



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	1

**TERCEIRA SECRETARIA  
DIRETORIA LEGISLATIVA  
DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA E APOIO AO PLENÁRIO  
SETOR DE TRAMITAÇÃO, ATA E SÚMULA  
3ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 5ª LEGISLATURA  
ATA CIRCUNSTANCIADA DA 47ª  
(QUADRAGÉSIMA SÉTIMA)  
SESSÃO ORDINÁRIA,  
TRANSFORMADA EM COMISSÃO GERAL  
PARA DEBATER A IMPLANTAÇÃO DO VEÍCULO LEVE  
SOBRE TRILHOS – VLT NO DISTRITO FEDERAL  
DE 28 DE MAIO 2009.**

PRESIDENTE (DEPUTADA EURIDES BRITO) - Há número regimental. Está aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos os nossos trabalhos.

Convido o Deputado Geraldo Naves a secretariar os trabalhos da Mesa.

Dá-se início aos

Comunicados da Mesa.

Leitura da ata da sessão anterior.

Solicito ao Sr. Secretário que proceda à leitura da ata da sessão anterior.

DEPUTADO GERALDO NAVES – Sra. Presidente, solicito a dispensa da leitura da ata.

PRESIDENTE (DEPUTADA EURIDES BRITO) – Esta Presidência acata a solicitação de V.Exa. e dá por lida e aprovada sem observações a seguinte:

- Ata da 45ª Sessão Ordinária.

Em razão da aprovação do Requerimento nº 1.557, de 2009, a sessão ordinária de hoje, 28 de maio de 2009, será transformada em comissão geral.

(A sessão transforma-se em comissão geral.)



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	2

PRESIDENTE (DEPUTADA EURIDES BRITO) – A presente comissão geral, a requerimento da maioria absoluta dos membros da Câmara Legislativa, destina-se a discutir a implantação do veículo leve sobre trilhos – VLT no Distrito Federal.

Comporemos a Mesa para a comissão geral.

A Presidência suspenderá os trabalhos durante 5 minutos para recebermos e saudarmos os convidados que participarão de nossa comissão geral e também para que as pessoas que vieram participar dela possam adentrar o plenário.

(Suspensa às 15h38min, a sessão é reaberta às 15h58min.)

PRESIDENTE (DEPUTADA EURIDES BRITO) – Está reaberta a sessão.

A Presidência dá as boas vindas a todos os presentes nesta comissão geral para discutir a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos, o VLT, no Distrito Federal.

Sendo assim, convido a tomar assento à Mesa, anunciando já a presença do Presidente da Comissão de Assuntos Sociais, Deputado Paulo Tadeu, a Dra. Anna Cláudia Manso, que representa, nesta solenidade, o Procurador-Geral do Ministério Público, Dr. Leonardo Bandarra. Convido o Sr. Diretor Presidente da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, Dr. José Gaspar de Souza, que, além de convidado como Diretor Presidente da Companhia do Metrô, também representa, nesta solenidade, o Sr. Secretário de Transporte Alberto Fraga. Convido a Sra. Assessora Especial da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente Dra. Anamaria de Aragão, representante do Sr. Secretário Cássio Taniguchi. Convido o Sr. Superintendente Regional do IPHAN, Sr. Alfredo Gastal; o conselheiro do Conselho Comunitário da Asa Sul, Sr. Armando Olair. Está na Casa e também fará parte desta Mesa de honra a Deputada Erika Kokay.

Quero dizer que todos os presentes, todos os nossos convidados são especiais. Mesmo sentados no plenário, sintam-se como participantes da Mesa. Todos que desejarem terão oportunidade de se manifestar durante esta comissão geral.

Inicialmente, concedo a palavra ao Deputado Paulo Tadeu.

DEPUTADO PAULO TADEU – Desejo boa-tarde a todas e a todos. Quero dizer que o objetivo desta comissão geral é democratizar o debate sobre a construção do Veículo Leve sobre Trilhos, projeto que o Governo anunciou e para o qual já fez alguns contratos.

De uma maneira ou de outra este Poder tem sido procurado por diversos setores da sociedade que estão preocupados com a execução de tal obra. Eles exigem, solicitam, pedem informações sobre essa proposta do Poder Executivo. Tal proposta estipula o valor de quase 3 bilhões de reais, não se trata de qualquer obra. É uma obra que tem sido anunciada com o intuito de sustentar a Copa do Mundo no Distrito Federal. Então, há muitas questões que precisam ficar esclarecidas.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	3

E há, também, a preocupação dos moradores e dos comerciantes da região das W3 Sul e Norte. Sabemos que uma obra desse porte pode mudar de maneira significativa essa relação dentro da cidade.

Sabemos, também, que é necessário discutirmos a viabilidade do próprio projeto - até que ponto esse projeto será benéfico à população de Brasília.

Desta comissão geral esperamos sair mais bem informados do que quando aqui entramos. A Câmara já foi chamada a participar, a debater e a aprovar matérias relacionadas a esse projeto, mas sabemos que são necessárias mais informações e mais esclarecimentos. Quem sabe a partir deste debate possamos ter propostas que favoreçam a maioria da população desta cidade.

Esta foi a ideia inicial da nossa proposição, quando apresentamos o requerimento ao Plenário. O requerimento foi assinado por vários Parlamentares e aprovado por todos.

Sabemos que esse tipo de matéria não se esgota aqui. Este é um primeiro debate e, se houver necessidade, faremos novos debates até que tenhamos certeza do que está acontecendo nesta cidade, porque, como eu disse, 3 bilhões de reais não são qualquer coisa diante das várias dificuldades que enfrentamos em outras áreas como a do transporte público, o trânsito por exemplo, ou a área da Saúde, ou da Educação ou da Segurança. E esse é o objetivo constitucional. Nós, Parlamentares, temos o dever constitucional de acompanhar e de fiscalizar as políticas públicas encaminhadas no âmbito do Distrito Federal. Por isso estamos aqui reunidos nesta tarde.

Quero agradecer a todos pela presença.

Vamos ao debate, Deputada Eurides Brito.

PRESIDENTE (DEPUTADA EURIDES BRITO) – Conversamos anteriormente com o Deputado Paulo Tadeu e achamos que a estratégia interessante seria começarmos nossa Comissão Especial ouvindo uma explanação sobre o tema Veículo Leve sobre Trilhos.

Portanto, eu gostaria que o Dr. Gaspar de Souza fosse o primeiro a usar da palavra para fazer sua explanação.

Dr. Gaspar, se o senhor quiser, poderá fazê-lo da tribuna, pois ficará mais fácil controlar a projeção.

Eu acredito que, se o primeiro expositor veio para esclarecer e para passar algumas transparências, temos que dar a oportunidade para que ele faça a explanação.

Dr. Gaspar, quanto tempo o senhor usará para fazer sua explanação?

DR. GASPAR – Uns 20 minutos.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	4

PRESIDENTE (DEPUTADA EURIDES BRITO) – Os 20 minutos não seriam o parâmetro para as interferências. Mas acho que a parte principal é ouvir as explicações. As explicações, com as apresentações, levariam em torno de 20 minutos. Depois disso, nós concederemos a palavra a todos que desejarem dela fazer uso, começando pela Mesa.

Aproveito a oportunidade para passar a Presidência ao Vice-Presidente desta Casa, Deputado Cabo Patrício.

(Assume a Presidência o Deputado Cabo Patrício.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Muito obrigado, Deputada Eurides Brito.

Eu assumo a Presidência desta comissão geral para debatermos um tema muito importante - o transporte Veículo Leve sobre Trilho.

Concedo a palavra ao Diretor-Presidente da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, Dr. José Gaspar de Souza, representante do Secretário de Transporte, Sr. Alberto Fraga.

DR. JOSÉ GASPAR DE SOUSA – Boa-tarde a todos. É um prazer muito grande eu estar na Câmara Legislativa do Distrito Federal pela segunda vez, para apresentar o projeto que trata do Veículo Leve sobre Trilhos. Parece-me que estivemos aqui há cerca de um ano, quando foi apresentado este projeto. Coloco-me à disposição para qualquer tipo de esclarecimento que se julgar necessário.

Em nome do Governo do Distrito Federal, nós agradecemos por esta oportunidade.

Cumprimento os demais membros da Mesa. É um prazer tê-los como participantes no processo.

Eu gostaria de, inicialmente, fazer uma pequena correção, Deputado Paulo Tadeu. Não são R\$ 3.000.000.000,00 (três bilhões). O projeto todo está orçado em R\$ 1.500.000.000,00 (um bilhão e quinhentos milhões). São 22 quilômetros de extensão, e a primeira etapa, prioritária, está orçada em R\$ 780.000.000,00 (setecentos e oitenta milhões). Após o cumprimento de alguns requisitos, essa etapa deverá ficar pronta até 2010 ou 2011.

Eu farei uma rápida exposição para demonstrar realmente que este projeto não saiu do acaso. A elaboração dele se iniciou no final de 2006, gastamos cerca de dois anos para chegarmos ao estágio em que nos encontramos hoje.

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Eu gostaria de anunciar as presenças, enquanto resolvemos este problema técnico, das seguintes pessoas:

Sr. Rondon Antonio da Silva, Presidente do Conselho Comunitário da 704 Sul; Cecília Viana Brandin, Assessora de Imprensa do Metrô – DF; Maurício G. Goulart, Gerente de Desenvolvimento da Área Central; Eduardo Braga Marcel Vieira



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	5

de Camargo, José Pacheco, Prefeito Comunitário do Setor Bancário Sul; Artur Benevides, Vice-Presidente do Conselho Comunitário da Asa Sul; Cícero Linhares, assessor do Metrô – DF; Ailton B. Assis, Prefeito da 313 Norte; Danilo Lueinda Farage, analista financeiro; Cosme Alves de Jesus, servidor público do Ministério das Comunicações; Eliney Pedroso, morador e ex-prefeito da 715 Sul; Paul Geisslinger, economista e engenheiro técnico aeroespacial; Luiz Carlos Vitoria Silva, Conselho Consultivo do CCAS, Conselho Comunitário da Asa Sul; Berenice Maria Scherer, Promotora de Justiça do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios.

O Sr. José Gaspar de Souza representa o Secretário de Transportes do Distrito Federal, que, aliás, se não me falha a memória, não compareceu a nenhuma comissão geral ou audiência pública para discutir o transporte público no Distrito Federal aqui na Câmara Legislativa, o que é uma pena.

Nem uma vez até hoje - e olha que eu tenho participado de todas as comissões e audiências públicas. Infelizmente, o Deputado Federal Alberto Fraga não tem vindo prestigiar as audiências da Casa e as reuniões das comissões gerais, principalmente do Poder Legislativo aqui representado.

Concedo a palavra ao Sr. José Gaspar de Souza.

SR. JOSÉ GASPAR DE SOUZA – Antes de qualquer coisa, eu gostaria de me desculpar porque no metrô não podem ocorrer esses atrasos.

Quando falamos em planejamento de transportes, estamos sempre falando do ontem. A nossa carência é tão grande no setor de transportes, que todas as nossas ações, infelizmente, estão 2, 3 ou 5 anos atrasados. O nosso projeto vem em consequência dos grandes engarrafamentos que vivemos na cidade.

Essas são fotos de 2006. Qualquer corredor de Brasília está um pouquinho pior do que esse. Na realidade, estamos tratando de um único projeto. Quando tratamos do Veículo Leve sobre Trilho, vemos que está emanado em uma série de projetos, que chamamos de projetos estruturantes, que permitem realmente chegarmos ao final de 2010, início de 2011 com uma grande rede de transporte em funcionamento, permitindo que as pessoas troquem de seus equipamentos tornando as viagens muito mais rápidas. Uma pessoa que vem de Ceilândia ou de Samambaia com destino à W3 poderá trocar de equipamento no terminal da Asa Sul e seguir viagem de VLT. O pessoal que vem do Gama pelo Eixo Sul também terá essa mesma oportunidade.

Então, Brasília terá o que é muito comum nas cidades europeias: uma rede de transporte totalmente integrada, tanto em nível modal quanto em nível tarifário. É essa a rede que esperamos ter muito em breve, uma rede que permitirá a melhor locomoção da população do Distrito Federal.

O projeto nosso, na realidade, tem dois objetivos básicos: o primeiro é melhorar a distribuição da demanda por transporte na Avenida W3 Sul e Norte. Hoje,



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	6

passam cerca de 700 ônibus por dia na hora de pico na avenida, o que gera uma situação muito crítica. Quase todos eles com baixa ocupação, gerando sérios problemas para a cidade. E como nós estamos ofertando à população um novo sistema de transporte com uma qualidade muito superior ao equipamento hoje utilizado no Plano piloto, nós esperamos, também, ter uma transferência do usuário do automóvel para o transporte público.

Como é um projeto complementar, mas não principal, nós também estamos prevendo, dentro do projeto da Copa do Mundo de 2014, que Brasília seja a primeira cidade brasileira a ter o seu aeroporto ligado à área central por um sistema metroferroviário, o que vai permitir também que o Governo do Distrito Federal execute um projeto de revitalização urbana da Via W3 Sul.

A gente gosta muito de destacar que esses serão os resultados da implantação do projeto do VLT, que é fundamentalmente um projeto de transporte. Ele não tem nenhuma vinculação com outra coisa, além da parte de transporte. Nós pesquisamos todos os tipos de equipamentos disponíveis no mercado, tanto rodoviário quanto ferroviário, e esse é o mais apropriado em termos de qualidade tecnológica e ambiental. Esses dados são os dados oficiais da RATP, a empresa que opera o sistema de transporte da cidade de Paris. Nós estamos substituindo um ônibus que emite poluentes por um equipamento não poluente, que possui uma diferença fundamental na qualidade do ar na região atendida pelos dois sistemas. Já é de conhecimento público que a Avenida W3, na região da 710 Sul, é um dos primeiros pontos do Distrito Federal, que, na época da seca, apresenta índices ambientais abaixo do recomendado pela ONU. Então, estamos tentando, com esse projeto, retirar os ônibus e colocar uma tecnologia não poluente.

Nós saímos pesquisando no mundo inteiro, a partir da ideia central do projeto, em Bordeaux, na França, e realmente alguns chamam de VLT, outros chamam de metrô leve. Esse tipo de transporte tem diversas denominações no mundo inteiro. No Brasil, a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, a EBTU, já lançou em 1988 um programa que visava à implantação desse equipamento no Brasil. Infelizmente, vinte anos depois, nós estamos discutindo o primeiro projeto com certo atraso em termos de implementação.

