



**TERCEIRA SECRETARIA  
DIRETORIA LEGISLATIVA  
DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO**

**SETOR DE TRAMITAÇÃO, ATA E SÚMULA**

**2ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 4ª LEGISLATURA**

**ATA SUCINTA DA 50ª  
(QUÍQUAGÉSIMA)**

**SESSÃO ORDINÁRIA, TRANSFORMADA EM  
COMISSÃO GERAL PARA DEBATER O PROCESSO  
DE CRIAÇÃO, DESENVOLVIMENTO E  
GERENCIAMENTO DO ANEL VIÁRIO  
DO DISTRITO FEDERAL,**

**EM 4 DE JUNHO DE 2004.**

## **SÚMULA**

**PRESIDÊNCIA:** Deputados Benício Tavares e Peniel Pacheco.

**LOCAL:** Plenário da Câmara Legislativa do Distrito Federal.

**INÍCIO:** 15 horas e 23 minutos.

**TÉRMINO:** 17 horas e 20 minutos.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

---

### 1 - ABERTURA

**Presidente (Deputado Benício Tavares):**

- Está aberta a sessão.  
Sob a proteção de Deus, são iniciados os trabalhos.

### 2 - COMUNICADO DA PRESIDÊNCIA

- Informa que, de acordo com o Requerimento nº 1.181, de 2004, de vários deputados, a sessão ordinária será transformada em Comissão Geral para Debater o Processo de Criação, Desenvolvimento e Gerenciamento do Anel Viário do Distrito Federal.



## **2.1 - COMPOSIÇÃO DA MESA**

- PRESIDENTE DA CLDF, Deputado Benício Tavares;
- AUTOR DO REQUERIMENTO, Deputado Peniel Pacheco;
- SECRETÁRIO DE DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DO DISTRITO FEDERAL, Afrânio Roberto de Souza;
- **DIRETOR-GERAL** DO DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO DISTRITO FEDERAL - DER-DF, Brasil Américo Louly Campos;
- **PRESIDENTE DA FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS**, José Hélio Fernandes;
- REPRESENTANTE DA SECRETARIA DE **INFRA-ESTRUTURA E OBRAS**, Dalmo Rebelo;
- **REPRESENTANTE** DA DIRETORIA DE SEGURANÇA DE TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL, Celso Gomes;
- **REPRESENTANTE** DA SECRETARIA DE TRANSPORTES, Carlos Ramos de Oliveira;
- REPRESENTANTE DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL, Capitão José Augusto de Oliveira;
- **PRESIDENTE** DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CIMENTO *PORTLAND*, Fernando César Crosara;
- **PRESIDENTE DA COMPANHIA URBANIZADORA DA NOVA CAPITAL DO BRASIL - NOVACAP**, Elmar Koenigkan;
- **REPRESENTANTE DO CONSELHO REGIONAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA DO DISTRITO FEDERAL - CREA-DF**, Carlos Moura.



## **2.2 - PRONUNCIAMENTOS**

**DEPUTADO PENIEL PACHECO**, autor do requerimento.

- Sustenta que a criação do anel viário tem relação direta com o progresso e o desenvolvimento do Distrito Federal.
- Lembra que cidades que tiveram um atraso muito grande na solução de problemas de circulação de veículos sofreram graves perdas.
- Espera que esta discussão seja produtiva e traga resultados positivos para a população do Distrito Federal.

**AFRÂNIO ROBERTO DE SOUZA**, Secretário de Desenvolvimento Económico do Distrito Federal.

- Acentua a importância de "pensar grande" em termos de planejamento estratégico para evitar que este seja rapidamente superado pela realidade.
- Sugere uma ampla discussão em torno do processo de construção do anel viário, levando em conta o desenvolvimento sustentável do DF e da região do Entorno.

**BRASIL AMÉRICO LOULY CAMPOS**, Diretor-Geral do DER-DF.

- Relaciona condicionantes adotadas e cenários obtidos na elaboração de uma proposta para o futuro anel viário.
- Enumera vantagens da construção do anel viário: entre as quais, integração do Distrito Federal com a região do Entorno, redução de acidentes de trânsito e redução do fluxo de veículos no centro de Brasília.
- Apresenta o traçado concebido pelo DER-DF e as características gerais da obra.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

---

**JOSÉ HÉLIO FERNANDES**, Presidente da Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas.

- Comenta os problemas decorrentes do tráfego de veículos de carga na EPIA.

- Afirma que a obra de construção do anel viário do DF é de fácil execução e baixo custo.

- Assegura que o projeto trará grandes benefícios aos transportadores.

**DALMO REBELO**, representante da Secretaria de Infra-Estrutura e Obras.

- Justifica a ausência do Secretário de Infra-Estrutura e Obras Rôney Nemer.

- Esclarece que a construção do anel solucionará os problemas do tráfego nas vias internas de Brasília.

- Cogita mudanças na malha viária para melhoria do trânsito na cidade.

- Propõe a criação de um anel viário de âmbito nacional.

**CELSO GOMES**, representante da Diretoria de Segurança de Trânsito do Distrito Federal.

- Evidencia três questões básicas a serem consideradas na implantação do projeto: fluidez, segurança e meio ambiente.

- Alerta para a necessidade de ampliação das rodovias do DF, a fim de atender à demanda interna local.

- Cita dados referentes a acidentes em rodovias do DF e enfatiza que a redução de ocorrências fatais deve-se à implantação dos controladores de velocidade.

- Observa que o problema da segurança do trânsito não está vinculado à frota local de caminhões, mas ao tráfego de passagem.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

---

**CAPITÃO JOSÉ AUGUSTO DE OLIVEIRA**, representante do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal.

- Destaca que a preocupação do Corpo de Bombeiros é definida pelo lema da corporação: "Vidas alheias e riquezas salvar".
- Adverte sobre o risco do trânsito de caminhões de carga perigosa nas rodovias locais.

**FERNANDO CÉSAR CROSARA**, Presidente da Associação Brasileira de Cimento *Portland*.

- Explica o que é e como funciona a Associação Brasileira de Cimento *Portland*.
- Salaria fatores a serem considerados na criação do anel viário, e os custos e benefícios decorrentes da execução do projeto.
- Recomenda que o GDF desenvolva um estudo de engenharia de valor para o anel viário de Brasília.

**ELMAR KOENIGKAN**, Presidente da Novacap.

- Elogia o trabalho do DER-DF.
- Concorda que o grande problema da EPIA é o tráfego pesado oriundo das regiões sul e sudeste do País.
- Oferece uma proposta para minimizar o problema.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

---

**CARLOS MOURA**, representante do CREA-DF.

- Acredita que esta comissão não deve se limitar ao estudo do anel viário, mas levar em conta as demais alternativas.

- Defende a necessidade de um estudo global de planejamento de transporte que pondere as questões de origem e de destino, de pólos de atração, de integração com o metro e de construção de uma nova estação ferroviária.

### **DEPUTADA ARLETE SAMPAIO (PT)**

- Pondera que é preciso repensar o Distrito Federal e a RIDE como uma região metropolitana.

- Reputa urgente a necessidade de um Plano Diretor de Transportes para o Distrito Federal.

- Avalia que o desafio do momento é pensar de forma ousada e integrada.

### **DEPUTADO PAULO TADEU (PT)**

- Julga que o caos no trânsito nas grandes cidades é resultante da falta de planejamento nas diversas ações de políticas públicas do Estado.

- Considera obrigação e dever moral da CLDF garantir, por meio de ações governamentais, políticas que possibilitem a melhoria da qualidade de vida da população.

- Compromete-se a defender a criação do anel viário como obra prioritária para o Distrito Federal.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

---

**MARIA DE FÁTIMA CÓ**, Secretária-Adjunta da Secretaria de Infra-Estrutura e Obras.

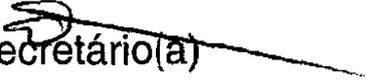
- Aprecia a oportunidade de debater a questão com todos os órgãos do Governo convidados.
- Frisa a importância de uma solução técnica e objetiva para o assunto.

### 3 – ENCERRAMENTO

**Presidente (Deputado Peniel Pacheco):**

- Ressalta que esta comissão geral foi apenas a parte inicial de um processo.
- Declara encerrada a sessão.

Eu, Primeiro(a) Secretário(a), nos termos do art. 128 do Regimento Interno, lavro a presente Ata.

Primeiro(a) Secretário(a) 

(L/Ni/Tof)



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	1

PRESIDENTE (DEPUTADO BENÍCIO TAVARES) - Há número regimental. Está aberta a sessão.

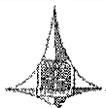
Sob a proteção de Deus, iniciamos os nossos trabalhos.

(A sessão transforma-se em comissão geral.)

PRESIDENTE (DEPUTADO BENÍCIO TAVARES) - A presente comissão geral, conforme requerimento da maioria absoluta da Câmara Legislativa, destina-se a debater o processo de criação, desenvolvimento e gerenciamento do anel viário do Distrito Federal. Esse requerimento é de autoria de vários Deputados, entre eles o Deputado Peniel Pacheco.

Convido a compor a Mesa desta comissão geral as seguintes autoridades: o Exmo. Sr. Deputado Peniel Pacheco; o Sr. Diretor-Geral do DER-DF, Brasil Américo Louly Campos; o Sr. Presidente da Novacap, Dr. Elmar Koenigkan; o Sr. Presidente da Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas, José Hélio Fernandes; o Sr. Presidente da Associação Brasileira de Cimento Portland, Fernando César Crosara; o Sr. Celso Gomes, representante do Diretor da Diretoria de Segurança de Trânsito do DF, Dr. António Bonfim Carvalho, e do Sr. Diretor-Geral do Detran, Edmar Brás; o Sr. Engenheiro Dalmo Rebelo, representante do Sr. Secretário de Infra-Estrutura e Obras do DF, Deputado Rôney Nemer; o Capitão José Augusto de Oliveira, representante do Comando Geral do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal; o Sr. Carlos Ramos de Oliveira, representante do Sr. Secretário de Transportes, e o Sr. Presidente do Clube de Engenharia de Brasília, Dr. Carlos Moura, representante do Crea-DF. (Palmas.)

