



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

08/09/2016 - 78ª - Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Bom dia a todos!

Declaro aberta a 78ª Reunião, Extraordinária, da Comissão Permanente de Direitos Humanos e Legislação Participativa do Senado Federal da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

A audiência pública será realizada nos termos do Requerimento nº 106, de 2016-CDH, de minha autoria, para debater sobre os problemas do Metrô do Distrito Federal.

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que têm interesse em participar com comentários ou com perguntas podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, pelo *link* www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Repito: todos que queiram participar - inclusive, vocês que estão na plenária - e fazer perguntas podem fazê-lo através do Portal e-Cidadania, pelo *link* www.senado.leg.br/ecidadania, ou através do telefone do Alô Senado de número 0800-612211. Então, todos que estão no plenário e que quiserem participar, fazendo perguntas, podem fazê-lo, bem como quem nos está ouvindo em todo o Brasil pela Rádio Senado e pela TV Senado.

Vamos dar início aos trabalhos.

Hoje, estamos vindo da ressaca do feriado de ontem, Dia da Pátria. Então, as coisas começaram de forma menos acelerada nesta Casa.

Vamos lá!

Eu gostaria de compor a Mesa, convidando o Sr. Luiz Gustavo de Andrade, Diretor de Administração da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, neste evento representando o Presidente do Metrô, Marcelo Dourado.

Luiz Gustavo de Andrade, por favor! Tudo bem, Luiz? Já lhe entreguei o meu cartão. Seja bem-vindo!

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Eu queria convidar o representante dos trabalhadores do Metrô, Quintino Sousa, representando o SindMetrô-DF.

Fique do meu lado aqui, rapaz! Trabalhador e patrão estão do mesmo lado! Tudo bom, Quintino? Seja muito bem-vindo! Deixe-me dar meu cartão para você. Como está a turma lá? Está tudo bem?

O SR. QUINTINO SOUSA - Tudo bem.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Eu queria convidar o Sr. Carlos Penna Brescianini, mestre em Ciências Públicas, representante do blogue Ambiente e Transporte, ex-Coordenador do Metrô-DF, para compor a Mesa. Acho que ele estava dando entrevista ali.

Pode pôr a dele aqui. Está ótimo.

Eu gostaria de convidar a Srª Sophia Ludovice, representante do Diretório Central de Estudantes da UnB. Não é uma senhora, é uma jovem.

Por favor, Sophia! Tudo bem? Eu me formei na UnB também, Sophia. Seja bem-vinda! Fiz Engenharia Elétrica lá de 1978 a 1982. Você nem pensava em vir a este mundo. Você nasceu em que ano?

A SRª SOPHIA LUDUVICE - Em 1996.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Está vendo? É um bebê. Seja muito bem-vinda!

A SRª SOPHIA LUDUVICE - Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Eu gostaria de convidar o Sr. Rafael Calixto de Souza, Presidente do Diretório Central dos Estudantes do UniCeub, de Brasília.

O nosso querido Ceub é cada vez mais referência nos cursos de Direito, não é, Luciano? Você faz Direito também?

O SR. RAFAEL CALIXTO DE SOUZA - Faço Administração.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Seja bem-vindo! Muito prazer, Luciano!

O SR. RAFAEL CALIXTO DE SOUZA - Obrigado. Sou o Rafael.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Desculpe-me! Rafael Calixto de Souza, seja muito bem-vindo!

Um abraço a todo mundo do Ceub!

Eu gostaria de convidar Vidal Guerra, Presidente da Associação de Usuários de Transporte Coletivo do Distrito Federal (Autrac), para sentar aqui conosco.

Onde está o Rafael? O Rafael não chegou ainda? É o Vidal, desculpa. Onde está o Vidal?

Eu gostaria de convidar o Sr. Vidal Guerra, Presidente da Autrac (Associação de Usuários de Transporte Coletivo do Distrito Federal).

Ô Vidal, tudo bem? Pelo nome, nem liguei a pessoa à figura! Seja bem-vindo!

O SR. VIDAL GUERRA - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Meu querido Carlos Penna Brescianini é de descendência italiana. Seja bem-vindo, Carlos Penna, mestre em Ciências Públicas, representante do blogue Ambiente e Transporte, ex-Coordenador do Metrô-DF!

Vidal, tudo bem? Como vai você?

O SR. VIDAL GUERRA - Tudo bem, Senador. Desculpa.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Seja bem-vindo! Você já tem o meu cartão, não é? Seja muito bem-vindo!

O SR. VIDAL GUERRA - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Eu gostaria de convidar a Srª Luzimar Pereira, 1ª Secretária da Associação de Moradores e Amigos de Águas Claras (AMAAC).

É o Sr. Luzimar. Desculpa! É que tanto homens quanto mulheres usam o nome Luzimar.

Luzimar, seja bem-vindo! É um prazer...

O SR. LUZIMAR PEREIRA - Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Desculpa a confusão. Conheço mais pessoas de nome Luzimar do sexo feminino do que do sexo masculino. É um nome que serve para as duas situações, não é? Parabéns! Águas Claras é uma... Gosto muito da sua região. Acho que é uma região que precisa muito de evolução e de apoio.

Pessoal, a mesa está um pouco apertada, porque preferi acomodar todos à mesa. Por isso, permito que avancem duas bancadas aqui, para até ficarem mais bem posicionados. Vamos deixar vaga só a primeira bancada para Parlamentares, para outras pessoas que venham aqui ou para os outros dois convidados que ainda vão chegar aqui. Então, vocês podem ocupar até a penúltima bancada.

Vamos lá!

O que nos leva a esta importante audiência pública? Preparei algumas palavras importantes.

Sr^{as} Senadoras, Srs. Senadores, senhoras e senhores convidados para esta audiência pública, ouvintes da Rádio Senado e da TV Senado, em atendimento ao Requerimento nº 106, de 2016-CDH, está sendo realizada esta audiência pública para debatermos as questões que afetam o Metrô do Distrito Federal.

Estão presentes aqui dirigentes do Poder Executivo do GDF, da Secretaria de Mobilidade, dirigentes da Companhia do Metropolitan do DF e autoridades da Defensoria Pública do Distrito Federal. Também estão aqui representantes dos usuários de transportes coletivos do DF e ex-dirigentes do Metrô.

Lamentavelmente, o pessoal da Defensoria e o da Procuradoria não veio. Não é isso?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Nem o pessoal da Defensoria nem o da Procuradoria vieram, lamentavelmente. Vou mandar a minha carta lamentando a ausência deles.

Representantes dos moradores de Águas Claras, da Asa Sul e da Asa Norte, do Diretório Central dos Estudantes da UniCeub, do Diretório Central do Estudantes da UnB, e, é claro, como não poderia deixar de ser, um representante do SindMetrô/DF(Sindicato dos Metroviários do DF), sejam bem-vindos.

Viva os trabalhadores, não é? Afinal, nós estamos na CDH, não é isso, gente? Sejam todos bem-vindos. Agradecemos a contribuição que nos darão ao longo desta discussão, a qual tem o único propósito de definir a melhor maneira pela qual os serviços do Metrô responderão às demandas por transporte de qualidade em nossa metrópole. E não apenas quanto à qualidade, mas, é claro, quanto à quantidade. Por isso é que você tem muito o que falar aqui hoje - ouviu, Luiz Gustavo?

A razão pela qual eu solicitei a realização desta audiência foi o recebimento de uma série de denúncias a respeito da situação precária em que se encontra esse serviço essencial à população do Distrito Federal.

Ainda que limitado à conexão entre Plano Piloto, Asa Sul, Guará, Águas Claras, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, os bons e maus serviços do Metrô causam impacto direto na vida de dezenas, de centenas de milhares de pessoas todos os dias. É muita gente que anda no Metrô: precisamente, quantas pessoas por dia?

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Entre 160 a 200 mil pessoas.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Entre 160 a 200 mil usuários/dia. Então se imagina o impacto que é esta discussão.

E não me refiro apenas aos ainda poucos se comparados aos mais de 2 milhões de brasilienses potenciais usuários que andam de metrô, refiro-me, também, a todos os benefícios que o serviço sobre trilhos traz a uma cidade como a nossa: o potencial que tem para reduzir o volume de automóveis nas ruas; a economia de combustíveis; o não uso de combustíveis fósseis; o melhor aproveitamento das energias renováveis.

As denúncias que temos recebido - ouviu, Luiz? - dizem respeito à interrupção frequente dos serviços, ao não atendimento em condições ótimas nos horários mais demandados, e, é claro, às condições com que os empregados do Metrô prestam serviços.

Temos recebido notícias, diariamente, de que uma ou outra composição de carros do Metrô apresentou defeitos, ou de que outras não podem ser colocadas em funcionamento por falta de peças. Outras informações dão conta de que as obras de algumas das estações foram paralisadas. Esta parte é particularmente mais grave, pois algumas dessas estações estão praticamente prontas - prontas! -, recebendo poeira, fechadas, e a população precisando andar no metrô, precisando desengarrar Águas Claras - é um caos ir para Águas Claras no final do dia ou sair de Águas Claras pela manhã. Temos paradas do Metrô prontas, empoeirando e não abrem para a população poder melhor usar o Metrô. Então, essas são as denúncias que chegam aqui. Nós precisamos apurar essas questões.

Eu vou ao Ministério Público e à Procuradoria para poder checar essas questões aqui, porque é inadmissível para a nossa população que parada do Metrô esteja pronta, ficando obsoleta, e não se abre por conta de *lobby* ou não de empresas de ônibus que não querem deixar que as paradas do Metrô sejam abertas para aumentar o número de gente ou o fluxo de usuários do Metrô durante o dia. Então, nós precisamos verificar isso, Luiz. Eu quero formulada aqui - eu vou formular por escrito - uma consulta ao Presidente do Metrô e ao Sr. Diretor Administrativo, pois eu quero informação sobre as paradas do Metrô que estão prontas e que não estão sendo usadas, ou sobre o que é que está faltando. E, aqui, eu falo como Presidente da Frente Parlamentar Mista da Infraestrutura, ou seja, que é responsável, tanto por Deputados como Senadores para discutir a questão de infraestrutura nesta Casa.

Eu sou o Presidente dessa Frente Parlamentar Mista e, portanto, preciso de informações, porque nossos estudantes, nossos jovens, nossos trabalhadores, nossa população, nossas donas de casa não podem ter paradas de Metrô prontas e não sendo usadas.

E dizem ainda as denúncias que chegam a esta Casa que já querem relicitar. Não foi nem usado e dizem que já está obsoleto, que não pode ser utilizado, não sei por que motivo. Se até ontem podia, por que agora não pode? Então, precisamos de muitas explicações sobre essas questões. Isso é uma parte...

Como você não vai ser o primeiro a falar, se quiser já pode ligar para o Diretor de Operações para ter algumas respostas sobre isso. Isso é importante para nós.

Temos recebido notícias diariamente de que uma ou outra composição de carros do Metrô apresentou defeitos ou que outras não podem ser colocadas em funcionamento por falta de peças. Outras informações dão conta - é aquilo que falei - de que as obras de algumas estações foram paralisadas. Essa parte é particularmente grave, pois algumas dessas estações estão praticamente prontas, mas não foram concluídas por alguns detalhes e, por isso, deixam de prestar o serviço que deveriam.

Chegamos a saber que algumas dessas estações seriam demolidas - pasmem população brasileira e de Brasília! - por se revelarem obsoletas. Quer dizer, não foram nem inauguradas, num Metrô muito novo como o de Brasília, e dizem que as estações estariam obsoletas e teriam que ser demolidas. Quer dizer, é um absurdo, especialmente para mim, que sou engenheiro e da Frente Parlamentar Mista da Infraestrutura. Não dá para admitir uma possibilidade dessa. Disse-se também que até seriam utilizadas para o sistema BRT.

Não se sabe ao certo o que procede e o que não procede. Por isso é que não podemos também aqui... Estou aqui cobrando com ênfase, mas estou querendo saber a resposta, porque pode se tratar simplesmente de informações não verdadeiras. Então, nós precisamos saber da fonte oficial as razões que os dirigentes têm a apresentar para justificar essas paralisações. Esta audiência pública é principalmente para conhecer essas razões. Por isso é que pedi para o nosso Diretor Administrativo aqui ligar para o Diretor de Operações para ver se ele consegue dizer algumas razões. O Presidente do Metrô foi convidado para estar aqui, mas, lamentavelmente, não pôde vir. Mas, se ele mandou o Luiz, é porque o Luiz está preparado para discorrer sobre todos os assuntos.

A verdade, segundo nos informam as fontes confiáveis, é que faltam mais de 800 servidores para o correto funcionamento do Metrô - isso quem vai me dizer é você, que é representante dos usuários e dos trabalhadores. Eu sei que houve uma greve longa. Acho que a greve já está superada agora, não é? Precisamos ver como é que anda isso.

Não podia deixar de ter chegado a nós a gravidade desta denúncia de que há mais de 3 anos não há convocação de novos trabalhadores. Na minha Igreja, por exemplo, há um que é piloto de metrô, ele participa do grupo de orações de que participo, o Ágape, que é o Ivan. Ele é uma pessoa que trabalha muito. Sei que há uma sobrecarga muito grande para os pilotos do Metrô, ainda que haja pessoas aprovadas em concursos - parece que há pessoas aprovadas que não foram chamadas; acho que você vai discorrer sobre isso daqui a pouco - aptas a darem a sua contribuição profissional para a melhoria dos transportes públicos de nossa cidade.

Em função de todas as precariedades, não tem restado aos trabalhadores senão o instrumento mais poderoso e eficaz de que dispõem para se defenderem de abusos, de supressão de direitos e da não oferta das condições mínimas de trabalho, que é a greve. Você vai dizer para nós como é que foi isso aí e justificar para a população inclusive, está bem? A greve durou um longo período sem que, da parte do GDF, e da direção do Metrô-DF particularmente, houvesse uma resposta que possibilitasse aos trabalhadores uma avaliação mais séria e ponderada. Então, diga para nós depois como é que está essa questão da greve aí, está bem? Como é que foi o fim da greve?

Nosso interesse com esta audiência pública é o de levantar todas as possíveis questões, encontrar os entraves e receber sugestões de melhorias, as quais serão encaminhadas às autoridades competentes. Por isto é que eu priorizei trazer a UnB, trazer o Ceub, trazer os usuários de lá da associação de Águas Claras, que é bastante impactada, e os usuários dos transportes: para vermos que melhorias é possível fazer para recomendar à nossa diretoria do Metrô e ao Governo do Distrito Federal. Daqui sairá um relatório que o Luiz vai poder levar para que seja discutido no Conselho de Administração da empresa para ver o que é possível adotar, não é Luiz?

Releio rapidamente o parágrafo.

Nosso interesse com esta audiência pública é o de levantar todas as possíveis questões, encontrar os entraves e receber sugestões de melhorias, as quais serão encaminhadas às autoridades competentes, tanto as do DF como as da União, pois tudo o que ocorre em Brasília acaba por afetar a dimensão nacional por sermos a sede dos Poderes. Os trabalhos estão abertos e um clima de justiça, equidade e cooperação reina entre nós.

Passo a palavra ao nosso querido primeiro debatedor, que eu gostaria que fosse exatamente o Presidente do Sindicato, para poder dizer para nós como é que andou, como é que fechou a greve, como é que ficou, como é que estão as perspectivas dos trabalhadores, como é que estão todas as questões. Em seguida, vou passar para o representante da associação de Águas Claras. Quero ouvir o ponto de vista do usuário da cidade mais afetada, que é Águas Claras, inclusive sobre essa

denúncia de parada de metrô - parada, não parada, como é que anda? Depois vou passar para um dos representantes dos estudantes - pode ser para a Sophia ou para o Luiz. Os últimos serão Autrac, Penna e o Luiz.

Pois não, Penna.

O SR. CARLOS PENNA BRESCIANINI - Estou dando uma sugestão ao Luiz Gustavo. Para que tenhamos agilidade, já que há várias questões...

O senhor já colocou na sua fala algumas questões, como concurso, estações que não estão abertas, quantidade de passageiros e falhas. O Luiz, que está representando a companhia, poderia já responder essas questões e, aí, quando eu falar e os outros falarem, já falamos debatendo com ele, num clima de civilidade, com tranquilidade.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Pode ser. Eu vou só ouvir o sindicato, colocar toda a problemática do ponto de vista do sindicato. Vou ouvir um representante dos usuários, como falei aqui, e depois já passo para você, que terá mais elementos para dar as respostas, conforme o Penna sugeriu. Eu não tenho problema nenhum com isso. Nós estamos aqui é para colaborar, não estamos aqui para inventar a roda, a roda já foi inventada muitos anos atrás. Nós precisamos é sair da situação em que nos encontramos e melhorar a situação para todo mundo.

Vamos ouvir o nosso Quintino Sousa, representante do SindMetrô, que tem de 10 a 12 minutos para falar.

O SR. QUINTINO DOS SANTOS SOUSA - Antes de tudo, eu gostaria de agradecer ao Senador Hélio José pela oportunidade dada ao Sindicato de participar desta Mesa e dizer que uma característica dos metroviários é ter orgulho da empresa em que trabalham. Eles veem a grande importância do Metrô no cenário de transporte.

Na verdade, o Metrô deveria ser muito mais amplo no Distrito Federal. Hoje em dia, se o Distrito Federal sofre tanto com a questão do transporte, é porque falta transporte sobre trilhos e, aí, a gente vê licitação em cima de licitação de ônibus, o que acaba meio que evitando a ampliação desse Metrô, por questão de *lobby* político.

A categoria vem de um movimento de greve que durou 74 dias.