O VLT é um sistema que roda no mundo inteiro. É um sistema aberto, um sistema com característica urbana, que não gera qualquer tipo de transtorno para a região atendida, porque trabalha na superfície, sem maiores problemas, ao contrário de um trem de subúrbio ou de um metrô. A característica básica do VLT é a convivência com o pedestre, de um lado, e com o automóvel, do outro. A via W3 responde muito a essa característica. Nós temos pedestres, temos automóveis, temos uma área comercial, de um lado, e temos uma área residencial, do outro lado. Então, o VLT é a tecnologia mais indicada para o transporte naquele corredor. Exemplos desse tipo de transporte ocorre na Cidade do Porto, em Valencienne, em Barcelona e em Paris. Então, o que a gente vê é um equipamento que se congrega



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	7

facilmente tanto com o tráfego em geral, quanto com o pedestre e com o meio ambiente.

Esta é a cidade de Bordeaux. A diferença é que ela não tem catenária. É um sistema também dentro de uma área tombada por questões históricas. Essa região aí é do Séc. XVII. Então, o projeto possui todas as características de um projeto moderno. É um veículo que a gente chama de veículo modular, que permite crescer com o tempo. Ele pode atender tanto baixas demandas como altas demandas e essa característica é que permitiu a grande ampliação da sua utilização no mundo atual. Hoje, nós temos uma quantidade muito grande de cidades europeias e americanas que já adotam esse sistema.

Estes foram os projetos que foram visitados pela equipe do Metrô para se buscar a melhor solução para o projeto de Brasília.

Esta é a cidade de Lisboa.

San Diego, na Califórnia.

Aí um projeto de implantação na cidade de Newark, no Estado de Nova York.

Montpellier, que é uma cidade que tem todo seu sistema de transporte coletivo embasado em duas linhas de VLT. E se está construindo a terceira. Montpellier tem uma integração urbana e ambiental muito forte.

Bordeaux.

Valenciennes, na França, considerada uma cidade de alta tecnologia.

Barcelona, com seu corredor da avenida diagonal que se assemelha muito ao corredor da W3.

O nosso projeto de referência é da rede metroriária da cidade de Paris, que é a linha T3. Foi ali que fomos buscar todos os nossos conhecimentos e a sua aplicação. Conversamos muito com os técnicos da RTP para chegarmos à nossa definição final do projeto de Brasília.

Ele é um projeto que foi implantado na Avenida dos Marechais, em Paris. Era um corredor atendido por ônibus transportando 50 mil pessoas-dia. Hoje transporta 110 mil pessoas-dia com um padrão de qualidade e uma valorização muito grande do ambiente urbano.

Como vocês podem ver, ele tem todas as características de um veículo rodando, há vários automóveis atravessando em sua frente sem maiores problemas.

Essas são imagens de Paris com uma característica muito forte que permite recobrir toda a via ferroviária com grama, dando um tratamento realmente muito agradável ao corredor.

Outra característica muito forte desse sistema diz respeito aos trilhos, pois eles são revestidos por uma capa de borracha que reduz a quase zero tanto o nível



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	8

de ruídos quanto o nível de vibrações. E todos os tratamentos específicos que há na cidade de Paris estamos prevendo aqui no caso específico das passagens de ciclovias junto com as passagens de pedestres.

Essa é a nossa rede básica com seus 22 quilômetros ligando o Aeroporto ao Terminal Asa Sul, permitindo, assim, a integração com o Metrô, área central e Terminal Asa Norte, permitindo a segunda integração com o Metrô, assim que ele chegar ao final da Asa Norte.

Todo mundo fala que são 2 projetos de forma paralela, mas, na realidade, o que eu quero dizer é o seguinte: da linha do Metrô até a Linha do VLT são 730 metros de diferença. É uma distância muito longa para ser percorrida a pé, para dizer que os 2 projetos são concorrentes. De uma estação até a outra são quase 800 metros, portanto, são 2 sistemas complementares.

Como inovação tecnológica, esse projeto traz para o Brasil o primeiro sinal de cidade de primeiro mundo. Qual?

No ponto de parada de cada embarque o usuário terá as indicações do tempo que o próximo veículo terá para chegar àquela estação de embarque e desembarque, e dentro do veículo o cidadão saberá quanto tempo ele levará para chegar às próximas estações.

Fala-se muito em como ficará a W3 com os cruzamentos atuais. Não muda nada. Todos os cruzamentos existentes hoje permanecerão. Não haverá nenhuma alteração. Nenhum cruzamento será fechado. O que vai ocorrer com a implementação do projeto é a retirada de alguns retornos que geram problemas sérios para a circulação viária da própria W3.

No caso aqui da Quadra 712 e 512, permanecem os mesmos cruzamentos sem qualquer tipo de prejuízo.

Todas as estações estarão localizadas naquelas regiões onde hoje temos bolsões de estacionamento, permitindo também que o projeto traga agregado a si um projeto de revitalização das praças existentes nas Quadras 700, que hoje tem alguns problemas com segurança, já que são praças escuras. E o que se busca realmente com o projeto do VLT é dar um tratamento uniformizado para toda a região.

Durante o projeto nós fizemos várias simulações para verificar que benefícios ele estaria gerando na cidade e o primeiro grande benefício encontrado é que a velocidade de circulação do tráfego, em geral, sai da média atual de 22Km/h para 29Km/h. Portanto, haverá um ganho na velocidade dos veículos de modo geral na W3. Ocorrerá, também, uma redução significativa das paradas na W3 em função dos retornos existentes. Hoje, cada vez que se faz um retorno, filas são geradas e ocorrem grandes problemas de retardos no meio da via. Ele será locado no meio do



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	9

canteiro central, onde existem algumas árvores que deverão ser retiradas e, depois, outras árvores deverão ser replantadas.

Nós trabalhamos com três tipos de locações diferenciadas no projeto. A primeira delas seria retirarmos uma via da W3, mas isso não passou nas simulações; pois o trânsito e o volume de tráfego não permitem. A segunda seria fazermos externamente ao canteiro central; mas lá há um problema de segurança. Optamos pela terceira, que é no meio do canteiro, a fim de se garantir um espaço lateral para a segurança do veículo. Essa é mais ou menos uma proposta. A única diferença que haverá na implantação é que essas calçadas intermediárias não existirão, todas elas serão com gramado. Essas são as características gerais do projeto: são 22,5Km, 3 trechos, 25 estações e uma frota de 39 veículos.

A circulação terá prioridade semaforica nos cruzamentos e haverá uma capacidade de transportar 12 mil passageiros-hora-sentido, o que equivale a uma capacidade média de 20 mil passageiros, podendo transportar 200 mil pessoas por dia, se houver necessidade de demanda para tal.

Esta é a proposta do corredor. Ele sairá do aeroporto em direção ao Terminal Asa Sul, área central de Brasília e Terminal Asa Norte.

O veículo é do tipo *standing*, não mudamos nada. É o mesmo veículo que existe na Europa. Ele possui pedaços com rede aérea concatenária; e na área central será alimentado por APS, uma alimentação pelo próprio solo.

A via permanente será muito diferente da usada hoje pelo Metrô, porque terá um processo de isolamento tanto acústico quanto sonoro.

O trecho prioritário, o qual queremos iniciar a implantação ainda este ano, começa no Terminal Asa Sul – aquele terminal que final no final, na pontinha da Asa Sul, em frente à 1ª DP, e onde já existe um terminal de ônibus para integração e uma estação do metrô. Ali, no futuro, haverá uma grande troca de pessoas que vêm dos diversos sistemas e se vai ter a troca de modagem.

Toda estação estará localizada em frente da região onde há os estacionamentos, nas entrequadradas nas áreas 500. Na Asa Norte, será nas áreas para estacionamento no lado das 700.

Essa é uma primeira proposta do desenho. Hoje, estamos reavaliando este projeto sob o enfoque arquitetônico do desenho, atendendo a uma recomendação do IPHAN, que pediu que fizéssemos alguns estudos diferenciados desta estação para depois chegarmos à conclusão final do projeto a ser implementado.

Será uma estação em piso baixo, onde o usuário acessa o equipamento sem calçadas ou qualquer outro tipo de barreira física; o que será bom principalmente para as pessoas com deficiência física.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	10

Esse é o desenho de uma estação. Ela será suprida por faixas de pedestres nas suas extremidades, com sinalização semafórica para priorização do pedestre.

O grande diferencial deste projeto são nos dois setores comerciais, tanto no sul quanto no norte, pois o movimento de pedestres é muito intenso naquelas duas regiões. No caso específico do Pátio Brasil, ele só perde em volume de pedestre para a Rodoviária, onde circulam cerca de 500 mil pessoas por dia. Estima-se que na região do Pátio Brasil e do Setor Comercial circulem por dia cerca de 350 a 400 mil pessoas. Então, estamos fazendo um projeto de rebaixamento do sistema viário nessas duas regiões. Na Avenida W3, em frente ao Pátio Brasil e em frente ao Brasília Shopping, tanto o VLT quanto os automóveis mergulham. Eles terão um processo para eliminar esse grande conflito que hoje existe na cidade. Então, haverá um rebaixo que começa do lado sul, defronte ao Hospital Sara, até uma praça que liga os dois setores comerciais, e segue em direção da Asa Norte — no caso, do Setor Comercial Norte, em frente ao *Brasília Shopping*.

Essa será a característica da trincheira: os veículos, as três pistas nos dois sentidos e uma pista central do VLT. É um sistema centralizado, com controle em um centro especial, e a W3 virará um grande *Big Brother*. Estará sinalizada com câmeras de televisão em todos os cruzamentos. Haverá um controle único dentro do Centro de Controle do Sistema VLT que estará interligado ao sistema de controle que o DETRAN está implantando para gerenciar todo o tráfego do Distrito Federal. É uma via permanente, como uma via do metrô, mas é toda revestida com um sistema de proteção, com um acabamento.

Esta é uma situação concreta. É uma parte do trecho da Via T-3 de Paris, muito parecida com a Via W3. Ela possui comércio, tráfego de veículos e arborização dos dois lados. Tem características muito próximas às do nosso projeto.

Esse é o equipamento que rodará em Brasília. Tem capacidade para transportar 550 pessoas por viagem. É um veículo silencioso. Roda em todas as cidades europeias. Atende os padrões ambientais mais rígidos da Europa.

Esse é o interior do veículo. Possui como grande característica ser dotado de câmeras de TVs que filmam toda a viagem. Se acontecer qualquer problema, podem-se recuperar as imagens. Nas portas laterais, onde há áreas reservadas para cadeirantes, existe um sistema de microfones para se conseguir falar com o piloto na cabine.

Esse é o sistema de alimentação pelo solo. Na realidade, é uma grande rede interna onde o veículo vai andando, energizando-se e desenergizando-se com total segurança para os usuários. Depois que o veículo passa, qualquer cidadão pode pisar o trilho que não existe nenhum problema de energia. É um sistema ainda pouco utilizado, mas já existem 5 cidades com experiências de total sucesso nesse tipo de alimentação. O grande defeito que possui hoje é o custo. Realmente possui um custo muito mais alto do que a catenária convencional.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	11

Isso é como imaginamos que ficará a W3 no final. A avenida manterá o mesmo sistema de posteação que a iluminará e será o suporte para a catenária, totalmente urbanizada com gramas.

Essa é a macroapresentação do projeto. Temos também um filme com 8 minutos em que vemos esse sistema funcionando nas cidades europeias. Se for interesse, podemos passá-lo para termos a expectativa de como funciona o projeto nas grandes cidades.

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Acredito que não haja necessidade.

Quero agradecer pela apresentação feita. As demais pessoas poderão fazer uma ampla discussão.

Quero registrar as presenças do Sr. Amilton Figueiredo, Prefeito da Quadra 705 Sul e do Sr. José Américo Santos, Conselheiro do Conselho Comunitário da Asa Sul.

Concedo a palavra por 5 minutos ao Conselheiro do Conselho Comunitário da Asa Sul, Sr. Armando Olair.

SR. ARMANDO OLAIR – Boa-tarde a todos, ao Presidente desta Mesa e aos demais componentes. Sou membro do Conselho Comunitário da Asa Sul. Agradecemos o convite para participar deste trabalho e queremos apresentar nossas preocupações nesta oportunidade. Antes, eu queria dizer que já há alguns anos, ou quase quatro anos, o Conselho Comunitário da Asa Sul vem discutindo com a comunidade a questão do transporte urbano de Brasília.

Tivemos a oportunidade de verificar junto a especialistas as alternativas que pudessem contribuir para a melhoria do transporte da cidade. Conversamos com o Decanato de Extensão da Universidade de Brasília, com vários especialistas da área de transporte da Universidade e de associações vinculadas ao assunto e chegamos à conclusão, no âmbito da comunidade, de que era preciso rever todo o transporte de Brasília.

Também encaminhamos ao Governador Arruda um trabalho em que apresentamos nossa preocupação e nossos encaminhamentos. Eu gostaria de ler um parágrafo da carta encaminhada ao Sr. Governador em 7 de março de 2007, dois anos atrás: “É imperioso reconhecer que, de forma crescente, as capitais mundiais de grandes cidades, buscando alternativas sustentáveis para sua mobilidade, estão utilizando tecnologias de transporte leve sobre trilho. Pelas vantagens acima citadas” – foram citadas anteriormente – “e sobretudo pelos aspectos econômicos no médio prazo, tendo em vista sua eficiência e longa durabilidade, além de promover a revitalização social e econômica dos espaços urbanos, garantindo a acessibilidade desejada.”



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	12

Nesse sentido, fica caracterizado que a comunidade da Asa Sul é francamente favorável ao desenvolvimento do VLT. Mas há uma série de questões levantadas concomitantemente que precisam ser resolvidas. Todos nós sabemos que planejamento depende de uma visão de conjunto e que um projeto isolado não significa nada. Os projetos devem ser trabalhados de forma integrada. Quando eu trato de um transporte, tenho que trabalhar também o espaço que ele ocupa, tenho que trabalhar outros modais que participam do processo.

A preocupação da comunidade, senhores, é que ela desconhece os trabalhos que estão sendo desenvolvidos e, além disso, deseja participar do processo de detalhamento desse trabalho. Não é possível enxergar um VLT e aplaudi-lo como nós aplaudimos. É preciso enxergar o VLT, principalmente, como um instrumento de mudança cultural da cidade, na medida em que faz com que a população deixe seu carro em casa e passe a usar um transporte urbano confortável, seguro, como o VLT.

Para que isso aconteça, é necessário que tenhamos também uma visão de conjunto. Quais são os outros modais que se interligam com o VLT? Como está a interligação entre o VLT e o metrô? Como estão previstos os transportes de vizinhança que circulam transversalmente na Asa Sul e na Asa Norte para interligar os pontos de moradia às estações do VLT? Essa visão de conjunto é fundamental para apreciarmos um projeto. Não dá para apreciá-lo isoladamente, muito menos desconhecendo seus detalhes.