Registro a presença do Deputado Augusto Carvalho.



Bata	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	2

Passo a palavra ao Deputado Peniel Pacheco.

DEPUTADO PENIEL PACHECO - Exmo. Sr. Presidente desta Casa, Deputado Benício Tavares, rendo minha gratidão a V.Exa. por presidir esta sessão, que debaterá a construção do Anel Viário do Distrito Federal. Nesta Casa, quando ocorre uma comissão geral, nem sempre é possível ao Presidente ou aos representantes da Mesa participarem da sessão de debate. Dando prioridade, o Presidente aqui está para honrar-nos com sua presença e a condução dos trabalhos.

Sr. Carlos Ramos de Oliveira, representante do Secretário dos Transportes; Sr. Dalmo Rebelo, representante do Secretário de Infra-Estrutura e Obras, Rôney Nemer; Sr. Celso Gomes, representante do Diretor de Segurança de Trânsito, António Bonfim Carvalho; Sr. Gerente Regional da Associação Brasileira de Cimento Portland, Fernando César; Sr. Presidente da Federação Interestadual das Empresas de Transportes de Cargas, José Hélio Fernandes, meu amigo pessoal; Sr. Diretor da Novacap, Elmar Koenigkan; Sr. Diretor-Geral do DER, Brasil Américo Louly Campos; Sr. Representante do CREA e Presidente do Clube de Engenharia de Brasil, Carlos Moura; Sr. Representante do Comandante do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, Capitão José Augusto Oliveira; demais técnicos, autoridades presentes, meu querido colega Deputado Augusto Carvalho, senhores jornalistas, sinto-me honrado poder trazer minha palavra para a abertura deste importante debate, que tem uma relação direta com o progresso e o desenvolvimento do nosso Distrito Federal e, em particular, da nossa cidade de Brasília, que todos nós, por nascimento ou por escolha, adotamos como nossa terra-mãe.

Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	3

Trago breves considerações para ensejar o início deste debate importante. Devo deixar claro que não sou técnico e não tenho, pessoalmente, respostas mágicas para o problema de trânsito no Distrito Federal. É essa a razão que nos motivou a trazer aqui as pessoas balizadas pelo seu conhecimento, pelo seu trabalho e pela sua experiência. As informações que serão prestadas por essas pessoas servirão de subsídio para o trabalho desta Casa e até mesmo para uma tomada de posição, que, necessariamente, será feita quando essa matéria for convertida em lei.

O Anel Viário do Distrito Federal já foi concebido e estabelecido com o propósito de desafogar o tráfego, principalmente de caminhões, e favorecer o fluxo de cargas e veículos nas principais vias do Distrito Federal, bem como aliviar e agilizar o tráfego de veículos com rotas para outras regiões, sem que necessariamente precisem passar por dentro do Distrito Federal ou de Brasília.

O Distrito Federal possui um espaço viário generoso em sua área central, talvez pelo fato de ser uma cidade planejada. Esse corredor central, passadas algumas décadas da construção da nossa capital, já se mostra sobrecarregado em excesso. Não sei se todos tiveram conhecimento por meio da imprensa de um pequeno ato dos motoristas de ônibus que estão em greve relâmpago em frente à casa do Sr. Governador hoje. Eles bloquearam a Epiá, provocando um congestionamento que nos fez lembrar de cidades como São Paulo e Rio de Janeiro. Eu mesmo necessito utilizar a Via Epiá em alguns situações, como foi o caso hoje. Surpreendentemente, olhei para aquela avenida e me imaginei numa espécie de fila interminável de carros no sentido oposto, felizmente, que desejavam sair do Distrito



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	4

Federal ou dirigir-se às cidades do Gama ou do Valparaíso e não tinham como sair, por causa do problema verificado nessa manifestação de protesto dos senhores rodoviários.

isso é apenas um exemplo do que ocorre no dia-a-dia dessa via central. Deve-se considerar que é exatamente nesse eixo que estão posicionados a Rodoferroviária, o futuro centro rodoviário, mercados de grande atração do público, como os Carrefour Norte e Sul, alguns dos principais *shoppings centers*, como o Park Shopping, o Casa Park e o Free Park, além de outros que aos poucos vão se estabelecendo ali. Eu soube, recentemente, de uma licitação em que o Governo do Distrito Federal vendeu uma área enorme naquela região, se não me engano, para o Wall Mart para a implantação de uma rede de lojas naquela região.

Ora, se hoje o trânsito já está tão denso e já traz tantas complicações para os cidadãos e para as pessoas que precisam se dirigir àquelas vias, fico imaginando como será nos próximos anos, já que a frota de veículos do Distrito Federal tem um poder mágico de crescer e se multiplicar rapidamente. Estamos vivendo num lugar que tem um dos maiores poderes aquisitivos do nosso país e cuja periferia, contrariamente, tem o menor, o que faz com que haja talvez a frota mais nova do País no epicentro do Plano Piloto e a mais velha nas periferias. Vivemos dramas e situações que não podem passar despercebidas aos olhos dos técnicos do Governo do Distrito Federal e desta Casa.

Tentei esboçar uma série de itens que eu gostaria de ver contemplados neste debate, mas me limitarei a fazer apenas essas considerações iniciais, porque o privilégio do tempo deve ser concedido



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25mín	ORDINÁRIA	5

principalmente aos técnicos que desejam manifestar, cada um de *per si*, a sua visão a respeito dessa área.

Uma coisa é certa: esta Casa não pode se furtar a debater com profundidade essa questão, porque ela é de interesse da nossa cidade. Não podemos ignorar que cidades que tiveram um atraso muito grande na solução de problemas de circulação de veículos sofreram drasticamente com perdas económicas e perda de vidas, que são difíceis e quase impossíveis de ser reparadas. Antes que o problema, que já é grave, agrave-se ainda mais, temos de abrir essa discussão e buscar soluções que contemplem o interesse geral da nossa sociedade.

Cito um dado que me preocupa sobremaneira. Quando Brasília, há cerca de vinte anos, iniciou a ampliação do Setor de Indústrias, com o Setor de Inflamáveis e o Setor de Cargas e Transportes, aquela região era considerada uma área especial e oportuna para esses setores, principalmente por causa da construção da Via Estrutural. Hoje sabemos que ela talvez não seja o lugar ideal, porque há, nas imediações do Setor de Inflamáveis, invasões que estão se transformando em cidades e indústrias que estão se transformando em comércio. Hoje quase que não há indústrias no Setor de Indústrias. Se verificarmos, o Setor de Indústrias está se tornando um setor comercial paralelo, porque não há praticamente a vocação natural para o desenvolvimento de atividade industrial naquele lugar. Embora tenha o nome de Setor de Indústrias, a maior parte daqueles estabelecimentos estão agora sendo transformados em centros de venda de produtos de construção e de artigos de várias espécies. Já houve até uma boate naquela área, chamada *Fabrika*, que não teve sucesso. Veja como



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	6

estou bem informado, Sr. Presidente. Embora não seja do meu *métier*, até isso já percebi existir no Setor de Indústrias. Só não descobri ainda por que as igrejas não puderam também proliferar naquela área. Quem sabe, em breve, isso poderá acontecer.

Mas o que eu queria relatar é que o Setor de Inflamáveis e o Setor de Cargas, naquelas imediações, acabam por sacrificar ainda mais aquele espaço e colocam em risco a vida da população. Imaginem os senhores quantos veículos transportando cargas perigosas circulam naquele trecho, que vai desde a Saída Sul até a Saída Norte, que passa pelo Carrefour, pelo setor mais central do Setor de Indústrias, Rodoferroviária, Cruzeiro, etc. Pode haver ali acidentes envolvendo cargas perigosas, pois não temos ainda as vias paralelas construídas na sua totalidade. Parece-me que há uma recomendação do Departamento de Estradas e Rodagens para que, quando houver uma rodovia federal cortando um trecho dentro de uma cidade, haja as vias chamadas marginais. Pensei que, em São Paulo, o nome marginal fosse em homenagem a alguns dos ex-governadores. As marginais são necessárias para evitar que haja o adensamento na via central, mas creio que nem isso hoje resolveria o problema totalmente. Então, em que temos de pensar? Que círculos concêntricos serão formados e irradiarão, em torno do Distrito Federal, um fluxo que descongestionará as vias centrais.

Sinto-me feliz em poder ter dado início a este debate. Sinto-me contemplado por saber que esta Casa, com a presença dos Deputados Augusto Carvalho e Aríete Sampaio, prestigia este debate.

Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	7

Srs. debatedores, Sras. e Srs. Deputados, senhoras e senhores, sinto-me honrado por saber que, por nossa iniciativa, esse assunto já está em discussão. Que seja uma discussão produtiva, cujo resultado represente ganho para a população do Distrito Federal!

Era o que tinha a dizer inicialmente. Muito obrigado!

PRESIDENTE (DEPUTADO BENÍCIO TAVARES) - Convido a tomar assento à Mesa o Secretário de Desenvolvimento Económico do Distrito Federal, Sr. Afrânio Roberto de Souza.

Registro a presença da Deputada Aríete Sampaio, Líder do PT.

Seguindo o roteiro deste nosso evento, ouviremos agora o primeiro expositor, o Secretário de Desenvolvimento Económico do Distrito Federal, Sr. Afrânio Roberto de Souza.

SR. AFRÂNIO ROBERTO DE SOUZA - Primeiramente, agradeço a esta Casa o honroso convite, por meio do Deputado Peniel Pacheco, para debater um pouco o desenvolvimento económico. Cumprimento o Presidente desta Casa, Deputado Benício Tavares, os demais membros da Mesa, Deputada Aríete Sampaio, Deputado Augusto Carvalho, e os demais Deputados.