O movimento se calçava em três pontos, e o ponto principal da categoria, por incrível que pareça, não era a questão do reajuste. O reajuste era um dos pontos, mas não o principal. O ponto principal dos metroviários, nesse movimento tão longo, são as condições de trabalho. E dentro de "condições de trabalho", o grande problema hoje é a falta de empregados. A falta de empregados é um problema que afeta os metroviários, mas vem afetando principalmente a população. Hoje, pode-se dizer que falta metade do quadro, porque temos 994 empregados e uma falta acima de 800. Quem é prejudicado com isso? É prejudicado o empregado que está dentro de uma estação, trabalhando por dois, três, quatro, ficando absolutamente saturado, e é prejudicada a população, que anda em um sistema metroviário hoje em dia completamente sem segurança.

Às vezes, isso não fica tão visível porque, afinal, "se o Metrô está rodando, se eu estou conseguindo chegar ao meu destino está tudo certo". Mas não é assim.

Quando você tem uma estação sem um empregado que possa prestar primeiros socorros, sem um empregado que possa dar uma informação, sem um empregado que possa oferecer um mínimo de segurança à população, você corre um risco enorme.

Graças a Deus, não aconteceu um incidente maior no sistema metroviário do Distrito Federal. E, muitas vezes, isso aconteceu porque os poucos empregados que temos se desdobram em atuações, arriscando a sua própria vida, a sua segurança, a sua saúde, para que se possa prestar o melhor serviço à população mesmo dentro de um cenário absolutamente caótico.

O que os metroviários querem é a convocação dos aprovados no concurso. Esta é a única solução. São 800 empregados que faltam no sistema que temos hoje. Se abrir mais uma estação, mais empregados serão necessários; se for ampliado o sistema, mais pessoas serão necessárias.

E a grande defesa da questão dos concursados é que eles não vêm para enriquecer alguém com contrato de terceirização que é ineficiente; eles vêm como empregados absolutamente técnicos e especializados para trabalhar dentro do sistema metroviário do Distrito Federal.

É exatamente o que a gente busca. A convocação dos aprovados, que recebem todo o treinamento, é para você oferecer um melhor serviço de transporte sobre trilhos no Distrito Federal, porque são pessoas técnicas e comprometidas com o usuário.

Todo mundo tem essa compreensão de que os metroviários só existem porque existem os usuários de metrô. Eu já tive a oportunidade de conversar com o Luzimar e nós falamos isso, um depende do outro. E juntos conseguimos fazer esta cidade andar.

Para nós é muito importante estar transportando 200 mil pessoas por dia e, no futuro, queremos transportar muito mais, com qualidade e com segurança.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Já que o Quintino não precisou utilizar todo o tempo, eu vou formular algumas perguntas que me chegaram... *(Pausa.)*

Qual é o problema que está havendo com o som?

Alô? Está o.k.? Algumas perguntas que me chegaram, antes falando o seguinte: nós havíamos convidado o Sr. Marcelo Dourado, Diretor-Presidente do Metrô, que aqui não compareceu; o Sr. Marcos Dantas, Secretário de Mobilidade do DF, que também não compareceu - não mandou representante a Secretaria de Mobilidade? -; o Sr. Leonardo Bessa, Procurador-Geral de Justiça do DF, vou conversar com ele; a Sr^a Paola Aires Corrêa Lima, Procuradora-Geral do DF; o Sr. Kleber Vinicius, Defensor Público da União; Sr. Ricardo Batista Sousa, Defensor Público-Geral do DF. Não entendi por que as defensorias não vieram, qual foi a resposta que obteve a Secretaria para essa não vinda dessas pessoas aqui, porque não entrei em contato com nenhum? A Secretaria entrou em contato com todo mundo? Há ofício? Há alguma motivação para a não vinda dessas pessoas? Eu gostaria de dar uma olhada nos ofícios para a não vinda dessas pessoas. O representante do Conselho de Moradores da Asa Sul/Plano Piloto foi contactado? O representante do Conselho de Moradores da Asa Norte/Plano Piloto foi contactado? Foram?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Vou dar uma olhada sobre isso, por enquanto vou fazer só as perguntas aqui para aproveitar:

"Tem sido noticiado nos meios de comunicação locais que a falta de funcionários nas bilheterias da Companhia do Metropolitan do Distrito Federal - Metrô, tem provocado a necessidade de liberação das catracas para evitar o fechamento de estações. Que providências têm sido tomadas para que esses episódios - que causam perdas de receita - não venham a se repetir?" "Considerando que o Governo do Distrito Federal está impedido de contratar funcionários para compor o quadro da Companhia - devido aos limites estabelecidos pela Lei de Responsabilidade Fiscal -, por que razão não é instituído o sistema de bilhetagem automática?" Sobre essa pergunta, quero ouvir da Diretoria da empresa a respeito dessa situação. "Que providências têm sido tomadas para prover o Metrô-DF de serviços de manutenção adequada às necessidades do sistema?" "A Companhia disporia de dados comparativos dos custos operacionais do Metrô-DF com outros sistemas de metrô no Brasil, especialmente custos de manutenção e de pessoal?" "Que providências têm sido tomadas para tornar o sistema do Metrô-DF mais eficiente?" "Há alguns estudos em andamento para criar terminais de integração, aumentar as linhas coletoras e diminuir as linhas de ônibus concorrentes?" "Há algum estudo em andamento para a ampliação do sistema do Metrô-DF? Havendo tal estudo, em que fase se encontra? E qual a unidade do Governo do Distrito Federal é responsável por dar andamento às providências necessárias?" "Existe estudo sobre os impactos para o Erário do Distrito Federal de uma eventual concessão de prestação de serviços de metrô aos moldes do que acontece no Estado do Rio de Janeiro?" "Como os senhores avaliam a decisão do Tribunal Regional do Trabalho que determinou a nomeação dos aprovados em concurso público para o Metrô-DF, em face das restrições constantes da Lei de Responsabilidade Fiscal?" Isso aqui seria até para você responder. Então: "Como os senhores avaliam a decisão do Tribunal Regional do Trabalho que determinou a nomeação dos aprovados em concurso público para o Metrô-DF, em face das restrições constantes da Lei de Responsabilidade Fiscal? Estariam as autoridades responsáveis incidindo em alguns crimes, na hipótese de descumprimento da sentença?"

Gostaria que vocês tirassem cópia, xerox, para mim dessas perguntas, para passar aqui principalmente para o Luiz Gustavo e para o SindMetrô. Enquanto isso, vou ouvir aqui um representante de lá da Associação - da AMAAC -, que é o nosso querido Luzimar. Por favor, com a palavra o Luzimar. Dez minutos, Luzimar. *(Pausa.)*

Não está funcionando?

Devido ao defeito técnico, vou reiniciar os dez minutos, ouviu, Luzimar?

O SR. LUZIMAR PEREIRA *(Fora do microfone.)* - Está bem.

Alô! Alô!

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Troque de lugar com o Vidal.

O SR. LUZIMAR PEREIRA - Bom dia, Senador!

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Pois não, Luzimar, o senhor está com a palavra por dez minutos.

O SR. LUZIMAR PEREIRA - Bom dia, Senador! Bom dia, Quintino! Bom dia, representante do Metrô e demais componentes da Mesa! Bom dia, Vidal Guerra, que é representante da Autrac!

Senador, aqui estou representando a Associação dos Moradores e Amigos de Águas Claras, porque também dela faço parte. Estamos aqui presentes da Associação de Moradores de Águas Claras eu e o Diretor Winston, que está aqui na frente.

O Quintino já me conhece de outra oportunidade.

Sou Presidente também - eu até estava dando esta notícia para o Vidal - da Associação de Usuários do Metrô do Distrito Federal, que é específica.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Ah que bom!

O SR. LUZIMAR PEREIRA - Então, a gente vai somar forças aqui com o Vidal, porque há essa interação.

O SR. VIDAL GUERRA (*Fora do microfone.*) - Com certeza.

O SR. LUZIMAR PEREIRA - Eu, como morador de Águas Claras, naturalmente, sou usuário do Metrô, no qual todos os dias venho para o trabalho. É um transporte muito importante, que facilita para nós. Eu costumo dizer de dois aspectos principais para mim, que moro em Águas Claras: o primeiro é a questão da economia, pois, em vez de vir para o Plano de carro, venho de Metrô; o segundo é o estresse, porque sair de Águas Claras de carro gera estresse realmente. Então, se eu tenho o Metrô, isso me favorece consideravelmente.

Para nós, como Associação de Moradores de Águas Claras, temos ali três estações que servem a população de 170 mil habitantes aproximadamente: Concessionárias, Águas Claras e Arniqueiras.

Então, Senador, eu gostaria aqui de mesclar, pois vamos falar como usuários do Metrô e também como Associação de Águas Claras.

Nós, como usuários do Metrô - chama-se Usometrô a entidade, que é a Associação de Usuários do Metrô -, temos muitos pontos a discutir. Já estivemos lá conversando com o Presidente Marcelo Dourado. Já conversamos com o Quintino na época da greve. Os principais pontos que nós, como usuários do Metrô, começamos a questionar são três. Elegemos prioritariamente lá três pontos. O primeiro - o senhor já tocou em um deles - é a conclusão dessas estações que estão paralisadas. Não entendemos por que já estão há muito tempo paradas essas estações. Elas não estão em funcionamento. O Quintino falou brevemente e nos deu ideia de um dos motivos: falta pessoal, realmente. Mas, se essas estações estiverem em funcionamento, isso vai favorecer a população. Esse é um ponto importante a ser observado.

Há outro ponto, Senador e demais. Nós reivindicamos - é um dos pontos que já levamos para o Presidente Marcelo Dourado - que seja instalado o ar-condicionado no metrô. Essa é uma solicitação, pois essa é uma necessidade para nós que somos usuários e que passamos calor dentro do metrô.

Nós reivindicamos, também, Senador, que o metrô, aos domingos, funcione até o mesmo horário que funciona nos demais dias - até às 23h30. Eu sei, Quintino, que isso passa pela necessidade de trabalhadores - a gente entende perfeitamente -, mas, como usuários, a gente até já cita este fator - já falamos para o Quintino; já falamos para o próprio Marcelo Dourado; já tivemos várias reuniões com ele, como Presidente do Metrô -: que a administração do Metrô passa, até o governador passa, o usuário não; usuário é o mantenedor definitivo, porque todos nós, moradores do Distrito Federal, bancamos uma parte do Metrô como população, porque pagamos impostos, é uma empresa pública. E nós que somos usuários diretamente bancamos mais uma vez, porque pagamos a passagem ali.

Então a gente quer que, num planejamento em longo prazo, as estações do Metrô tenham um funcionamento, no domingo também, até às 23h30, porque favorece. É um dia em que a população...

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Hoje vai até que horas, por favor?

O SR. LUZIMAR PEREIRA - Nos domingos, só vai até às 19h.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Obrigado.

O SR. LUZIMAR PEREIRA - Então, eu não posso, por exemplo, sair de Águas Claras para ir pegar um cinema no ParkShopping, no domingo, em que o filme começa às 18h, porque eu não tenho como voltar de metrô, porque, após as 19h, já encerrou. Então, esse é apenas um ponto que a gente coloca da necessidade do funcionamento do Metrô também aos domingos, até às 23h30.

O outro ponto que eu já levantei é o ar condicionado. Já estivemos conversando com o Marcelo Dourado; ele apresentou os seus pontos de vista, mas, a cada ano que passa Brasília fica mais quente - não sei por que -, a gente precisa do

ar condicionado do metrô. Além do que, como eu estava citando, sobre planejamento de longo prazo, Senador, eu tive experiência de visitar outros países, no caso Lisboa, Paris, a gente vai do aeroporto para o centro da cidade de metrô. Então eu acho que a expansão - é claro que isso demanda recursos, não temos dúvida nenhuma disso, mas queremos trabalhar para que a administração do Metrô sane essas necessidades mais prementes, inclusive a questão da contratação dos que foram aprovados... Nós como usuários - vocês que são representantes dos aprovados - somos, sim, solidários a vocês; entendemos que vocês devam ser contratados, porque isso é uma melhoria de serviço para nós usuários. Então, nós somos solidários sim. Já falei isso para o Quintino.

O que a gente entende é que tem que haver um planejamento em longo prazo; ver como é que está a questão da alocação de recursos dentro do Metrô; por que que não se contrata... Fala-se muito na limitação da LRF. Certo, mas até agora eu como usuário do Metrô não tive essa resposta com propriedade; não foi me apresentado nenhum gráfico, nenhum demonstrativo, mostrando que isso realmente é verídico. Então, eu não tenho; eu tenho a palavra da administração, e a gente está buscando essa informação com mais propriedade.

Então, para nós como usuários de Águas Claras, Senador, quando o Metrô tem problema, causa-nos muito impacto. Eu, como morador de Águas Claras, tenho que pegar o carro, pegar a EPTG ou a EPNB - a EPNB é um sacrifício maior ainda, mas a EPTG também sacrifica.

Como usuário, são esses pontos que eu levantei. Como Associação de Usuários do Metrô, entendemos, como já foi dito aqui pelo Quintino, que o reflexo do bom funcionamento do Metrô se dá não apenas para nós que somos usuários, mas também, por exemplo, para alguém que mora em Sobradinho, pois, se houver um carro a menos de alguém que saiu de Águas Claras para o Plano Piloto, para essa pessoa haverá um favorecimento. Então, essa é uma cadeia.

Nós queremos que o Metrô tenha planejamento de longo prazo e aporte com seriedade e que o Metrô funcione com qualidade para nós usuários.

Depois, quando for aberta a palavra, eu queria, se fosse permitido, que o nosso Diretor Winston pudesse também falar, porque ele participa disso. Temos reuniões mensais, em toda penúltima quinta-feira de cada mês.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Qual o nome dele?

O SR. LUZIMAR PEREIRA - Winston Lima.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Winston, você ainda tem tempo. Se você quiser falar, a fala é dele, e ele está lhe dando uma parte da fala. Quer falar? Pode falar.

O SR. LUZIMAR PEREIRA - Winston, se você puder colaborar conosco nesta fala como morador de Águas Claras e como membro da Diretoria da Usometrô, fique à vontade.

Obrigado.

O SR. WINSTON LIMA - Eu queria agradecer a oportunidade de expressar aqui algumas palavras.

Fico feliz com o fato de o Poder Público, o Legislativo tomar esta frente, já que o Executivo, pelo menos o do GDF, demonstrou muito pouca preocupação em resolver o problema grave que foi a última greve. Foi a maior greve que já ocorreu no DF no Metrô, com 70 dias ou mais. É um absurdo, não é?

Foi muito confortável... Desculpe-me o representante do Sindicato. Nós somos solidários aos trabalhadores, mas é muito confortável para o Sindicato fazer a greve. Boa parte ali não trabalha em boa parte do tempo.

(Soa a campanha.)

O SR. WINSTON LIMA - É um tempo menor. Então, há um certo conforto para os trabalhadores que teriam de levar em tempo integral o metrô para a população. Isso é muito confortável para o Governador Rollemberg, porque os custos do Metrô ficaram muito menores. A receita ficou alocada por um tempo mais produtivo dentro do Metrô. Então, houve uma arrecadação muito boa. É muito confortável para a própria empresa do Metrô, porque ela estava no vermelho e, a princípio, pelas últimas informações que obtive, ficou no azul. Então, para o Poder Público e para todo mundo isso estava muito bom, foi muito boa essa greve. Agora, o usuário, coitado, ralou muito, ralou muito durante 70 dias. As pessoas ficaram fracas, nem tinham mais vontade de protestar, de reclamar, porque este já era um fato consumado: "Não há Metrô." Um investimento fabuloso de recursos e de infraestrutura estava ali ocioso, só dando atenção àquele período que interessa a todo mundo, mas não ao período que o usuário deseja. Ele deseja que ele funcione o tempo todo que é previsto.

Então, fico muito feliz com esta iniciativa do Senado, que pode trazer aqui as pessoas que, realmente, têm interesse nesse assunto, para que a gente possa debater e procurar realmente olhar para o lado do usuário, não só para o do Poder Público.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Obrigado.

Como eu falei, vou ouvir agora um representante dos estudantes.

Vamos depois ouvir a primeira fala do nosso representante do Metrô.

Então, dos estudantes, quem quer falar primeiro? Sophia? As mulheres sempre têm preferência.

Por favor, a Sophia, representante do DCE da UnB, dispõe de dez minutos.

A SRª SOPHIA LUDUVICE - Bom dia a todos!

Primeiramente, eu queria agradecer o convite para participar desta audiência, principalmente por quererem ouvir a voz dos estudantes.

A Universidade de Brasília é composta por quase 50 mil estudantes agora. A gente acredita que esses estudantes têm a oportunidade única de participar de uma das melhores universidades do País.

É importante que esses estudantes tenham um incentivo para que terminem sua formação. Com todo esse investimento que está sendo feito, que eles possam ir para a universidade, que possam estudar e ter um bom rendimento.

A gente acredita que a qualidade do transporte público é bastante fundamental para isso, pois a forma como o aluno chega na universidade e vai para casa está muito relacionada com o rendimento acadêmico e com a sua própria saúde mental. Afinal, esse estudante vai gastar quase três horas para chegar em casa, e depois não vai ter condição mental de conseguir estudar e de se dedicar aos estudos.

Essa é a grande importância de espaços como este, um momento de pensarmos em qual é o papel desta Casa, qual é o papel dos nossos Parlamentares e do próprio Governo, de prestar serviços à comunidade, e serviços de qualidade.

A universidade forma boa parte dos nossos futuros pensadores, dos nossos pesquisadores e líderes. É de lá que surgem as maiores mudanças sociais. Então, é importante que a UnB não seja uma bolha na sociedade, mas que seja parte, e que esteja mudando. E é importante que a gente tenha este espaço para trazer a voz dos estudantes e para mostrar quais são as insatisfações e quais são as necessidades.