Então, fica caracterizada aqui, senhores, a preocupação do Conselho Comunitário com relação ao projeto em si, porque ele depende de uma visão de conjunto.

Discutimos também o trajeto dessa primeira etapa. A informação que nós temos é que o primeiro trajeto, para atender à Copa do Mundo, sairia do Aeroporto e terminaria no Estádio. Nós precisamos ter a informação segura dos trajetos previstos. Qual o trajeto mais interessante para atender às necessidades da população da cidade? E as estações? Quais serão as características das estações? Elas serão volumosas? Serão grandiosas? Será que isso seria vantajoso? Eu acredito que não, mas nós desconhecemos isso.

Nós queremos também discutir, neste processo de integração dos modais, como fica a ciclovias neste projeto. Como estão os bicicletários previstos, os estacionamentos. Não adianta enxergar só o veículo, mas é preciso ver os espaços que os circunda: os estacionamentos, o apoio para o ciclista. Então, há uma série de elementos que não foram colocados para a comunidade. A comunidade está preocupada com isso e espera ser convidada para debater, discutir e apreciar o detalhamento do projeto. Isso era o que eu gostaria de apresentar por enquanto. Obrigado.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	13

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – A Presidência gostaria de agradecer ao Sr. Olair.

Neste momento, convido, para fazer uso da palavra, o Superintendente Regional do IPHAN, Dr. Alfredo Gastal.

SR. ALFREDO GASTAL – Sr. Presidente, senhoras e senhores, esse assunto está em discussão no IPHAN há, pelo menos, um ano e meio. Eu vejo que a proposta do Governo está dentro da lógica setorial dos transportes. A lógica do IPHAN para analisar isso tem de ser - e, às vezes, muita gente não entende, inclusive, muitas autoridades da República não entendem - a ótica do tombamento. Nós não podemos nos meter na lógica econômica ou em outras lógicas, porque isso não é a nossa atribuição.

Agora, como eu me dou certa liberdade, eu costumo dizer que sou o IPHAN “do B”, eu fico muito preocupado, às vezes, com essas discussões que se colocam. Primeiro, quando falamos em tombamento, temos de olhar Lúcio Costa, porque foi o velhinho que desenhou esta cidade. E ela, volta e meia, é atropelada por várias “carrocinhas de Chicabom” e fica tudo numa boa, não aparece quase ninguém tentando resolver ou impedir essas barbaridades. Mas também não sou conservador, quero deixar bem claro. O IPHAN não é um instrumento para paralisar cidade alguma. Nós temos de proteger o bem tombado. O bem tombado é o Plano Piloto e acabou aí. Há o Entorno, que estamos negociando e acabou aí. Mas o VLT - foram várias pessoas que me fizeram estas perguntas, inclusive e, sobretudo, o Ministério Público -, sob a ótica do IPHAN, não tem problema algum. Agora, se eu fosse discutir se ele vai para o sul ou para o norte, ou se ele vai para lá ou para cá, eu estaria entrando em uma discussão provavelmente pessoal, que não é o caso. Eu sou um funcionário público e tenho uma obrigação muito clara.

Agora, eu não acho que ele seja também - nada a ver com a sua construção ou com o seu custo, uma espécie de solução milagrosa para o caótico e incrível trânsito do Plano Piloto. O trânsito no Plano Piloto. É inacreditável como chegamos lá. Isso é a prova de quarenta, cinquenta anos de incompetências sucessivas.

Então, chegamos ao ponto em que não se mexe mais na cidade. Por quê? Bom, um dos pontos que eu acho importante é o fato de que nós não temos planejamento regional no Distrito Federal; e não o temos desde o início.

Lembro-me de que, em 1968 ou 1969, cheguei a trabalhar na CODEPLAN, não como funcionário, eu era um “garotão” que fazia levantamento sócio-econômico; mas fui a todas as cidades-satélites que existiam naquela época, fazendo um levantamento, porque a intenção era fazer um grande plano regional.

Bom, mudou o governo, mudou o outro, mudou o outro e, até hoje, de vez em quando, eu cobro da CODEPLAN: cadê o planejamento regional? Por que nós temos um trânsito ruim em Brasília? Porque o emprego está concentrado aqui! Porque o operário que mora nas cidades do Entorno de Brasília não tem transporte



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	14

confortável, e, muito menos, eficiente, para vir ao Plano Piloto, trabalhar numa obra qualquer; acaba comprando um carro de quarta ou quinta mão, e vem, para cá, todos os dias, gastando gasolina, contaminando o ar, tomando o espaço dessas ruas. Por quê? Porque não há emprego no Entorno! E, no Entorno, a que me refiro, é no Distrito Federal, onde o nível de emprego é baixíssimo! É por isso que eu acho que nós, na qualidade de cidadãos, e, não, representando o IPHAN, temos de brigar. Faço isso em todas as oportunidades que tenho! E, por isto, eu não perco nunca a oportunidade de vir à Câmara Legislativa: porque esta Casa é um instrumento que temos de usar para isso.

Voltando ao VLT, inúmeras pessoas nos mandam cartas, nos perguntam, telefonam, sobre o VLT; todos um pouco horrorizados. Principalmente, do ponto de vista estético: o VLT vai acabar com a cidade! Não vai! Todo mundo viu em Barcelona, em Montpellier, etc... O VLT não acabou com cidades antigas. Elas estão lá e vivem perfeitamente!

Portanto, do ponto de vista estético e do tombamento, nenhum problema com o VLT. Eu tenho problema, efetivamente, é com o planejamento regional, com a descentralização do emprego. É por isso que eu acho que temos de brigar! O preço do VLT, que já caiu um terço é outra história, não é minha! Os Srs. Deputados estão aqui para resolver esse problema.

Eu estava aqui olhando para o nosso Presidente do Metrô e lembrando dos velhos tempos de EBTU, onde eu também trabalhei, em que se dizia - era o discurso básico: transporte público é o vetor do desenvolvimento! Essa era a "cantilena" dentro da EBTU. E eu sempre acreditei nisso. Por outro lado, ele pode ser o grande vetor de concentração, que é o exemplo que nós temos um aqui, todos os dias: basta sair. Até aqui, no pátio da Câmara, não tem onde estacionar! Então, é complicado.

Eu deixo claro, na Câmara, nesta audiência pública, que, nessa história toda, que, do ponto de vista específico do tombamento, não há restrições ao projeto. Se existem restrições econômicas ou restrições de outra ordem, não são nossas! Agora, há inúmeras correspondências - e isto é um detalhe - enviadas à Direção do Metrô. Depois eu cansei e passei a enviar direto aos Secretários de Transporte, pedindo esclarecimentos, porque aí, sim, do ponto de vista do tombamento, existem questões: desníveis na W3 que eu preciso saber como é que ficam. Porque eu não quero, do ponto de vista estético e do tombamento da cidade, que, de repente, haja uma muralha na W3 ou que venha um sujeito insatisfeito e caia lá embaixo. Tem-se de apresentar soluções.

Quero só dizer uma coisa, sem querer ser chato: nós mandamos, entre março e maio, 5 ofícios ao Presidente do Metrô e ao Secretário de Transportes e ainda não recebemos resposta. Sob esse ponto de vista, pode sair o dinheiro do empréstimo, pode sair tudo, mas não sai a licença da obra enquanto todas essas



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	15

perguntas... Aliás, além das que eu tinha, o Ministério Público me mandou mais 22, e eu passei-as adiante.

Esta é uma cidade tombada. Isto significa que ela não pode ser tocada.

Finalmente, eu achei que a intervenção do Conselho Comunitário da Asa Sul foi muito oportuna. Chama a minha atenção a importância que têm os sistemas de transportes públicos rápidos e confortáveis, mas que não atendam só o Plano Piloto. Isto aqui não é o Palácio de Versalhes para nós ficarmos fazendo todos os investimentos aqui. Ou nós vivemos como uma sociedade no Distrito Federal ou criamos o Estado do Planalto, mas nós não podemos ter uma espécie de Versalhes incrustado aqui.

Obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Agradeço ao Superintendente Regional do IPHAN, Sr. Alfredo Gastal.

Anuncio a presença do Exmo. Sr. Deputado Distrital Geraldo Naves, do Democratas, que se encontra aqui presente também, prestigiando esta comissão geral.

Concedo a palavra à Assessora Especial da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, Sra. Maria de Aragão, representante do Sr. Secretário Cássio Taniguchi.

SRA. MARIA DE ARAGÃO – Boa-tarde a todos. Em nome da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, eu gostaria de comentar que todos os trabalhos, a partir do momento em que o Governo do Distrito Federal lançou a proposta do VLT, têm sido no sentido de acomodar esse novo sistema de transporte compatibilizando as questões urbanas do Entorno.

No momento, a Secretaria está desenvolvendo um programa para revitalização da W3, pensando, principalmente, numa série de dúvidas que os comerciantes e empresários da área apresentaram em sucessivos encontros.

Inicialmente, nós fizemos um encontro grande com representantes da Fecomércio. No mês de março, a Administração Regional de Brasília promoveu um encontro aberto a prefeitos e demais moradores do Plano Piloto. Nesses encontros, nós fomos - não só o Metrô, mas também a Secretaria - objeto de algumas perguntas. Por exemplo, o que vai acontecer com as calçadas da W3? Essa é uma preocupação dos empreendimentos que estão localizados ali. Nós acreditamos que o aporte de recursos do VLT nos permitirá a recuperação dessas calçadas ao longo da avenida. Para isso, a SEDUMA já elaborou um projeto detalhado com um padrão de calçada e o encaminhou ao Metrô. É uma calçada que permite acessibilidade livre ao portador de deficiência numa faixa. Outra faixa é dedicada à implantação de equipamentos urbanos, tais como iluminação pública e outros tipos de elementos de sinalização. Posteriormente, haverá uma faixa de acesso às lojas. Com isso, já



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	16

encaminhamos, no primeiro estágio, para que o VLT tenha uma boa inserção junto aos estabelecimentos comerciais implantados na W3.

Por outro lado, uma das questões apresentadas pelos empresários refere-se ao problema do acesso às lojas no período das obras. Então, buscando uma solução, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano já encaminhou à Secretaria de Obras uma proposta de reformulação da via W2 de tal forma que, nesse período de obras, as lojas que normalmente têm um acesso para a W2 e outro para a W3 possam ter a sua comunicação garantida e não haja necessidade nenhuma de o lojista fechar suas portas. Num determinado momento, a preocupação dos lojistas era esta: "Como os clientes terão acesso às minhas lojas durante as obras?" Na verdade, esse trabalho sobre a W2 já foi encaminhado à Secretaria de Obras. Estamos aguardando a liberação de recursos. Eu acho que também é um segundo elemento.

Essas propostas, na verdade, versam sobre uma dimensão do programa de revitalização, que seria a intervenção sobre os espaços públicos. Naturalmente o processo de degradação que a W3 vem enfrentando, do ponto de vista das edificações, diz respeito a áreas particulares. Elas são o quê? Estabelecimentos comerciais que, há 10 anos, não fazem nenhum tipo de melhoria na sua fachada, o que causa realmente aquele aspecto degradado dos imóveis.

De certa forma, nós identificamos nesse trabalho duas questões. A primeira é que o elemento de publicidade é que tem trazido esse aspecto de degradação. Muitos dos estabelecimentos, a grande parte dos estabelecimentos comerciais têm elemento de publicidade muito acima do permitido pelo Plano Diretor de Publicidade. Então, esse é um fator fundamental. Melhoraremos muito a imagem da W3 se fizermos uma revisão, se os empresários, junto com o Governo, realmente fizerem a reformulação desses elementos de publicidade.

O segundo momento seria realmente o processo de melhoria das fachadas. Sobre isso, estamos iniciando um diálogo. Sabemos que os empresários são realmente as pessoas que conseguirão promover esses investimentos, porque as áreas são privadas. Neste momento, nós estamos num diálogo no sentido de conseguir a melhor estratégia que realmente permita ao empresário ter o seu benefício e permita ao Governo concluir a sua estratégia, que é de melhoria da paisagem urbana da via W3.

Em terceiro lugar, existe a questão também relativa aos becos, principalmente na W3 Sul, que hoje são um problema de insegurança para o empresário daquela área e para a comunidade que vive nas quadras 300. Então, realmente, outro dado que também a SEDUMA já encaminhou foi uma conversa não só junto ao Metrô, mas também junto à CEB sobre a possibilidade de aquelas subestações, que, na verdade, são umas casinhas construídas no meio dos becos, serem removidas para outra área.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	17

Todas essas medidas buscam justamente garantir que... O sistema de transporte é um elemento realmente impulsor do processo de recuperação da avenida, mas existem outras medidas que são necessárias para a melhoria da característica urbana da W3.

Saliento que todas as propostas que a SEDUMA está desenvolvendo estão amparadas pelas alternativas apresentadas num concurso público da Avenida W3. Então, na verdade, nós estamos tendo uma oportunidade. Nós já tínhamos um leque enorme de propostas. Nós estamos selecionando realmente o que cada proposta tem para contribuímos e, dessa forma, poderemos dar prosseguimento aos trabalhos.

Agora, certamente, é um processo que nós sabemos que o Governo não pode construir sozinho, principalmente no caso das edificações. É necessária a colaboração dos proprietários dos imóveis e dos empreendedores na área para que possamos construir esse processo. E é necessária também a participação da comunidade em geral nos apoiando e tentando sensibilizar os empresários de que é importante a reformulação dessa fachada para melhorar a paisagem urbana.

Obrigada. (Palmas)

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Agradeço à Dra. Maria de Aragão, representante do Secretário Cássio Taniguchi.

Esta Comissão Geral está sendo transmitida ao vivo pela *TV Distrital*, canal 9 da Net, e será retransmitida de acordo com a grade de programas da TV.

Informamos ainda que, durante o pronunciamento dos demais componentes da Mesa, o Cerimonial realizará inscrições dos membros desta plenária que desejarem fazer uso da palavra.

Chamo para fazer uso da palavra, neste momento, a Exma. Sra. Promotora de Justiça Dra. Ana Cláudia Manso, representante do Sr. Procurador-Geral do Ministério Público, Dr. Leonardo Bandarra.

SRA. ANA CLÁUDIA MANSO – Exmo. Sr. Vice-Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal, Deputado Cabo Patrício, demais integrantes da Mesa e demais participantes deste evento, inicialmente, é importante que fique esclarecida a atuação do Ministério Público no caso do VLT. O Ministério Público é um órgão técnico que trabalha na execução e na aplicação da legislação vigente. Então, a nossa discussão não vem em torno de políticas públicas, mas, sim, no respeito à legislação aplicável e na sua necessidade inafastável.