Falar em desenvolvimento, em anel viário e fazer um debate sobre isso, para nós, que respiramos desenvolvimento e temos dentro do sangue a vontade de ver crescer o Distrito Federal, é sempre bom. Às vezes não dispomos de tempo para fazer o planejamento necessário, como gostaríamos.

Fazemos esse debate não só com a preocupação ambiental. Esperamos poder pensar grande, não como os que pensaram em Brasília

Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	8

com quinhentos mil habitantes em 2000. Se considerarmos todo o entorno, que depende da atividade econômica de Brasília, existem mais de 2,5 milhões de habitantes. Se somarmos um pouco mais da Ride, poderemos chegar a mais de três milhões de habitantes, que dependem indiretamente da nossa capital. O ideal, para que possamos vender e mostrar Brasília como desenvolvimento sustentável, é pensar grande. E, mesmo assim, daqui a vinte anos, poderemos achar que aqui não deveria haver duas ou três pistas no mesmo sentido, mas cinco ou seis. É com essa preocupação que vimos para esse debate. Não nos preocupamos apenas com a ocupação do local e da via. A preocupação é maior com o desenvolvimento sustentável no Distrito Federal.

Há pouquíssimo tempo, participávamos de um debate com uma das grandes empresárias do Brasil, a dona da *Magazine Luiza*. Ela mostrou que, por maior que fosse o seu planejamento e o seu sonho, em dois ou três anos, estaria planejando e sonhando pequeno. Em Brasília, ocorre a mesma coisa. Por isso, os planejamentos que vierem a ser feitos devem ser pensados de um forma sempre maior. Até Juscelino Kubitschek pensou em um Distrito Federal pequeno. Na época, era um absurdo. Pensava-se que jamais poderíamos ocupar um terreno desse tamanho em Goiás, Hoje vemos que ele é pequeno.

Poderíamos criar sistemas estratégicos de fluxo diário de veículos de modo a gerar para o Distrito Federal e o entorno uma melhor adaptação. Pensar também em desobstruir as áreas internas das cidades, criando focos de cidades universitárias. Reduzir o índice de acidentes, descentralizando as atividades industriais, as médias e grandes indústrias,



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	9

dos grandes pólos. Hoje, o Setor Industrial de Taguatinga está exatamente no centro e, às vezes, ocupando espaços que poderiam ter um poder de geração de emprego ou habitacional muito maior para a cidade. Temos de começar a criar área de desenvolvimento compatível, planejada, debatida para, no futuro, não pensarmos: deveríamos ter pensado nela um pouquinho mais longe para não enfrentarmos as dificuldades que estamos enfrentando hoje.

Hoje as grandes áreas de desenvolvimento que defendemos praticamente estão nos limites. Falamos em Pólo JK, mas não podemos planejar nada depois dele porque já estaremos no Estado de Goiás. Se planejar algo para depois da Embrapa, também chegaremos ao Estado de Goiás. Se chegarmos um pouquinho depois de Planaltina, chegaremos... Devemos ter esse pensamento, a não ser que estejamos pensando também em aumentar o Estado.

Acabamos de falar no fluxo de agir e na eficácia para as atividades industriais.

A criação de novos empregos por ocasião da construção do anel viário. É a criação de empregos diretos e indiretos. A partir do momento em que pensamos ou elaboramos os primeiros projetos, estamos começando a gerar emprego. No pensar e planejar já se começa uma parte da geração de emprego. Qualquer planejamento, em seu bojo, tem esse sentido. A elaboração de novos pólos industriais estaria dentro desse tema, mas isso vai depender diretamente da criação do anel viário, de sua ampliação.

Temos de pensar grande. É isso o que venho defendendo muito. Não é sonhar mais, mas é pensar grande, planejar os novos pólos de



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	10

criação. É descentralizar os pólos de desenvolvimento, que normalmente se situam no Plano Piloto, para os limites do território do Distrito Federal a fim de que não tenhamos esse trânsito caótico em certos horários, principalmente nas portas das escolas.

A integração do anel viário, além de economizar tempo, vai acarretar segurança e fluidez do trânsito. Se formos pensar nas grandes cidades do Brasil, sabemos que é normal hoje qualquer trabalhador andar de 30 a 40 quilômetros para chegar ao local de trabalho. Só que, às vezes, fazemos o contrário: estamos levando a parte do desenvolvimento para o centro da cidade ou para as áreas mais próximas dele e deixando a parte habitacional para os limites. Então, esse repensar também seria interessante.

Quanto ao turismo, eu gostaria de deixar a pasta competente falar sobre esse assunto. No entanto, quero dizer que o turismo também faz parte da área de desenvolvimento econômico. No turismo cível ou em qualquer outro tipo de turismo, o turista, ao chegar a uma cidade, não vê a paisagem, o museu, mas sim diz: "como é fácil chegar em tal ponto". Cheguei esta semana de Campo Grande e fiquei encantado com o trânsito e a forma com que foi e está sendo conduzido o planejamento daquela cidade. Então, pensar que a parte viária também faz parte do turismo é importante.

Sr. Presidente, eu deixaria as outras questões para serem apresentadas, se possível, depois das outras exposições. Quando fazemos uma palestra com debates, é mais salutar e mais produtivo agirmos dessa maneira.

Muito obrigado.



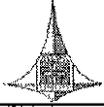
Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	11

PRESIDENTE (DEPUTADO BENÍCIO TAVARES) - Eu gostaria de registrar a presença da Secretária-Adjunta da Secretaria de Infra-Estrutura e Obras, Sra. Maria de Fátima C6; do Diretor do Sinduscon, Sr. Roberto Cortopassi; do Superintendente da Associação Brasileira dos DERs, Sr. J6lio Xavier Rangel; do Presidente do Sindicato dos Engenheiros do Distrito Federal, Sr. Ronildo Divino de Menezes; do Diretor e Primeiro Secret6rio da Associa66o Brasileira de Construtores - ASBRACO, Sr. Ant6nio Carlos Jord6o Machado; do Diretor de Urbaniza66o da Novacap, Sr. Cl6udio Oscar Santana; do Presidente do Sindibras, Sr. Juvenir Martins Menezes; do Coordenador de Planejamento do Denit, do Minist6rio dos Transportes, Sr. Toni Marcos Vales Lopes.

Neste momento, passo a palavra ao Diretor-Geral do DER/DF, Dr. Brasil Am6rico Louly Campos.

SR. BRASIL AM6RICO LOULY CAMPOS - Sr. Presidente desta Casa, caro amigo Deputado Ben6cio Tavares; Sr. Deputado Peniel Pacheco, a quem cumprimento pela iniciativa deste debate muito oportuno e em nome de quem cumprimento todos os demais membros da Mesa. Caros amigos presentes, colegas do complexo do Governo do Distrito Federal, cumprimento todos em nome da Secret6ria-Adjunta da Secretaria de Infra-Estrutura e Obras, nossa amiga F6tima.

Inicialmente, farei um pre6mbulo indicando algumas condicionantes que adotamos e alguns cen6rios que obtivemos na elabora66o de uma proposta para um futuro anel vi6rio. A quest6o do anel vi6rio n6o 6 nova, j6 h6 muito tempo que a discutimos. V6rias propostas foram apresentadas e por volta de dois anos, quando debat6mos acerca



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	12

desse assunto, conseguimos definir um traçado que entendemos ser o mais adequado.

A situação geográfica relacionada ao Distrito Federal no âmbito do país e depois no âmbito do Estado de Goiás. Temos como área de influência direta as cidades que compõem a Ride, uma região muito dependente do Distrito Federal.

Especifiquei quais são as cidades mais próximas do Distrito Federal, e somadas, elas têm uma população que chega a 700 mil habitantes. Entre elas estão: Formosa, Planaltina de Goiás, etc. Elencamos as principais cidades do Distrito Federal, cujas populações somadas chegam a 2 milhões e 200 mil habitantes. Se as somarmos às cidades da Ride, chegamos a 3 milhões de habitantes. Todo esse contingente demanda o Distrito Federal.

Neste *slide* são enumeradas as características gerais do Entorno do Distrito Federal: concentração de população eminentemente urbana, densidade demográfica - como já vimos - elevada, problemas sociais acentuados, desemprego, dependência econômica do Distrito Federal e cidades interligadas diretamente ao Distrito Federal.

Então, segundo fontes do Detran-abril 2004, temos 750 mil veículos, no Distrito Federal, devem ser somados ao incremento diário de 120 mil veículos dos veículos originários do Entorno: Alto Paraíso, 2 mil e Formosa, 4 mil - pelas rodovias do Distrito Federal - DF 345, BR 020, DF 128, Planaltina de Goiás; pela DF 250, área rural - mil veículos; pela BR 251, na região do PadeF, em direção a Unai - mil e quinhentos veículos; pela DF 140, na região dos condomínios e do sul do Distrito Federal - mil e



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	13

quinhentos veículos; pela BR 040, região sul e Entorno do Distrito Federal - 30 mil veículos; pela BR 290, na direção de Goiânia e do sudeste do Distrito Federal - mil e quinhentos veículos; pela BR 060, em direção à Goiânia e a Santo Antônio do Descoberto - 15 mil veículos; pela BR 070, Águas Lindas e Pirenópolis - 12 mil veículos; pela DF 180 com a BR 080, na direção de Padre Bernardo - 2 mil veículos; pela DF 170, na área rural - 500 veículos e, pela DF 150, na direção dos condomínios e da fábrica de cimento Tocantins - 12 mil veículos. Então, esses números perfazem um total de 87 mil veículos que, somados àqueles 750 mil e mais aos veículos que transitam, no Distrito Federal, com placa de outros estados - para fugirem dos "pardais" -, chegamos ao montante de 900 mil veículos/dia; quer dizer, há uma concentração enorme de veículos na região do Plano Piloto,

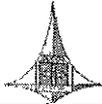
Neste *slide*, enumeram-se as vantagens do anel viário: melhoria da interligação do Distrito Federal com os municípios do Entorno; interligação de importantes eixos rodoviários federais, por via externa, ao centro de Brasília - as principais rodovias federais tem origem no Distrito Federal, a partir da DF 001 ou da Estrada Parque como um todo: a BR 060, BR 040, BR 050, BR 030, BR 020 e a BR 010; redução do tráfego transitório pelo centro de Brasília, principalmente, o tráfego de veículos pesados e de cargas perigosas; redução de acidentes; maior fluidez e segurança no trânsito; acesso ágil e seguro a áreas produtoras; criação de possibilidades de áreas para instalação de novas indústrias.

