento, porque o agora todos nós estamos fazendo muito bem feito.

Isso não é da boca para fora. O metroviário está na estação, está na companhia, cumprindo a sua responsabilidade; a administração também, e o governo está cumprindo a sua responsabilidade de suprir os recursos necessários para que 100% das nossas contas e dos nossos compromissos sejam cumpridos dentro do ano. Desde 2019 até o ano passado, se o Metrô virou o ano devendo, foram menos de 5 milhões de reais referentes às medições que não foram processadas em dezembro. O resto a se pagar pelo Metrô é mínimo, exatamente porque temos tido condições de os nossos recursos serem todos supridos.

Eu quero deixar essas palavras. Com base no que eu falei para o Joaquim, todos nós, metroviários, temos uma responsabilidade: manter a companhia funcionando em sua plenitude. Então, tenham certeza de que nós, administração, estamos fazendo o melhor para a sociedade, assim como vocês também têm certeza de que estão fazendo o melhor para a sociedade.

A discussão do futuro do Metrô é trabalhar para haver expansão para Samambaia – estamos fazendo isso –; trabalhar para fechar o projeto de extensão para Ceilândia – estamos fazendo isso também. Há o grupo de trabalho, que foi constituído por colegas do Metrô, para definir o novo sistema de sinalização e controle, que precisa ser comprado para dar suporte para a expansão. Os colegas de vocês, da DTE e da operação, estão fechando esse trabalho.

(Intervenção fora do microfone.)

HANDERSON CABRAL – Tânia, eu agradeço que você fique no pé. O que aconteceu conosco naquele dia foi uma fatalidade. Por quê? Concordo com você e com o Cassiano, pois foi uma fatalidade tão grande! A antiga rede de fibra e a nova rede de fibra não estão, ao longo de todo o trajeto, dentro da mesma canaleta. Naquele ponto específico em que o marginal foi roubar o cabo, a rede de fibra que usamos hoje e a rede de fibra antiga – que foi a que o Cassiano falou que operamos o resto do dia quando voltamos para a vovozinha – estavam na mesma canaleta, e, na ruptura do cabo, romperam-se o cabo e as 2 fibras.

O que houve foi um ponto fora da curva. Nós passamos um momento de dificuldade, Brasília passou um momento de dificuldade naquele dia, porque a cidade parou.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Isso mostra a importância do Metrô.

HANDERSON CABRAL – Isso mostra a importância do Metrô.

Qual é a nossa responsabilidade agora? Verificar onde essa rede está na mesma canaleta e tirá-la de lá.

Eu espero ter respondido a todos. Desculpem-me se me delonguei.

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Sem dúvida alguma, como comissão, vamos requerer algumas informações na perspectiva de colaborar e de ter acesso ao máximo possível. Também vamos acompanhar o processo e, no que depender do nosso mandato, com os projetos prontos, colaboraremos com nossas emendas, pois temos interesse de fazer com que o Metrô fique cada vez mais sustentável.

Antes de ouvirmos a fala dos companheiros Camila, Alda e Carlos, vamos passar a palavra ao promotor Dênio Augusto, do Ministério Público, para fazer suas considerações por 3 minutos. Promotor, muito obrigado.

Concedo a palavra ao Dênio Augusto de Oliveira Moura.

DÊNIO AUGUSTO DE OLIVEIRA MOURA – Eu lhe agradeço a oportunidade, deputado.

Cumprimento a todos com um boa-tarde e parabênzo a Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana pela iniciativa.

É a primeira vez que tenho a oportunidade de falar pessoalmente com o novo secretário, com quem, futuramente, eu gostaria muito de conversar um pouco mais, porque sou promotor de justiça de defesa da ordem urbanística e coordeno um coletivo, a Rede de Promoção da Mobilidade Sustentável do Transporte Coletivo do DF, composta por diversos integrantes da sociedade civil organizada.

O que eu quero dizer, rapidamente, é o seguinte: evidentemente, não cabe ao Ministério Público do Distrito Federal e Territórios, em princípio, entrar na discussão sobre conveniência e oportunidade da concessão, a menos que isso venha causar lesão ao erário e futuramente se constate a não prestação de serviço ou a violação de algum direito. Como todos sabem, o direito ao transporte é reconhecido na Constituição. Em princípio, essa discussão não é papel do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios. No entanto, é papel do Ministério Público zelar pela efetiva participação da sociedade na discussão de todo esse processo.