Neste momento, o que se encontra em discussão em relação ao VLT? No entendimento do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios, o VLT não tem licenciamento ambiental. O que aconteceu com o projeto do Veículo Leve sobre Trilhos? O Governo do Distrito Federal apresentou ao IBAMA o projeto Brasília Integrada. Para o Brasília Integrada, foi elaborado um RAAE – Relatório de Avaliação Ambiental Estratégica –, um estudo ambiental para financiamento de obras. Com



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	18

base nesse RAAE, o IBAMA concedeu a Licença Prévia nº 01/2008 para o projeto do Brasília Integrada. A licença é datada do dia 22 de abril de 2008.

O que aconteceu? Em maio de 2008, o METRÔ protocolou no IBAMA um pedido de licenciamento para o VLT, dizendo que aquilo que era um corredor exclusivo de ônibus que existiria na W3, conforme a concepção do Brasília Integrada, seria agora substituído pelo VLT. Qual é o posicionamento do Ministério Público? O RAAE em nenhum momento analisou o impacto de um veículo leve sobre trilhos. Na verdade, o RAAE analisou para a W3 tão somente o corredor exclusivo para ônibus. Quer dizer, já evidencia a diferença de meios de transporte e de impacto, inclusive, na própria construção desses dois diferentes mecanismos.

Outro ponto também que o Ministério Público ressalta é que o RAAE não contemplava essa ligação do VLT que existe do terminal da Asa Sul até o aeroporto. E aí é importante que os senhores verifiquem que, nesse trajeto do aeroporto até o terminal da Asa Sul, o VLT atravessará unidades de conservação, especificamente a ARIE do Santuário de Vida Silvestre do Riacho Fundo, que é de relevante interesse ambiental. Nesse sentido, no RAAE não há qualquer menção a essa área onde está o trajeto do VLT. Por essa razão, o Ministério Público ingressou na Justiça do Distrito Federal com uma ação civil pública contra a implementação do veículo leve sobre trilhos pelo fato de não ter sido realizado o necessário e prévio estudo de impacto ambiental com relação ao VLT.

Como está a situação desse processo hoje? Por determinação do Tribunal de Justiça, num agravo de instrumento de relatoria da desembargadora Ana Maria Amarante, o projeto do VLT atualmente está paralisado, sem possibilidade de execução do contrato tendo em vista a inexistência de licenciamento ambiental. Essa é uma decisão liminar, não é uma decisão de mérito. Paralelamente, o METRÔ está junto ao IBRAM — porque o licenciamento do VLT passou para o IBRAM em razão de uma modificação feita por um decreto presidencial, agora no final de abril — tentando obter esse licenciamento ambiental do veículo leve sobre trilhos.

É importante esclarecer à população que uma das coisas de que o brasileiro mais se orgulha é da nossa área verde aqui no Distrito Federal. Inclusive, na concepção do Lúcio Costa, o Plano Piloto necessariamente está envolto por um cinturão verde. Então, todos esses estudos precisam ser feitos, inclusive, os impactos, até porque existe um córrego que passa ali no Riacho Fundo, onde vai passar o veículo leve sobre trilhos. Todos esses estudos precisam ser analisados dentro do impacto ambiental de um empreendimento dessa magnitude e de acordo com a legislação aplicável.

O que o Ministério Público está cobrando do METRÔ é o cumprimento da legislação ambiental aplicável para o empreendimento do porte que é o do veículo leve sobre trilhos.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	19

Outro aspecto que nós temos levantado é a previsão de retirada de 1.590 árvores da W3. Como essa retirada vai repercutir no microclima da W3 hoje? Há a intenção do METRÔ de substituição dessas árvores — depois o Dr. Gaspar, com certeza, vai abordar essa questão. Essa é uma questão que precisa ser avaliada no estudo de impacto ambiental.

Já encerrou o meu tempo, mas eu gostaria de fazer um breve comentário com relação ao tombamento de Brasília, Dr. Gastal. Nas reuniões que temos travado com o METRÔ, esse órgão sempre nos apresenta um ofício que o senhor encaminhou para o Secretário de Transportes dizendo que o projeto do VLT estaria aprovado. Inclusive, hoje, eu até me surpreendi porque o senhor afirmou na sua exposição que essa aprovação seria condicionada à apreciação dos documentos que o senhor solicitou ao METRÔ. Isso para nós não está muito claro, e para o METRÔ também não.

Então, eu recomendo ao senhor que, o mais rápido possível, oficie ao METRÔ, colocando de forma muito clara que o impacto sobre o tombamento de Brasília será analisado apenas quando demonstradas todas as informações que o senhor solicitou, porque nas nossas reuniões, inclusive na ação civil pública, o METRÔ atravessa esse ofício que o senhor encaminhou para o Sr. Secretário de Transportes, que na verdade nada mais é do que uma série de pedidos que o senhor faz com relação a informações do projeto do VLT. Essa é uma recomendação que faço ao senhor, até porque esse ofício vem sendo utilizado no sentido de dizer que a questão do tombamento de Brasília já está totalmente ultrapassada.

Muito obrigada. Eram essas as considerações iniciais que nós tínhamos a fazer, coloço-me à disposição.

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Quero agradecer à Dra. Ana Cláudia Manso, que representa o Procurador-Geral do Ministério Público, Dr. Renato Bandarra.

Neste momento, concedo a palavra ao Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Assuntos Sociais, Deputado Paulo Tadeu.

DEPUTADO PAULO TADEU – Eu quero, Sr. Presidente, mais uma vez, fazer minha saudação a todas e a todos os presentes nesta comissão geral, e dizer que, de fato, esse debate tem gerado para nós motivo de mais preocupações do que já tínhamos.

Quero fazer aqui, rapidamente, algumas observações a respeito desse projeto. Através de uma lei aprovada nesta Casa, em 10 de fevereiro de 2006, esse Parlamento autorizou o Governo a contrair junto à Agência Francesa de Desenvolvimento um empréstimo aproximado de R\$ 377.000.000,00 (trezentos e setenta e sete milhões de reais) e junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID um de aproximadamente R\$ 319.000.000,00 (trezentos e dezenove milhões de reais). Esse valor para a primeira etapa, proposta pelo



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	20

Governo, era de aproximadamente R\$ 696.000.000,00 (seiscentos e noventa e seis milhões de reais).

Quando da discussão do projeto, existia uma dívida do Distrito Federal na ordem de R\$ 3.200.000.000,00 (três bilhões e duzentos milhões de reais.). Eu quero neste momento agradecer ao Presidente do METRÔ, que fez a correção de que esse valor de 3 bilhões era referente à dívida do Distrito Federal no ano de 2008. Por que nós votamos contra naquele momento? Porque, pela primeira vez, nesta Casa, aprovou-se uma operação de crédito nesse montante, sem que tivesse sido aprovado, pela Comissão de Financiamento Externo - COFIEIX, mais esse endividamento do Distrito Federal. Então, a Câmara aprovou uma lei autorizando o Poder Executivo, utilizou-se aqui a correlação de forças, que é extremamente favorável ao atual Governo, para aprovar tais empréstimos sem que houvesse aprovação por parte da Comissão de Financiamentos Externos. Também, já ocorria, naquele momento, o início dessa crise financeira e o seu próprio desdobramento, que nos gerava e gera, até hoje, uma série de dúvidas.

Foi feito um contrato com a empresa chamada Tecnologia e Consultoria Brasileira, assinado em fevereiro de 2007. Esse contrato tem como objetivo prestar serviços técnicos de engenharia consultiva para elaboração de estudos e projetos preparatórios à implantação do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, a ser parcialmente financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento, no prazo previsto de 5 anos, com um custo de R\$ 246.000.000,00 (duzentos e quarenta e seis milhões de reais), sendo R\$ 161.000.000,00 (cento e sessenta e um milhões de reais) do BID e R\$ 85.000.000,00 (oitenta e cinco milhões de reais) do GDF. O valor inicial desse contrato é de, aproximadamente, R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais). Já foram empenhados cerca de, em 2007, R\$ 2.889.000,00 (dois milhões oitocentos e oitenta e nove mil reais), em 2008, R\$ 1.743.000,00 (um milhão setecentos e quarenta e três mil reais) e, em 2009, não temos ainda esse valor, mas já se somaram, aproximadamente, R\$ 4.600.000,00 (quatro milhões e seiscentos mil reais).

Depois, foi feito um contrato com a Dalcon Engenharia, em 31 de outubro de 2007, com objetivo da elaboração do projeto básico para implantação do Metrô Leve sobre Trilhos. Aqui vem se falando sobre uma série de questões com relação a esse contrato.

Foi feito um edital de pré-qualificação. Para nós, há uma série de dúvidas quanto a esse contrato de pré-qualificação. A data foi janeiro de 2008, para a elaboração do projeto executivo e a execução da obras, no valor aproximado de R\$ 1.334.000.000,00 (um bilhão trezentos e trinta e quatro milhões de reais). A empresa habilitada é a Alstom, que já prestou serviços para o METRÔ do Distrito Federal, inclusive com suspeitas de superfaturamento, na ordem de R\$ 370.000.000,00 (trezentos e setenta milhões de reais).



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	21

As principais questões que levantamos são com relação ao próprio Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica ou de Demanda. Não temos conhecimento desse estudo, apesar da contratação da empresa. Não se sabe até que ponto, de fato, esse empreendimento irá beneficiar a sociedade do ponto de vista econômico e social. É bom lembrar que o METRÔ começou com aproximadamente R\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de reais). Já se gastou um valor 5 vezes maior do que o previsto inicialmente e sabemos que ainda não foram concluídas todas as suas obras. Então, é bom ficarmos atentos, porque R\$ 1.300.000.000,00 (um bilhão e trezentos milhões de reais) é um valor inicial.

Queremos, também, levantar a questão relativa a esse projeto básico, porque não se tem conhecimento de qual é a demanda real de passageiros que irão sair do aeroporto e ir até a W3. Pelas próprias intervenções dos membros do Governo, parece que isso seria para a Copa do Mundo, isso se em Brasília houver uma Copa do Mundo, pois, até onde eu sei, até hoje, a FIFA não anunciou os Estados que irão sediar os jogos desse campeonato. Espero que isto não aconteça, mas vamos supor que Brasília não seja escolhida. Então, vai cair por terra todo o argumento do Governo? Espero que escolham Brasília, mas ainda não saiu o resultado.

Outra questão, não existe solução para os estacionamentos dos canteiros que serão desativados. Só para vocês terem uma ideia, vou ler aqui o que o Secretário Fraga disse em uma entrevista à imprensa do Distrito Federal: "Qualquer projeto que viabilize o transporte público reflete no transporte particular. A intenção é que a pessoa deixe o carro em casa para usar o VLT" — com o que concordamos. Contudo, a pérola é a seguinte: "Alberto Fraga afirmou que o projeto está legitimado e autorizado pelo Poder Público. Se ficarmos discutindo com comerciantes, nunca faremos nada ali". Essa afirmação demonstra um caráter autoritário de achar que a verdade absoluta está com ele ou com o Governo e que, portanto, não há que se consultar a população e discutir com ela um empreendimento dessa magnitude e natureza.

Como eu já disse, não há informações com relação ao projeto básico. Nós sabemos – e aí cabe a nós entrar nessa questão – que a saúde pública nesta cidade está um caos, o transporte público está um caos, o próprio planejamento, como o Dr. Gastal bem informou aqui, não existe do ponto de vista mais geral de modo a garantir o crescimento de Brasília de maneira organizada.

Porém, quero discordar do Dr. Gastal quando diz, nesses termos, que "alguns carrinhos de chicabom" andam por aí deteriorando, enfim, atrapalhando, e ninguém faz nada. E o VLT? Se um carrinho de chicabom pode prejudicar, e o VLT? E os "puxadinhos" e tantas outras questões que aqui são discutidas?

Falar aqui que o comércio da W3 está ruim e que a culpa é dos comerciantes, eu até tenho algumas divergências. Mas tirar todo o estacionamento



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	22

durante um ano é destruir completamente a W3, pois, nesse período, não haverá nenhum estacionamento ali para que as pessoas possam usar esse comércio. Isso tem de ser discutido. Isso não é qualquer coisa. Um ano é o que inicialmente está previsto.

A licença ambiental, como o Ministério Público bem expôs, realmente não existe, e aqui também temos preocupação com relação a essa questão.

Por fim, queremos trazer uma situação. Um VLT saindo do aeroporto até a primeira estação do METRÔ, na nossa avaliação e na de alguns técnicos, seria mais do que suficiente para o atendimento no caso de a Copa do Mundo acontecer aqui. O Governo teria o mecanismo para fazer a interligação até os hotéis ou até o estádio. Agora, fazer um VLT saindo do aeroporto, passando por toda a W3 Sul e chegando ao final da Asa Norte, até o *shopping* que está sendo construído, para nós é uma ganância de dinheiro público que não trará soluções para o transporte público de Brasília nem para o trânsito, como bem disse aqui o Dr. Gastal. Ninguém garante que haverá essa mudança de cultura por parte da população de Brasília, do Plano Piloto.

Neste momento, mais do que nos aventurarmos em uma obra desse porte, com todas as consequências que isso poderá trazer para o Distrito Federal, o correto é que o Governo possa encontrar outros mecanismos, outros projetos que viabilizem o atendimento à Copa do Mundo, caso, de fato, ela ocorra aqui em Brasília, e, é claro, a melhoria do transporte público de maneira geral, revitalizando a W3. Temos certeza de que há outras soluções bem mais baratas para que isso possa acontecer.

Era essa a minha intervenção.

Peço ao próprio Presidente do METRÔ que possa apresentar a esta Casa o projeto básico, se é que ele já foi concluído, porque nós não o conhecemos, a fim de que possamos distribuí-lo aos Parlamentares e à população.

Obrigado, Sr. Presidente. (Palmas.)

(Segue documento referente ao discurso do Deputado Paulo Tadeu.)



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	23



### Veículo Leve sobre Trilho – VLT

#### 1) Cronologia:

1.1 Autorização de contrato de financiamento externo para a 1ª etapa (Terminal da Asa Sul até o Brasília Shopping = 8 km):

a) Autorização na Lei n. 4.245, de 10 de fevereiro de 2008 (Bancada votou contra):

- até E\$ 134 milhões (R\$ 377.344.000,00), junto à Agência Francesa de Desenvolvimento – AFD;
- US\$ 158 milhões (R\$ 319.160.000,00) junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID;
- total da 1ª etapa: R\$ 696.504.000,00.

b) Dívida do DF (dez/2008): R\$ 3.230.133.000,00.