Aqui neste *slide*, vocês podem ver o traçado que nós concebemos: a parte verde é o traçado e a parte lilás são os pontos que, por intermédio do Anel, dá-se acesso às cidades do Entorno. Podemos ver as



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	14

rodovias federais, fazendo o caminho das regiões Sul e Sudeste, para Norte e Nordeste do País e, hoje, como já expôs o Deputado Peniel Pacheco, hoje esse veículos ao transitarem por essa região estão, basicamente, utilizando-se da Epiá, onde temos um tráfego bastante pesado, gerando o deterioramento de todo o pavimento dessa via que, inclusive, está em processo de recuperação. Algumas pessoas poderiam perguntar por que não estendermos mais esta alça aqui. Isso foi objeto de nossas discussões. Nessa região, transversalmente ao Distrito Federal, está a DF-100, hoje uma rodovia que, além de se encontrar em uma área pouca adensada e eminentemente rural, possui quase 100 Km ainda não asfaltados, o que encareceria ainda mais a construção do anel. Por esta estrada, que é a DF-130, conseguiremos dar uma formação adequada e resolver bastante o problema hoje existente. Há que se considerar ainda a questão envolvendo a DF-130, que tem origem neste ponto da divisa entre o Distrito Federal e Goiás. Esse trecho para baixo é a GO-436, que está sendo asfaltada. São mais de 100 Km de Cristalina até a divisa com o Distrito Federal. A partir do asfaltamento dessa estrada e do asfaltamento desse trecho restante: 10 Km do Distrito Federal - já estamos elaborando um projeto para o asfaltamento desse trecho -, já possibilitaremos, neste momento, ao tráfego pesado transitando no sentido Sul-Sudeste a Norte-Nordeste e vice-versa passar por essa estrada. É evidente que será preciso haver uma fiscalização, uma forte indicação de que, por esse trecho, será possível passar com tranquilidade. Teremos uma redução de, pelo menos, 42 Km e algumas horas reduzidas no percurso.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	15

A justificativa pelo traçado: estamos aproveitando as vias já existentes, o que acarretaria um menor custo e uma menor agressão ao meio ambiente.

Em todo esse traçado, o único trecho que ainda não é asfaltado é o trecho da DF-120, depois de Brazlândia. São apenas 13 Km sem asfalto, mas já temos um projeto para a execução dessa obra.

O traçado, portanto, aproveita as vias existentes, o que acarreta menor custo e, principalmente, gera menor agressão ao meio ambiente pois estamos nos valendo de rodovias já em funcionamento. Não há nenhuma implantação nova, o que possibilitará angariar uma maior simpatia entre os órgãos ambientais, facilitando a sua aprovação.

Condições gerais: o projeto prevê que todo anel seja implantado em pista dupla. Todo o pavimento existente será restaurado. Onde forem necessários, serão construídos acostamentos. Toda a extensão será iluminada e serão construídas áreas de escape para descanso e revezamento de motoristas. O anel abrirá a possibilidade de instalação de novos pólos industriais, já que a região por onde está previsto que ele seja instalado são áreas pouco adensadas, fugindo do problema hoje existente.

Portanto, temos a questão das áreas de transporte de carga, como foi dito aqui. O Setor de Indústria hoje deixou de ser "setor de indústria". O setor de transporte de carga também já não atende mais a sua finalidade e ambos poderão ser remanejados, reinstalados em novas áreas, como vimos.



Datil	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	16

A extensão do anel viário, neste traçado que mostramos, é de 251 Km e tem um custo estimado, preliminarmente, em R\$ 280.000.000,00 (duzentos e oitenta milhões de reais).

Era essa a proposta que eu gostaria de submeter aos senhores.

Muito obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO BENÍCIO TAVARES) - Eu gostaria de registrar a presença da Líder do Governo nesta Casa, Deputada Anilcéia Machado, e do Primeiro Secretário, Deputado Paulo Tadeu.

Dando continuidade aos debates, informo que o tempo dos debatedores é de dez minutos. Aproveito para agradecer aos três oradores que já se pronunciaram, pois não ultrapassaram esse tempo.

Passo a palavra ao nosso terceiro expositor, Sr. José Hélio Fernandes, Presidente da Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas.

SR. JOSÉ HÉLIO FERNANDES - Sr. Presidente, Deputado Benício Tavares; Deputado Peniel Pacheco, a quem agradeço a oportunidade e a relevância do tema; Deputado Augusto Carvalho, que acompanha a nossa atividade no Distrito Federal; Deputadas Aríete Sampaio e Anilcéia Machado; Deputado Paulo Tadeu; demais componentes da Mesa, como disse o Deputado Peniel Pacheco em sua explanação, técnicos há bastante aqui, com a experiência de fazer, como a do Dr. Brasil. Eu gostaria de trazer algumas considerações do lado prático, de quem vive e faz transporte no dia a dia. É por isso que entendemos a relevância do tema para o Distrito Federal.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	17

Todos sabemos e conhecemos o intenso tráfego de caminhões de cargas oriundos do Sul, do Sudeste e do Centro-Oeste que demandam a região Nordeste e até a região Norte. Sabemos que grande parte dos veículos de carga, hoje, transitam por Brasília para ter acesso às rodovias do Estado de Tocantins - estradas recém-construídas que estão em bom estado - e fugir principalmente da Belém-Brasília, que está em estado de calamidade nos dias atuais.

Também não podemos esquecer do rápido e crescente aumento da região da Bahia, principalmente na área dos produtos agrícolas. Grande parte dessa produção faz o sentido inverso e o fará por questões atinentes - todos nós que vivemos do transporte sabemos disso - aos gargalos portuários, principalmente a carga destinada à exportação no sentido inverso, ou seja, Nordeste, Sul, Sudeste. Obviamente, todos esses veículos trafegam por dentro de Brasília.

Conhecemos a situação da chamada Estrada Parque Indústria e Abastecimento, que comporta todo esse fluxo de veículos. O tráfego é extremamente complicado e intenso, há movimento o dia todo. Principalmente nos horários de pico, de manhã e à tarde, todos os dias, são enormes os engarrafamentos que acontecem nessa pista. Para nós, transportadores, tanto quanto para a normalidade do tráfego, não é bom que os veículos de carga fiquem nessa situação.

Isso se deve a algumas razões. Primeiro, porque o veículo é para seguir em frente e não parar. Segundo, toda vez que ele se situa num tráfego dessa natureza, acaba sendo prejudicado e prejudicando muito. Os veículos pesados são de aceleração lenta e a cada dia comportam e



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	18

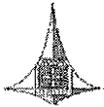
transportam uma tonelagem maior. Assim, toda vez que o veículo pára, a retomada dele é muito devagar e isso cria problemas enormes para o trânsito.

Há outros problemas que já foram citados aqui, como o envolvimento em acidentes com carro de passeio, os quais chamamos de veículo leve, É sempre um problema - eu diria - de graves proporções.

Também foi abordado aqui, e nós concordamos com o que foi dito, o trânsito de veículos de carga perigosa. Determinado tipo de carga, como produto químico e outros mais, em caso de acidente, as conseqüências e os danos que podem criar são incalculáveis. Daí a nossa preocupação.

O custo foi demonstrado aí, e nós entendemos que pela geografia de Brasília, do Distrito Federal, a construção do anel viário ainda é uma obra de fácil execução e de custo pequeno. Acreditamos que com o crescimento, a expansão e o adensamento da cidade, será uma construção muito mais difícil e muito mais onerosa.

Nós que atuamos, e todos os técnicos aqui conhecem a situação de São Paulo. O Deputado citava aqui a marginal. Todos nós que transportamos e temos filial em São Paulo sabemos o martírio que são as chamadas marginais de São Paulo. Por quê? Porque acontece lá o que está acontecendo aqui. Todo fluxo, quer seja da Bandeirantes, da Anhangüera, da Regis Bitencourt, da Fernão Dias, da Rodovia dos Trabalhadores, da Dutra, Imigrantes, Anchieta, todo esse tráfego acaba convergindo e caindo nas marginais. E, aí, é aquela situação que nós vemos diariamente em São Paulo: 150, 160, 140 quilômetros de engarrafamento diariamente. Muito se



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	19

questiona se a culpa é do caminhão. A culpa é do caminhão também, mas nós não queremos essa situação.

Nós entendemos, Srs. Deputados, senhores técnicos, que realmente a obra é oportuna. Eu diria que tanto quanto as obras que o Governador Roriz tem feito nas cidades - os viadutos, as pontes que realmente têm melhorado muito o trânsito em Brasília - o anel viário também é oportuno. Este é o momento, sim, e dará uma grande contribuição para toda a sociedade do DF e também para nós, transportadores, pois não podemos esquecer que a cidade precisa ser abastecida.

Quero deixar aqui essas considerações. Acho que todos terão observações a fazer e, na hora oportuna, poderemos fazer alguma intervenção.

Muito obrigado. (Palmas.)

(Assume a Presidência o Deputado Peniel Pacheco.)