O Metrô foi criado para prestar um serviço para os habitantes do Distrito Federal. Se isso não está acontecendo da melhor forma, há algo errado. Um serviço de qualidade não é um favor, mas, sim, uma obrigação. O Governo não está fazendo um favor para os habitantes, está exercendo o seu papel, e deve exercê-lo da melhor forma. Afinal, os nossos Parlamentares e o Governo são eleitos não apenas para trabalhar por quem concorda com ele, mas por todos os cidadãos. O Metrô deveria facilitar a vida dos habitantes, e não causar desgaste ou estresse, quando você vai utilizar o serviço e não tem um serviço de qualidade.

O transporte público de Brasília deveria ser referência. Afinal, Brasília é uma cidade muito nova, uma cidade muito recente, tudo que está sendo construído aqui é bastante novo e deveria ser referência para o País inteiro, como a forma de transporte. Esta é uma cidade que foi pensada, foi construída da melhor forma para as pessoas que vivem aqui. Todos os serviços aqui oferecidos deveriam pensar nisso. Mas, na verdade, o que a gente acaba vendo é uma série de ineficiências e de descuidos com o próprio serviço que está sendo oferecido.

A gente percebe que o prestador de serviço, no caso da empresa do Metrô, não está interessado em escutar os usuários do Metrô. É necessário que seja oferecido um serviço que atenda a demanda das pessoas. Então, tem que escutar não só a voz das associações de moradores, mas também a voz das pessoas que querem melhorar o serviço que está sendo oferecido atualmente.

Por isso a gente levantou alguns dos problemas que mais atingem os estudantes, que interferem realmente no rendimento deles. E os alunos que utilizam o transporte público, a maior parte deles faz uso do Passe Livre Estudantil. A gente inclusive teve ajuda da Câmara Legislativa do Distrito Federal, quando houve um problema com o DFTrans. Isso está diretamente relacionado com o Metrô, porque, além de o estudante ter o Passe Livre Estudantil, ele tem que ter um passe livre em que vai poder ter um serviço de qualidade.

O sistema rodoviário está extremamente inchado. A gente percebe isso principalmente ao passar pela Universidade de Brasília. Há filas quilométricas para pegar o 110, que é o ônibus que leva da Universidade de Brasília até a Rodoviária.

A presença de um metrô que atingisse todos os *campi* da universidade seria extremamente benéfica, iria desinchar, por toda essa utilização, e o estudante não teria, ainda, de pegar um ônibus extremamente cheio, em que ele será empurrado, em que ele não se sentirá seguro. Por isso é importante que todos os estudos que tenham sido feitos para a ampliação do Metrô, para fazê-lo chegar à Asa Norte e às demais cidades-satélite, sobre o porquê da não realização desse projeto sejam divulgados para a sociedade. A comunidade tem de ter acesso a esses projetos e, se forem realmente inviáveis,

que isso seja demonstrado. As pessoas têm o direito de saber como o seu dinheiro está sendo utilizado. Transparência é muito importante nesse processo.

A gente precisa que o serviço seja oferecido de maneira eficiente. Se está havendo filas gigantescas para que eles possam chegar, isso acaba tanto sobrecarregando os funcionários do Metrô quanto desgastando os usuários que dele fazem uso. Isso acontece desde na catraca - pouquíssimas catracas aceitam o sistema do DFTrans, que é o de que o estudante faz uso. Também, quando passam, são pouquíssimos os trens de Metrô, o que, além de abarcar poucas pessoas, causa muito inchaço em horário de pico. Aí vem também o problema da ventilação. Como foi citado, se se tem um metrô extremamente cheio, as pessoas vão acabar passando muito calor lá dentro e isso pode provocar que elas passem mal, que não se sintam bem ao utilizar esse serviço.

Além disso, a gente tem de pensar que se passaram mais de dez anos desde a construção do Metrô e a gente não vê tantas melhorias. A gente vê estações que continuam sem serem inauguradas, muitas cidades-satélite não abarcadas e uma boa parte do Plano Piloto ainda sem linhas de metrô.

O DF é formado por várias cidades. É importante que todo serviço seja oferecido da mesma forma, porque a gente tem que pensar que, quando se está oferecendo um serviço para parte da sociedade, se está privilegiando essa parte. Ao mesmo tempo, estão oferecendo um serviço que não é de tanta qualidade.

Em relação a mudanças menores, que não exijam obras, podem estar o cuidado com o próprio espaço do Metrô e também em relação a horário.

Como você citou também, em relação aos próprios estudantes, a gente acabou de inaugurar mais uma sala de estudos 24h na UnB. A gente acredita que a jornada não se encerra ao final do dia, porque têm de entregar diversos trabalhos, têm diversas provas. Seria importante que o estudante tivesse acesso a esse transporte no período da madrugada também, porque a gente tem de dar possibilidade ao estudante de estudar, tem de dar possibilidade de que seja oferecido a ele um transporte seguro para que ele possa retornar para casa depois. E a falta de serviços de transporte que atendam no período da madrugada acaba reduzindo a quantidade de estudantes que vão querer fazer uso dessas salas. A vida universitária não se restringe à sala de aula, mas abarca projetos de extensão, também abarca empresas juniores, também abarca a própria vida noturna do estudante. E isso está extremamente relacionado com a questão dos trabalhadores, de não haver funcionários suficientes, porque como promover uma ampliação de linhas e de trens se não vai haver funcionários suficientes ou se vão acabar sobrecarregando os funcionários que já existem? Assim, vão continuar sem proporcionar um serviço de qualidade.

Nesse contexto, é muito importante que a gente tenha esse diálogo com a comunidade, com os usuários e faça uso dos nossos Parlamentares exatamente para que pressionem esses órgãos para que eles ofereçam um serviço de qualidade, a fim de mostrar que isso não é um favor para a sociedade, mas sim um dever, que eles deveriam repensar todo o sistema, para garantir que Brasília seja uma cidade referência em relação ao sistema metroviário.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - O.k., Sophia. Obrigado a você.

Eu queria justificar. O Senador Cristovam Buarque falou que é solidário a esta audiência pública e que está conosco nessa discussão, ele que foi um Governador de Estado que sabe da importância do Metrô, trabalhou muito para a realização do Metrô. Ele tem todas as preocupações que colocamos aqui no início com relação à questão de paradas de metrô incompletas, alguns falando que querem demolir para fazer não sei o quê, e essa falta de apoio às ampliações. Já havia, desde aquela época, a discussão da ampliação.

Eu, sinceramente, não concebo Águas Lindas, que está aqui colada conosco, Santo Antônio do Descoberto, Águas Claras, que está ali, com estação fechada. Estou falando da ampliação do metrô até Águas Lindas. Eu, na Sudeco, trabalho bastante para que o trem de alta velocidade Luziânia-Valparaíso chegue a Brasília, para poder fazer integração com o Metrô, como você fala, nessa região.

Creio que é inconcebível termos um aeroporto internacional que não tem uma ligação com o Metrô de forma mais adequada. No mundo inteiro há essas interligações.

Esse tanto de paradas na Asa Norte fechadas, ou o caminho da Asa Norte que não chega até o final da Asa Norte; a dificuldade de interligação por trilhos a Asa Norte a Planaltina DF e talvez até a Planaltina de Goiás, que está do lado.

Então, Brasília precisa se integrar melhor no transporte. Muitas razões tem você em colocar isso. Eu quis registrar a questão do Cristovam e me lembrei dessa questão.

Para fazer justiça, o Marcelo Dourado realmente me fez um ofício colocando que o Luiz Gustavo de Andrade iria representar o Metrô e que ele não poderia vir. Então, Luiz Gustavo, que está com todo o abacaxi, vai falar daqui a pouquinho, para responder pela companhia do Metrô, delegada pelo seu presidente aqui.

O nosso querido Ricardo Batista Sousa, nosso Defensor Público do Distrito Federal, não justificou a ausência. Não sei qual a motivação, o que aconteceu. Vou conversar com o Ricardo.

O Leonardo Bessa, nosso Procurador de Justiça, justificou, deixando claro que ele estava com uma questão prévia já devidamente marcada e não pôde vir. Podia ter conversado com ele que ele mandaria um representante, com certeza, mas eu pensei que as coisas tinham ido bem aqui na Comissão e que estava confirmado.

Quanto ao Kleber Vinicius Bezerra, que é da Defensoria Pública da União, acho que faltou comunicação. Ele deve ter recebido a carta e acho que não chegou até ele ou não chegou até o Marcelo, que é o nosso Defensor Público da União. Ele, com certeza, não deixaria de participar.

Paola Aires, que é nossa Procuradora-Geral do Distrito Federal, não mandou justificativa, o motivo da ausência. Vou ligar e conversar com ela.

O Marcos Dantas, que é o Secretário de Mobilidade Urbana, um ex-servidor desta Casa, foi recebido lá no gabinete dele. Não sei nem se ele chegou a tomar conhecimento, pelo que estou vendo aqui. Falaram que iam conversar com ele, não sei se conversaram, e não temos resposta aqui das motivações da não vinda do Marcos Dantas ou de um representante da Secretaria de Mobilidade Urbana.

Para fazer justiça aos representantes do Conselho de Moradores da Asa Sul e da Asa Norte, eles não foram contactados, pelo menos não tenho aqui registro de contato nenhum a eles. Então, não podemos penalizá-los por não terem vindo, já que não foram convidados oficialmente - tenho aqui todos os convites oficiais feitos. Então, faço justiça aos representantes desses conselhos. O nome deles estava relacionado, mas eles não receberam correspondência.

Vamos passar para o próximo. Vai ter dez minutos iniciais e mais depois das outras provocações.

Vou passar para você por dez minutos, depois para o Penna por dez minutos, para o Rafael por dez minutos e vou fechar os dez minutos com o Vidal. Então vou retornar para você e os que já falaram até agora voltarão a falar, está bom, Gustavo? Gustavo, dez minutos.

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Bom dia a todos.

Primeiro, transmito os cumprimentos do meu presidente, que, com certeza, estaria vibrando aqui, porque acredita nos trilhos desde quando foi da Sudeco. Foi um dos precursores nos estudos para colocação de trem e vibra com o assunto. Portanto, seria, sim, um prazer para ele comparecer a esta Casa.

Segundo, Senador, se o senhor me permite agregar à sua primeira colocação, não há empregados e empregadores. Ambos somos empregados do público de Brasília, tanto o sindicato como a direção do Metrô.

Sobre algumas colocações, eu preciso de maior esclarecimento. Disse agora o colega, que teve dez anos de Metrô, que a Estação Estrada Parque, em Águas Claras, foi entregue em 2008.

(Intervenções fora do microfone.)

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Pior ainda, em 2002. A gestão desta diretoria foi a partir de 2015. Sem dúvida nenhuma, o estado de conservação daquela estação é péssimo - e péssimo não é estar pronto, péssimo é estar péssimo. Ela precisa de investimento.

Não existe nenhuma estação pronta que não esteja operando.

Com certeza, posso garantir: a atual diretoria do Metrô não aceita *lobby* de nenhum outro meio de transporte. O senhor havia feito esse questionamento. Não aceita *lobby*. A solução desta cidade passa sobre os trilhos. Para o senhor ver, enquanto o Metrô, em um trem, carrega 1,6 mil pessoas, 1,4 pessoas, quantos ônibus são necessários para carregar a mesma quantidade?

Eu vou só aguardar o senhor. *(Pausa.)*

Trave o meu tempo.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Pode falar.

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Então, essas são as colocações iniciais com relação a pontos específicos que o senhor citou.

Um outro ponto que se fala muito são contratos terceirizados. Nós não temos nenhum contrato terceirizado cujo objeto esteja na contramão do que os funcionários do Metrô fazem e do que os concursados vão ingressar para fazer.

Hoje um contrato que se tem é o de vigilância armada, função que os funcionários do Metrô não podem fazer. Porque às vezes a gente vê veiculado que há contratos terceirizados, e por que terceirizar e não chamar os concursados? Nós vamos dizer por que não chamar os concursados. Agora, não há contrato terceirizado que vá de encontro ao que os nossos funcionários podem executar.

Outro ponto: por que não chamar os concursados? E aí, se o senhor, como membro desta Casa legisladora, me permite, a legislação que nos proíbe foi feita através do Executivo e do Legislativo, que é a Lei de Responsabilidade Fiscal, e o senhor, mais do que ninguém, e as autoridades judiciais sabem que lei é feita para ser cumprida. Caso o Legislativo encontre algum mecanismo, com o Judiciário, para que a Lei de Responsabilidade Fiscal seja flexibilizada, é claro que isso vai encaminhar diversas possibilidades. Nós não contratamos os concursados em função da Lei de Responsabilidade Fiscal. Esse é um outro ponto, e não há que se falar, tirando os aspectos políticos, não há que se falar nesse assunto sem passar pela LRF.

Houve uma outra abordagem, que é: o TRT deu uma sentença para que o Metrô contrate. A Procuradoria do GDF, em conversa com o Metrô, deixou muito claro, e os juristas abordam esse assunto no mesmo caminho, que não há como não se recorrer dessa sentença, uma vez que seria aceitar o mandamento de que se descumprisse a lei. E é claro que o Metrô não pode fazer isso. E falo em nome da Procuradoria-Geral do Distrito Federal (PGDF) nesse sentido. Então, o senhor, como legislador, sabe disto: o que nos proíbe é a Lei de Responsabilidade Fiscal.

Vamos lá aos problemas. O Metrô, a empresa - o metrô somos todos nós, existe uma empresa -, é claro que precisa, sim, dos concursados, e precisa de imediato, Senador. Ele não precisa para daqui a dois meses não, precisa de imediato. Tão logo mecanismos na lei ou na Justiça nos propicie contratar, nós vamos contratar.

Quando se fala em cancela aberta, a cancela fica aberta porque não há pessoal suficiente para que se tenha preocupação com o usuário e para que se venda o bilhete. Entre vender o bilhete e se preocupar com o usuário, mesmo que em condições abaixo do que o Metrô deseja, as cancelas ficam abertas, e o Metrô perde receita. E aí as pessoas dizem: na iniciativa privada, isso jamais aconteceria. Por quê? Porque eu não iria deixar de realizar uma receita podendo ter uma despesa inferior através da contratação.

Os números do metrô... O senhor falou sobre os órgãos controladores. Esta Diretoria tem sido o mais transparente possível. Quando entrou ali, ela pegou situações indesejáveis para a empresa e para os funcionários. Existe todo um passo a passo para se responder às demandas que a empresa tinha. Esta atual gestão conseguiu economizar R\$55 milhões por ano com o contrato de manutenção. Essa empresa conseguiu auditar, diagnosticar e caminhar no sentido de resolver todo o problema que acontecia na área de bilhetagem, inclusive processando as contratadas. Então, além de constatar isso, além de trocar os fornecedores através de licitação pública transparente, o que gerou economia para a empresa, nós procuramos punir aqueles que não vinham cumprindo o que contratualmente era para ser cumprido.

Esta gestão tem sido proativa no sentido de colocar as estações que hoje encontram-se "semiprontas", de realizar os estudos, de realizar o orçamento de quanto vão sair os serviços para que as estações passem a operar. Essa situação, Senador e senhores, já vem de muito tempo.

(Soa a campanha.)

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - As estações se encontram há muito tempo semiprontas. E semipronta não é pronta. Estão semiprontas porque não se priorizou no passado o que deveria ter sido priorizado.

Agradeço muito, nesta primeira fase, ao senhor, por abrir este espaço para o metrô. Aqui vamos fazer uma reunião, espero eu, propositiva.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Isso.

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Moro nesta cidade desde 1960 e acho que nós, mais do que ninguém, enxergamos aquilo de que a cidade precisa. Os estudantes da UnB, do Ceub e de outras universidades necessitam, sim, do metrô. A cidade necessita do metrô, necessita de trilho, precisa tirar veículo da rua, precisa tirar ônibus da rua. O trem, apesar da capacidade de transporte, é muito pouco poluente, e o senhor sabe disso.

É muito importante até - o nosso Presidente ficaria muito satisfeito em estar aqui - que os Parlamentares se sensibilizem. Esse meio de transporte tem de ser priorizado. Quanto aos recursos destinados à mobilidade, temos de ver com muito carinho o sistema trem e o sistema metrô.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - O.k.! Quero só dar um toque para você. Por que preferi fazer assim? Como está só você aqui, eu dividi o tempo. Agora você vai receber a provocação de mais três. Eu o fiz para facilitar até suas colocações. Por isso, eu não lhe dei um tempo maior, só dez minutos, como o dos outros.

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Se o senhor me permite, quero dizer que não vou receber provocação, mas que, provavelmente, vou receber colaboração.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - É isso. As provocações são feitas no sentido de colaborar mesmo.

Vamos lá! Agora, ouviremos o nosso querido Carlos Penna.

Depois, será um Senador. Está aqui o Wilmar, que é o 1º Suplente do Senador Cristovam.

Se quiser falar, a palavra estará à sua disposição, Wilmar.

Vamos só ouvir essas três pessoas e mais uma manifestação do metrô.

Depois, vai estar aberta a palavra sem problema nenhum para os Parlamentares aqui.

Então, por favor, o Carlos Penna tem dez minutos para fazer a primeira intervenção.

O SR. CARLOS PENNA BRESCIANINI - Senador, convidados e convidadas, bom dia a todos!

Eu pediria a gentileza de diminuir as luzes aqui, dentro da sala, para podermos utilizar a tela. Eu trouxe algumas informações que eu gostaria de colocar.

Eu vou pedir para o Cleriston, que está aqui operando o computador, para que ele ponha, por gentileza, o primeiro arquivo no ar: cinco eixos de destino e origem.

Pessoal, o que está aparecendo aí na tela para vocês, com um pouquinho de dificuldade, porque as letras ficam pequenas, é o seguinte: nós temos...

Se vocês me conseguirem um microfone sem fio, fica até bom, porque aí eu vou ali perto e adianto para poder apontar.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. CARLOS PENNA BRESCIANINI - Tudo bem! Então, falo sem microfone sem fio.