Deputado, eu quero aproveitar a oportunidade para dizer algo que o senhor conhece muito bem: a cada dia, fica mais claro que o nosso sistema de participação social é muito bonito, mas, efetivamente, não funciona. Isso foi dito aqui, com relação a esta audiência pública, que foi feita com uma participação baixíssima, pelo menos presencialmente, e isso é o que ocorre todos os dias, apesar de a legislação do Distrito Federal e a legislação nacional que trata de mobilidade urbana assegurarem a participação da sociedade em todos os momentos: na elaboração, execução e fiscalização da política de mobilidade.

Precisamos rever essa legislação que trata de participação, porque – o senhor colocou isso muito bem no início –, sempre que vamos falar, principalmente, de metrô, a primeira palavra que se traz é que ele se trata de um transporte muito caro; mas, efetivamente, ninguém sabe como é isso, o que está sendo considerado para se afirmar isso, sobretudo as chamadas externalidades negativas. O que isso traz ao meio ambiente em benefícios, o que traz às pessoas em termos de qualidade de vida e outra série de questões não são colocadas nessa conta.

Fica aqui o meu apelo para que se reveja todo esse sistema de participação, para que ele não se transforme em algo que venha só legitimar decisões que já foram tomadas, porque foram discutidas em audiência pública.

Eu quero deixar só mais uma sugestão: que se tome como referencial o Acordo de Escazú, assinado pelo Brasil – creio – em 2017 e ainda não incorporado pelo Legislativo ao nosso sistema jurídico. Ele é um excelente referencial, porque diz que, para haver participação social, tem que haver transparência e efetividade na participação, as pessoas têm que ter tempo, condições para entender, para participar, e mais: elas têm que ter o direito de saber por que as suas reivindicações não foram incorporadas.

Precisamos incorporar isso à nossa legislação, e tem que haver consequência: se isso não foi feito, o ato é nulo; vai ter que se fazer tudo de novo. Este é o recado: que o cuidado com essa participação, que é garantida pela legislação, seja observado.

Muito obrigado. Mais uma vez, parabéns pela iniciativa. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, doutor Dênio, pela participação e por colaborar com esta audiência.

Passarei a palavra à nossa amiga Alda, que participa remotamente, para suas considerações finais. Peço à Camila que se posicione também. Talvez o sinal delas tenha caído.

Enquanto elas se posicionam, concedo a palavra ao Carlos Alberto Cassiano Silva, para suas considerações finais, por 3 minutos.

CARLOS ALBERTO CASSIANO SILVA – Eu quero, mais uma vez, manifestar o meu agradecimento ao deputado Max Maciel pela realização desta audiência. Quero, também, agradecer aos metroviários por aceitar aquilo que temos proposto para eles.

Eu falei aqui, na demonstração, que não foram contratados mais de 300 metroviários. Em um concurso que era para contratarem 621 pessoas, contrataram apenas 276. Posteriormente se fez a abertura de 3 novas estações, com ampliação do horário para 5 e 30. A pergunta é: com a ausência de tantos empregados, como o Metrô está funcionando? Ele funciona, porque nós propusemos – isso foi uma iniciativa dos próprios metroviários – uma mudança na nossa escala de trabalho. Saímos para uma nova escala, chamada 3-2, em que o metroviário trabalha 1 hora e meia a mais. Ele não trabalha 8 horas por dia, mas, sim, 9 horas e meia, e não tem 1 hora de intervalo, mas, sim, meia hora. É isso que está mantendo o sistema.

Eu agradeço a todos por isso. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Carlos.

Sem dúvida alguma, a importância de haver funcionário público é, também, para a memória e a permanência do nosso sistema e, inclusive, da própria manutenção da rede metroviária, porque, às vezes, troca-se a empresa, troca-se todo o efetivo e, talvez, falte uma memória das peças e dessa ação de manutenção.

Saúdo os metroviários pela colaboração. A diretoria sempre informa, há esse diálogo permanente. Isso é algo da empresa, e não temos essa interferência. Esperamos ser sempre subsidiados quando necessário.