PRESIDENTE (DEPUTADO PENIEL PACHECO) - Tenho a honra de convidar para fazer a sua exposição o Dr. Dalmo Rebelo, da Secretaria de Infra-Estrutura e Obras, representando, neste ato, o Sr. Secretário de Infra-Estrutura e Obras do Distrito Federal, Deputado Rôney Nemer.

SR. DALMO REBELO - Deputado Peniel Pacheco, Presidente da Mesa; demais membros, Srs. Deputados presentes, senhoras e senhores, o Deputado Rôney Nemer, Secretário de Obras, já tinha assumido outro compromisso e me pediu para representá-lo.

Tive a oportunidade de acompanhar junto com o DER o estudo do traçado desse anel viário que está sendo proposto, e ele é muito oportuno, como disse o Presidente do DER, Dr. Brasil, pelo aproveitamento



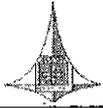
Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	20

da infra-estrutura implantada, necessitando apenas de melhoramento em algumas vias e uma quantidade muito pequena de pistas a serem implantadas.

Quanto a esse anel, temos de ter consciência do seguinte: o anel seria uma solução interna nossa. Dentro do Distrito Federal, nós temos dez rodovias federais: oito radiais, uma de ligação e uma transversal, a 251. É oportuno que sejam feitas gestões no DNIT para o traçado da 251 sair de dentro do Distrito Federal, Eu não vejo benefício algum. Então, essa rodovia poderia sair logo depois de Unai, passando por baixo de Luziânia, demandando o seu caminhamento. Seria uma rodovia a menos.

A segunda é a 479, uma rodovia que faz a ligação de Januária até Brasília. Ela poderia, depois de Buritis, ligar a Unai. Com isso, Brasília teria só as rodovias radiais. As ímpares - 10, 30, 50, 70 - sairiam do centro do nosso quadrilátero; e as pares - 20, 40, 60, 80 - dos vértices. Assim, poderíamos pleitear o estudo de um anel viário de âmbito nacional. Quando um veículo vier pela BR 10 e quiser seguir para o Sul, na BR 050, não terá a necessidade de transitar dentro de Brasília. Se esse anel fosse um círculo, aumentaria o percurso em 57%, mas evitaria o problema de ter que parar e acelerar o veículo constantemente. Passando pelo anel, a velocidade seria constante. Seria uma rodovia mais afastada, em compensação, evitaria o problema de pedágios e traria outros benefícios.

Como contribuição, era isso o que eu tinha dizer. Antes que eu me esqueça, eu gostaria de dizer ainda que, esse anel pode ter o seu traçado melhorado, para que no futuro não haja problema de grandes



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	21

desapropriações e outras coisas. Eu acompanhei a ideia desse anel e me parece uma solução muito lógica.

Obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO PENIEL PACHECO) - Temos a alegria de registrar a presença do Assessor Parlamentar da Assembleia Legislativa do Estado do Mato Grosso, Luís Carlos Campos, e do consultor jurídico da Comissão de Constituição e Justiça, Zalvir Pedro Assad, também da Assembleia Legislativa de Mato Grosso.

Dando sequência ao nosso debate, concedo a palavra ao Dr. Celso Gomes, representante do Diretor da Diretoria de Segurança de Trânsito do Distrito Federal.

DR. CELSO GOMES - Boa-tarde, Deputado Peniel Pacheco, demais colegas da Mesa, Sras. e Srs, Deputados, em função do problema com a mobilização dos rodoviários, infelizmente o Dr. Bonfim não está presente e pediu para que eu o substituísse. Houve blecauíe em alguns trechos da DF 003 e isso obrigou-o a entrar em situação de alerta.

Eu, na condição de especialista em Segurança Viária e Engenheiro do Detran, entendo que a questão toca muito de perto os nossos colegas do DER.

O que eu tenho a comentar aqui a respeito desta grande obra que está em discussão é o meu ponto de vista como cidadão. Em razão do que esta obra representa efetivamente para todos nós do Distrito Federal.

Eu, na verdade, evidenciaria três questões básicas: uma relacionada à fluidez; a outra, à segurança; a terceira, à questão ambiental. Já foi dito aqui pelo colega que me antecedeu, que hoje o tráfego de cargas



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	22

perigosas disputa espaço com o tráfego urbano. Apesar de essas cargas circularem pelas DFs e BRs e de essas DFs e BRs serem classificadas como rodovias, o tráfego é essencialmente urbano.

Em um momento bem próximo, teremos de discutir - eu peço permissão aos colegas do DER - uma ampliação das nossas rodovias. Não por conta desse tráfego de passagem, que tanto nos preocupa, mas por conta desse fluxo de pessoas entre as Cidades Satélites e o Plano Piloto. Chegará o momento em que a nossa própria demanda interna irá saturar o nosso espaço viário. Agora, se a nossa demanda interna já coloca em risco, já coloca em xeque a capacidade e, conseqüentemente, todos os ônus decorrente desse processo, imaginem a participação cada vez mais intensa desse tráfego de passagem que pretendemos tirar das nossas rodovias internas com o anel viário.

Apenas como referência, no ano de 2001, vinte e quatro por cento dos acidentes, dos atropelamentos ocorridos nas rodovias, deram-se nas DFs, ou seja, nas rodovias estaduais. Reduzimos esse percentual para dezoito por cento em 2003. Essa redução de acidentes fatais - isso somente no âmbito das rodovias - deve-se, em grande parte, à iniciativa do DER de implantar os controladores de velocidade. Atribuímos a queda de ocorrências fatais a essa decisão acertada e bem-vinda do DER.

Uma estatística nossa mostra - apenas como referência - que do ano de 2000 para o mês de maio de 2004 a nossa frota de caminhões aumentou vinte e dois por cento. No entanto, sabemos que o grande problema não é a frota de caminhões do Distrito Federal; o problema é o tráfego de passagem. Não temos estatística que nos diga como está sendo o

Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	23

comportamento, o crescimento desse trânsito de caminhões em nossas rodovias, pois isso é competência do DER. Mas tenho a sensação de que a participação de caminhões nesse tráfego deve ter aumentado sensivelmente, até por conta do eixo de desenvolvimento Brasília-Goiânia. Certamente teremos um surto de crescimento de tráfego de passagem da Região Norte para a Região Centro-Oeste, Eixo Brasília-Goiânia.

Tivemos a oportunidade de participar de algumas discussões com o DER, e certamente uma das preocupações do DER é a questão ambiental, a presença de cargas perigosas, que disputam espaço no ambiente urbano.

Outra informação é de que oitenta por cento dos atropelamentos ocorridos nas rodovias se concentram nas rodovias estaduais. Quando se fala em rodovias estaduais, enfatizamos, particularmente, a DF 003 - EPIA. Isso é importante para nós. O Detran não tem estatística precisa, eu acredito que os colegas do DER devem tê-las. Esses atropelamentos, essas ocorrências estão vinculados a esse tráfego de passagem.

São estas as nossas considerações. Na verdade eu tenho mais é que participar das discussões gerais em se tratando de uma questão eminentemente rodoviária. O Detran cuida essencialmente do ambiente urbano, mas na condição de técnico de segurança viário estou aqui dando a minha contribuição. Para mim é uma satisfação muito grande estar presente neste debate.

Muito obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO PENIEL PACHECO) - Agradeço pela agilidade na sua apresentação.

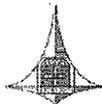


Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	24

Concedo a palavra ao Capitão José Augusto de Oliveira, representante do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal e do Comando Geral dessa Corporação neste ato.

CAPITÃO JOSÉ AUGUSTO DE OLIVEIRA - Exmo. Sr. Deputado Peniel Pacheco, Presidente da Mesa, demais Deputados e Deputadas, membros da Mesa, boa-tarde. Quando somos convidados para este tipo de debate ou troca de informações, sentimo-nos muito honrados.

Com relação ao anel viário, a preocupação do Corpo de Bombeiros é com o nosso lema, "vidas alheias e riquezas salvar". Temos uma preocupação muito grande com a quantidade de caminhões que circulam, principalmente na DF 003, na BR 020, na BR 040 e na BR 060. Trata-se de uma quantidade de mais de oitocentos caminhões ou veículos que realizam o transporte perigoso, entre eles, o de produtos químicos ou produtos combustíveis. Vale citar como exemplo para nós o que houve em 99, salvo engano: um vazamento de um cilindro de 50 quilos de cloro, que atingiu basicamente quatro ou cinco quarteirões. Imaginem os senhores que diariamente no Distrito Federal é transportado cerca de oitocentos a novecentos quilos de cloro, diariamente, no meio das rodovias ou das vias do Distrito Federal, da EPTG, da EPIA. E se acontecer um vazamento? Qual será o dano? O Corpo de Bombeiros está preparado? Sim, tem que estar. E a comunidade está preparada? O dano será muito grande. E estamos falando só de um componente químico, o cloro. Então os senhores imaginem outro produto de que nós sequer temos conhecimento. Passam em nossas rodovias e, no entanto, nós nem sabemos, pois são cargas clandestinas em



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	25

virtude de muitos caminhheiros fugirem do pagamento de tributos ao Estado, ao Distrito Federal.

Portanto, Sr. Presidente, a preocupação do Corpo de Bombeiros é com a quantidade de caminhões que circulam nessas rodovias, nas vias do Park Shopping, do Cruzeiro, da Octogonal. Basicamente fica uma pergunta, Srs. Deputados, como é que vamos lidar com essa situação ou com essa problemática?

O Corpo de Bombeiros agradece pela oportunidade de participar desse evento e espera que esse anel viário se concretize. Parece que já há uma grande parte dele construída. Eu acho que está faltando pouco, principalmente a duplicação. Eu gostaria de ressaltar que a nossa preocupação maior é a carga perigosa, e é importante retirarmos o trânsito da carga perigosa do meio urbano e tentarmos jogá-lo nas vias laterais ou nesse anel viário. Com certeza, caso ocorra algum acidente, o dano é grande, mas será muito menor do que se ocorrer no meio da comunidade.