Então, é o seguinte: lá em cima, no canto superior direito, vocês vão ver 20%. Está o.k.? Conseguem ver 20%? Não. São 10%. É que a distância prejudica. Aproximadamente 10% do tráfego de pessoas que se deslocam de cima para baixo e de baixo para cima diariamente vêm desta região: Planaltina, Sobradinho, condomínios, Lago Norte, Colorado, Varjão e parte do Paranoá. Perfeito? Está claro isso? Ótimo!

Reparem agora do lado esquerdo, que vocês vão ver 53% onde o cursor está marcando. Essa é a região que a gente chama de Triângulo das Bermudas, que, na verdade, expandiu. Não é mais um triângulo, são várias. Aqui, entra Ceilândia; Águas Lindas, que é vizinha à Ceilândia, mas que já está em Goiás; Samambaia; Taguatinga; Águas Claras; Guará; Cruzeiro; Octogonal; Sudoeste; Plano Piloto, Asa Sul. Perfeito? Cinquenta e três por cento do trânsito, do tráfego de pessoas por dia estão no percurso dessa região para o Plano ou do Plano para essa região. Beleza? Então, vocês já estão vendo que essa é a região que a gente, de cara, vê que é uma das mais importantes. Perfeito?

Abaixo dela, existe outra de 10%, que é a região que sairia, por exemplo, pelo Núcleo Bandeirante, Candangolândia, Riacho Fundo. Perfeito? Dez por cento das pessoas, 10% do tráfego diário no Distrito Federal vêm daquela região para o Plano e do Plano para aquela região. O.k.?

Há 12% que fazem o percurso na região Gama e Santa Maria e que vão depois em direção a Valparaíso, à Cidade Ocidental, a Luziânia. E temos aqui 5%, que é a região da Ponte JK para o outro lado, em direção ao Jardim Botânico, que vai para os condomínios do Lago Sul, para o Jardim Botânico, para São Sebastião e para parte do Paranoá, que é acessível por aquela região.

Isso é mais ou menos o que há hoje de gente que sai, vai e volta diariamente, de manhã, de tarde, de noite, para estudar, para trabalhar, para ir a médico, para procurar emprego, para fazer o que for necessário e que se utiliza do sistema de transporte. Perfeito?

Então, vocês devem imaginar que alguém, quando planeja transporte, tem de levar em consideração isso.

Quanto aos números, estamos trabalhando, aproximadamente, com quase 1,2 milhão de pessoas se deslocando por dia. Entenderam? Há 1,2 milhão de pessoas no mínimo. Às vezes, há até 1,8 milhão de pessoas, em casos excepcionais. Mas, em geral, 1,2 milhão de pessoas se deslocam por dia, dividindo-se mais ou menos nessas proporções. Isso é dado oficial do Governo do Distrito Federal. Isso varia em função de um ano ou outro. Mas é isso.

Eu pediria agora que entrasse no arquivo lá embaixo. É o quinto arquivo a partir de baixo: "Projeto Original, três linhas, Metrô DF." Isso! Tem como ampliar um pouquinho? Se conseguisse ampliar um pouquinho, seria bom.

Então, vocês vão ver que, quando o metrô foi originalmente planejado, na década de 80, ainda não se estava contemplando muito a região da Saída Norte, que vai para Sobradinho e para Planaltina, e também não se estava contemplando muito a região de São Sebastião e do Jardim Botânico, porque eram regiões que englobariam 15% a 18% do tráfego de pessoas.

Vocês vão ver o seguinte: em azul está a linha do metrô atual. Vocês vão ver que existe um pontilhado na linha azul, em Samambaia.

Se puder, desça o cursor, para mostrar onde está Samambaia, que está à esquerda. Vá passando o cursor em direção à tela, suba um pouquinho. Achou. Isso é Samambaia. Essa parte pontilhada é a expansão, indo até Samambaia Norte.

Se puder, agora, vá à Asa Norte, por gentileza. Há uma linha pontilhada, e vocês vão ver que existe um projeto de expansão do metrô até a Asa Norte.

Em seguida, há a linha vermelha, que é a chamada intersatélite, que viria a Santa Maria e ao Gama e que se cruzaria com a linha azul do metrô provavelmente na região onde hoje há a Estação Shopping. Depois, ela seguiria, então, pela região de Taguatinga Sul, seguiria para Taguatinga Centro, iria por debaixo da Av. Hélio Prates, em Taguatinga, até chegar, no final, à Ceilândia.

E, finalmente, há a linha verde, que é essa linhazinha que segue por aí, que iria da região, aí sim, onde ela encontra o Balão do Periquito, iria até a Estação Rodoviária, que fica ao lado da Estação Shopping, e iria até a Rodoferroviária. De lá, desceria uma linha até o final do Eixo Monumental, chegando próximo ao Palácio do Planalto. Perfeito?

Esse era o projeto que havia. E por que se chegou a esse projeto? Porque se verificou, desde meados dos anos 80, que a quantidade de automóveis e o crescimento do Distrito Federal impediriam soluções rodoviárias. Você poderia alargar, duplicar, triplicar, quadruplicar a quantidade de pistas, colocar ônibus de dois andares, colocar ônibus biarticulados e triarticulados, que você não conseguiria dar vazão à quantidade de pessoas que utilizam o transporte.

Neste País, incentivou-se de tal maneira a utilização do transporte rodoviário: "Compre este automóvel! Compre este automóvel! Compre este automóvel! Quem anda de transporte é pobre! Quem tem automóvel é bem realizado." O que acontece? Houve um incentivo tão grande à compra do automóvel, que hoje há mais automóvel sendo fabricado do que brasileiros nascendo. Não cabe. Então, em 2000, havia 35 milhões de automóveis; em 2016, há perto de 75 milhões de automóveis circulando no Brasil. Isso não cabe dentro das cidades. Vocês veem isso todo dia. Em qualquer gargalo, em qualquer congestionamento, vocês veem que não cabe a quantidade de automóveis.

Aí eu mostraria o seguinte... Eu pediria para o Cleriston, por favor, ver o arquivo em que está escrito "mapa linha 1 e VLT 1". Está bem no meio: "mapa, linha 1 e VLT 1, JPEG." Isso! Essa é a linha do metrô que, como vocês veem, vai até o final da Ceilândia, até o final de Samambaia e até o final da Asa Norte.

Para quem não sabe, o túnel do metrô hoje já chega à Asa Norte, à altura do Hospital Regional da Asa Norte. A gente o usa - digo "a gente" por que, há dez anos, trabalho no metrô - para estacionar quatro trens, para vocês imaginarem. Quem entra na Estação Central, quando ela abre de manhã, vê que já há um trem que sai direto para a Ceilândia. Em seguida, vem outro mais outro mais outro e mais outro. Quatro trens ficavam estacionados para gerar fluxo de seguida.

Ou seja, pelos nossos cálculos, segundo a *Railroad Gazette*, que é uma referência internacional em transporte metroferroviário, eles estimam que, para a gente poder terminar aquela estação ali, o preço aproximado é de US\$60 milhões por quilômetro. Sabendo que o túnel já chegou até ali, você precisa dar prosseguimento ao túnel para continuar existindo o estacionamento. Grosso modo, com US\$60 milhões... Vamos multiplicar por três? Dão US\$180 milhões. Com perto de R\$200 milhões, o metrô já estaria funcionando...

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF. *Fazendo soar a campainha.*) - De quanto tempo você precisa para concluir as apresentações?

O SR. CARLOS PENNA BRESCIANINI - Seis minutos.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Seis minutos estão concedidos.

O SR. CARLOS PENNA BRESCIANINI - Obrigado.

Aí nós já teríamos condições de poder transportar gente no Distrito Federal.

O que quero mostrar com isso? O que quero mostrar é o seguinte: havia estudos já planejados no Distrito Federal para o Distrito Federal funcionar em cima do metrô. De repente, houve uma febre de se suspenderem todas as expansões. Todos os investimentos do metrô foram suspensos. Pouco ficou. Os valores subiram excepcionalmente. Eu me lembro que isso

se deu na época do Governo Arruda. Os valores bateram no teto. Desde 2008, não se coloca um único trilho, não se abre uma única estação, não se recebe um único trem no metrô. Acho que o último trem foi recebido em 2008, naquele contrato do Arruda de 12 trens. Corrija-me se isso se deu em 2008 ou em 2009. É nessa faixa.

O que quero dizer é o seguinte: dinheiro gasto com obra rodoviária é dinheiro perdido do metrô.

Por favor, vá ao arquivo "PAC Mobilidade PDF", por gentileza. Aliás, desculpe-me! Não é o do PAC, não. Desculpe-me, desculpe-me! Está escrito "Apresentação Expresso DER/DF". É esse.

Aí a coisa começou a dar para trás. Nós tínhamos a linha 2 do metrô, que ia para o Gama e para Santa Maria. Substituíram a linha 2 para um projeto de BRT (Bus Rapid Transit), um nome inglês para uma coisa que não existe na Inglaterra. Não existe essa excrescência de corredor de ônibus na Inglaterra. A Inglaterra usa trem, usa bonde. Há ônibus, realmente. Mas substituir metrô por ônibus? Jamais eles fariam uma loucura dessas.

Passe adiante, por favor.

O segundo parágrafo que está no meio, à direita, vai dizer o seguinte: o valor da obra.

Não, não, pode voltar. É esse aí. Se conseguisse ampliar, isso seria muito importante. É esse aí. Podia conseguir ampliar. É o segundo parágrafo à direita, esse bem no meio, à direita. Ele vai dizer o seguinte... Corrija-me quem puder. Agora, joga um pouquinho. Isso, isso, isso.

Olha só: após ajustes determinados pelo Tribunal de Contas do DF, o contrato foi reduzido em R\$54 milhões e passou a R\$533 milhões em 21 de agosto de 2011. Perfeito? O.k.!

Agora vamos para o seguinte arquivo: "Placa BRT com valor em 18 de setembro de 2012." Está escrito: "Placa BRT, 18 de setembro de 2012." É o de cima.

Vocês conseguem ver o valor colocado à direita, no cantinho? Conseguem ver o valor? São R\$785 milhões. A obra estava começando e já tinha sofrido o primeiro aditivo contratual: R\$785 milhões.

Vamos para o arquivo de baixo, por favor.

Olha o que eles fizeram. Cadê o valor? Apagaram. Perfeito?

Então, o que acontece é o seguinte: é estimado que esse BRT já custou mais de R\$1,1 bilhão. Eu não tenho mais condições para fazer acompanhamento de preços porque sumiram com as prestações de preço na internet. Agora, com R \$1,1 bilhão, nós teríamos feito a linha do metrô até o Gama e Santa Maria, ponto. E você acabaria com os problemas de congestionamento em toda aquela região.

Eu pediria agora que me fizessem uma gentileza. Vá para aquela apresentação do YouTube, linha 4, do Metrô - DF. Esse foi o último estudo que consegui fazer ainda no metrô e dei uma atualizada para poder colocar aqui.

Pode dar o *play*, por favor.

Então, estou pegando a Saída Norte, já prevendo uma estação de metrô nesse modelo, que é uma estação aérea que seria construída no final da Asa Norte, sem necessidade do trevo rodoviário, sem gastar dinheiro com automóvel.

Pare, pausa! Aperta a pausa. Volta só um pouquinho.

Senador, se V. Ex^a me permitisse, eu passaria uns dois minutos, para explicar isso, porque é muito importante.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - O senhor tem mais três minutos.

O SR. CARLOS PENNA BRESCIANINI - Muito obrigado.

Vocês estão vendo o canto inferior direito? A parte de baixo é o metrô subterrâneo. A parte de cima são os ônibus elétricos ou VLTs que ficariam ao nível da rua. A parte de cima é o monotrilho. Ou seja, na mesma estação, cabem as três coisas, permitida a integração. Com um único bilhete, você faria várias viagens em um sistema integrado.

Pode dar o *play*, por favor.

Então, o que acontece? Como já ocuparam as duas áreas que seriam os antigos terminais da Asa Norte, o próximo terminal ficaria no final do Eixo mesmo, sem problema. De lá ele seguiria.

Pausa.

A primeira estação seria a Estação Lago Norte. Logo se atravessa a Ponte do Bragueto. Já haveria a Estação Lago Norte, que atenderia justamente aquele início do Lago Norte.

Pode dar o *play*.

Seria a Estação Lago Norte.

A segunda estação seria a Estação do Torto, que já atende o Torto e toda a região, já chegando ao Varjão. Aqui ao lado, está o Varjão. Já começa aqui ao lado o Varjão.

Pode seguir.

Em seguida... Aliás, o Varjão é essa. Perdão, pessoal.

Olhem o tamanho do Varjão! Essa é a pontinha do Varjão, onde se está chegando. Ali em cima há condomínio. Vocês podem ver como é fácil tecnicamente falando.

Solte.

Em seguida, do Varjão você vai seguindo e chega a Taquari. Olhem o Taquari aí. Já haveria a Estação Taquari. É tranquilo, gente, tranquilo. É uma estação aérea, sem problema de grandes obras que afetassem... Depois, vem a Estação Colorado. Em seguida, já haveria a Estação Império dos Nobres. Olhem o tamanho do Império dos Nobres, fora os condomínios do outro lado. Depois, há a Estação Bela Vista, no Condomínio Bela Vista. Olhem o tamanho, para vocês terem noção do que estou falando.

Em seguida, vêm as três estações de Sobradinho. Há o Terminal Sobradinho; a Estação Sobradinho, mais em cima. Aí vocês estão vindo de novo a Estação Estádio, porque fica em frente a Sobradinho. Na verdade, são quatro estações. Há a Estação Sobradinho Norte.

De lá, você seguiria da Estação Sobradinho Norte para a Estação Nova Colina.

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS PENNA BRESCIANINI - Da Estação Nova Colina, vai para a Estação Embrapa. Ali o trevo está na entrada da Embrapa. Da Estação Embrapa, você segue finalmente para a Estação Mestre D'Armas, Mestre D'Armas Sul. Olhem o tamanho de Mestre D'Armas, para vocês terem noção do que estou falando. De Mestre D'Armas, vai para a Mestre D'Armas Norte e para a Estação Águas Emendadas.

Gente, estou falando de dezenas, quase centenas de milhares de pessoas.

Finalmente, há a Estação Terminal Planaltina.

Peço para mostrar, por exemplo, agora, a imagem Túnel Taguatinga Centro. Isso, para mim, é um dos maiores absurdos que tenho visto, isso é o que se vai gastar em mais obra rodoviária. Agora, ao lado do túnel do metrô que passa em Taguatinga Centro, que foi construído para as pessoas deixarem os automóveis e os ônibus, quer se fazer um túnel rodoviário. De novo: ao lado do túnel do metrô, ao lado dele, paralelamente a ele, quer se fazer um túnel rodoviário para mais um sistema de BRT. Gente, um ônibus leva 150 passageiros. O trem padrão metrô leva 1,4 mil passageiros. Alguém ficou burro? Alguém perdeu a noção da matemática? É aula básica da 5ª série: qual é o número maior 1.400 ou 140? Está entendendo? Quer dizer, a gente vai jogar fora o transporte do metrô para construir mais BRT.

Aí se entra na questão que fica atazanando o Luiz Gustavo: Lei da Responsabilidade Fiscal. O GDF já está com pouco dinheiro e gasta R\$1,1 bilhão para poder fazer um BRT que leva nada a lugar nenhum, porque esse BRT de Samambaia a Santa Maria é subaproveitado, porque o funcionamento dele não fez com que as pessoas deixassem necessariamente de andar de automóvel.

Aí você chega, e, agora, começa uma nova obra rodoviária, fazendo esse trevo norte na saída da Asa Norte, que é outro BRT na prática. E ainda quer fazer mais um túnel rodoviário. De quanto? De R\$800 milhões, de R\$1 bilhão? Nunca mais se vai botar uma estação para funcionar, não se vai chamar mais nenhum concursado, porque não vai haver dinheiro dentro do GDF para poder pagar isso. Se houver um gasto sem lógica nesse nível, em que você não otimiza o que entra, você não consegue fazer a coisa certa. Qual é o grande problema que a gente tem? Se a questão é dinheiro, nós temos de otimizar o dinheiro.

Aproveitando o que disse o Luiz Gustavo, a Estação Estrada Parque, de Águas Claras, foi terminada em 2012 e estava dentro das normas brasileiras de acessibilidade que havia, que seria a NBR da época. É o que o Crea e todos os órgãos de Engenharia exigem. Só que, com a mudança da legislação - inclusive, o metrô DF, brilhantemente, na época, foi um dos representantes junto ao Ministério da Justiça na elaboração das novas normas de acessibilidade -, a gente trouxe à discussão a questão da acessibilidade ao cadeirante e ao cego, o uso de cão-guia. O metrô de São Paulo não permitia cão-guia. Brasília foi o primeiro metrô no Brasil que previu o cão-guia. Então, tínhamos condição de ser exemplo, de ter o melhor sistema de transporte. Brasília não é uma cidade grande em relação a São Paulo e ao Rio de Janeiro, mas poderia fazer um sistema fantástico, que seria exemplo e que seria replicado no resto do Brasil.

E o que acontece? A Estação Estrada Parque ficou pronta em 2002, só que não havia nenhum prédio, não havia morador em volta. Aí foi feita uma solução: congelar, deixar em naftalina. A partir de 2008, com a construção das faculdades em

volta - Processus, UniCeub -, com os grandes condomínios que foram construídos lá, a estação deveria ter sido aberta. Se à estação não é dada manutenção, é claro que ela vai apodrecer. Se ela está desatualizada, não há nada que impeça a sua adaptação. Ela, inclusive, foi construída em pré-moldados, porque era uma das tecnologias da época. Eu escutei até uma representante do metrô dizendo: "O teto está 10cm abaixo." Isso é simples: o teto é de vigas pré-moldadas; você vem com a grua, levanta, põe mais quantas colunas quiser, faz o contorno com a entrada de ar, põe outro teto, que está dentro do tamanho. Acabou. Não há previsão para extintor? Põe-se o extintor. Não há previsão para hidrante? Põe-se o hidrante. Não há elevador? Faz-se por fora o elevador. Gente, solução há! Solução há.