Concedo a palavra à Camila Ribeiro Duarte Lisboa, para as suas considerações finais. Agradeço a ela, que, diretamente de São Paulo, participa desta audiência pública, com esse olhar nacional para a pauta.

CAMILA RIBEIRO DUARTE LISBOA – Agradeço-lhes a iniciativa.

Eu quero só deixar um registro. Prestei bastante atenção ao debate.

Não sei se todo mundo assistiu a uma matéria do Fantástico no último domingo. Depois, posso enviá-la para o Cassiano, e ele a repassaria para todos. Talvez muitas pessoas já a tenham visto.

Com todo respeito, eu quero dizer para o presidente do Metrô-DF e para o secretário de transporte e mobilidade do Distrito Federal assistirem a essa matéria, para que o Metrô do Distrito

Federal não chegue ao ponto a que chegaram as Linhas 8 e 9 em São Paulo. Isso é muito triste.

Tenho muito contato com os trabalhadores da CPTM, que trabalharam nas Linhas 8 e 9. Quando houve a concessão, saíram de lá. A concessão significou toda a operação ser comandada por uma empresa privada. O ponto a que se chegou lá é muito triste e muito lamentável para quem é apaixonado pelo tema da mobilidade urbana.

Sou agente de estação, assim como a Tânia. Como trabalhadores do setor, convivemos, todos os dias, com os usuários, os passageiros do transporte. Na luta, nós também nos apaixonamos pelo tema.

Há também quem se apaixone pelo tema da tecnologia e pelo desenvolvimento do transporte metroferroviário no Brasil. Há muita tecnologia produzida no Brasil, inclusive exportada.

Quem tem apreço pelo direito ao transporte público, pelo tema da mobilidade urbana e da tecnologia do setor metroferroviário não fica nem um pouco feliz com o ponto a que chegaram as Linhas 8 e 9 em São Paulo, e com o ponto a que chegou a SuperVia, no Rio de Janeiro.

Acho válida a luta pela manutenção do Metrô-DF como empresa pública de qualidade. Também acho que temos que rumar para a tarifa zero, da mesma maneira que ninguém concebe pagar mensalidade em escola pública ou uma consulta no SUS. Temos que normalizar a ideia de que o transporte público tem que ser gratuito. Para isso continuar, a empresa tem que ser pública.

Sou presidenta do sindicato dos metroviários e também sou diretora da federação, com a Tânia e a Alda. Nós estamos juntas nessa luta e juntas dos parlamentares que representam, de fato, o anseio do povo, que é existir um transporte público de qualidade.

Estamos juntos contra a privatização e em defesa do transporte público gratuito, de qualidade e estatal. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Camila Ribeiro. Para quem está nos acompanhando, a Camila é presidenta do Sindicato dos Metroviários do Estado de São Paulo.

Concedo a palavra à presidenta da Federação Nacional dos Metroferroviários, Alda Lúcia Fernandes dos Santos, para as suas considerações finais.

ALDA LÚCIA FERNANDES DOS SANTOS – Eu acompanhei a audiência atentamente, ouvi as falas dos trabalhadores, dos gestores da empresa e do secretário de transporte e mobilidade do Distrito Federal.

Acho que esse debate tem que ser contínuo e que as falas dos trabalhadores devem ser levadas em consideração, porque são eles que estão, no dia a dia do trabalho, de frente para as dificuldades, como a falta de dinheiro para pagar a passagem.

É também necessário discutir um fundo social para a tarifa zero, para que as pessoas possam utilizar o serviço.

A discussão foi muito boa e muito ampla, principalmente no que tange aos trabalhadores. Foi boa a fala do Chagas, que também passa por isso.

Acho que esta mesa tem que levar em conta tudo o que foi falado. Se o Metrô é público, ele foi criado para uma função, para que haja a igualdade da questão social. A função da coisa pública é esta: que todos possam ter direito a ela, que possam usá-la e sejam beneficiados com o serviço. Essa é a lógica do serviço público, e, se ele foi público, ele foi criado dentro dessa lógica.