Muito obrigado pela oportunidade. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO PENIEL PACHECO) - Concedo a palavra ao Dr. Fernando César Crosara, Presidente da Associação Brasileira de Cimento Portland.

SR. FERNANDO CÉSAR CROSARA - Sr. Presidente, é uma honra para a ABCP estar nesse evento. Na pessoa do Presidente da Mesa, cumprimento a todos os seus componentes: os Srs. Deputados, Secretários e autoridades do GDF e os companheiros da área de transporte presentes.

A ABCP é uma entidade sem fins lucrativos patrocinada pela indústria do cimento. Ela busca o desenvolvimento tecnológico e qualidade



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	26

dos produtos à base de cimento e visa o desenvolvimento social, a integração ambiental desses produtos e a sua colocação no mercado. É importante dizermos isso para que vocês sintam aqui qual é a nossa proposta de atuação.

A forma de atuação é feita por meio de apoio a parceiros, órgãos públicos, universidades, instituições, fabricantes e construtores. Os principais projetos são infra-estrutura e edificações.

A ABCP não tem a pretensão de conhecer o problema viário do Distrito Federal melhor do que as autoridades que trabalham com isso. Mas temos participado de algumas outras situações e temos algumas experiências da época de EBTU. Tivemos participação no anel viário de São Paulo e do estudo do anel rodoviário de Belo Horizonte, Podemos, portanto, fazer algumas sugestões para ajudar de alguma forma o desenvolvimento desse projeto que, sem dúvida nenhuma, passa por um anel do nível que está sendo proposto neste momento. Em que momento isso vai acontecer é que se precisa discutir mais.

Se olharmos o mapa do Distrito Federal, veremos alguns pontos muito importantes ali, como a rodoviária com tudo o que ela representa, as rodovias 040 e 020 como já foi dito.

DEPUTADO PENIEL PACHECO - Com licença, Dr. Ferrando.  
(Pausa)

Eu gostaria de solicitar à TV Legislativa que se posicionem de maneira a facilitar a visão do painel.

SR. FERNANDO CÉSAR CROSARA - Outro fator importante que existe hoje a considerar é a existência do metro.



<b>Data</b>	<b>Horário Início</b>	<b>Sessão/Reunião</b>	<b>Página</b>
<b>03/06/04</b>	<b>15h25min</b>	<b>ORDINÁRIA</b>	<b>27</b>

Há algumas considerações preliminares a serem feitas. Quando falamos de todas essas situações que existem hoje, uma pesquisa de origem e destino - para se saber qual é a situação de cada entrada e saída dessa malha viária que temos - é algo que precisa ser muito bem dominada. As rodovias de acesso ao Distrito Federal, por exemplo, todas, praticamente, têm sofrido processo de aumento de capacidade. Novos pólos geradores de tráfegos estão sendo criados a cada momento no Entorno de Brasília e em Brasília. Por exemplo: Porto Seco, Pólo JK, Cidade do Automóvel, Universidades, Turismo e tantos outros que já foram citados aqui.

Temos uma contagem de tráfego atualizada. Tivemos a oportunidade de trabalhar um pouco no estudo do tráfego da EPIA e hoje já estamos talvez na faixa de setenta mil veículos por dia, se não estiver sendo um pouco exagerado, mas no mínimo cinquenta - o Dr. Celso nos garante -, sendo 25% a 30% de tráfego de carros. Isso tem um reflexo muito importante porque não adianta simplesmente se criar mais vias e vias porque o volume de tráfego vai aumentar sempre. O que precisamos trabalhar é a integração de outros sistemas de transporte e pensar na multmodalidade também. Isso vai aliviar o fluxo dessas rodovias e provavelmente, se não tivermos R\$ 251.000.000,00 (duzentos e cinquenta e um milhões de reais) para desembolsar nos próximos cinco ou dois anos, esse anel pode ser consolidado e organizado. Temos condições de darmos um fluxo de tráfego melhor do que a que temos hoje para poder sobreviver. Deve haver a interferência de outros modos de transporte que possam vir a ser aflorados.

A integração do Metro é fundamental e com isso a própria definição desses corredores.

Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	28

O que o trem-bala fará com essa estrutura? Onde se vão jogar os passageiros? Eles serão transportados como? Será que aquela origem-destino que conhecemos daquelas contagens de tráfego hoje são adequadas para essas colocações que estamos vendo?

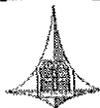
Outra coisa: há uns dez anos tive a oportunidade de participar da execução de um estudo sobre a viabilidade do trem do Entorno. Vamos falar sobre isso um pouco mais adiante.

Quando falamos em Epia, pensamos que ela tem um espaço bastante interessante e que, se for bem aproveitada, ainda dará alguma sobrevida para o nosso sistema sem esse anel viário.

O trem do Entorno, ao qual nos referimos anteriormente, é a linha ferroviária da antiga Rede Ferroviária Federal que ainda hoje existe. Esse estudo dava uma viabilidade para um veículo leve sobre trilhos. Está aí apenas como a lembrança de uma alternativa que não deve ser totalmente esquecida. Ela tem duas interferências interessantes: cruza o metro num certo ponto e chega na Estação Ferroviária de Brasília também num outro momento.

Consideramos isso - apesar de não termos combinado nada com o pessoal do DER - e pensávamos que a alternativa do anel viário passaria por aí, e a DF-001 seria talvez a sua estrutura mestra. Mas realmente essa colocação do que já existe e das vantagens de se evitarem discussões ambientais fora do âmbito de outras áreas é bastante interessante. Concordamos com essa proposta do DER para o futuro.

Bem, quando apresentamos todas essas alternativas a todos esses problemas que precisam ser abordados, acreditamos que o estudo de



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	29

Engenharia de Valor é uma proposta de tratá-las melhor. Inclusive dentro de um próprio anel viário, mesmo no próprio segmento de projeto. E não precisa simplesmente ser um projeto rodoviário. Pensamos que a Engenharia de Valor serve para tratar qualquer tipo de projeto.

O que a ela faz? Ela se apoia no trabalho criativo de uma equipe multidisciplinar que analisa os conceitos, as alternativas, os planos, as especificações, a implantação e os procedimentos de operação e manutenção com a finalidade de otimizar a locação de recursos em um projeto. Isso reduz os custos totais e oferece à comunidade a melhor alternativa dentre todas as analisadas.

Na valorização dos custos de um projeto para a sociedade temos que pensar: o quanto ele custa. A implantação é aquele custo que vimos de duzentos e cinquenta e um milhões. Mas há outros fatores que vêm agregados a isso. Por exemplo, os custos de manutenção desse projeto ao longo da sua vida útil. Outra coisa: os custos de operação, nos quais estão subentendidos: segurança; redução do número de acidentes; consumo de combustível com o encurtamento das distâncias de transportes e o tempo de viagem. Esses são alguns exemplos de fatores que afetam profundamente a sociedade, os transportadores e quem se utiliza esse equipamento e dificultam que façamos isso.

Esse é um quadro comparativo, só para termos uma ideia aqui. Não há nenhuma intenção de tentar induzir nada. Desejamos apenas mostrar o seguinte: se prestarmos atenção nesse gráfico, perceberemos que ele é um comparativo de custos de implantação de pavimento. Por que

Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	30

custos de implantação de pavimento? Porque esse é talvez 70% do custo de implantação de um projeto.

Quando se fala em até oitocentos veículos por dia, temos condições de espessura de pavimento com custos na faixa de cento e quarenta, cento e cinquenta a duzentos mil reais. O pavimento de concreto, por exemplo, não é competitivo nessa faixa de preço. Quando falamos em oito mil veículos de carga por dia, começamos a ter várias possibilidades de espessuras de pavimento de concreto, que passa a ser competitivo. Isso precisa ser comparado.

Outra coisa é a manutenção. Quando se fala nisso, um certo tipo de pavimento tem uma linha de manutenção de custos, outro tipo tem comportamento diverso em função da oxidação do asfalto e uma série de coisas, como a recuperação e o próprio dimensionamento, que pode ser para dez ou vinte anos.

Foi feito um estudo de Engenharia de Valor para o rodoanel de Belo Horizonte. O anel viário de Belo Horizonte apresentava uma extensão de dezoito e meio quilômetros e um custo de implantação inicial previsto em noventa e dois milhões. Sua concepção básica seria: projeto de adequação, melhoramentos e pavimentação; restauração em pavimento flexível, alargamento de obras de aço especiais e implantação de ligações em áreas lindeiras através de passagens inferiores de viadutos.

Foi montada uma equipe de consultores técnicos, e esse estudo de Engenharia de Valor em sessenta dias apresentou alguns resultados bastante interessantes. Foram levantadas, simplesmente para a recuperação e a adequação do anel de Belo Horizonte, mais de duzentas alternativas que



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	31

poderiam ser utilizadas: alternativas mutuamente excludentes ou que poderiam conviver dentro de um mesmo contexto.

Foram escolhidas e analisadas vinte e quatro alternativas significativas. A conclusão disso foi que o conjunto de alternativas que envolvia a recuperação do anel de Be/o Horizonte com pavimento rígido, associado a outras intervenções de menor impacto, apresentou inicialmente um aumento no custo de implantação de vinte e dois milhões de reais. Mas a economia do custo total para os vinte anos de *vida útil*, consideradas todas essas situações e quantificados esses custos por parâmetros do Banco Mundial, apresentou uma economia de quatro bilhões.

Sinto-me muito à vontade ao mostrar esses números dessa forma. Os estudos estão aqui e já foram inclusive apresentados para um grupo de técnicos que fez um curso de Engenharia de Valor em Brasília. Hoje, alguns deles estão presentes aqui, e poderíamos trazer isso a V.Exas.