Se vocês passarem no setor comercial, vão ver os prédios do Banco do Brasil, do Banco de Brasília (BRB), da Caixa, que foram feitos sob uma legislação que não previa escada de incêndio. E vocês vão ver que esses prédios têm as escadas de incêndio do lado de fora. Por que foram construídas para fora? Para poderem adaptar-se à legislação. Então, tudo tem solução. Só não tem solução a morte.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - O.k., Penna!

O SR. CARLOS PENNA BRESCIANINI - Finalizando...

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - O.k.!

O SR. CARLOS PENNA BRESCIANINI - Desculpe.

Finalizando, uma das coisas mais importantes que há para poder resolver o problema de transporte no Distrito Federal e no Brasil chama-se integração metrô-ônibus. A integração só vai poder ser feita, só será feita se todo o sistema de transporte do Distrito Federal for centralizado no caixa eletrônico do metrô. O metrô tem um sistema de bilhetagem automática, que pode estar antigo, que pode ser o que for, mas que foi planejado e entregue, na época da construção, para ser o centro da integração de todos os transportes do Distrito Federal, através de um cartão de integração - eu tenho o meu, de 2001, quando a gente inaugurou, que até hoje guardo -, um cartão chipado. Poderíamos entrar em ônibus e em metrô com o bilhete integrado.

Eu pergunto: em um País onde a gente sabe que se sonega e que se lava dinheiro, por que o sistema de transporte, quando se pega um ônibus no Brasil, não emite uma nota fiscal? A quem interessa a não prestação de contas e a não fiscalização do que uma empresa de ônibus permite?

Infelizmente, o Dr. Kleber Vinicius, da Defensoria Pública, não está aqui. Ele estava fazendo justamente um trabalho de pedir informações ao GDF sobre como é feito o acompanhamento da quantidade de passageiros que são transportados se o GDF admite que não tem como fiscalizar.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Penna...

O SR. CARLOS PENNA BRESCIANINI - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Quero informar a todos que esta reunião, pela ausência importante de alguns convidados, vai ser prorrogada. Nós vamos acertar isso aqui na Secretaria. Não vou fazer outra reunião. Será a mesma reunião, que será prorrogada. Vamos combinar outra data. Vou falar pessoalmente com o Bessa, vou falar pessoalmente com a Procuradoria, para que eles estejam presentes aqui conosco para debatermos esse assunto. Então, estou determinando que esta reunião será prorrogada - ela não será extinta hoje -, porque vamos continuar este debate por causa da importância deste debate para o Distrito Federal.

Além disso, eu gostaria de acertar com o Luiz Gustavo para ele acertar com o Marcelo uma visita da Bancada do Distrito Federal - vou convidar todos os Deputados Federais e Senadores da República -, para que nós possamos conhecer essas estações que estão paradas e as motivações para isso, o porquê de elas estarem paradas e como fazer para colocá-las em utilização.

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Desde já, o convite está feito. É só o senhor definir a área, que o Presidente vai estar lá à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Com certeza, vou acertar com a bancada. No ano passado, fui o coordenador da bancada, mas, neste ano, um Deputado é o coordenador. No ano que vem, seremos novamente nós do Senado, e aí vamos definir isso, para que possamos fazer essa visita.

Invertendo, vamos ouvir aqui o representante dos estudantes. Da outra vez, ouvi a comunidade e, depois, os estudantes. Agora, vou ouvir os estudantes e, depois, a comunidade, na pessoa do Vidal.

Vamos ouvir aqui o representante dos estudantes, o nosso querido Presidente do Diretório Central dos Estudantes do UniCeub, Rafael Calixto de Souza, por dez minutos.

O SR. RAFAEL CALIXTO DE SOUZA - Obrigado.

Bom dia a todos! Bom dia às senhoras e aos senhores!

Eu gostaria de agradecer a oportunidade de falar nesta Comissão a convite do Senador Hélio José e de cumprimentar todas as autoridades da Mesa.

Hoje, represento todos os alunos do UniCeub, uma instituição que conta com 22 mil alunos distribuídos em três *campi*, um *campus* na Asa Norte e dois *campi* em Taguatinga. Há o *Campus* 1 e o *Campus* 2 de Taguatinga.

Não podemos deixar de ressaltar a importância do metrô tanto para os alunos quanto para os funcionários do UniCeub.

Hoje, na Asa Norte, não há linha de metrô, como foi falado aqui, como foi mostrado nas imagens. Em Águas Claras e em Taguatinga, há linhas de metrô. A linha de metrô que é mais usada pelos alunos é a Estação Concessionárias.

Eu estava discutindo mais cedo com a Sophia e com o Carlos a questão da abertura da Estação Estrada Parque. Já foram recolhidos abaixo-assinados, e estamos querendo protocolá-los junto à Procuradoria, para que seja aberta essa estação, que vai facilitar muito mais a vida dos alunos e dos funcionários da instituição, assim como a vida de todos os que moram nas redondezas de Águas Claras e de Taguatinga.

Hoje, consideramos vital a expansão, porque, através dela, poderemos abranger e beneficiar milhares de pessoas e tentar resolver um dos maiores problemas, que é o transporte público. Também não poderíamos deixar de solicitar uma maior segurança tanto dentro das estações como no perímetro ao seu redor, uma vez que as reclamações de assalto vêm se tornando uma constante, inclusive fazendo com que a população use como medida protetiva cartazes avisando-nos do perigo, conforme mostrado ontem em reportagem do DFTV.

O Carlos falou aqui anteriormente sobre a questão da integração entre metrô e ônibus, que acho que é um ponto-chave que deve ser discutido.

Em outros países - eu trouxe até o exemplo de Londres, que está ali -, existe a integração realmente dos transportes públicos. Mas aqui ela não é feita por má vontade realmente, por conta das empresas de ônibus, que hoje recebem tudo em dinheiro e não querem ter de prestar contas para a população desse dinheiro. Desviam esse dinheiro para não ter de pagar impostos. É recebido realmente tudo em dinheiro. Então, essa integração só não é feita por má vontade realmente dos empresários. É fácil fazê-la.

Há uma frase que li uma vez que acho muito interessante: "País desenvolvido não é aquele em que o pobre anda de carro, mas aquele em que o rico usa transporte público." Então, acho que é muito importante o Governo e os Parlamentares que representam o Distrito Federal focarem essa questão do transporte público, para que realmente haja essa integração. Isso é possível, não é uma coisa muito difícil. Que se expandam realmente as linhas do metrô para a Asa Norte e para as cidades onde não existem essas linhas! É um absurdo não haver metrô na Asa Norte. Ele está na Asa Sul, que está ao lado. Pode-se expandir.

A gente estava conversando que há estações que já estão empoeiradas, como o Senador Hélio José falou. Basta fazer alguns ajustes, como a colocação de elevador. Da questão de deficiência a gente tinha falado. Realmente, é um descaso isso. Quem anda de metrô na Asa Sul, vê que a estação da quadra 106 está praticamente pronta, mas está parada há muito tempo, bem como as das quadras 104 e 110.

Então, é preciso fazer a expansão. Peço isso em nome de todos os alunos do Ceub, da instituição e dos funcionários.

Novamente agradeço o convite que foi feito.

É isso. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Agradeço ao Rafael. Muito bom, Rafael! Vamos acompanhar isso juntos, quando formos fazer essas visitas. Da bancada, pelo menos eu vou estar ali. Se os outros não forem... Todos serão convidados. Esta Mesa aqui toda está convidada também para conhecermos essas estações. É só você acertar com o Marcelo para ele entrar em contato com meu gabinete, que vamos acertar essa questão.

Agora, vou passar a palavra para o Vidal Guerra, Presidente da Associação de Usuários de Transporte Coletivo do Distrito Federal (Autrac), por dez minutos.

O SR. VIDAL GUERRA - Bom dia a todos!

Em nome dos componentes da Mesa e em nome de todo este público aqui presente, desejo parabenizar o Senador Hélio José por esta iniciativa que considero de fundamental importância. A questão do transporte público está sendo levada muito a sério através desse ilustre Senador da República Federativa do Brasil. Parabéns, Senador!

Falo do metrô em Londres. Em 1863, foi inaugurado o metrô. Foi construído o metrô em Londres para servir à população.

Entendo que gente tem de ser tratada como gente, e esse tratamento começa pelo transporte público. Estou aqui lançando uma cartilha sobre direitos e deveres dos usuários de transporte coletivo. Estamos lançando essa cartilha.

Agora, se o transporte público de Brasília hoje é da forma que ele existe, imaginem em 1994 como era esse transporte! Tínhamos aqui a TCB, que atendia quase todas as cidades do Distrito Federal. Havia muitos passageiros e poucos ônibus. Naquela época, o motor ficava atrás. Presenciei um fato que me levou a criar essa instituição. No momento em que um motorista... Os ônibus eram superlotados, igual sardinha em lata. Vários passageiros ficavam sentados sobre o motor. Uma senhora gestante estava com um garoto de mais ou menos três anos, que estava sentado em cima do motor.

O motorista deu uma freada brusca, e aquela criança caiu. Quer dizer, é o instinto maternal. Toda mãe, quando vê sua cria em perigo, o que ela faz? Ela vai defender a sua cria, e foi isso que aquela senhora fez. Então, o motorista parou o ônibus com o intuito de agredir aquela senhora. Eu entrei naquela discussão e, a partir daquele momento, pensei o seguinte: "O motorista tem o seu sindicato, os próprios empresários também têm o seu sindicato, que é o Sindicato Patronal. E como é que fica o passageiro nesta história?" Criei a Autrac para oferecer ao povo de Brasília um instrumento de seus direitos. A Autrac é exatamente isso.

Então, conforme iniciei minha conversa, em Londres, o metrô começou em 1863. Isso se deu na Argentina em 1913 e, em São Paulo, em 1974. Apenas sete capitais brasileiras são servidas por esse meio de transporte. Isso significa o descaso com que o Poder Público vem tratando esse segmento, que considero um segmento da maior importância para qualquer sociedade, porque o transporte público, na sua maioria, transporta trabalhadores. Não é justo o trabalhador pegar o metrô, tendo já saído cansado de seu trabalho... Depois de um dia exaustivo, depois de uma luta incansável, ele já sai do trabalho supercansado e pega o metrô superlotado. É cotovelada de um lado, outro pisa o pé, é aquela loucura toda. Se é ônibus, também não é diferente. Isso se deve ao descaso do Poder Público a esse segmento.

Por isso, estou aqui parabenizando o Senador Hélio José, porque, pela primeira vez na história de Brasília, nós estamos vendo acontecer um evento tão importante como este. É um evento para dar um alento àqueles que utilizam esse tipo de transporte.

O conhecimento está inserido dentro dos direitos humanos. A informação está inserida dentro dos direitos humanos. Por isso, estou lançando esta cartilha. Um exemplar deste já se encontra nas mãos do Senador Hélio José. Outro exemplar se encontra nas mãos do Deputado Ronaldo Fonseca. Inserida nesta cartilha está outra proposta, que é a proposta do Vale Social, um vale destinado ao trabalhador desempregado e ao jovem que busca o seu primeiro emprego.

Eu li uma matéria no jornal de que uma rede de comunicação do Brasil enviou um jornalista para percorrer a Europa e ver como viviam os desempregados na Europa. Aquele jornalista teve a oportunidade de entrevistar uma brasileira que estava desempregada na Alemanha. Ele perguntou àquela brasileira: "O que você faz para viver desempregada aqui na Alemanha?" Ela disse: "Nós aqui não temos nenhum problema, porque recebemos uma ajuda do governo de US\$1 mil." Era o que ela recebia naquela época.

Então, a diferença é muito grande. Eu disse que gente tem de ser tratada como gente. A Alemanha vê as pessoas como pessoas, não as vê como um ser relevado a primeiro, quarto ou quinto plano ou como classe A, classe B, classe C. Todos têm o direito a viver com dignidade e a ser tratado com respeito.

Quero agradecer ao Senador por ter convidado a Autrac para participar deste debate.

Agradeço a atenção de todos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Obrigado, Vidal.

Tive o prazer de participar da votação nesta Casa da PEC que constitucionalizou o transporte como direito do cidadão e dever do Estado. Isso foi feito no ano passado, pegando as quatro principais políticas públicas: educação, saúde, segurança e transporte. Isso foi colocado na Constituição como um dever do Estado e como um direito do cidadão. Nós não podemos deixar de dar esse apoio a essa importante política, que é o direito de ir e vir, que é o direito de as pessoas terem transporte.

Wilmar, por favor, o senhor está com a palavra.

Vou dizer como vamos fazer depois, só para vocês se organizarem aqui. Vou passar a palavra a cada um por até cinco minutos, para as conclusões dos trabalhos, para responder a mais alguma pergunta.

Vou começar por você, que foi quem fez a fala. Ouviu, Quintino Sousa? É só para você poder se organizar.

Wilmar Lacerda está com a palavra, suplente do nosso Senador Cristovam. Aqui, nesta Casa, quem é suplente é também Senador.

Por favor, Wilmar!

O SR. WILMAR LACERDA - Bom dia a todos!

Aqui parabeno o Senador Hélio José por trazer este debate ao Senado Federal.

Eu queria cumprimentar os membros da Mesa, especialmente o Quintino, representando o sindicato.

Eu não pude presenciar sua fala, mas imagino o que você deve ter falado aqui.

Também cumprimento os estudantes e meu companheiro Vidal.

Eu queria parabenizar pela sua apresentação o Carlos Penna. Acho que desenhou aqui exatamente a problemática que a gente vive no Distrito Federal.

O Distrito Federal hoje, talvez, seja a quinta região metropolitana do País. A gente está falando de cerca de quatro milhões de habitantes em toda a região, se a gente somar o Distrito Federal mais a região metropolitana e o Entorno do Distrito Federal.

Nós estamos falando de uma cidade que foi planejada para ter 500 mil habitantes. Hoje, Brasília tem quase 2,8 milhões de habitantes. Então, é uma cidade que cresceu. É uma cidade que foi planejada, infelizmente, assim: os ricos ficam no Plano Piloto; os pobres, distantes do Plano Piloto. Quanto mais distante daqui, mais pobre é.

Então, o pobre que precisa do transporte é exatamente o que não o tem. Infelizmente, apesar de o metrô contemplar uma região em que moram cerca de 53% da população do Distrito Federal, se você for ver o conjunto da população que está nas regiões do Entorno e que está nas outras cidades que não são abarcadas pelo metrô, você vai ver que a maior parte da nossa cidade não tem um transporte com metrô, que reputo ser o melhor transporte da cidade, que tem a melhor qualidade do transporte público.

É verdade que cada governo tem sua contribuição, o do Arruda, o do Roriz, o do Agnelo. Agora, esperamos que o Governo Rodrigo Rollemberg tenha uma contribuição nesse processo. Infelizmente, passados quase dois anos de seu governo, de tudo aquilo que ele falou da campanha, nada, absolutamente nada foi feito. Absolutamente nada foi feito.

Quero reputar o que considero mais importante: se 53% moram na região articulada pelo metrô, por que não dar as condições para que pelo menos o metrô funcione a contento?

Eu lembro que, como secretário de Estado, no final de 2011, nós estávamos acima da LRF, no primeiro ano do governo Agnelo. Resolvemos o problema da receita e da despesa, fizemos 44 concursos públicos, nomeamos 36 mil servidores públicos, dobramos o salário dos metroviários e fizemos um concurso para os metroviários. Dobramos o salário! O motorista de ônibus ganha uma mixaria. Vocês não sabem, mas o motorista ganhava R\$1,6 mil, e o cobrador, R\$850. Para elevar o salário do cobrador para R\$1 mil e o do motorista para R\$1,9 foi uma dureza com os empresários do sistema de transporte, com os donos das empresas dos ônibus. Quase quiseram me matar por conta dessa questão do reajuste dos trabalhadores. Vejam bem: o motorista ganha R\$1,6 mil, e o cobrador, R\$800. O salário dos metroviários era um pouco maior que isso, mas o nosso governo dobrou o salário dos metroviários, fez concurso público e deixou tudo pronto para contratar.

Então, existe governo que arruma solução para os problemas, e existe governo que vê os problemas e não consegue encontrar uma solução.

Aposentam mais ou menos dez mil servidores públicos a cada quatro anos. Hoje, vão aposentar cerca de 12 mil, 13 mil, talvez, na gestão do Governador Rodrigo Rollemberg. Mas, se o governo não consegue repor um servidor público, é claro que o serviço público vai se deteriorando em todas as áreas, na educação, na saúde, na segurança pública, em todas as áreas.

(Soa a campanha.)

O SR. WILMAR LACERDA - Se o metrô já tinha na nossa época uma dificuldade extraordinária na área de vigilância, na área administrativa, na área de apoio e na área de operação, imaginem o que acontece dois anos depois!

Portanto, acredito que estamos aqui diante de um dos maiores problemas do Distrito Federal. É um dos maiores problemas. É claro que há soluções diversas, opiniões diversas e posições diversas, mas de uma coisa temos certeza: durante o governo do qual participei, nós não aumentamos o valor da passagem e trocamos toda a frota de ônibus, com 100% de ônibus novos. Eu moro na cidade de Planaltina, em que, por dia, quebravam sete, oito, nove, dez ônibus; a população ficava no meio da estrada para ir e para vir. Então, de fato, se há uma frota de ônibus nova, se há o VLT, se há o metrô, se evoluiu, por que a qualidade do transporte público está piorando no Distrito Federal? Ela piora a cada ano. Acredito que é uma questão de gestão do sistema, é uma questão de visão do sistema e de crescimento das cidades. E a gente não consegue dar uma resposta.