Os principais questionamentos da Bancada do PT na época da aprovação do PL nº 987/2008 eram os seguintes:

2) A solicitação dessa operação de crédito não havia sido aprovada pela Comissão de Financiamentos Externos – COFIEIX, do Ministério de Planejamento e Gestão. Esta Câmara Legislativa nunca havia aprovado a contratação de qualquer operação de crédito externa sem a aprovação prévia da COFIEIX, que analisa a capacidade de endividamento do DF a cada recomendação emitida;

3) A situação agravava-se ainda mais naquele momento, pois já estávamos vivendo a atual crise financeira internacional, quando o dólar e o euro alcançaram valores assustadores no mercado internacional. Considerando a cotação do dólar (R\$ 2,02) e do euro (R\$ 2,816), o valor do empréstimo teve um incremento que trará enorme impacto negativo para as finanças públicas distritais e para os próximos governantes.

1.2 Contrato da TC/BR - Tecnologia e Consultoria Brasileira S/A

- Data de assinatura: 18/2/2007;
- Objeto: serviços técnicos de engenharia consultiva para elaboração de estudos e projetos preparatórios à implantação do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, a ser parcialmente financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento BID (prazo previsto de 5 anos para implantação, e estimativa de custo de US\$ 246 milhões, dos quais US\$ 161 milhões financiados pelo BID e US\$ 85 milhões com recursos do GDF).



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	24



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
GABINETE DO DEPUTADO PAULO TADEU

2

- Valor inicial do contrato: R\$ 2.995.057,89;
- Valores empenhados e liquidados até esta data:

Ano	Liquidado
2007	2.889.415,23
2008	1.743.461,00
2009	0,00
Total	4.632.876,23

1.3 Contrato da Dalcon Engenharia:

- Data de assinatura: 32/10/2007;
- Objeto: Elaboração do Projeto Básico para implantação do Metrô Leve sobre Trilho;
- Trechos do VLT: Trecho 1: Aeroporto Terminal da Asa Sul; Trecho 2: Terminal Asa Sul ao Brasília Shopping; Trecho 3: Brasília Shopping – Terminal asa Norte.
- Valor inicial do contrato (também empenhado): R\$ 3.355.387,30;
- Valores pagos:

	2007	2008	TOTAL
DALCON	100.661,62	2.181.568,96	2.282.230,58

- Não consta que o Projeto Básico tenha sido concluído.

1.4 Edital de Pré-Qualificação:

- Data da publicação: 7/1/2008;
- Objeto: elaboração do projeto executivo e execução da obras.
- Valor: R\$ 1.334.632.400,00.
- Empresas habilitadas: Alstom, que prestou serviços ao Metrô-DF em valores acima de R\$ 370 milhões.

2) **Principais questões a serem levantadas:**

- a) Estudo de viabilidade técnica e econômica ou de Demanda



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	25



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL  
GABINETE DO DEPUTADO PAULO TADEU

3

- Não há informações sobre a demanda de passageiros do Aeroporto para a W-3.
- Suspeita-se que irá atender apenas os torcedores dos jogos da copa de 2014, caso haja jogo em Brasília.
- Não há solução para os estacionamentos dos canteiros que serão desativados.

Questionado sobre o assunto, o secretário de Transportes, Alberto Fraga, admitiu que o projeto não prevê estacionamentos na W3, mas apenas bolsões nas quadras. Qualquer projeto que viabilize o transporte público reflete no transporte particular, argumentou. A intenção é que a pessoa deixe o carro em casa para usar o VLT. Alberto Fraga afirmou que o projeto está legitimado e autorizado pelo poder público. Se ficarmos discutindo com comerciantes nunca faremos nada, ali, afirmou, pondo um ponto final da questão. (*Tribuna do Brasil*, 12/5/2009).

b) Ausência de Projeto Básico:

- Não há informações sobre projeto básico elaborado.
- A pré-qualificação, que deve seguir as regras da concorrência, foi feita sem o projeto básico, que é o instrumento que detalha as obras a serem feitas, com detalhes sobre as soluções a serem implementadas e os custos envolvidos.

c) Despesas com saúde e educação:

- Enquanto o GDF torra o dinheiro com o VLT, a saúde e a educação do Distrito Federal pedem socorro.
- As escolas estão sucateadas; falta remédios e equipamentos nos hospitais e postos de saúde, etc.

d) Outras questões:

- Qual a melhoria para o transporte público com a implantação do VLT?
- O usuário vai ser beneficiado com redução de tempo e de tarifa?



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	26

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Concedo a palavra à Deputada Erika Kokay.

DEPUTADA ERIKA KOKAY – Desejo uma boa tarde a cada uma e a cada um de vocês. Digo que existem coisas que acontecem nesta cidade que acho que até Deus duvida. Nós estamos falando de uma obra, ou de um empreendimento que vai representar uma soma absolutamente vultosa. Às vezes tenho a impressão de que se faz uma política de transporte pontual e uma política pouco integrada, pouco articulada. Há uma desarticulação muito grande de todas as formas de planejamento. Estamos falando de um VLT que vai custar recursos públicos absolutamente vultosos e estamos com uma lógica, que foi reproduzida no PDOT, de continuar criando cidades que não são cidades, ou seja, cidades que são aglomerados de residências, pois não existe tudo aquilo que se prevê e que a legislação deste País já consolidou em relação ao que é uma cidade. Portanto, se continuarmos com esse tipo de planejamento urbano, continuaremos sobrecarregando todas as estruturas viárias.

Mas eu digo que há coisas difíceis de compreender, como o Deputado Paulo Tadeu já falou, pois vão prejudicar sobremaneira o comércio na W3. Há um projeto de revitalização da W3. Ao mesmo tempo, esta Casa aprovou, com meu voto contrário, os chamados “puxadinhos” com o apoio, inclusive, do IPHAN.

O “puxadinho” significa transportar um comércio previsto para existir na própria W3 para as entrequadras, comércio este que o projeto de Lúcio Costa assegura como comércio local, para que não tenhamos ali estruturas comerciais de grande porte. Ao mesmo tempo, cria-se um VLT.

Não podemos pensar em uma estrutura de transporte nesta cidade - que se diga de passagem é um transporte com vários sintomas de absoluta precariedade, carregamos a passagem de ônibus mais cara deste País - ou em um empreendimento com este vulto para um evento apenas, a Copa do Mundo.

Mas eu quero dizer que o que mais me assusta é que não conheço, no Distrito Federal, nenhum tipo de planejamento cujas consequências mexam com as pessoas, inclusive com os moradores, nenhum tipo de planejamento que tenha contado com os estudos de incomodidade da vizinhança, com a participação da própria comunidade que será diretamente afetada.

Nós estamos sob o escudo de uma Constituição cidadã. E é cidadã, entre outras coisas, porque assegurou vários mecanismos de participação das pessoas. Nós temos que pensar numa cidade com a centralidade nas pessoas. Mas começam um processo - inclusive com ameaça ou concretização, parece-me que foi suspenso, de derrubada de árvores, de estruturação para a construção de um VLT - em que não se conhece, acredito que exista, a demanda real. Não conhecemos os estudos que asseguram a necessidade de se investir uma soma deste porte na construção de



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	27

um VLT quando estamos ainda em elaboração ou ainda em implementação do Brasília Integrada.

Portanto, eu quero apenas pontuar que não poderíamos fazer esse tipo de empreendimento, pois se trata de recursos públicos e, em uma lógica republicana, recurso de cada uma e cada um de nós, esse tipo de investimento sem termos uma noção exata do nível de incomodidade que trará aos moradores, do nível de incomodidade que traz para os comerciantes, do que isso impactará no próprio comércio que se quer revitalizar, que se quer revitalizar, sem possuímos um estudo em que tenhamos a exata noção de que existe uma demanda que justifique este tipo de investimento.

Portanto, o mais prudente, eu diria, seria não utilizarmos os recursos públicos desta forma, sem a participação inclusive das pessoas, dos instrumentos já assegurados pela nossa legislação, a legislação deste País. O mais prudente seria estabelecermos primeiro o real impacto no meio ambiente, e parece que esse impacto é apenas uma questiúncula para os que estão no poder desta cidade. Eu diria que isso é absolutamente fundamental e considerado inclusive direito humano de quarta geração.

Nós não temos estudo de impacto ambiental, não conhecemos estudo da demanda real que irá atingir, estudo do impacto do VLT na diminuição do verdadeiro caos em que está mergulhado o trânsito no Distrito Federal – não temos. Mas, seguramente, se tivermos, aparecerão outras prioridades para que possamos impedir que caminhemos, como aparece hoje, nas páginas dos jornais, para um caos no trânsito, como o de São Paulo. Seguramente há outras prioridades, seguramente há outras prioridades para que possamos desconstruir.

SR. ARMANDO OLAIR – Permite-me V.Exa. um aparte?

DEPUTADA ERIKA KOKAY – Ouço o aparte do Senhor.

SR. ARMANDO OLAIR - A comunidade organizada de Brasília está consciente do que V.Exa. acabou de dizer. A Lei Orgânica do Distrito Federal estabelece mesmo o direito de a sociedade participar do processo decisório de gestão da cidade. Existe legislação federal que também reza nesse sentido. Nós tivemos a oportunidade de participar de uma comissão de reestruturação da W3 no Governo passado e não fomos convidados para participar de todo esse processo que já está em fase de desenvolvimento. Nesse sentido, nós pleiteamos ao Governo que leve a sério, que aceite as decisões, as normas legais, e nos convide para participar desse processo.

Muito obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Eu quero dizer que, como estamos em uma comissão geral, não podemos permitir o uso de apartes. Temos que possuir uma metodologia de trabalho.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	28

DEPUTADA ERIKA KOKAY – Portanto, Sr. Presidente, concluindo, apenas pontuando, estamos sem estudo de impacto ambiental, sem estudo da real demanda, sem eleição de prioridades, que são fundamentais para que não caminhemos para a crônica de um caos nas nossas estruturas viárias. Essa é uma soma absolutamente vultosa, sem que tenhamos particularmente a participação da comunidade que foi chamada para participar do projeto de revitalização da W3 - e hoje se tem um investimento em um projeto que impacta sobremaneira toda a discussão acumulada - e que não foi ouvida. Eu não falo só do comércio, eu falo de quem mora. Como ficará a vida dessas pessoas?

Portanto, eu apenas digo o que eu já disse várias vezes. Às vezes temos a impressão de que nós moradores da área tombada incomodamos. Às vezes temos a impressão de que um dia vamos abrir um jornal ou receber uma correspondência dizendo: "Retirem-se. Vocês estão nos incomodando". (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) - Concedo a palavra à Deputada Eurides Brito.

DEPUTADA EURIDES BRITO – Boa-tarde a todos. Eu já havia comunicado ao Presidente que abriria mão de falar porque entendo que em uma sessão é muito mais importante ouvirmos os nossos convidados, já que temos muita oportunidade de trocarmos idéias e as discussões. Então, propus-me a anotar quais as principais considerações feitas pelos oradores para depois tentar fazer uma avaliação disso entre os próprios órgãos governamentais.

Sendo assim, eu abro mão da palavra, Sr. Presidente, em favor do público que veio aqui.

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Agradeço à Deputada Eurides Brito por abrir mão da palavra.

Concedo a palavra ao Artur Benevides, Vice-Presidente do Conselho Comunitário da Asa Sul.

SR. ARTUR BENEVIDES – Boa-tarde a todos. Eu queria parabenizar esta Casa por mais esta comissão geral e, em nome do Deputado Cabo Patrício, homenagear a Mesa e dizer que é importante a realização desta Comissão. A fala do Dr. Gastal, do Dr. Gaspar, da representante do Ministério Público e do nosso amigo Armando foi muito boa, agora o que a gente tem que ver é que o Governo - Dr. Gaspar, eu estava presente na inauguração do METRÔ da 312 - falou em 396 árvores que seriam retiradas na W3, mas não é só isso, é muito mais do que isso! Muito mais do que isso! E a gente sabe que essas árvores, esse quantitativo aí, esse número não vai ser reposto. O que nos preocupa é a qualidade de vida, por isso a necessidade de apresentação desse projeto.

Como vai ser feito o escoamento de água? Essa parede que foi colocada lá, como o Dr. Gastal falou, como é que vai ficar o escoamento? Nós sabemos como é o



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	29

declive da pista ali na W3. Como é que vai ser o escoamento dessa água? Como é que vai ser a roçagem do local onde vai passar o metrô? E me preocupa muito mais, Dr. Gastal, o seguinte: Brasília é conhecida por ser maravilhosa até por aquele roceiro que vem aqui. Não digo nem por aquele que vem lá da Europa, mas pelos que são daqui. Aquela ideia de trazer para Brasília tudo o que existe na Europa eu acho errada. Brasília é diferente de tudo e de qualquer lugar. Brasília é única. Brasília é única! Já pensou se trouxermos tudo que é da Europa para Brasília? Não traga o lixo de Nova York. Não traga o lixo de Londres, porque hoje o turista não frequenta lá por causa do lixo. Então, se formos trazer tudo de lá fica muito ruim. Temos de fazer aquilo que é bom para Brasília, aquilo que é bom para nós.

Outra pergunta: como vai ser roçado aquele gramado naquela extensão do metrô? Como é que vai ser feito isso, se nem as quadras das nossas Asa Sul e Asa Norte estão sendo limpas? Como é que o Governo vai fazer isso? O comércio todo largado, estragado e o comerciante diz que não tem dinheiro para investir.

A representante do Ministério Público falou sobre a propaganda. O comerciante diz que não tem como revitalizar porque não tem dinheiro. Se o Governo diz que quer apoiar o comércio, podia abrir uma linha de crédito para esses comerciantes e obrigá-los a revitalizar aquele comércio.

Já os moradores, Dr. Gaspar, estão gostando. Os moradores das quadras 700 estão gostando do VLT, porque dali vão ser retirados aqueles ônibus que todo dia de manhã... Quem acorda na W3 vê aquela fumaça, aquela poeira preta na sua casa. Para os moradores das quadras 700, o VLT vai ser bom. Eles vão poder recuperar as rachaduras que surgiram pelo peso dos ônibus. Eu ouvi até o nosso colega ali falar sobre a valorização do imóvel. Os imóveis das quadras 700 vão valorizar bastante, mas o Governo tem que estar atento porque pode acontecer com o VLT o que aconteceu com o METRÔ. Hoje estão usando o METRÔ e, como foi comentado pelo Deputado Paulo Tadeu, surgiu outro problema: as pessoas que trabalham aqui nos ministérios e que estão ali na área administrativa estão deixando os seus carros estacionados aqui na Asa Sul. Eles estão usando o METRÔ para virem de suas residências em Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, mas seus carros estão estacionados aqui para eles poderem rodar aqui dentro. O que nos preocupa bastante é isto: nós não temos lugar para estacionar. A representante do Ministério Público falou isso com muita propriedade. Onde as pessoas vão estacionar seus carros na W3? Vão para a W2? Para as Quadras 300? Eles vão para dentro das quadras.