A proposta da Abcp é que, nessa linha em que o DER apresenta isso, seja desenvolvido um estudo de Engenharia de Valor para o anel viário de Brasília. Seria criado um grupo de trabalho coordenado pelo GDF, que utilizaria técnicos de todas as entidades envolvidas nesses elementos para estudar as alternativas existentes no âmbito do Distrito Federal e do Entorno.

Essa é a nossa proposta de contribuição.

Muito obrigado, (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO PENIEL PACHECO) - Há mais dois debatedores inscritos. Em seguida, concederemos a palavra aos Srs. Deputados Distritais.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	32

Concedo a palavra ao Sr. Presidente da Novacap, Elmar Koenigkan. (Pausa.)

SR. ELMAR KOENIGKAN - Exmo. Sr. Presidente desta comissão geral, Deputado Peniel Pacheco, inicialmente eu gostaria de agradecer o honroso convite feito à Novacap para participar deste debate.

Eu cumprimento os demais membros da Mesa desta comissão geral, os Exmos. Srs. Deputados Distritais, nossos colegas de trabalho e, especialmente, o Dr. Júlio Rangel, que, de certa forma, tirou-me da iniciativa privada para vir para o Governo há doze anos.

Tenho muito pouca coisa a oferecer, a não ser a minha boa vontade. O trabalho do DER é excelente. O DER tentou resolver não só o problema viário, mas também aliou esse problema à parte econômica, aproveitando a maioria das rodovias já existentes e implantadas no Distrito Federal.

Como colaboração, farei uma pequena observação: todos se pronunciaram aqui dando ênfase ao problema da DF-003, a Epia. Pode ser que eu esteja enganado nos números que tenho lido. Na verdade, no meu entendimento, o grande problema da Epia se resume ao tráfego pesado que vem, de passagem, do sul do País, em especial do norte de São Paulo e do Triângulo Mineiro, e passa por Cristalina.

A sugestão que pretendo dar não é minha. Eu a recebi do Júlio Rangel, que foi a primeira pessoa que levantou a ideia de ligação de Cristalina à Formosa por meio da GO-436 e da DF-11. Não tenho levantamentos de custos, mas fui informado, há pouco mais de uma hora pelo Diretor-Geral do DER do Estado de Goiás, que a GO-436 está em pleno

Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	33

andamento e deverá ser concluída em novembro, embora outros técnicos aqui presentes achem que não fique pronta em novembro deste ano.

Em resumo, se conseguirmos ligar Cristalina à Formosa usando a DF-100 e implantando 35 quilômetros de estrada para ligar a GO-436 à DF-100, deixando de utilizar a DF-130, economizaremos nesse espaço 78 quilômetros, o que considero uma distância muito grande e que levaria todos os caminhoneiros a optar por esse trajeto saindo de dentro de Brasília.

A menos que eu esteja enganado com relação às estatísticas, creio que nós, solucionando esse simples problema, resolveríamos 80% dos problemas de tráfego pesado na Epia.

Não tenho mais elementos no momento para oferecer, mas espero contribuir de uma maneira efetiva nesses trabalhos aqui realizados, não só como engenheiro da Novacap. Estarei à disposição dos senhores para dar alguma colaboração.

Muito obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO PENIEL PACHECO) - O último orador inscrito como debatedor é o Dr. Carlos Moura, do Crea-DF, representando neste ato o Presidente Alberto Alves Faria.

SR. CARLOS MOURA - Eu gostaria inicialmente de felicitar a Câmara Legislativa do Distrito Federal) pela iniciativa de realização dessa comissão geral para discutir esse importante projeto. Entretanto, essa *comissão não* deve se *limitar* ao estudo do *anel* vários separadamente das demais alternativas. Como engenheiro com experiência em planejamento e transporte, eu vejo que há necessidade de uma análise global, como vários expositores já levantaram aqui. É preciso considerar também o transporte

Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	34

ferroviário, o metro e as condições de transporte urbano com enfoque no desenvolvimento do Distrito Federal. Nós engenheiros, durante muito tempo, priorizamos no Brasil - talvez em função dos recursos carreados para o antigo DNER pela Lei Mauricio Joppert, privilegamos o rodoviarismo com a criação do Fundo Rodoviário Nacional, que trouxe recursos para essa malha rodoviária, que hoje está muito mal conservada, mas foi realizada no passado.

A questão do rodoviarismo se tornou muito patente na concepção de Brasília. A via principal que corta a Asa Sul e a Asa Norte é o Eixo Rodoviário. A antiga rodoviária, pela qual, naquela ocasião, passava o tráfego interestadual, ficava na confluência dos dois eixos, o Monumental e o Rodoviário. Logo se proibiu o trânsito de caminhões pelo Eixo Rodoviário. Esse trânsito de caminhões passou a ser feito pela Epia, a DF-03. A Estrada Parque Contorno já é um anel viário, só que essa Estrada Parque Contorno não tem as características técnicas necessárias para incentivar caminhoneiros a fazer esse contorno.

Esse projeto apresentado pelo meu amigo Brasil Américo realmente é muito interessante, porque aproveita em parte a EPCT - Estrada Parque Contorno, nosso atual anel viário, e cria, a um mínimo custo possível, condições para o caminhoneiro ser atraído a se desviar do centro de Brasília.

Há necessidade de um estudo global que pondere as questões de origem e destino, as questões de pólos de atração que estão sendo criados, como o Porto Seco, o Pólo JK, a integração com o metro e uma nova estação ferroviária - porque a Rodoferroviária é uma vergonha. Essa questões devem ser analisadas.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	35

A minha sugestão a todos os Deputados presentes - Deputado Peniel Pacheco, Deputado Paulo Tadeu, Deputada Aríete Sampaio e Deputada Anilcéia Machado - é a ampliação dos estudos, do escopo dessa comissão para uma análise global do problema do transporte no Distrito Federal.

Essa é a *contribuição* que, em nome do Crea e do Clube de Engenharia de Brasília, eu trago aos senhores.

Muito obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO PENIEL PACHECO) - Registramos a presença do Sr. Luiz Gomes Neto, Subsecretário de Implantação e Integração de Áreas Económicas do Distrito Federal da Secretaria de Desenvolvimento Económico, e do Dr. Ricardo Sérgio de Oliveira e Silva, da Secretaria de Transportes.

Concedo a palavra à Deputada Aríete Sampaio, Líder do Partido dos Trabalhadores nesta Casa.

DEPUTADA ARLETE SAMPAIO - Boa-tarde a todos. Cumprimento, na pessoa do Deputado Peniel Pacheco, todos os integrante da Mesa e também todos os presentes. Eu gostaria apenas de lamentar o fato de o Deputado Peniel Pacheco não ter convidado Fátima Có para compor a Mesa. Assim, teríamos aqui pelo menos uma figura feminina.

O Deputado Peniel Pacheco, além de ser colega desta Casa, tem sido um grande amigo nosso em todos os momentos. S.Exa. foi muito feliz em fazer este debate, que é importante porque, além de ensejar a discussão do anel viário, faz-nos repensar o nosso Distrito Federal.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	36

A Capital foi pensada para ter quinhentos mil habitantes no ano 2000. Hoje, passamos de 2,3 milhões de habitantes. Se lembrarmos toda a Ride, ultrapassaremos os 3 milhões de habitantes. O grande desafio do momento é que agora não podemos mais repensar o Distrito Federal olhando apenas para esse quadrilátero que está aí. Temos que aprender a nos reconhecer como uma região metropolitana e incorporar, em todo tipo de planejamento que formos fazer para o futuro, o Distrito Federal e o Entorno. Temos que ter a preocupação urgente de repensar uma série de aspectos da nossa capital e da nossa região metropolitana, entre eles, sem dúvida, o desenvolvimento econômico. A partir dele, poderemos buscar o sistema viário e de transporte mais adequado a esse planejamento que precisamos estabelecer.

A mais urgente necessidade que temos neste momento, no Distrito Federal, é a construção efetiva de um plano diretor de transportes. Vivemos um caos verdadeiro no transporte coletivo e no transporte em geral da nossa capital. Essa é uma questão urgente. Um dos instrumentos para uma boa gestão administrativa das nossas cidades, previsto até no Estatuto da Cidade, é um plano diretor. Não construímos o nosso ainda.

Concordo ainda com os que já disseram que esse plano diretor tem que comportar diferentes modalidades. Escrevi um artigo - algumas pessoas devem ter lido - sobre o trem-bala. Penso que trem-bala dissociado de um projeto de desenvolvimento econômico para o eixo Brasília-Goiânia e a adequação do sistema viário que responda a esse planejamento é que é a resposta. Não sei se é só trem de passageiros. Deve ser outra coisa, certamente. Temos de pensar diferentes modalidades. Como disse o

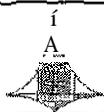


Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	37

Secretário de Desenvolvimento Económico do Distrito Federal, temos de aprender a de fato pensar ousadamente. Mas o nosso pensamento tem que ter uma outra característica, que é pensar integradamente. Se não pensarmos integradamente, encontraremos uma solução parcial para o problema e geraremos outros. Temos de pensar um plano diretor de transporte que possibilite, por exemplo, retomar a ideia que aqui foi dada - lembro-me de que discutimos a questão à época do nosso Governo -, que era a solução ferroviária para algumas cidades do Entorno. É fácil resolver isso. Já há uma linha, que pode ser adaptada para transportar pessoas. Devemos pensar também na nossa integração com a Ferrovia Norte-Sul, que seria importante para o deslocamento de produtos do Distrito Federal para o Porto de Santos etc. Então, há várias questões a serem pensadas e este é o desafio do momento: pensar ousadamente e pensar integradamente. Uma solução apenas não irá resolver o conjunto dos problemas que temos. Muito obrigada. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO PENIEL PACHECO) - Concedo a palavra ao Deputado Paulo Tadeu.