Eu queria aqui lamentar profundamente que os trabalhadores do metrô tenham ficado 70 dias em greve. Trabalhador não faz greve por que quer, não, nem faz greve para ficar acomodado. Trabalhador faz greve por que as condições de trabalho e de salários têm de ser repostas. Está em greve por conta disso. Eu não conheço um trabalhador que goste de fazer greve. Fui secretário de administração, labutei com todas as greves durante o governo Agnelo, mas procurava uma solução para o problema. Talvez, por isso, pela coragem que a gente teve, tenho cinco ou oito processos do Ministério Público. Quem está na gestão tem de decidir, quem está na gestão tem de tomar iniciativa, quem está na gestão tem de decidir e tomar providências. Se ficar esperando o parecer do Ministério Público, se ficar esperando o parecer do Judiciário, se ficar esperando um ambiente propício para governar, não vai encontrar isso nunca, nunca! Portanto, quero aqui dizer isso e lamentar profundamente. Acompanhei a greve dos metroviários, acompanhei a greve dos rodoviários, acompanhei a greve da saúde.

Nós contratamos, em média - vejam só! -, nove mil servidores públicos por ano concursados. Essa foi a média. Foram 36 mil nomeados. Lamento profundamente que este governo não esteja nomeando absolutamente ninguém não só no transporte, mas também na saúde, na educação, na segurança pública, em nenhuma área. Portanto, é claro que, se passarem os quatro anos nesse tom, nós vamos ter serviços piorados em todas as áreas, fundamentalmente na saúde, na segurança, na educação e no transporte.

Então, Senador Hélio, eu queria parabenizar sua iniciativa. Acho que, como Senador do Distrito Federal, o senhor cumpre um papel importante, trazendo esses temas para o debate aqui. Que ele seja aberto! E que se traga a comunidade, a sociedade, para fazer esse tipo de debate!

(Soa a campainha.)

O SR. WILMAR LACERDA - Expresso meu apoio aos rodoviários, aos metroviários, ao Quintino, ao sindicato e também aos concursados, que lutam, porque já fizeram esse concurso em 2014 e esperam a nomeação até hoje. A empresa, como disse aqui o nosso diretor administrativo, necessita de pessoal. Eu sei que você sabe da necessidade que há de servidores em todas as áreas.

Eu quero parabenizar, mais uma vez, o Senador Hélio.

Espero que o Presidente do Metrô e o próprio Governador... Em uma reunião como esta, para se discutir transporte público coletivo, quem tem de estar presente é o Governador ou o Secretário de Mobilidade. Não é que o Diretor de Administração não possa estar presente, porque quem conhece os termos mais técnicos e mais profundos é, de fato, quem coloca a mão na massa, mas, em um debate como este, Senador, acredito que as principais pessoas do Estado têm de estar à frente. Infelizmente, o Governo acabou com a Secretaria da Administração. Não existe mais possibilidade de fazer negociação coletiva com categoria nenhuma, porque não há interlocução com o servidor público, e isso, de fato, leva ao caos que vivemos hoje no Distrito Federal, infelizmente.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Obrigado. É lamentável dizer que concordo 100% com o que coloca o Wilmar. É lamentável!

Eu apoiei o Governo Rollemberg e acho que ele tem de ousar na capacidade de investimento e de contratação de pessoas. Não há como uma empresa com essa importância continuar cada vez mais desfalcada de servidores. Nós precisamos, a partir do momento da constitucionalização da política de transportes, também discutir formas de financiamento e de investimento que propiciem que a Linha Vermelha, a Linha Verde e as ampliações da Linha Azul sejam feitas.

Este debate é importante. Por isso, convidamos exatamente o Presidente do Metrô e o Secretário de Mobilidade Urbana. O Luiz está representando muito bem o Presidente do Metrô, que, por carta, explicou por que não pôde vir, mas a Secretaria de Mobilidade Urbana não está presente. Eu acho que nós temos de dar prosseguimento ao assunto. Por isso, prorroguei esta audiência pública. Vamos reforçar o convite aos que aqui não estiveram, para que possamos dar continuidade ao debate.

Tenho feito várias audiências públicas sobre saúde. Deve haver outra daqui a alguns dias. Vou fazer uma sobre educação também. Nós não vamos compactuar com o não pagamento do que foi pactuado. Parece que há uma tentativa de não pagar o que foi pactuado. Então, nós vamos convocar uma audiência pública para debatermos a educação. Vamos aguardar só eles acalmarem um pouquinho. Temos de separar o joio do trigo.

Aqui, de público, faço meu protesto ao protesto que fizeram contra o Senador Cristovam, em relação à sua liberdade de voto, à sua liberdade de manifestação política. Na semana passada, houve uma audiência pública, e as pessoas foram profundamente descorteses com o Senador Cristovam - eu estava viajando, eu estava no Chile -, por causa da posição política que ele teve a coragem de adotar. Todo mundo tem liberdade. Nós moramos em um País democrático, constitucionalizado, onde as pessoas têm direito a ter suas manifestações e suas posições. Podemos concordar ou discordar. Podemos não concordar, não há problema algum, mas não podemos agredir, fazer com que as pessoas que trabalham

em prol de todos se sintam constrangidas, como aconteceu aqui com o Senador Cristovam na semana passada, o que eu lamento.

Eu quero retornar, então, a palavra para o Quintino, representante do Sindicato dos Metroviários, por cinco minutos. Fique à vontade.

O SR. QUINTINO SOUSA - V. Ex^a vai querer que eu dê uma passada também nas questões que foram colocadas?

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Fique à vontade, Quintino. Você tem cinco minutos.

O SR. QUINTINO SOUSA - O.k.!

Em primeiro lugar, eu gostaria de falar sobre a greve. Fica sempre a ideia de que greve significa férias para o trabalhador, mas não o é. É incômodo, é muito incômodo. É ruim você entrar numa greve, e é muito mais complicado você sair dela, principalmente diante de um governo omissivo. A situação, se esteve confortável para alguém, foi só para o Governo do Distrito Federal. A situação não esteve, de forma alguma, confortável para a população - e a gente entende isso - e não esteve, de forma nenhuma, confortável para os trabalhadores, porque a gente quer trabalhar e quer prestar o melhor serviço possível à população do Distrito Federal. Nesse ponto, a gente quer ver o usuário do metrô sorrindo e feliz por ter um transporte de qualidade.

Sobre a questão de que o Dr. Gustavo falou, do contrato de vigilância armada, existem controvérsias. Não é necessária a quantidade de vigilante armado que existe hoje no Metrô. O único resultado que você tira desse quantitativo de vigilância armada foi o roubo de diversas armas nos postos de trabalho, o assalto a caixas eletrônicas dentro das estações com vigilante armado e o assassinato de um vigilante em Ceilândia Norte. Então, isso não foi benéfico, de forma alguma. Houve um aumento significativo na alteração do contrato de vigilância para comportar vigilantes armados. Este é até um convite que eu faço: que se observe a lei federal que rege a segurança metroviária, que precisa ser específica e que precisa ter quadro próprio concursado, e o edital de licitação da vigilância. Uma é cópia da outra. Na verdade, quando há essa situação dentro da LRF, já que é para a gente falar de LRF, tem de se considerar esse terceirizado dentro da despesa com pessoal. Você não considera isso. Então, na verdade, é preciso contratar os profissionais de segurança do metrô, sem ficar tentando inflar o quadro de vigilantes.

Sobre a LRF, muito se fala: "Ah, é obrigado a recorrer!" Sim, você é obrigado a recorrer para preservar a economicidade do Estado. Agora, quando eu penso que é mais caro eu ficar protelando esse processo de convocação, prejudicando a população, que o melhor e o mais barato é não recorrer, não se tem de recorrer, tem de se convocar os aprovados. Agora, a questão que eu observo é muito mais política, não é uma questão de olhar realmente para as necessidades dos trabalhadores e, acima de tudo, para a necessidade da população do Distrito Federal e dos usuários do metrô.

Eu acredito que vou precisar de um pouco mais de tempo para falar sobre as questões que foram levantadas aqui.

Eu gostaria de fazer algumas observações.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF. *Fora do microfone.*) - Vou lhe dar mais um minuto.

O SR. QUINTINO DOS SANTOS SOUSA - Está o.k..

Em relação à questão de se colocar atendimento automático de bilhetagem, isso já deveria ter sido feito há muito tempo, mas é importante ressaltar que o atendimento automático não é um substituto perfeito do bilheteiro. Eu tenho a máquina de autoatendimento e eu tenho o bilheteiro do lado, do mesmo jeito que um banco. Não vou ter um banco em que eu tenha só as máquinas de autoatendimento. Por quê? Porque há gente que não tem familiaridade com o autoatendimento e não vai ter. E há a necessidade de a pessoa dar esse atendimento.

Em relação à questão de providências para a integração, na verdade, os empresários não têm interesse na integração. A partir do momento em que há a integração na cidade de Brasília, em todo o Distrito Federal, não há necessidade de vinte linhas de ônibus trazendo da cidade para o Plano. Eu simplesmente carrego esse pessoal para o transporte de massa, que é o metrô, e o metrô leva. Isso descongestiona as vias e dá mais velocidade ao transporte do cidadão. Quem não quer isso? Os empresários. Eles lucram mais com as linhas de ônibus que levam das cidades até o Plano.

Sobre a questão do sistema de metrô do Distrito Federal, de repente, ser concedido, como é o do Rio, e o do Rio para mim é um exemplo horrível quando se trata de sistema de metrô. Hoje em dia, a concessão é um sistema maquiado para parecer que é eficiente, mas que, no fim das contas, é completamente pago pelo Estado. Ou seja, é apenas uma forma de colocar mais dinheiro no bolso do empresário, e o sistema é menos eficiente. Por quê? Eu, como empresário, estou pouco me lixando para o usuário do sistema. Eu quero saber é de ter mais e mais lucro. O transporte como direito social tem que ser público e operado por empregados públicos, que vão prestar o melhor serviço possível à população do Distrito Federal.

Temos que discutir aqui não concessão, mas ampliação...

(Soa a campanha.)

O SR. QUINTINO SOUSA - ... e atendimento desse sistema à população do Distrito Federal.

É muito importante o que o Carlos Penna colocou. Na verdade, hoje em dia, o sistema metroviário dentro do Distrito Federal é cercado, não existe interesse na sua ampliação para que algumas pessoas lucrem com isso. Vemos uma CPI sobre transporte que questiona a licitação de ônibus que não vai para frente e não chega a solução nenhuma. Ao mesmo tempo em que os empresários recebem subsídios enormes do Governo do Distrito Federal sem que tenham que prestar nenhuma conta dos valores recebidos.

Então, em uma cidade tão moderna, projetada, nós estamos na contramão. E isso não pode acontecer.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - O.k. Muito obrigado, Quintino.

Passo a palavra ao nosso querido Luzimar Pereira, 1º Secretário da Associação de Moradores e Amigos de Águas Claras, cidade bastante impactada pela questão do metrô.

Por favor, Luzimar.

Em seguida, nós vamos passar para a nossa querida Sophia Ludovice.

O SR. LUZIMAR PEREIRA - Obrigado, Senador.

Bom, só tenho a dizer aqui, em nome da Associação de Moradores e Amigos de Águas Claras, que é uma satisfação muito grande, Senador, participar deste encontro. E também, na condição de Presidente da Associação dos Usuários do Metrô, que este tema nos é muito caro.

Foi dito aqui por um dos palestrantes, e até mostrado, o projeto de expansão que existe para o metrô. É isso que nós usuários do metrô queremos. E, lógico, queremos também que os Parlamentares que nesta Casa representam o Distrito Federal possam assumir compromisso com esse tipo de projeto. Não é um projeto barato, como os números demonstram, mas é um projeto possível, e vai trazer benefícios para toda a população do Distrito Federal. E nós em Águas Claras ficaremos muito satisfeitos com a melhoria do metrô.

Sabemos hoje que existe o sistema de carrossel - aí é uma parte técnica - em que há o tempo determinado entre um trem e outro para pegar o pessoal na estação. Mas sabemos que se aplicarmos tecnologias que já existem e investimento vai diminuir inclusive, Senador, o tempo de espera dos usuários nas estações. Isso vai ser importante para nós.

Já está aqui, de pronto, aceito por parte da Amaac o convite, a visita a essas estações, porque é um dos temas que a gente, tanto na Amaac quanto na Associação dos Usuários do metrô defendemos, é que essas estações que estão em vias de serem entregues realmente sejam entregues para a população usar. Nós moradores de Águas Claras temos ali o exemplo que foi citado, a Estação Estrada Parque. Realmente vai favorecer muito, temos condomínios com grande quantidade de população. Eu mesmo moro próximo desse local da Estação Estrada Parque. Há condomínio ali, como o Acqua Village com uma população imensa de moradores que vai ser favorecida por essa entrega. Então, está aceito, quando for a comissão de Parlamentares visitar nós gostaríamos de ser contatados e estar presentes acompanhando.

Só reiterando que o Metrô, como já foi dito aqui, se for de fato implantado conforme aquele projeto, vai favorecer muito.

Foi dito aqui pelo nosso colega estudante do UniCeub que país rico não é país em que todas as pessoas que têm dinheiro têm um carro, mas em que pessoas que têm dinheiro usam metrô. Realmente, o estudante do UniCeub falou bem e temos esse mesmo sentimento. Não há necessidade de a gente estar com o veículo na rua, há um monte de coisas em que interferem: no meio ambiente, interferem no próprio trânsito, que causa esse tráfego intenso. O metrô é um sistema muito bom.

Temos que parabenizar os trabalhadores do Metrô. Só para ilustrar, com bastante ênfase, para vir para cá, de Águas Claras, peguei o metrô, vim à estação e de lá até aqui. Uso o exemplo, como na própria Suécia - li um livro que demonstra com clareza, Senador - e acho que isso tem que acontecer em Brasília -, os parlamentares pegam metrô e vão trabalhar de metrô. Acho que isso tem que acontecer no País, porque o metrô une todos os níveis de população. Eu acho que não há nenhum problema, nenhum demérito se o Parlamentar vier a esta Casa usando o metrô. Acho que esse é um sonho que devemos ter, porque a população é igual - a fala do nosso amigo Vidal aqui foi importante -, deve-se tratar o ser humano como ser humano. E o metrô socializa, iguala os trabalhadores.

Então, eu vim a esta reunião de metrô e reclamei do ar-condicionado. Continuo reiterando essa necessidade, porque a gente passa calor no metrô.

(Soa a campanha.)

O SR. LUZIMAR PEREIRA - Que haja esse investimento e esse cuidado dos Parlamentares com isso, havendo uma interação dos Parlamentares com o Governo de Brasília para fazer aplicar para longo prazo recursos para ampliação e melhoria na qualidade do sistema de transporte do Metrô.

Então, nós de Águas Claras agradecemos.

Quero aqui, em nome do presidente da nossa Associação de Moradores e Amigos de Águas Claras, Roman Cuatrin, que nos indicou aqui como representantes, e também em nome - não fomos convidados, a Associação dos Usuários, mas quero dizer que a Associação de Usuários do Metrô gostaria de estar participando desses debates também, junto com nosso amigo Vidal, que é Presidente da Associação de Usuários do Sistema de Transporte Coletivo, que abrange todos.

Muito obrigado.

Que tenham um bom debate. Gostamos muito. Queremos que esta sessão tenha continuidade além de hoje, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Obrigado.

Vamos continuar. Acho que podemos desdobrar para dialogarmos com a ANTT, com o Ministério do Transporte, com o DNIT e com o DER, de Brasília. Vamos ver algumas questões básicas sobre o transporte do DF, que ainda estão para ser resolvidas, que é o anel viário, o trem de média velocidade de Luziânia para cá, o Expresso Pequi para Goiânia e a ampliação do metrô.

Então, temos muito a dialogar sobre esse assunto. Estou aberto no meu mandato para começar uma bateria de discussão sobre esse assunto. Especificamente sobre esse, vai haver ainda mais uma reunião. E poderia a Associação dos Usuários do Metrô representar todo o setor comunitário. E aí vocês terão que se reunir na próxima, para definir uma pessoa que colocarei da mesa, e também com o pessoal do Conselho da Asa Sul e Asa Norte, que não esteve aqui, mas vou entrar em contato. A partir dessa reunião, fazer um documento dos usuários para que possam estar aqui.

A Sofia e o Rafael vão falar, cada um, cinco minutos aqui. Mas precisamos ver com o pessoal do Unieuro e de outras universidades, que são altamente impactadas, para que um deles possa representar aqui na próxima reunião todo o segmento estudantil, que é um grande usuário. Vou retomar com o Ministério Público, com a Defensoria, com a Procuradoria, com o Metrô, com o setor de mobilidade urbana, com um representante dos estudantes, um representante do setor comunitário e um representante do sindicato.

O Ronaldo não veio e de repente ele vai representar o sindicato no geral.

Quero um representante dos estudantes, um do setor comunitário. Reúnam com a Asa Sul, Asa Norte e definam que estará nessa próxima retomada, com uma fala comunitária, uma fala estudantil, uma fala dos trabalhadores, da companhia, que é o Metrô, uma fala da Secretária da Mobilidade Urbana, que é do Governo. O cientista político vai continuar na mesa. E também uma fala do Ministério Público e da Defensoria, passo para fechar as questões.

Então, dando sequência, passo a palavra a Sophia Ludovice, Presidente do DCE, da UNB.

A SRª SOPHIA LUDUVICE - Obrigada. Acho que, do muito do que foi trazido aqui, paramos para pensar num dos maiores problemas de desperdício de dinheiro público é a questão do retrabalho. Elaborar uma obra, realizá-la e não colocá-la para uso, é exatamente o retrabalho, é fazer com que o dinheiro público seja gasto e não tenha investimento.

Tratamos muito na UNB é a questão da evasão dos alunos. Um aluno da UNB custa cerca de R\$3 mil por mês. Um aluno de medicina custa muito mais. E quando você não dá o suporte para que esse aluno permaneça na UNB, para que ele lá chegue à universidade e de lá saia, esse dinheiro é desperdiçado, porque ele não vai se formar, ele não vai ter adquirido o diploma, que é o objetivo da universidade gratuita.