Quando eu me referi aos puxadinhos - eu não gosto muito de voltar ao que já foi discutido, Deputado - eu queria falar da volumetria. O Governo podia ter ajudado os comerciantes levando isso para a W3. Se isso tivesse acontecido, hoje a W3 estaria bem melhor.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	30

Sr. Gastal, a minha pergunta é a seguinte: de que adianta termos uma estação linda e maravilhosa e um quiosque de lata ao lado do METRÔ? Quando andamos na Estação da 312, deparamos com várias mesas cheias de quiosqueiros, fazendo o que bem querem e sentindo-se à vontade. Sujando Brasília.

Brasília funciona, mas esta Casa tem o dever de fiscalizar, independentemente de partido, Deputada Eurides Brito. Eu gostaria que V.Exa., que é Líder do Governo, levasse ao Governador as nossas reivindicações. Esperamos que S.Exa. melhore a fiscalização nas ruas, pois o que não está funcionando hoje em Brasília é a fiscalização dos órgãos competentes. Se a fiscalização funcionasse, não teríamos uma cidade desorganizada. O Governo até tenta, mas não consegue.

Eu não sou uma pessoa partidária, o meu partido é a comunidade, é a legalidade, é a Brasília que funcione para todos.

Peço a V.Exas., membros do PT, que conversem com o nosso Presidente Lula. Vamos derrubar esse decreto. Como pode um órgão fiscalizador de obras ser do Governo? Não pode. Isso não vai funcionar nunca.

Peço atenção do Ministério Público nesse assunto. Por favor, ajude-nos, porque o IBRAM não pode fiscalizar quem vai realizar a obra, porque o IBRAM é do Governo.

A fiscalização precisa voltar para o órgão federal. Aí, sim, haveria fiscalização. Ainda bem que o Dr. Gastal está tendo a preocupação de não liberar. Mas vamos estudar a questão dos fios. Vamos fazer um trabalho subterrâneo. Temos condições. Já que vai ser subterrânea a parte que liga o Pátio Brasil ao Brasília *Shopping*, por que não pode ser feito no restante? Por que somente esta parte?

Quero dizer que eu e a comunidade estamos aqui atentos. Queremos ver o projeto. Os comerciantes também nos procuraram demonstrando preocupação, pois eles não têm acesso ao projeto no todo. Aliás, ninguém tem esse projeto, apesar daquela exposição feita na Fecomércio. Inclusive, houve um erro, Dr. Gastal. O Presidente da Fecomércio não passou para os comerciantes a ata daquela reunião nem a exposição do que ficou decidido lá.

Portanto, essa é a preocupação dos comerciantes, dos moradores e de todos aqueles que preservam Brasília.

Muito obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Convido a fazer uso da palavra o Sr. Eduardo Felipe Daher, Assessor Parlamentar.

SR. EDUARDO FELIPE DAHER – Cumprimento todos os membros da Mesa na pessoa do Presidente desta sessão, Deputado Cabo Patrício, e a todos os presentes.

Farei algumas considerações que considero importantes e pertinentes, até mesmo a título de provocação.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	31

Não seria muito, mas muito mais barato colocar trólebus para circular em todo o Distrito Federal, já que o IPHAM está liberando a alimentação por catenária? Isso até resolveria o problema da poluição que existe hoje em todo o Distrito Federal, pois seriam substituídos todos os ônibus, que hoje funcionam a diesel, por trólebus, que são ônibus elétricos. Com isso não teríamos o problema de poluição e resolveríamos toda a ligação norte, sul e grande circular, apenas com trólebus. Com certeza, seria muito mais barato e não teríamos esse problema, já que a ligação por catenária está liberada.

O custo de 1,4 bilhões de reais irá atender a qual demanda? É preciso saber de tudo isso. É preciso que tenhamos esse conhecimento.

A SEDUMA diz que hoje alguns aspectos enfeiam as lojas, enfeiam a W3, inclusive com o descumprimento do tamanho de placa e que teríamos que esperar o VLT para resolvermos essa questão.

Será que não seria o caso de o Governo atuar e fazer a sua parte? E agindo assim, fazer com que a cidade melhorasse o aspecto naquilo que tem de ser melhorado e resolvido dentro da W3? Será que teremos que gastar 1 bilhão e 400 mil reais, e esse é o custo inicial, para resolvermos esse problema? Só depois de gastarmos esse dinheiro é que vamos resolver o problema da calçada quebrada? Será que isso está nesse custo? Que calçada cara! Desculpe-me a SEDUMA, mas é uma das calçadas mais caras que já vi na vida.

Para finalizar, pegando um pouco do que já foi dito, vou relembrar um pouco o que aconteceu quando houve a discussão do METRÔ. Quando da discussão da implantação do METRÔ, o atual Governador era o então Secretário de Obras e S.Exa. saiu pelo Brasil inteiro dizendo que este seria o METRÔ mais barato que existiria no universo. Seria a coisa mais barata, custaria apenas 600 milhões de reais; sairia de graça. Hoje, qual é o custo do metrô? Resolveu o problema? Diziam que ele iria resolver todos os problemas de transporte no Distrito Federal. Não resolveu e custou 2,5 bilhões de reais. E a pessoa que disse isso é a mesma. Quem está falando hoje é o Governador Arruda, antigo Secretário de Obras, José Roberto Arruda. S.Exa. dizia, à época, que seriam 650 milhões de reais, uma ninharia. A coisa mais barata, não existia algo mais barato.

Não seria o caso de gastar esse dinheiro fazendo a descentralização da cidade, promovendo os empregos nas cidades do DF, resolvendo esse problema e gastando parte desse dinheiro na revitalização real da W3? Não seria essa a questão? Pois do jeito como está sendo colocado, está-se reforçando a ideia de que se deve concentrar tudo no Plano Piloto. Será que é isso o que todos nós, moradores do Distrito Federal, queremos? Será que é isso o necessário? Ficam essas questões para serem resolvidas e respondidas.

Sem falar que este projeto precisa vir a público, senão alguém dirá que estamos falando uma sonora besteira. Mas eu estou falando de algo que não



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	32

conheço, porque aquela apresentação feita no *Powerpoint* eu também faço com tranquilidade. E posso convencê-los de que é a melhor coisa do mundo. Agora, conhecendo e vendo como realmente é o projeto, teremos condições de discuti-lo com seriedade. Agradeço a todos. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Obrigado, Daher.

Concedo a palavra ao Sr. Enimar do Nascimento Silva, Consultor Técnico Legislativo.

SR. ENIMAR DO NASCIMENTO SILVA – Boa-tarde a todos, ao Presidente desta sessão, Deputado Cabo Patrício, a quem cumprimento e também todos os componentes da Mesa.

Já fui bastante contemplado pelas colocações feitas pelo companheiro Daher e, também, pela Líder da bancada do Partido dos Trabalhadores, Deputada Érika Kokay.

O que nos preocupa, fazendo uma comparação com tudo o que foi colocado aqui, é a falta de transparência desse processo. É, efetivamente, uma questão que demonstra que o Governo está escondendo algumas coisas, seja nos custos do projeto, seja na relação com a sociedade. Será que é isso mesmo que o Governo está fazendo? Por quê? Sabemos que por trás disso, pelo menos pelos jornais, existem empresas que estão inclusive participando da elaboração do projeto. Inclusive, parece que fazem parte do consórcio. Se vocês depois virem, parece que existem empresas que já estão carimbadas como vencedoras. É uma empresa que tem um nome muito maculado no Brasil, ligada ao grupo da SIEMENS, parece que envolvida em corrupção no mundo, não é só aqui não. Estou falando da ALSTON, empresa que, diz-se, lidera esse consórcio.

Falamos isso inclusive para o Ministério Público para que ele fique atento a essa questão. Esta Casa Legislativa tem um compromisso nessa fiscalização. Mas alimentamos o Ministério Público de informações. Parece que essa empresa participa, inclusive, formando um cartel e pagando propinas. Se navegarmos na *internet*, veremos várias informações sobre essa empresa. Essa questão nos preocupa. Estou falando da ponta, considerando já a execução do projeto.

Precisamos conhecer o estudo de impacto ambiental, o estudo de impacto de vizinhança. É muito tranquilo dizermos que vai passar um VLT em determinado local com amortecimento de barulho. Isso é muito bonito em um primeiro momento. Dizem que vão tirar os ônibus, tirar a poluição do diesel. E depois? O que está conectado a isso? O transporte deve estar conectado com o desenvolvimento. A revitalização da W3 é falada há 20 ou 30 anos no Distrito Federal. Ela não acontece, porque não há vontade política para revitalizar a W3. Querem deixar aquilo para enfeiar a cidade. Parece que só interessa o Eixão Norte, o Eixão Sul e o Eixo Monumental. Parece que o resto não existe.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	33

Causa-me estranheza a posição de ambiguidade do IPHAN. Isso foi muito bem colocado pela representante do Ministério Público. O IPHAN manda um ofício dizendo que está tudo aprovado e esse documento serve para poder tolher a liberdade de atuação do Ministério Público. Paralelamente o representante do IPHAN nos diz aqui que existe uma série de condicionantes. O IPHAN precisa ter uma postura clara de defesa no tombamento de Brasília. Não se deve travar o desenvolvimento, porque tombamento não é para isso, mas deve-se manter a característica clara da cidade. Ela foi concebida — como foi dito pelo companheiro do Conselho Comunitário da Asa Sul — dentro de uma visão futurista. Brasília é uma cidade diferenciada. Não precisamos pegar exemplo da Espanha, da França, de nada. Brasília é nossa, dentro de um modelo de diferenciação dos vários credos, das várias etnias aqui existentes. Há nordestinos, gaúchos, paranaenses. Todos estão aqui. Essa cultura é nossa. Brasília tem de ser concebida dentro dessa linha, e não de modelos copiados de fora. Vários modelos copiados não dizem nada. Aliás, são exclusivamente para destruir o que é bom. Brasília é um modelo que deve ser preservado e respeitado.

Muito obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Concedo a palavra ao Sr. Amilton Figueiredo, Prefeito da Quadra 705 Sul.

SR. AMILTON FIGUEIREDO – Boa-tarde a todos. Cumprimento todos os membros da Mesa, em nome do Presidente desta sessão, Deputado Cabo Patrício.

Sou morador e proprietário de imóvel em Brasília há 34 anos, resido há 26 anos nas quadras 700, sobretudo na quadra 705 sul, há 20 anos e acompanho os sucessivos governos que antecederam o atual Governo Arruda.

Fiquei atento a todos os que me antecederam, sobretudo os representantes da SEDUMA, do Ministério Público, Dr. Gastal, Superintendente do IPHAN; Deputados, o que me deixa perplexo é que, em uma cidade idealizada por brasileiros, homens que tiveram uma visão diferente de todos aqueles que os antecederam no poder do litoral brasileiro, reconhecendo que esta faixa brasileira, o Centro-Oeste, além de poder ser habitada e ter ampliado o número de habitantes, possui uma riqueza incalculável, de que todos nós somos testemunhas. Os dirigentes, inclusive membros desta Casa, Parlamentares, Secretários de Governo, autoridades do Ministério Público e de tantos outros institutos, esquecem que toda atividade, toda ação, toda atitude tem que ser pensada primeiramente no elemento humano. Nada tem razão de existir e se fazer se não se pensar no elemento humano. E não é o que assistimos. Nós estamos ouvindo falar sobre a revitalização da W3, sobre o veículo leve de superfície. Acho tudo isso muito bacana.

Realmente, como disse o Sr. Armando, é uma cidade dinâmica, futurista, e isso precisa ser feito, tudo bem. Mas, por favor, autoridades, não pensem apenas nos dados e na arrecadação, nos impostos que nós recebemos, sobretudo porque é



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	34

uma cidade pronta: Brasília, Asa Sul, Asa Norte. Praticamente a sua estrutura de cidade está pronta, e, com isso, nós pagamos caro, Sr. Presidente, Deputado Cabo Patrício. Todo o nosso recurso, toda a verba arrecadada neste Plano Piloto não fica nem para manutenção das 700, da Asa Sul ou da Asa Norte. Digo isso porque, em 20 anos na casa onde moro, pela primeira vez, consegui um grupo de garis para fazer uma limpeza na nossa quadra. Em 20 anos!

Eu não quero colocar qualidades ou defeitos no que está sendo discutido. Eu quero que os senhores corrijam o seguinte: sem o elemento humano, sem o cidadão que paga os impostos, que credencia os senhores para nos representarem, nada vai dar certo. Por gentileza, tenham essa sensibilidade, essa responsabilidade.

O Governador Arruda – há poucos dias eu vi pelos jornais – trocou o gabinete pela rua. Que bom! Mas é tão fácil percorrer a cidade de Brasília e verificá-la. Os que me antecederam já colocaram as dificuldades e defeitos que são fáceis de ser resolvidos. Eu digo aos senhores, Ministério Público, SEDUMA, Presidente do METRÔ, IPHAN, Presidente da Câmara Legislativa, autoridades presentes, prefeitos e comunidade: por gentileza, é tão fácil ajeitar as coisas em Brasília. Os impostos que pagamos são muito altos. É só mesmo devolver um pouquinho e trabalhar diretamente para a comunidade. Faço esse registro, faço esse apelo.

Com relação ao veículo, Sr. Gastal, quero perguntar ao senhor se estou equivocado ou não. Naquela apresentação que o senhor fez com a Sra. Ivelise, pareceu-me que os estacionamentos seriam no subsolo, as estações também, inclusive com algumas lojas, algumas atividades.

Depois eu gostaria que o senhor respondesse isso, já que estamos falando de um projeto que pode superar a cifra de um bilhão. Acho que trazer a qualidade de vida ao elemento humano não tem preço. Agora, com relação à idoneidade da equipe técnica e das empresas, temos que acreditar na Justiça, no Ministério Público e na Câmara, que têm a responsabilidade de fiscalizar.

Agradeço a oportunidade e parabênz por este evento. Muito obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Agradeço as palavras do Sr. Amilton Figueiredo.

Neste momento, concedo a palavra ao Sr. Paul Geisslinger, morador da 704 Sul.