DEPUTADO PAULO TADEU (PT. Sem revisão do orador.) - Boa-tarde a todas as autoridades presentes. Inicialmente, parabênizo o Deputado Peniel Pacheco dar a oportunidade a esta Casa de debater um tema tão importante como esse. É interessante como o trânsito no nosso país, na nossa cidade, é sinónimo de *stress*, de caos, de desorganização. As pessoas hoje não se sentem bem no trânsito do nosso país, principalmente das grandes capitais, pela falta, como bem disse a nossa Líder, Deputada Ariete Sampaio, de planejamento integrado das diversas ações do Estado.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	38

Eu, Deputado Peniel Pacheco, há pelo menos vinte anos, ouço falar desse Anel viário do Distrito Federal. Moro em uma região próxima das fábricas de cimento, em Sobradinho, que recebe todo o transporte que vem do Nordeste do nosso país e da saída Norte, e sei que esse assunto está na pauta há pelo menos vinte anos. Sinto-me satisfeito por estar aqui hoje, debatendo esse tema. Sei que temos como garantir, através de ações governamentais, políticas que possibilitam melhoria na qualidade de vida das pessoas que aqui moram, e a Câmara Legislativa do Distrito Federal tem a obrigação e o dever moral de discutir esses temas. Muitas vezes essas questões passam ao largo da própria Casa, como, por exemplo, o chamado trem-bala. Não houve aqui uma discussão que convencesse nem os próprios Parlamentares da base do Governo da necessidade desse trem. Não sei se ele é tão importante. Se levantarmos as prioridades, será que o anel viário não teria sido *ma/s importante* do que algumas obras feitas no Distrito Federal? Será que não é mais importante melhorar a qualidade do transporte e, conseqüentemente, a qualidade de vida do povo do Distrito Federal e do Entorno? Não teria sido melhor priorizar recursos para a construção de tal obra?

Penso que houve muita sensatez por parte do Deputado Peniel Pacheco em trazer esse debate para esta Casa. Estou ainda mais satisfeito com a qualidade dos debatedores. Apesar do rígido tempo determinado pelo Regimento desta Casa, a objetividade de todos os palestrantes nos forneceu uma visão global do assunto e uma noção da importância de tal obra para o Distrito Federal. Tudo planejado e organizado por uma ação integrada do setor de transporte.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	39

Para concluir, gostaria de dizer que, neste momento, mais um Parlamentar desta Casa, além de V.Exa., Deputado Peniel Pacheco, será defensor de tal obra. Saio daqui convencido de sua importância, até como prioridade de ação! Se hoje eu tivesse de definir entre tal obra e o trem-bala, ou outras obras que estão sendo discutidas no Distrito Federal, provavelmente estaria escolhendo como prioridade o Anel Rodoviário do Distrito Federal.

Parabéns a V.Exa. por ter trazido este debate para esta Casa. Parabéns a todos os palestrantes que participaram deste evento.

Muito obrigado, (Palmas)

PRESIDENTE (DEPUTADO PENIEL PACHECO) - Na verdade, eu gostaria que este debate pudesse se estender indefinidamente, mas temos algumas normas regimentais - que nem sempre são atendidas - que foram lembradas no início da sessão pelo Presidente desta Casa, Deputado Benício Tavares. Nem todos os debatedores utilizaram o tempo integral, tamanho o poder de concisão e capacidade de convencimento deles.

Reconheço que a Deputada Aríete Sampaio, como sempre, tem uma visão clínica extremamente importante em muitos setores e, na defesa da mulher, S.Exa. não falha nunca. A falta da presença feminina na Mesa foi uma lacuna irreparável e lamento que tenha ocorrido dessa forma. E não é por falta de mulheres que conheçam do assunto, pois sei que a Sra. Fátima, bem como a Luísa, técnica que trabalha nesta Casa e possui um profundo conhecimento na área ambiental, com toda a capacidade de convencimento, poderiam e podem participar deste debate.

Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	40

Quero aproveitar este momento para registrar a presença do Sr. Luís Carlos Paím, Assessor Legislativo desta Casa, também um especialista na área de transporte que muito contribuiu na formulação das considerações que foram apresentadas no início e das conclusões que apresentaremos ao término desta sessão.

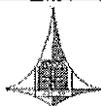
Reconheço que a presença feminina não só nos alegra visualmente, mas também tecnicamente.

Passo a palavra à Sra. Maria de Fátima para que faça algumas considerações sobre o tema.

SRA. MARIA DE FÁTIMA - Cumprimento o Presidente desta sessão, Deputado Peniel Pacheco, a Deputada Aríete Sampaio, o Deputado Paulo Tadeu e todos os demais colegas.

Na verdade, não sei se todos sabem, mas tomei posse há duas semanas e por isso, talvez, eu não esteja fazendo parte da Mesa. Respeitamos a questão técnica. Quando houve o convite para debatermos sobre o anel viário, o nosso Assessor Dalmo Rebelo, o responsável da Secretaria de Obras para tratar desse assunto, é que veio neste momento representar o nosso Secretário Rôney Nemer.

Deputado Peniel Pacheco, realmente esta iniciativa é interessante por tratar de um assunto técnico. Tivemos a oportunidade - em parte pela Secretaria - de conversarmos com todos os órgãos do Governo que foram convidados para este debate a fim de trazermos uma ideia única. E aí está o nosso amigo Brasil, que é quem está coordenando esse processo.



Data	Horário Início	Sessão/Reunido	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	41

As questões técnicas têm de ser vistas na sua amplitude. Não podemos ver isso isoladamente. Temos de atingir todos os níveis da área de transporte.

Esta é uma Casa política. Vamos tratar desse assunto com muita seriedade e tecnicamente. Sabemos que infelizmente há muitas influências que podem tender para um lado ou para outro a fim de levar um desenvolvimento aqui e outro ali. Vamos respeitar a melhor solução técnica para Brasília. Por isso vimos bastante objetividade nos debatedores, que na sua maioria são técnicos.

Esta é a minha mensagem: devemos ter a concepção técnica e não podemos deixar muito que as influências políticas ou outros interesses nos desviem da melhor solução.

Muito obrigada.

DEPUTADO PENIEL PACHECO - Há um componente importante neste assunto que talvez facilite ainda mais essa discussão técnica no Distrito Federal, Em um estado como o de Goiás ou em qualquer outra unidade federada que tenha eleições municipais, onde certamente há briga de vereadores e prefeitos para que um anel viário passe pela cidade deles ou perto dela, seria extremamente difícil convencer algum interessado a não fazer a obra naquele sentido por de fato não representar a melhor opção. Felizmente imagino que essa preocupação é um problema a menos porque não há essa visão política tão ferrenha no sentido de que se garanta benefícios para essa ou para aquela localidade, senão que traga um benefício amplo e geral para a comunidade do Distrito Federal e para a formatação da nossa estrutura viária, que é tão importante para Brasília.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	42

Sei que um assunto dessa invergadura implicaria não apenas em um único debate, mas, como pontapé inicial, foi extremamente salutar ter a presença dos técnicos, daqueles que já estão debruçados sobre as pranchetas, sobre os mapas, sobre os dados estatísticos para avaliar de que maneira os graves problemas que estão hoje recaindo sobre a população do Distrito Federal possam ser solucionados, especialmente em relação ao tráfego de veículos nessa via central da cidade.

Quando realizamos este debate, não estamos terminando nada. Dá-nos uma sensação de que foi bom. Se essa foi a sensação, sairemos todos daqui frustrados. Esta é apenas a parte inicial de um processo. Esta sessão talvez tenha ensejado a possibilidade de se enxergar com maior cuidado as possibilidades e as alternativas existentes para que não incorramos em erros, os quais até apontamos ao longo de nossas exposições. Se é para fazermos algo que tenha a ver com o desenvolvimento a longo prazo, temos de pensar nisso com todo o cuidado necessário para que não haja apenas soluções políticas - no sentido da politicagem -, mas soluções técnicas aliadas a uma questão política não-partidária, uma política de gestão de administração do Distrito Federal.

Fiquei feliz com as considerações de cada debatedor. Este assunto não está encerrado. Ele apenas foi iniciado nesta Casa. Há muitas proposições em torno desse tema. Lembro que um projeto dessa envergadura de redefinição rodoviária do Distrito Federal, com alteração de traçado, hierarquia, características de seus componentes, necessariamente terá de ser analisado pela Câmara Legislativa em múltiplas ocasiões, inclusive considerando aquilo que a Deputada Aríete Sampaio disse com

Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
03/06/04	15h25min	ORDINÁRIA	43

muita propriedade. O Plano Diretor de Transportes, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal, a Lei Orçamentaria Anual, porque essas obras demandarão recursos do orçamento do Distrito Federal. Esse processo de planejamento governamental, ao qual as possíveis intervenções na malha viária do Distrito Federal estarão sujeitas, é regulado pela Lei Orgânica, no Art. 162, que estabelece diretrizes e bases para o processo de planejamento do próprio ordenamento administrativo do Governo do Distrito Federal e das suas prioridades.

Quando consideramos que esse tema tem outros desdobramentos, é evidente que ele não sairá do foco, mas acho que podemos considerar esta iniciativa como altamente positiva, pois, as divergências decorrentes da discussão dessa questão não foram tão grandes. Há opiniões e opiniões, mas, de um modo geral, todos concordam que alguma coisa precisa ser feita e logo. Isso já nos dá um ganho, pois, quando uma situação de problemas atinge o grau de preocupação que manifestamos hoje, a solução para essa situação precisa vir o mais breve possível e é necessário que ela seja a melhor possível.

Lamento não poder conferir a palavra a todos os presentes, embora fosse esse o nosso desejo. Quero encerrar esse comissão geral, convocada nos termos regimentais desta Casa.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a comissão geral.

(Levanta-se a sessão às 17h22min.)