Por mais que a gente esteja vivendo um período de cortes, um período de crise, em que é difícil conseguir que o Governo faça ampliações, não podemos utilizar a crise apenas como uma desculpa. Esses tipos de projetos tanto de integração quanto de ampliação têm de ser liberados para a comunidade, para que a comunidade possa atuar nisso e tentar ajudar nesse tipo de resolução.

Tivemos um caso parecido na UnB porque o estacionamento do *Campus* do Gama era inexistente. Tínhamos muitos alagamentos e assaltos porque não havia cercamento da área. Entramos em contato com o DER, e os estudantes do Gama se mobilizaram para isso. E, como o DER não tinha dinheiro para elaborar essa obra, fomos até a Câmara Legislativa do Distrito Federal e conseguimos que os Parlamentares fornecessem o dinheiro para que se desse início a essa obra. Foi isso o que aconteceu agora. Essa obra acabou de se iniciar com todo o sistema de drenagem do Gama, que vai ajudar não só o *Campus* da UnB, mas também a comunidade do Gama em relação ao problema de alagamento.

Então, a participação ativa da sociedade pode acabar trazendo soluções e maneiras de tentar executar obras para que, em princípio, parece que não vai haver dinheiro ou verba sua execução.

É isto que eu peço ao Luiz Gustavo, representante do Metrô: que isso seja divulgado à comunidade. A comunidade tem de ter acesso a esses projetos e tem de saber o porquê das coisas que não estão acontecendo. É muito importante que ela seja ativa e que vocês deem essa oportunidade. Isso pode, muitas vezes, evitar que diversas coisas aconteçam e que tenhamos de chegar a uma greve. A gente se reuniu com o Presidente do Metrô para tratar sobre a greve, que estava prejudicando muitos estudantes que não estavam conseguindo chegar lá. Felizmente, dois dias depois de nos reunirmos, a greve já foi encerrada, após a assembleia, que deu o fim. Mas é importante que possamos ajudar vocês porque é com essas parcerias que conseguiremos desenvolver a sociedade de Brasília.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Obrigado, Sofia.

Dando continuidade, vamos passar a palavra ao representante do Metrô. Em seguida, vou passar aos outros três. Cinco minutos para você, que, depois, terá outros cinco minutos para fechar.

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Senador, eu lhe disse que eu ia receber colaboração e acho que o senhor constatou que recebi muitas.

Quero até parabenizar o Carlos aqui porque ele trabalhou por dez anos no Metrô e acredito que ele tenha trazido uma série de informações que foram úteis para que embasássemos o raciocínio. Não tenho como avaliar a parte técnica porque não sou da área.

Não tenho procuração do Governador Rodrigo Rollemberg e nem sei se a manifestação dele seria esta - lamentavelmente o Senador Vilmar Lacerda se retirou. O que acontece? Estamos conversando aqui, e, desde 2008, não se põe um trilho nesta cidade. Os investimentos maciços foram feitos em BRT ou em transporte com malha asfáltica.

Então, é muito cômodo chegar para uma plateia de trabalhadores que estão com uma expectativa de entrar hoje no serviço público, mais especificamente no Metrô, e se dizer que é lamentável que não se contrate. Eles fizeram concurso num governo que não foi o atual e poderiam, sim, ter sido contratados logo depois que fizeram o concurso. Então, se não foram contratados, motivo havia, a necessidade do Metrô não vem de hoje, ela já vem de lá de trás, razão pela qual foi feito concurso.

O senhor me permite, mas é um tipo de discurso conveniente, mas é aquela coisa de fala o que eu faço, mas não faça o que eu digo. Dizer hoje que se tinha que contratar é muito fácil. A opção de se fazer isso e responder a oito ou dez processos é de cada um. Eu, por exemplo, não quero responder nem meio, porque estou mexendo com dinheiro público. É prerrogativa minha ser processado por meu dinheiro particular. Dinheiro público não é para brincar, não é minha prerrogativa dizer se vou responder processo. O servidor público, o gestor público não está aqui para mostrar coragem, não está aqui para dizer que ele peita e faz tudo, não está aqui para agradar A, B ou C com dinheiro público. Eu agrado com o meu dinheiro. Então, isso é muito importante que fique marcado.

A atual gestão do Metrô tem sido responsável, tem sido prudente, tem respeitado a lei e teve 17 reuniões com o sindicato, esgotamos várias formas. O sindicato, eu sempre disse, não é para dizer que diretor é bonitinho, sindicato é para ser combativo, para buscar os direitos com bom senso. E o processo foi parar na Justiça, porque a Justiça é o fórum dos civilizados, é lá que se debate, desde que não se tenha chegado a um acordo. Se entrarmos num debate subjetivo do que é ou não possível se fazer juridicamente, isso é quase que um caminho que não chega a lugar nenhum, digo que é um caminho estéril. Há demandas que são feitas aqui por estudantes, pelo público em geral. Estivemos juntos, logo quando vocês estavam fundando a associação, vocês estiveram comigo, parece que havia duas senhoras junto. São superimportantes essas contribuições, agora, que não tratemos isso de forma demagógica. Aqui é um fórum sério para se tratar isso. Eu convido o senhor para ir lá ver os projetos...

(Soa a campanha.)

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Os projetos estão sendo feitos, muitos aguardando recurso. Então, isso é gestão responsável, prudente e proativa, porque tudo que se falou aqui está sendo feito lá. Está o ideal? Claro que não. Outra coisa, o Metrô está aberto para sugestão, mas coisa séria, sem argumentos demagógicos. As informações estão lá, os sindicatos têm acesso às informações na hora em que quiserem, porque os que estão trabalhando lá são colegas de carreira e pelo menos eu nunca soube que algum diretor proibiu que alguma informação saísse de lá.

Então, agradeço muito, coloco o Metrô à disposição. Estamos lá para ouvir todos que queiram contribuir do ponto de vista técnico, do ponto de vista de usuário. Agora, de forma séria, não vou responder processo, acredito que nenhum gestor hoje no Metrô quer responder processo. Queremos fazer o que a lei permite. E aí, se a lei permite ou não, às vezes há algumas interpretações. O Quintino tem interpretações sérias, que são interpretações dele, que são interpretações do jurídico do

sindicato e a procuradoria jurídica do Metrô tem uma outra interpretação. E aonde se chegará a um acordo? No fórum dos civilizados, que é na Justiça.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Correto.

Dando sequência, o Sr. Carlos Penna, nosso representante, mestre em ciência política, ex-coordenador do Metrô DF.

Só especificando para vocês aqui, para organização: na próxima retomada desta audiência pública, que vai ficar suspensa, não vai ficar encerrada, vai ter o representante do Metrô, o Gustavo ou o presidente da Semob (Secretaria de Mobilidade Urbana), representando o Governo do Distrito Federal; o cientista político, que é o Penna; um representante da Defensoria Pública; um representante do Ministério Público; um representante comunitário - eu quero que se reúnam a Amaac, a Autrac, o Conselho da Asa Norte, o Conselho da Asa Sul e mais quem porventura vocês tiverem, para preparar a apresentação em nome de toda a comunidade; um representante dos estudantes. Estou aqui com as duas maiores universidades de Brasília, que, com certeza, vão dialogar com os outros DCEs. Vejam uma representação, quem é a pessoa que vocês querem que se coloque aqui. A posição de vocês estará sendo colocada; um representante do SindMetrô. O diretor jurídico era para vir hoje e não pôde e veio aqui o nosso diretor financeiro, que representou muito bem, por sinal, o SindMetrô, sem nenhum tipo de problema. Vocês reúnam a diretoria, definam quem trará as posições.

Teremos uma mesa composta por 8 membros. Pretendemos dar um fim a esta primeira rodada, a esta audiência pública a respeito da questão.

Vamos passar para o nosso Carlos Penna, cientista político.

O SR. CARLOS PENNA BRESCIANINI - Obrigado, Senador.

Eu vou pedir que apaguem as luzes para eu poder retomar aquela parte da apresentação. Eu pediria que voltasse de novo para aquela imagem do projeto original das três linhas metrô, porque eu acho que vai ficar bem esclarecedor. Apaguem as luzes, por gentileza, porque facilita para a televisão quando for pegar a imagem, senão a imagem fica praticamente estourada.

Vocês estão vendo então que, quando isso foi feito, na década de 80, ainda não havia sido feito todo o estudo para seguir até Sobradinho e Planaltina e também ainda não tinha pegado a parte depois da Ponte JK, porque a Ponte JK, vocês sabem, foi inaugurada depois do ano 2000. Beleza.

Estão vendo essa imagem das três linhas do metrô? Elas se cruzam e pegam praticamente todo o Distrito Federal.

Por gentileza, Clériston, pegue o seguinte arquivo: os três corredores de ônibus.

Percebam que se gastou dinheiro. Isso não foi coisa de um só governo não. Quero só dizer que isso vem em governos sucessivos e eles têm dado continuidade, suspenso as obras do metrô. Vejam que eles pegam as linhas de corredores de ônibus exatamente em cima das linhas do metrô, perceberam?

Clériston, volta à imagem das três linhas, para fazer um jogo visual.

É praticamente a mesma coisa, vocês vão ver que é praticamente o mesmo desenho. Um pouquinho diferente, mas vocês vão ver que o eixo principal é a mesma coisa, perfeito?

Vamos voltar para a linha do ônibus.

Gastou-se dinheiro fazendo-se todo o projeto para as linhas do metrô, e aí se gastam não sei quantos milhões para fazer um novo projeto para uma coisa superada pelo metrô, que é o corredor de ônibus. Torno a dizer: BRT é um nome inglês para algo que não existe na Inglaterra, vamos deixar isso bem claro.

Vamos agora para o que propomos. O metrô não vou precisar mostrar para vocês. Eu pediria para mostrar para vocês agora dois pequenos vídeos de dez, vinte segundos.

Tramway. O.k. Amplie, por gentileza. Isso.

Antes de começar a tocar, isso aí é o ônibus elétrico típico, que circula hoje, padrão europeu. Ele é piso baixo, não é esse com chassi de caminhão dos ônibus de Brasília.

Com a licitação, poderia se pedir ônibus de piso baixo. Nós entramos com recurso no Ministério Público, pedimos à Secretaria de Transporte, fizemos tudo. E não: quiseram que os ônibus do Distrito Federal mantenham o padrão de ônibus com chassi de caminhão, em que se têm aqueles três degraus de quase um metro de altura, que é ótimo para um cadeirante, para uma velhinha, para uma mãe com carrinho de bebê, para um idoso, para uma criança subir.

Dê o *play*, por favor. Olhem só.

(*Procede-se à execução do vídeo.*)

O SR. CARLOS PENNA BRESCIANINI - Esse é o ônibus elétrico que a gente propunha, para fazer a integração com o metrô. Esse é o VLT, Veículo Leve sobre Trilhos, que é o bonde. Circula na rua.

Vocês estão vendo o enorme barulho que ele faz? Todos os dois são movidos a energia elétrica. Simples, eficientes, interligados com o metrô, tudo utilizando um único tipo de bilhete.

De novo, agora, outro modelo.

Isso não é nada de excepcional, gente. Eu não estou falando de nada fora do mundo. Em qualquer lugar civilizado se utiliza isso.

De novo, o ônibus elétrico.

Aí alguém vira para mim e diz: Carlos Penna, nós estamos com problema na geração de energia elétrica no Brasil. Para isso, fizemos um projeto acoplado, Senador: o de que utilizaríamos energia eólica e energia fotovoltaica e outras formas de captação e geração de energia através de microgeração, que seria jogada na rede. Isso não causaria nenhum problema. Pelo contrário, haveria sobra, inclusive, de eletricidade, para podermos operar o sistema.

Olhem, o barulho é do ônibus com motor a explosão. O ônibus elétrico não fez barulho.

Vou pegar mais um aqui.

PAC Mobilidade, por gentileza.

O Ministério Público acionando o Governo do Distrito Federal. Essa foi a resposta do Governo do Distrito Federal.

Estou procurando imagens.

Olhem. Parou. De novo, olhem só.

Trocaram a Linha 2 do metrô pelo BRT. Um bilhão e cem milhões? Provavelmente.

E o que é o meu medo? Com essas obras, o Trevo Norte, a partir de lá de cima, a partir de lá de cima, da saída da Asa Norte, vai se fazer outro BRT para a subida de Sobradinho e Planaltina. O que mais? Outro bilhão? Preocupa-me muito isso.

Essas coisas que estou falando não são inventadas, são documentos de Governo, respostas de governos - do Governo do Distrito Federal ao Governo Federal, do Governo Federal ao Governo do Distrito Federal.

Vocês estão vendo esse perfil, que é colocado Via Épia? Vocês estão vendo que os ônibus ficam no meio, não é?

Então, todo mundo já deve ter visto que, se você quiser pegar um ônibus BRT, tem de subir uma passarela, para poder descer outra passarela, para poder entrar no ônibus. E, quando chegar, vai ter de subir uma passarela e descer a passarela para poder descer do ônibus e descer na rua.

Gente, no Brasil, o trânsito não vai pela direita e volta pela esquerda? Então, como se faz um ônibus com porta à esquerda?

No Brasil, a gente não tem mão brasileira, que é quase padrão ocidental, com exceção do Japão e Inglaterra? você não vai pela direita e volta pela esquerda?

Então, a porta do ônibus fica na direita. Aí eles fazem um sistema de transporte, BRT, hein? Chique, nome em inglês. Mas a porta fica do lado esquerdo. "Ah, é para o ônibus poder correr". E onde e qual política de trânsito, de país civilizado você incentiva o tráfego de veículos em alta velocidade em área urbana? Onde? Qual país do mundo diz: é para correr dentro da cidade? Nenhum, gente, nenhum, porque quem corre é metrô, que está debaixo da terra. Ponto. É isso.

Olha só, o pedestre sai de um lado para outro, não tem nem a passarela. Você vê que no desenho ali há a silhueta do passageiro, via Epia, tem ali a estação, mas não diz como o cara chegou. Nesse modelo, o cara teve que atravessar por conta e risco dele todas as ruas e avenidas para poder chegar ali. Esse é o sistema que estão querendo fazer em Brasília. Esse é o sistema BRT, o *must*, o grande símbolo do desenvolvimento brasileiro em transporte.

Vamos descer.

Novamente esse absurdo.

O modelo da estação que eles fazem. O branco é estação. E eles dizem que haverá faixa de pedestre. Gente, você vai botar faixa de pedestre em estrada? A EPTG é estrada, EPIG é estrada. Tudo é estrada. A que vai ao Gama e a Santa Maria é uma BR - 020, ou 040, se não me engano.

Então, você vai botar faixa de pedestre na estrada? Nem a estrada anda e nem os passageiros passam. É simples.

Vamos descer.

Aí o modelo fantástico deles. Olha a passarela. Eu cheguei em 2012, chamei repórteres do DF-TV, do *Jornal de Brasília*, do *Correio*, do *Correio Braziliense*, de vários canais, e fiz um teste. Peguei uma cadeira de rodas e mandei as pessoas

experimentarem, subirem de cadeira de rodas a plataforma, essa passarela. Vocês sabem quantas pessoas conseguiram subir? Nenhuma. Mentira, teve uma, um ciclista. Um ciclista mesmo, atleta, que chegou, subiu, foi forçando. Quando ele chegou lá em cima, e era época da seca, ele estava completamente molhado de suor e disse: "Gente, isso não existe, não tem lógica, esse sistema não pode funcionar. Eu estou acostumado a pedalar. Isso aqui não pode".

Pois é, é o que fizeram. Todo o sistema BRT é assim.

Agora, você vai pegar o metrô...

(Soa a campanha.)

O SR. CARLOS PENNA BRESCIANINI - ...você tem escada rolante, tem passarela. Se você não conseguir usar, agentes de estação ajudam. Há todo um sistema preparado para receber passageiro.

Vamos descer.

Isso no papel é lindo. Essas fotos, essas imagens.

Isso é o eixo que eles querem fazer, vindo da Ceilândia, Taguatinga até o Plano Piloto. Exatamente em cima da linha do metrô. Quando eles foram começar isso, eu me lembro que disse: "Quanto vai custar essa obra? "Ah, R\$300 milhões". Eu disse: "Com isso eu compro 60 trens, contrato mais dois mil funcionários, diminuo pelo menos 100 mil veículos por dia e reduzo pelo menos 15 acidentes diários".

Torno a explicar uma coisa: cada automóvel na rua, cada pedestre usando a rua, tendo de atravessar a rua, é um risco maior de atropelamento e acidente. A maior causa de atendimento na emergência de todos os hospitais da rede pública do Distrito Federal e do Brasil chama-se acidente de trânsito.

Então, se a gente reduz a quantidade de automóveis nas ruas, nós reduzimos o acidente de trânsito e diminuímos um dos maiores causadores de pressão dentro do sistema de saúde do Distrito Federal, que já está mais do que esgotado.

Além do mais, se essas pessoas morrem e forem os principais provedores das suas famílias, essas pessoas levam as famílias à bancarrota. Se elas ficam aleijadas - desculpem usar o termo - as famílias têm que se virar para poder garantir o sustento dessas pessoas.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Conclua, Penna.

O SR. CARLOS PENNA BRESCIANINI - Concluindo.

Eu quero chegar ao seguinte: aí já é o Sandu. Olha, isso é Taguatinga Norte. Vocês se lembram quando inverteram, mudaram as mãos em Taguatinga, que ela deixou de ser mão dupla e, agora, passou a mão simples, ou seja, uma vai e outra vem. Não é questão de fluidez, não. É tudo já preparando para o sistema de BRT que eles querem implantar. Está aí. É por isso, não foi fluidez, é tudo parte do sistema do BRT, que vai desembocar tudo isso lá dentro do famoso túnel, em Taguatinga Centro. De novo, um túnel...