SR. PAUL GEISSLINGER – Sr. Presidente, peço desculpas porque sou alemão, morador orgulhoso de Brasília, de um patrimônio cultural da humanidade. Refleti e pensei: o que é cultura? O que tem Brasília a ver com cultura? Cultura é feita pelos seres humanos. É a expressão da atividade intelectual, espiritual, emocional do ser humano.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	35

Então, Brasília não é uma peça morta, construída por arquitetos que pode ser manipulada por governo que entra, por governo que sai. O patrimônio cultural da humanidade que é Brasília só tem vida porque tem seres humanos que estão morando aqui. Nós somos os componentes vivos do patrimônio cultural que se chama Brasília. E, como morador, reclamo, em nome de todos os moradores de Brasília, que a política dê o espaço para que possamos contribuir para preservar este patrimônio cultural da humanidade, do qual somos a parte viva. Obrigado. (Palmas.)

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Agradeço as palavras do Sr. Paul Geisslinger.

Neste momento, concedo a palavra à Sra. Wanderly Ferreira da Costa, Assessora Parlamentar da Câmara Legislativa do Distrito Federal.

SRA. WANDERLY FERREIRA – Sr. Presidente, senhoras e senhores, eu tenho algumas perguntas como Consultora de Finanças Públicas desta Casa que eu gostaria que o Dr. Gastal respondesse para nós, Assessores e Parlamentares, tomarmos pé da situação do contrato do VLT. A primeira pergunta é: Em quanto está estimada a contrapartida do Distrito Federal? A dotação que está na Lei Orçamentária de 2009 não é suficiente, imagino eu, nem para 10% do projeto que estaria planejado para este ano.

Eu gostaria de saber se foi assinada a contratação das duas operações de crédito externas com o BID e com a AFD. Eu também gostaria de saber em que pé está a situação do contrato com o consórcio. Esse contrato já foi assinado? Essa assinatura já tem a anuência do Tribunal de Contas? Era isso o que eu gostaria de saber.

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Agradeço a participação da Sra. Wanderly.

Não sou técnico, sou político. Então, não vou fazer um discurso técnico, mas eu gostaria de fazer algumas ponderações, apesar de que, no final, eu acho que não vai adiantar nada. É uma grande verdade. Algumas pessoas podem até rir, outras não, mas a verdade é essa. Estou aqui, como vice-presidente da Câmara, presidindo uma comissão geral que não dará em nada. É uma sensação de impotência. Essa é a grande verdade. É só pegar um passado bem recente, inclusive da minha estada aqui na Câmara, não precisamos ir longe. Vamos começar pelo PDOT. O Secretário Cássio Taniguchi veio aqui, fez uma apresentação, os Parlamentares discutiram, não tinha audiência pública realizada pelo Executivo, não se cumpriu o Estatuto das Cidades, foi feita uma série de questionamentos, não tinha os anexos, os mapas, o memorial descritivo, e, mesmo assim, o PDOT foi votado, foi aprovado e sancionado pelo Governador, foi feita uma grande festa, como se isso fosse resolver o problema, de quê? Da moradia no Distrito Federal. Porque o Governador sabe fazer muito bem isso. Ele sabe desviar o foco daquilo que ele quer, da sua real intenção, essa é a grande verdade. Então, esta Casa ficou lotada de cooperativas, os Deputados



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	36

contrários foram vaiados, os que foram favoráveis foram aplaudidos, e a realidade está aí.

Foi apresentado aqui, na Câmara, ou para qualquer pessoa, um Plano Diretor de Transporte? Porque o PDOT é isso! É o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal! O Plano de Transporte está incluído. Foi apresentado? O próprio Secretário de Transportes, que esteve aqui nesse dia, porque havia mais de três Secretários, disse que nem conhecia o PDOT, nem sabia, nunca ninguém tinha apresentado para ele!

E aí chama-nos a nossa atenção, porque, no PDOT, o crescimento de Brasília foi para a DF 140; terrenos que não valem nada, hoje valem milhões! Essa é a grande verdade. É só observar. Terrenos mudaram de destinação e nos eixos que foram preparados, para a questão do transporte da EPTG e outros, não houve crescimento, dentro do PDOT, de áreas. Não houve nenhum crescimento. Pelo menos, não foi apresentado.

E chama a nossa atenção a questão do transporte. O Governador disse que iria resolver o problema do engarrafamento do EPTG e construiu um viaduto. Resolveu o quê? Nada. Não resolveu nada, é só as pessoas passarem lá. Agora, S. Exa. quer construir um complexo de viadutos para resolver a questão; algumas vias, uma série de coisas. E aí mostra, como foi apresentado aqui, com todo respeito, um projeto? Não há um projeto que tenha sido apresentado aqui! Quem tem conhecimento do projeto básico? Nem os Parlamentares têm conhecimento do projeto básico! Ninguém tem conhecimento! É só apresentação de *Powerpoint!* O Daher falou, mas é verdade! É colando fotos, fazendo apresentação, mas do projeto básico, realmente, ninguém aqui, na Câmara, tem conhecimento! E aí, o respeito teria de ser o quê? Já que é uma Comissão Geral, o projeto básico deveria ter sido encaminhado para que os 24 Parlamentares tomassem conhecimento! Para que a gente discutisse baseados no projeto!

Com isso, essas questões começam a chamar a nossa atenção! Nós temos moradores de Santa Maria e do Gama perdendo a vida em acidentes de ônibus superlotados, em razão da deficiência do sistema de transporte. Nós temos, em Sobradinho, na DF 020, moradores perdendo a vida também em ônibus, devido ao problema de transporte.

O Governo vem e apresenta uma proposta de criação do VLT, ao invés de resolver o problema dessas comunidades! Mas vão dizer: "Mas tem o VLP!" Mas a lógica está invertida, a prioridade do Governo não é a prioridade da população! Não é a prioridade da população, e está claro aqui. Quem é que vai pegar o VLT do aeroporto para passar na W3? E aí vamos colocar algumas questões bem simples aqui: eu tenho duas filhas, de 17 e 19 anos, que vão ao *shopping*, e o comércio da W3 sul, da W3 norte, dos comércios locais do Plano Piloto, tem uma lógica. O VLT não vai revitalizar a W3, não vai. Pode até se questionar e colocar uma ponderação,



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	37

mas não vai! Porque hoje existem os *shoppings*, onde se encontra tudo! Não vai resolver o problema! No VLT, teremos uma parte que é subterrânea: do Pátio Brasil ao Brasília Shopping. O restante é de superfície; desculpa, é subterrânea a parte do cabeamento, nas outras partes, não é subterrâneo o cabeamento.

Então, eu fico pensando, realmente qual é o comprometimento? Porque eu vi o Secretário de Transporte, Alberto Fraga, com quem converso normalmente, um dia, em função da questão dos taxistas, propor uma linha de ônibus que saísse do aeroporto para atender à população que chegasse ao aeroporto. Todos devem lembrar que foi uma discussão tremenda, mas o Governador “bateu o martelo” e não aceitou. Quando os taxistas se organizaram no sindicato, S. Exa. voltou atrás. E isso me preocupa muito! Por mais que o Ministério Público, depois, entre com uma ação na Justiça e tente e tudo... Tinha uma liminar proibindo o Catetinho, inclusive, impetrada pelo Ministério Público Federal e, mesmo assim, aprovou-se o PDOT e vai-se fazer o Catetinho, não se respeitando uma decisão judicial.

Nós tivemos outra questão no transporte, também, que foi a retirada das *vans*, alegando-se que era transporte “pirata”. Colocaram-se os micro-ônibus, como se fossem a grande solução, mas é só falar com a população para saber se o problema foi resolvido. Não foi resolvido.

É só chegar às comunidades, aos condomínios, é só ir para a rua e conversar com as pessoas mesmo, para ver se resolveu, ou não, o problema. Não resolveu.

Eu fiquei feliz, ontem, porque essa sensação de impotência começa a acabar, começa a se diluir. Nós tivemos, ontem, a primeira sessão da Câmara Legislativa na Ceilândia, e nós vamos a todas as Regiões Administrativas. Quem esteve lá pôde perceber isto: todas as pessoas que fizeram intervenções, durante todo o dia, com o auditório lotado, questionaram o quê? Saúde, segurança e transporte. Foram os grandes questionamentos, inclusive, contrapondo as políticas que o Governo está implementando.

Na verdade, quem assume o Governo — e aí nós temos um grande problema —, seja de qual partido for, não trata as questões como política de Estado, trata como política de governo, do seu Governo.

O que o Sr. Eduardo Felipe Daher disse é correto: o atual Governador era Secretário de Obras, na época, e fez o metrô como se fosse resolver o problema de transporte. Nós convivemos com os buracos, aqui, durante anos. S.Exa. teve que ser eleito Governador para resolver o problema que criou. Fez licitações, mas o metrô não atende a população de Brasília. Não tem interligação com os ônibus. Não atende. Há problema, inclusive, de vagões. Não houve planejamento, não havia dotação orçamentária suficiente, da mesma forma que ocorre com o VLT. Não há dotação orçamentária, e nós assistimos ao Governo mandar o projeto à Câmara para viabilizar os empréstimos, seja do BID, seja de outras instituições financeiras, e,



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	38

quando chega à Câmara, por mais que haja discussões, acaba se aprovando, porque há a maioria do Governo.

Então, aqui dentro, não se consegue barrar, porque a maioria é do Governo. O Ministério Público entra com ações, e o Governo não respeita. Lá fora, quem vai dar a resposta vai ser a sociedade, porque o cidadão está cobrando o tempo todo.

A VIPLAN tem o monopólio no Distrito Federal. O Sr. Wagner Canhedo comprou a VASP e não pagou, mas tem monopólio. Eu moro no Gama, por exemplo, e, para mudar 40 ônibus novos — que na verdade não são novos, mas recuperados — vê-se a briga que foi, mas não atende, ainda, a população do Gama com dignidade. Pior é em outras cidades, como na Ceilândia, aonde fomos ontem assistir de perto.

Eu espero que, agora, com todos os 24 Parlamentares indo às cidades e sentindo a pressão popular, a cobrança do cidadão, vendo o que realmente interfere na vida da cidade, isso possa mudar, porque é muito preocupante.

Às vezes, fico com essa sensação de impotência e de grande decepção.

O Governo Fernando Henrique acabou com as estatais no País — na verdade, foi um governo neoliberal, falando-se de política — mas fez um grande favor ao Distrito Federal, isso não podemos negar —, mesmo sendo do PT, tenho de admitir aqui —, quando ele tirou da “mão” do Governador Roriz a APA do Planalto Central, porque nós vimos aqui uma grilagem no Distrito Federal.

Passou-se para a União, para o IBAMA fiscalizar. Mas vem o Presidente Lula, com todo amor e paixão que tem pelo Arruda, porque está apaixonado pelo Arruda, e devolve para o Distrito Federal a fiscalização do licenciamento das terras através do IBRAM. O IBRAM, órgão subordinado, cujo Presidente é indicado pelo Governador, como se ele fosse realmente fiscalizar e não conceder as licenças ambientais necessárias. Isso chama a atenção!

Estou expondo aqui coisas que não somos só nós que falamos. Estão na rua, é o cidadão que fala! É o que o povo fala na rua, é o que está acontecendo.

Então, é bom ficarmos atentos.

Eu espero, e vou assistir, porque vou continuar morando em Brasília, “estando” Deputado, ou não — porque eu não “sou” Deputado, “estou”. Nasci no Gama e vou continuar morando no Gama. Nunca vou pegar o VLT, como nunca peguei o metrô, que nunca me atendeu de lá: só pego o ônibus.

Nunca peguei o metrô, não vou pegar o VLT também, e vou ter de assistir à implantação do VLT, ficar olhando, enquanto o Governo subsidia, da mesma forma que ficou, anos e anos, subsidiando o metrô. O Governo ficou subsidiando o metrô. Foram 59 milhões de reais. É o metro quadrado mais caro do transporte público do País. Que nem é público! Não chamaria a atenção se a empresa Alston, que pode ser



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	39

a ganhadora desse consórcio, pode ganhar a concorrência realmente, porque ela ganha no país inteiro. É uma companhia francesa.

Mas a Assembleia Legislativa de São Paulo fez a CPI do Transporte, em função daquele acidente que aconteceu em São Paulo, e tem uma série de informações inclusive que envolvem pessoas de Brasília, do Distrito Federal, autoridades políticas que, com certeza, quando ela ganhar a concorrência do VLT, virão à tona. É uma questão de tempo para que as coisas fiquem muito claras e muito transparentes.

Era isso que eu tinha para falar. Como o Gastal foi citado durante duas falas, passo a palavra para o Gastal.

SR. ALFREDO GASTAL – Em Brasília, parece que, de repente, todo mundo se esqueceu do Lúcio Costa. Eu já vi jornais e revistas dizendo que ela foi planejada, desenhada por Oscar Niemayer, como se Lúcio não tivesse existido.

Qual era a característica de Lúcio Costa? Um sujeito extremamente simples, objetivo e, sobretudo, com visão de futuro. Então, de repente, eu fico profundamente... Eu não digo "irritado" porque não é exatamente a palavra.

Dizem: o IPHAN é irresponsável. O IPHAN simplesmente cumpre o que o Lúcio Costa estabeleceu e não o que as pessoas imaginam nas suas cabeças. Por quê? A cidade foi tombada volumetricamente e por usos. Se você não altera o volume, toca em frente. Querem achar, de repente, nuances que não existem. A cidade, a população tem a tendência de ser extremamente conservadora, o que deve fazer o Juscelino dar voltas na tumba, porque a última coisa que ele imaginava era ter gerado uma cidade conservadora. Ela tem um razoável autismo, pois só pensa nela. Os governos, principalmente, só pensam nela, no Plano Piloto, e as cidades satélites...

Eu me sinto um sujeito, a cada dia, mais "dinossáurico", porque eu falo em planejamento regional e parece que ninguém me ouve, ninguém sabe o que é nem dá a menor importância.

O que o Deputado estava dizendo agora é exatamente isto: é a rede de transportes que modifica a qualidade de vida, o comércio, a geração de emprego nas regiões. Então, fica essa discussão do detalhe.

Eu só digo e repito: a nossa aprovação só diz respeito ao tombamento. De vez em quando, o Ministério Público entende diferente. Se custa X ou Y, existem instâncias para decidir isso, inclusive e, sobretudo, a Câmara Legislativa.

Quanto ao detalhe de existir subsolo ou não no VLT, naquela época, o VLT estava mais na conversa e em alguns desenhos que eles tinham mandado. Eu confesso que eu nem me lembro disso. Eu acho que, na versão penúltima ou última que eles mandaram - que é um anteprojeto, não é um projeto ainda -, não tem mais isso.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	40

Basicamente é isso. Agora, insisto, lembrem: a cidade é tombada volumetricamente. São cubos. Antes que alguém, qualquer dia desses, venha me perguntar, qualquer edifício de Brasília, a menos que seja individualmente tombado, pode ser demolido do teto, da cobertura ao chão, desde que seja recolocado ali nas mesmas condições de volume. Esse é o tombamento de Brasília, sugerido por Lúcio Costa ao nosso governador na época.