Então, quero dizer aos companheiros do DF, aproveitando a presença do Chagas, da Trensurb, que a luta é uma só. Estamos nesta luta e a apoiamos. A Fenametro e o Sindicato dos Empregados em Transportes Metroviários e Conexos de Minas Gerais também apoiam essa luta de vocês contra a privatização. Este debate, como falei no início, tem que ser nacional, porque o que atinge o DF atinge a Trensurb, atinge a CBTU, atinge São Paulo, atingiu a SuperVia. É este discurso que temos que ter, um discurso único: a dor do trabalhador tem que ser a dor de todos. As

dificuldades têm que ser ouvidas por todos e combatidas por todos. Acho isso muito importante e fundamental.

Quando se cria uma audiência como esta para discutir o serviço público de um transporte como o Metrô, como empresa pública, cria-se a expectativa e a esperança de dizer: sim, é possível ser público. A fala do presidente da empresa foi uma fala igualitária a de todos os presidentes, até da empresa pública, que justifica a privatização, ou seja, banalizar o transporte público de forma que ele vire mercadoria. Isso porque tudo que ele falou foi custeado com dinheiro público e é mantido com dinheiro público. Não existe nada que não tenha sido custeado com dinheiro público, até a manutenção, que é contratada, o Governo do Distrito Federal compra com o dinheiro público.

Então, pedimos a esta mesa e ao deputado Max Maciel, que encampou esta audiência, que, de fato, lutem contra essa privatização e que mantenham o Metrô-DF uma empresa pública, com uma tarifa social, uma tarifa zero, com a expansão, e que os direitos dos trabalhadores sejam garantidos e os passivos dos trabalhadores sejam pagos. Ainda há esta discussão que é muito importante e precisa ser feita: e os passivos dos trabalhadores? Como está hoje a questão dos passivos? Espera-se privatizar para pagar? Não. Queremos que o Distrito Federal pague todos os passivos e que, de fato, os direitos sejam mantidos.

Mais uma vez, muito obrigada pela participação nesta audiência. Estamos juntos nessa luta e vamos vencer, porque o governo é de esquerda e é um governo eleito pelos trabalhadores, o que quer dizer: sim, estamos aqui e vamos ocupar.

Mais uma vez, muito obrigada.

Parabéns. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO MAX MACIEL) – Obrigado, Alda.

Diante do que foi tratado, mais uma vez, quero reforçar, secretário e presidente, que vamos pedir a colaboração para ter acesso a esse cronograma de investimento e expansão, saber em que estágio ele está, para podermos acompanhá-lo e colaborar com ele; ao cronograma de manutenção do deslocamento do trilho para fazermos uma visita, acompanharmos e entendermos mais o processo técnico, assim como a comissão de pilotos, também queremos colaborar da melhor forma possível nessa compreensão. Queremos sempre dialogar com o Governo do Distrito Federal quanto à questão de a concessão não ser mais uma possibilidade, tendo em vista a necessidade fundamental do sistema metroviário no DF.

Antes de encerrar a audiência pública, há outro ponto importante que eu quero pontuar para o presidente e o secretário. Primeiro, eu gostaria de já deixar registrada a necessidade de uma nova agenda com o secretário para discutirmos o PDTU – já passou do prazo de revê-lo – e o PDTT. Já havia um planejamento do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos, do VLT, e precisamos discutir isso.

Com o Metrô, há uma demanda de uma parte que reconhece o Metrô tão seguro e tão importante no processo artístico, que são as batalhas de MCs. Nós queríamos deixar aqui uma agenda para discutirmos com aqueles que participam das batalhas de MCs, porque eles têm relatado alguns problemas ao fazer as batalhas ali. Eles não fazem as batalhas na estação, fazem próximo à estação, e, às vezes, eles têm sofrido algum tipo de interferência. Então, queríamos dialogar na perspectiva de reconhecer isso como um ponto necessário de direito à cidade, à cultura desses jovens que utilizam o metrô, inclusive para poder chegar a esses determinados pontos.

Um outro ponto que eu deixei naquela última visita nossa ao Metrô é o da necessidade de ampliarmos o horário de funcionamento aos domingos. Eu sei que vocês estão revendo a necessidade, há uma questão do quadro técnico operacional para poder fazer isso, mas – olhem só! – há quase 5 *shoppings*.