Aí o túnel, Taguatinga Centro, eles mostrando. Eu quero mostrar o perfil. Isso que é a coisa mais linda do mundo! Na sua direita está o túnel do metrô, que eles não põem o trem para poder não mostrar que tem o trem e os passageiros. Ao lado, eles querem construir um túnel rodoviário. Não é lindo? Falta dinheiro para o GDF? Lógico que vai faltar, gente. Você precisa gastar bem o dinheiro. Está faltando dinheiro e você gasta dinheiro nisso, é claro que não vai dar certo. Claro que vai faltar dinheiro no Distrito Federal. Óbvio!

E o meu medo é justamente fazerem isso e transformarem a obra do trevo norte em mais uma extensão de BRT, que é o que parece. Está claro, está claro que eles vão fazer isso. O meu medo é que a gente chegue ao final do Governo com milhares de quilômetros de congestionamento, com o GDF mais endividado ainda com obras rodoviárias, sem solução para o transporte urbano, sem poder contratar concursados, sem a companhia do metrô poder se expandir, com o DER arrecadando milhões em multas.

Aliás, aliás, o DER ou Detran ou ambos, no ano passado arrecadaram - corrijam-me, por favor, a informação - mais de R\$50 milhões, R\$60 milhões em multas. Esse dinheiro é não orçamentário, não tem carimbo. Por que esse dinheiro não pode ser utilizado para o metrô?

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Ok. Fica para a continuidade dos trabalhos.

Vamos ouvir, agora, o nosso querido representante do Ceub, o Rafael Calixto de Souza, Presidente do DCE do UniCeub.

O SR. RAFAEL CALIXTO DE SOUZA - Eu queria deixar algumas perguntas aqui para o Diretor, o Luiz. Por que ainda não foi feita a integração entre metrô e ônibus? Vocês têm alguma previsão, algum projeto para fazer essa integração?

Sobre a questão da falta de segurança - foi veiculado ontem no DFTV também - qual providência que será tomada. O Quintino falou também dos vigilantes que foram mortos no metrô. Já foi tomada alguma atitude? Se não, qual será tomada?

Há alguma previsão de abertura das estações que já estão semiprontas, que estão paradas, e de expansão das linhas?

Quero também ressaltar o que o Luzimar falou, porque as autoridades do nosso País - Senadores, Deputados - não têm que ter vergonha de andar em transporte público. Na Inglaterra, o primeiro-ministro é frequentemente visto andando no metrô do país. Então, com a melhoria disso, as autoridades não têm que ter vergonha de usar.

É isso. Eu queria que fossem respondidas essas perguntas para que possamos levar para os nossos alunos e para a instituição.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Nas minhas férias, nos 15 dias de recesso, eu estive em Edimburgo, Londres e Paris. O metrô antigo de Paris interliga a cidade. Todos os cantos a que você vai estão interligados. Edimburgo, uma cidade centenária da Escócia, tem um sistema de transporte sobre trilho, interno, passando no meio de todo mundo, porque não mata ninguém nem faz barulho, está certo? Em Londres, eu até lembro que fiquei hospedado em um hotel chamado Clayton, em Cricklewood, um bairro de Londres, onde há uma interligação maravilhosa. Você consegue acesso para onde for em Londres - ou sobre trilho ou sobre trem de média velocidade ou sobre o próprio *underground*, que é o metrô de alta velocidade. Então, quer dizer, há solução. O problema é que precisa haver coragem de fazer a solução adequada.

Também há a questão do peso. Enquanto em Londres o metrô é caro - o metrô de Londres é bom, eficiente, mas é muito caro -, o metrô em Paris é superbarato. Todo mundo anda de metrô.

Então, temos que chegar a um meio termo para as coisas acontecerem de forma adequada, de forma interligada, sem inventar moda. Como é que se faz um meio de transporte cuja porta está do lado inverso à situação de o pessoal entrar? Não há sentido. Tem que se discutir isso.

Vamos passar para o nosso querido Vidal, para depois encerrarmos com a fala, novamente, do nosso Luiz Gustavo.

O SR. VIDAL GUERRA - No que diz respeito à questão do transporte público de Brasília, incluindo o metrô, eu acho que ouvimos aqui tudo ou quase tudo que precisávamos ouvir: explanações da maior grandeza para o nosso conhecimento e também para termos uma definição melhor no que diz respeito à questão do transporte público de Brasília.

Eu já discuti com algumas pessoas essa questão, e a conclusão a que chegamos foi a seguinte: o transporte público de Brasília não foi feito pensando nas pessoas. Pelo contrário, ele foi feito pensando nos empresários. Um empresário de setor de Brasília - vamos citar um - comprou uma empresa aérea; outro comprou uma outra empresa aérea. Não vou citar os nomes porque, com certeza, os senhores e as senhoras sabem de quem estou falando. Aí o passageiro foi relegado a um terceiro plano. Por isso, o sofrimento.

Eu fico preocupado com os estudantes da UnB. Por que não existe um transporte descente da UnB para a rodoviária do Plano Piloto? Os estudantes têm que ficar ali um tempo considerável esperando um ônibus, quando deveriam esperar dez a quinze minutos, entendeu? Um ônibus da UnB para aqui.

O transporte público não deve ser pensado em lucros, porque a empresa tem a concessão, mas o gestor é o Estado. Então esse gestor tem que desencadear uma fiscalização sistemática para saber se as empresas estão cumprindo o horário, porque nós temos esse problema. O passageiro fica até uma hora esperando o ônibus. É terrível essa situação.

E por que tudo isso? Porque o transporte não foi feito pensando nas pessoas, foi feito pensando nos lucros. Por isso a demora numa parada, porque o ônibus precisa sair do terminal cheio e aí vai pegando outros passageiros durante o percurso, e é só sofrimento para esses passageiros.

A tarifa é caríssima, não é? Por exemplo, a questão do metrô. Esta tarifa de R\$4,00 do metrô, eu acho um absurdo. É uma tarifa muito cara.

Ficamos em Brasília nove anos sem aumento de tarifa, e isso, eu quero agradecer muito a participação dos estudantes da UnB e de outras faculdades de Brasília, porque no dia 1º de janeiro de 2006, quando eu fiz uma matéria com o jornal Coletivo,...

(Soa a campanha.)

O SR. VIDAL GUERRA - ... o Governo já tinha aumentado a tarifa e anunciou um outro aumento. Aí eu fui para aquele jornal, denunciei, e os estudantes vieram em peso. Nós ficamos nove anos sem aumento de tarifa aqui em Brasília.

Só para resumir, Senador, eu lamento que em São Paulo o Governo aumentou em trinta centavos a tarifa, e todo mundo foi para a rua, e foi aquela confusão que vocês puderam assistir pela televisão. Aqui em Brasília, o governo aumentou um real. Eu fiz várias faixas, convoquei o público pelas redes sociais, e na rodoviária apareceu meia dúzia de gatos pingados.

Aí eu disse assim: "Nossa, em São Paulo, trinta centavos; aqui, um real, e ninguém veio." É como se a gente estivesse naquela situação da Alice no País das Maravilhas. Foi essa a comparação que eu fiz.

Gente, muito obrigado. Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Obrigado, Vidal.

Antes de passar para o nosso Luiz Gustavo, que vai ser o último a falar hoje aqui, e depois para eu suspender os trabalhos, eu queria encarregar o Sr. Luzimar para, em nome do setor comunitário, da Autrac, convidar o Conselho Comunitário da Asa Norte, o Conselho Comunitário da Asa Sul e outras representações populares, para poder tirar o documento e fazer a apresentação, conforme vocês vão indicar quem vai trazer do setor comunitário, certo?

Eu queria convidar a nossa querida Sophia Ludovice e o nosso querido Rafael para chamar a comunidade estudantil, sob a coordenação do Rafael, porque - nenhum demérito à Sophia - há muito mais universitários nas universidades particulares do que na nossa querida universidade pública, onde eu tive o prazer de me formar, onde as minhas três filhas estão formando. Uma já formou para Direito, a outra faz Engenharia Florestal e a outra faz Letras (francês), deixou o curso de Direito, não quis, e o meu filho deve entrar em breve. A UnB é âncora e fundamental nesse debate que o Rafael deve coordenar com os DCEs, para trazerem junto um documento e também definir quem vai falar em nome dos estudantes da próxima mesa, a continuidade desta aqui.

E por que eu estou pedindo um documento, uma transparência, alguma coisa do ponto de vista dos estudantes? Porque queremos fazer um livro, um relato sobre a questão do transporte em Brasília, sobre a conclusão dos trabalhos que estamos suspendendo hoje.

Por isso eu quero ver o ponto de vista dos usuários, da comunidade, o ponto de vista dos usuários estudantis, que é a grande massa que usa o transporte metroviário; o ponto de vista do sindicato, que eu espero que eles tragam. O ponto de vista do cientista político vai ser trazido. E vou conversar com o Ministério Público, com a Defensoria Pública e com as duas áreas públicas, a Semob e o Metrô, para ver se trazemos também o ponto de vista coletivo, para juntarmos tudo num relato da conclusão dessa questão.

Não sei se vamos publicar a revista pela Comissão, ou se pelo meu gabinete, ou se por outra instituição, mas nós vamos dar um jeito de publicar o diagnóstico sobre essa questão política do uso do metrô no Distrito Federal.

Antes de passar a palavra ao Gustavo, fica aqui, como dever de casa, vocês definirem quem fala e trazerem o documento. Estudantes a mesma coisa. Coordenação Luzimar e coordenação Rafael, só para ter a quem cobrar. Vocês têm o dever de chamar todos e de discutir. Pelo sindicato, o Quintino está aqui, vai reunir a diretoria, vai ver o ponto de vista lá, inclusive do próprio diretor jurídico de vocês que era para vir e não pôde vir. Pelo metrô, não preciso falar, já está aqui, o Marcelão. O cientista político vai colocar a posição dele. E da Semob, do Ministério Público e do Judiciário, eu vou conversar com eles. Passo a palavra, por cinco minutos, ao Luiz Gustavo de Andrade.

Depois vamos suspender os trabalhos desta reunião.

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Quero, em meu nome, Senador, agradecer, em nome da diretoria e acredite de todos os funcionários do Metrô, por colocar em pauta...

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Desculpa, Luiz.

Quero dar um minuto a qualquer um dos representantes dos concursados para fazer a pergunta que quiser que ele vai responder.

Quem quer falar em nome dos concursados?

Fale o nome, se identifique, e depois você terá um minuto.

O SR. EDNEI MEDEIROS GOMES - Meu nome é Ednei Medeiros Gomes.

Gostaria de agradecer a oportunidade ao Senador, a nossa Comissão toda, inclusive por ter estendido a reunião.

Da próxima vez, nós nos comprometemos a trazer mais pessoas para assistir ao debate.

Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Obrigado.

Luiz Gustavo, você tem cinco minutos.

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Primeiro, agradecer ao senhor. Senador; agradecer a todos os presentes; agradecer, em meu nome, em nome da diretoria, do nosso presidente, dos funcionários do Metrô, pelo Metrô estar sendo

colocado em pauta e como mecanismo, como modal imprescindível à mobilidade urbana. Eu acho que as colocações do Carlos já embasaram isso de forma inequívoca.

Quero responder ao Rafael alguns tópicos. O primeiro é o da segurança nas portas. Sempre que acontece qualquer problema, entra a equipe técnica do Metrô, que dispõe de técnicos muito experientes e capacitados, inclusive de carreira, na sua quase totalidade. O atual diretor da nossa área de operações e manutenção é um servidor de carreira, engenheiro. Então, sempre que se detecta um problema, as providências são tomadas imediatamente. É claro que o problema pode ser consequência de uma série de variáveis. Eles detectam qual foi e tomam as providências. Isso não é um problema que ocorre sempre, mas mesmo que ocorresse uma vez por ano, teria que ser combatido e tomadas as providências.

Com relação à segurança nas estações, nós temos o nosso pessoal da segurança, que é o nosso pessoal desarmado, que tem se esforçado muito em cumprir a tarefa de manter um ambiente seguro dentro das estações. Esses fatos ocorreram. Estatisticamente eles são pequenos, mas uma vida, mesmo que seja estatisticamente pequena, é muito importante e a gente não pode tratar com estatística quando se envolve uma vida perdida. O que a gente fez, na medida do possível, foi a vigilância armada, que está ali mais para o patrimônio, é mais para a área patrimonial da empresa, para que não depredem as estações. O turno é de 24 horas.

Estamos, sim, esperando a hora certa para que o nosso usuário tenha um reforço na segurança, através da contratação dos concursados.

Outro aspecto são as estações. É claro que às vezes a gente diz: são só 30 milhões, são só 10 milhões, são só 40 milhões. Não vou entrar no momento na discussão de quanto custa para se abrir uma estação que já foi iniciada ou não. Para dar prazo, eu estaria sendo demagógico, porque os recursos hoje são escassos. Dependemos muito, nesse aspecto, de recurso do Governo Federal - acabou de ser empossado um governo novo - e seria leviano da minha parte ou demagógico dizer que em três, em seis ou em oito meses as estações vão estar prontas.

A partir do momento que os recursos forem disponibilizados, como o Metrô já tomou as providências em nível de engenharia, arquitetura, etc, em 18 a 24 meses as estações estarão disponibilizadas ao público. Essa da Estrada Parque - o Carlos tem uma visão, com a experiência de dez anos -, se for colocada para operar, talvez o prazo seja menor. Mas existe uma movimentação do Metrô no sentido de fazer uma PMI para construir lá um *shopping* ou alguma coisa que, além de beneficiar a sociedade, o público, iria trazer uma receita extratarifária para o Metrô.

(Soa a campanha.)

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Um minutinho, Senador.

Hoje há uma preocupação do Metrô em ampliar a receita extratarifária do tipo colocar painéis nas estações, adesivar o trem. Isso tudo é receita tarifária. Está se agregando uma receita a que não se dava a importância devida. Eu não digo nem que não se dava a importância devida, talvez os mecanismos para que fossem implementados não eram prestigiados como deveriam ser.

Perfeito? Eu espero ter respondido tudo.

Eu os convido a visitar o metrô, a conhecer o que está sendo feito lá. No nosso *site*, inclusive, estão disponibilizadas todas as licitações que o Metrô tem feito no sentido de modernizar a infraestrutura.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Exatamente, a partir do momento em que o recurso esteja disponibilizado.

Peço a todos que estão aqui que se mobilizem. Constatado que o metrô é um modal muito importante para todos os centros urbanos, eu peço a todos que se mobilizem no sentido de que se tragam mais recursos para o metrô. Nós vamos agradecer e muito.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - A hora é agora, porque, no mês que vem, nós vamos fazer todas as emendas de bancada.

O SR. LUIZ GUSTAVO DE ANDRADE - Senador, já sei que vou contar com o seu apoio e com o dos demais Parlamentares para que as emendas sejam dirigidas ao Metrô, uma vez que saímos daqui, quase por unanimidade, com a certeza de que o modal metrô é extremamente importante para a qualidade de vida salutar e o deslocamento da população de forma ágil e segura.

Muito obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Obrigado. Obrigado a todos.

Eu tentei conversar com o Presidente da Comissão, Senador Paulo Paim, mas acho que ele deve estar em voo ou em algum deslocamento e não pode atender. Fui informado por meu universitário, meu amigo, meu companheiro, nosso apoiador aqui, sobre a dificuldade de suspender e que nós teríamos que encerrar. Eu só quero deixar claro que suspensa ou encerrada - vou encerrar a atividade de hoje - nós vamos aprovar, se tivermos que aprovar, outra audiência pública com a presença, volto a repetir, do Metrô, da Semob, do cientista político, da Defensoria Pública, do Ministério Público, da comunidade, dos estudantes - a situação que vocês vão fazer - e do SindMetrô, para dar continuidade a essa discussão.

Obedecendo à orientação dos nossos que estão aqui para fazer a coisa funcionar conforme regras, damos por encerrado o debate desta reunião de hoje, informando que, dando continuidade ao que estamos fazendo aqui, vamos fazer uma nova reunião, uma nova rodada, provavelmente no próximo mês, dos trabalhos. Nós aqui damos um *stop* provisório neste momento, com tempo suficiente para que vocês organizem a apresentação de cada setor, para que vocês debatam no setor de vocês.

Aguardo e vamos ver a disponibilidade de data. Você já podia ver para mim, meu querido auxiliar. Peço ao meu amigo Cristiano, meu amigo, meu parceiro, para ver a disponibilidade de data da retomada da discussão. Quer dizer, vou ter que aprovar outro requerimento. Não há problema nenhum. Veja a disponibilidade de data para nos passar. Se você tivesse agora, seria interessante.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) - Não há problema. Então, a minha tese é que mais ou menos um mês é tempo suficiente para vocês se organizarem, fazerem o debate, fazerem tudo o que têm de fazer. Depois desse tempo, a gente vai retomar a discussão - viu, Luiz Gustavo? A minha tese é mais ou menos um mês para fazer uma próxima audiência pública para concluir o que fizemos aqui. Acho que é tempo suficiente - não é, Rafael? - para vocês fazerem debates entre os estudantes, junto à comunidade, no Metrô, com o Governo e acertar todas as questões, o cientista político laborar, e a gente poder trabalhar. Está certo, pessoal?

Então, fica encerrada esta audiência pública de hoje - por orientação do nosso querido universitário aqui. A discussão será retomada numa próxima audiência pública daqui a mais ou menos um mês.

Agradeço a todos os presentes.

Gostaria de convidar a Mesa para batermos uma foto oficial, fazer uma mensagem para o Distrito Federal - queria até que o fotógrafo oficial já viesse para cá para se posicionar. E também gostaria de convidar todo o plenário para, depois que for batida a foto oficial da Mesa, se postar aqui junto para a mensagem final que vamos fazer - o plenário é nosso convidado.

Está encerrada a audiência pública de hoje.

Muito obrigado a todos.

(Iniciada às 9 horas e 49 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 45 minutos.)