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Obrigado, Gastal.

Para as suas considerações finais, convido, para fazer uso da palavra, o Sr. Conselheiro Comunitário da Asa Sul, Sr. Armando Olair.

ARMANDO OLAIR – Eu queria reafirmar a nossa posição a favor do VLT, mas nós vimos aqui que a articulação entre a SEDUMA e o Metrô não é tão efetiva como deveria ser. No sentido de planejamento, é preciso um trabalho mais integrado, e nós não percebemos isso. Um cuida só do transporte, e o outro cuida da urbanização. Não é possível trabalhar de forma isolada. Eu não enxerguei como essa articulação ocorre.

Nós continuamos com o problema do tombamento, do meio ambiente. Cortar árvores, para depois plantar novas árvores. É preciso saber, primeiro, onde serão plantadas essas árvores, porque não é para deixar para amanhã, porque, depois, amanhã, não acontece.

Outra questão é a eliminação dos ônibus da W3. Se vier o VLT, ninguém falou para nós se vão continuar algumas linhas ou nenhuma linha. Nós queremos o VLT como transporte não poluente, para não poluir aquela área, que hoje está poluída demais. Então, é preciso saber se terá ônibus ou não paralelamente ao VLT.

O transporte transversal tem de ser projetado agora, não mais tarde. Eu quero saber se eu, de minha casa, posso ir pegar esse VLT, lá na W3 ou não, deixando o carro em casa. Esta é a finalidade principal: transformar o VLT num instrumento de mudança cultural para se deixar o carro em casa. Não adianta fazer viadutos, não adianta fazer estacionamentos, porque não resolverão o problema de transporte da cidade. Nós viveremos congestionados aqui, a menos que mudemos culturalmente, deixando o carro em casa e acostumando-nos a pegar o transporte coletivo, ao término do nosso expediente, para voltarmos para casa. O VLT, confortável, seguro, de trilho, muito mais seguro do que o trólebus – respondendo aqui uma questão - será útil e fará com que as pessoas comecem a compreender que, se todo mundo andar de automóvel, esta cidade não terá condições de circulação.

Outra questão que ficou clara aqui é que a comunicação do Governo está falha. O Governo não se comunica corretamente. Ele afirma que fez algumas reuniões com A, B e C, mas os comerciantes ainda ignoram como é, a comunidade não sabe detalhes do projeto. O Governo precisa ser mais transparente, como foi reclamado aqui. Aliás, está na Lei de Responsabilidade Fiscal que o Governo deve ser



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	41

transparente, e nós fazemos questão que seja obedecida essa lei. A transparência é fundamental.

Além, sempre dizemos - como foi dito pelo Artur - que a fiscalização é fundamental. Nós vivemos uma situação muito triste porque a fiscalização nessa cidade sempre falhou. Nós insistimos, então, que, além da fiscalização, é preciso ser transparente. E a transparência se dá com reuniões, com discussões, não uma única vez, mas várias vezes, quantas forem necessárias. Então, é preciso uma recolocação do Governo em termos de articulação com a comunidade.

Por último, reiteramos que é preciso a participação da sociedade, porque isso está na lei. Nós somos uma sociedade organizada e queremos participar do processo.

Obrigado.

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Obrigado, Sr. Olair.

Concedo a palavra à Doutora Anamaria de Aragão, representando o Secretário Cássio Taniguchi.

ANAMARIA DE ARAGÃO – Eu gostaria apenas de esclarecer a declaração feita pelo consultor legislativo a respeito das calçadas. Existe uma série de redes que passam nas calçadas da W3 que talvez tenham de ser remanejadas com a implantação do METRÔ. Há, por exemplo, a questão da drenagem, a questão da acomodação do *grade* da rua, em função da declividade que há, e a questão da implantação da plataforma num nível intermediário. Então, apenas por essa razão é que se está esperando realmente a efetivação dessa questão.

Do ponto de vista da publicidade, nós já estamos trabalhando para sensibilizar os empresários da área com relação à necessidade de se adaptarem.

Finalmente, eu queria dizer que, realmente, por todas as declarações, é necessário nós revermos os nossos interlocutores. Até o momento, parecia-nos que os empresários que haviam nos procurado via Fecomércio eram realmente os legítimos representantes. Eu gostaria apenas de solicitar aos senhores, uma vez que a Administração Regional de Brasília é que está fazendo realmente essa intermediação no sentido de convocar as audiências públicas e os representantes da comunidade, que manifestassem junto à Administradora o seu desejo de participar mais ativamente do processo. Quanto a isso, não há problema algum. Nós convocaremos...

(Intervenção fora do microfone.)

ANAMARIA DE ARAGÃO - Eu acho que nós realmente poderemos atendê-los melhor.

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Muito obrigado, Dra. Anamaria de Aragão.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	42

Passo a palavra ao Dr. José Gaspar de Souza, que representa o Secretário de Transportes, Alberto Fraga.

SR. JOSÉ GASPAR DE SOUZA – Na qualidade de representante do Secretário de Transportes, eu gostaria de enfatizar que, na qualidade de Presidente do METRÔ, eu sou o responsável pelo desenvolvimento do projeto do VLT, assim como fui, no passado, responsável pelo projeto do METRÔ.

Causam-me um pouco de surpresa algumas afirmações de que o METRÔ não funciona. Muito pelo contrário: hoje o METRÔ é o elemento estrutural do sistema de transportes do Distrito Federal. Hoje, se você for à Ceilândia perguntar quem quer o METRÔ lá, você vai ter uma grande resposta da comunidade. Ele foi o que facilitou o movimento de uma quantidade significativa de pessoas que gastavam, em média, de 90 a 120 minutos por dia para chegar ao Plano Piloto e hoje gastam 42 minutos.

Temos deficiência no METRÔ? Temos. Por um problema do passado, um problema de planejamento, ninguém acreditou no METRÔ. Esse era o motivo. Ninguém comprou trens. Em alguns momentos, tentaram comprar equipamentos, mas não se comprou porque achavam que o METRÔ era um brinquedinho que levava nada a coisa alguma. Nós, em 1991, dissemos que ou o METRÔ era implantado, ou Brasília pararia. Todo mundo achava que o METRÔ ligava nada a coisa nenhuma. Hoje a gente vê que para retirar o METRÔ de circulação, onde transportamos 150 mil pessoas por dia, precisamos de mais de 800 ônibus na hora do pico, de manhã, nesses 2 corredores. Se hoje é um caos total sem esses ônibus, imaginem como é que seria colocando esses ônibus para circular e transportar essas pessoas.

Nunca se falou que o METRÔ custaria 600 milhões. Lá atrás, falava-se que ele custaria 700 milhões de dólares, não sei que moeda era usada em 1991, uma época inflacionária. Hoje, o metrô, por incrível que pareça, foi pago por um projeto desenvolvido dentro do próprio METRÔ, que foi a cidade de Águas Claras. Se você pegar na história o que se arrecadou com a cidade de Águas Claras, vendendo lotes e terrenos para concessão, verá que esse valor pagou o metrô nos seus 42 km de extensão.

Pessoalmente, estive em 2 lugares no exterior, mostrando a experiência do METRÔ de Brasília como referência. Ele é, sim, o metrô mais barato que se tem em construção no Brasil. Nas características dele, é o METRÔ mais barato. Podem buscar. Há 35 anos trabalho no setor de transportes. Conheço todos os metrôs, tanto aqui, quanto lá fora, e lhes digo que ele é, em termos de construção, o mais barato que se fez no Brasil. Estou falando do METRÔ. Não se pode compará-lo com o trem de subúrbio, outra tecnologia totalmente diferente.

Voltando ao VLT, o Deputado Paulo Tadeu disse que foram aprovados dois acordos de empréstimo: um para a AFD e outro para o BID. Esses são 2 projetos



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	43

distintos. O projeto da AFD – Agência Francesa de Desenvolvimento é para o VLT. O projeto do BID — antes era o BID e hoje será a CAF — é para VLP do Eixo Sul. É um pouco diferente.

Na questão do equilíbrio financeiro, nós estamos trabalhando com o primeiro trecho prioritário, do terminal Asa Sul ao Setor Comercial Norte, no valor de R\$ 780.000.000,00 (setecentos e oitenta milhões de reais). Nós já temos 50% da AFD e 50% do Governo do Distrito Federal, com a possibilidade, inclusive, de outros órgãos virem a participar do empreendimento. O próprio BID busca, realmente, essa possibilidade de ele participar com mais 40%, em função da crise mundial. Mas, hoje, está acertado 50% do GDF, 50% da Agência Francesa de Desenvolvimento.

A AFD só emprestou esse recurso ao VLT porque ele é um projeto ambientalmente correto, é o projeto que se busca realmente. Lamento quando uma pessoa vem e diz que não vai buscar um modelo na Europa para corrigir os problemas de Brasília. Talvez seja uma falta de conhecimento do que é o setor de transportes. Eu não vou hoje inventar nada diferente para o metrô. O metrô é inglês, foi projetado no século XIX, em Londres. Não vou inventar um novo metrô, porque não existe. Não vou inventar um novo automóvel para rodar em Brasília. Tenho que buscar experiência onde deu certo. Se não, vou ficar 30 anos pesquisando alguma coisa que não vai a lugar nenhum. Se há uma experiência que deu certo, seja na França, na Espanha, nos Estados Unidos, em Curitiba ou onde for, nós vamos buscar.

Brasília é uma cidade em movimento, onde, hoje, há 1 milhão de automóveis rodando. Se não houver algum tipo de investimento maciço — e investimento em transporte é caro, não adianta imaginar que um sistema de transporte é barato —, Brasília vai parar, a curtíssimo prazo. Todo mundo prevê que, daqui a 6 ou 7 anos, no máximo, vamos passar de 1 milhão para 2 milhões de automóveis e não há mais como se alargarem as avenidas da cidade. Então, tem que existir um sistema de transporte. É o que nós buscamos.

Quando falamos, no início da apresentação, dos nossos projetos estruturantes, não estávamos tratando do VLT em nível de governo. Tratamos do VLT, da conclusão e expansão do metrô, do Eixo Sul, do corredor da EPTG, do corredor do Eixo Norte, que é Planaltina, Sobradinho, uma emergência. Estamos tratando de uma rede de transporte que permite às pessoas fazerem o seu caminho mais rapidamente. Elas vão andar um pedaço de ônibus, um de VLT, um de metrô.

Talvez, muita gente não saiba, mas, hoje, já existe uma integração concreta do metrô com o ônibus. As pessoas de Samambaia pegam o micro-ônibus, nas suas 4 avenidas, e fazem o resto da viagem de metrô. Quem chega hoje à rodoviária do Plano Piloto, pega o ônibus para ir trabalhar na Esplanada dos Ministérios com tarifa única. É integração. Ainda é pequena? É, porque ainda tem que se fazer um projeto maior. Deputado Cabo Patrício, o senhor vai andar de VLT. No dia em que o senhor



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	44

quiser vir do Gama, virá do Eixo Sul. Se quiser se destinar à avenida W3, vai chegar ao terminal Asa Sul, trocar de equipamento — esse do Gama —, pegar o VLT e pagar uma tarifa única.

Pensamos naquelas pessoas, que, hoje, vêm de Ceilândia, Samambaia, Taguatinga e querem ir à W3. Quando falamos em W3, não podemos considerar só o seu comércio. A W3 tem um movimento intenso em função dos equipamentos urbanos colocados no complexo das quadras 700 e 900, as grandes escolas, as grandes clínicas. As pessoas não podem caminhar 1 ou 2 quilômetros para chegar às quadras 900. Hoje, muitas pessoas que poderiam estar utilizando o metrô não o fazem pela distância da travessia, que seria das quadras 900 até a estação do metrô. O VLT tem essa missão. Ele não é para o aeroporto. Parece que ninguém entendeu isso, ainda. A ligação do VLT é W3 Sul—W3 Norte. É um sistema de transporte de distribuição. Todas as pessoas que chegarem ao terminal da Asa Sul e ao terminal da Asa Norte vão pegar o VLT em uma qualidade de serviço muito diferenciado. Não sei se algum de vocês teve o prazer de andar dentro de um VLT. Nem se compara andar dentro de um VLT a andar dentro de um ônibus. É totalmente diferente. É outro padrão. Hoje, quando se chega a qualquer cidade europeia — o europeu é o mais conservador —, vê-se todo mundo pedir o VLT porque é um sistema de qualidade. Então, realmente, temos consciência de que estamos implementando um projeto de transportes.

A Copa do Mundo é um mero evento, que pode ocorrer ou não, mas vai ocorrer. A ideia de se levar o VLT para o aeroporto não foi em função da Copa do Mundo. Foi um pedido da INFRAERO, que o fez a mim em 2007, dizendo que de cada 10 turistas estrangeiros que chegam a Brasília, 10 perguntam onde podem pegar o metrô para ir ao Plano Piloto. Infelizmente, no Brasil, não há essa cultura de aeroporto ligado com o sistema metroviário. Há a cultura de que tudo se faz de táxi. Para qualquer canto se vai de táxi. Qualquer aeroporto europeu ou americano possui um sistema metroferroviário que faz essa ligação. Então, o pedido da extensão foi da INFRAERO. Isso não significa que todos os veículos que vão rodar na W3 vão para o aeroporto. Não. Vai haver uma frequência. A cada 3 minutos, na W3, todos os ônibus vão ser retirados e, a cada 4 linhas, uma vai até o aeroporto. E o *Zebrinha* vai ser implementado para fazer a ligação leste—oeste, que é fundamental.

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Neste momento, passamos a palavra, para as considerações finais, à Dra. Anna Cláudia Manso, representando o Dr. Leonardo Bandarra.

SRA. ANNA CLÁUDIA MANSO – Para finalizar, quero agradecer o convite da Câmara Legislativa. Eu gostaria de esclarecer à população que o Ministério Público está atento às questões ambientais, ao tombamento de Brasília e às questões orçamentárias que envolvem esse empreendimento.

Muito obrigada.



Data	Horário Início	Sessão/Reunião	Página
28   05   2009	15h35min	ORDINÁRIA/COMISSÃO GERAL	45

PRESIDENTE (DEPUTADO CABO PATRÍCIO) – Obrigada, Dra. Anna Cláudia.

Esta Presidência convida a todos para a sessão solene em homenagem aos 150 anos da Igreja Presbiteriana, proposta pelo Deputado Bispo Renato, a realizar-se hoje, 28 de maio de 2009, às 19 horas neste plenário.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente Comissão Geral.

(Levanta-se a sessão às 18h30min.)

Este texto não substitui o publicado no *Diário da Câmara Legislativa* nº 107-Suplemento, de 18/6/2009.