Eu vou falar só dos trabalhadores, não estou falando daqueles que acessam a cidade. Se pegarmos como exemplo os trabalhadores – já há uma pesquisa, não é empírica, não é datada, mas

é uma percepção que fizemos na Estação Shopping – que, inclusive no dia normal, ao término do seu horário de trabalho, pegam o metrô, eles podem chegar a suas casas em até 40 minutos. No domingo, como ele fecha 7 e meia e o shopping fecha às 8, 9 horas, eles demoram de 2 horas a 2 horas e meia para chegar a suas casas.

Então, queremos fazer uma colaboração com o Metrô: a possibilidade de dilatarmos esse horário e fecharmos o metrô, pelo menos aos domingos, às 8 e 30, para poder fazer com que os trabalhadores consigam chegar a casa, fazer com que as pessoas que foram levar os seus filhos para passear consigam retornar às suas casas. Não faz sentido, na capital do país, o metrô fechar às 19 e 30.

Se para isso, for necessário quadro de pessoal, nós precisamos garantir que haja concursos, que chamem os concursados, que ampliem esse quadro funcional, porque o direito à cidade é fundamental, e nós não podemos privar essas pessoas de acessar essa cidade.

Diante disso, eu quero muito agradecer aos intérpretes de Libras; aos colaboradores da copa e da limpeza; aos colaboradores da TV Câmara Distrital; ao Setor de Apoio ao Plenário; à parte técnica desta comissão e a todos os demais que colaboraram e contribuíram para o sucesso desta audiência pública.

Agradeço às autoridades presentes que fizeram parte desse dispositivo, que honraram a Câmara Legislativa do Distrito Federal com as suas presenças.

Grato, gente!

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente audiência pública às 12 horas e 25 minutos.

(Levanta-se a reunião às 12h25min.)

Observação: nestas notas taquigráficas, os nomes próprios ausentes de sites governamentais oficiais foram reproduzidos de acordo com a lista disponibilizada pelo Cerimonial desta casa ou pelo gabinete do deputado autor do requerimento de realização deste evento.

Siglas com ocorrência neste evento:

ACT – Acordo Coletivo de Trabalho
AMV – Aparelho de Mudança de Via
APP – em português, Aplicativo
BH – Belo Horizonte
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BRB – Banco de Brasília
CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CCO – Centro de Controle Operacional
CEB – Companhia Energética de Brasília
Codeplan – Companhia de Planejamento do Distrito Federal
Copol – Coordenadoria de Polícia Legislativa
CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
CSO – Corpo de Segurança Operacional
Detran – Departamento de Trânsito
Dieese – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
DTE – Diretoria Técnica
Fenametro – Federação Nacional dos Metroviários
GDF – Governo do Distrito Federal
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFB – Instituto Federal de Brasília
LDO – Lei de Diretrizes Orçamentárias
Libras – Língua Brasileira de Sinais
LOA – Lei Orçamentária Anual
Metrô-DF – Companhia do Metropolitano do Distrito Federal

MP – Ministério Público
NOC – em português, Centro de Operações de Rede
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PDTT-DF – Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do Distrito Federal
PDTU-DF – Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal
PES – Plano de Encargos e Salários
PLR – Participação nos Lucros e Resultados
PPP – Parceria Público-Privada
RTTS – Regimento Interno da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal
Semob – Secretaria de Transporte e Mobilidade
Sindmetrô-DF – Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários do Distrito Federal
SUS – Sistema Único de Saúde
TCDF – Tribunal de Contas do Distrito Federal
TI – Tecnologia da Informação
Trensurb – Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A
TRT – Tribunal Regional do Trabalho
UnB – Universidade de Brasília
VLT – Veículo Leve sobre Trilhos



Documento assinado eletronicamente por **ROBSON KONIG - Matr. 12651, Chefe do Setor de Registro e Redação Legislativa - Substituto(a)**, em 08/04/2024, às 14:28, conforme Art. 22, do Ato do Vice-Presidente nº 08, de 2019, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 214, de 14 de outubro de 2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:

http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Código Verificador: **1612651** Código CRC: **689BD884**.

Praça Municipal, Quadra 2, Lote 5, Piso Inferior 1, Sala TI-3– CEP 70094-902– Brasília-DF– Telefone: (61)3348-9241
www.cl.df.gov.br - serel@cl.df.gov.br

00001-00000342/2023-04

1612651v6