



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
Ministério Público do Distrito Federal e Territórios

**EXMO. SR. JUIZ DE DIREITO DA VARA DE MEIO AMBIENTE,
DESENVOLVIMENTO URBANO E FUNDIÁRIO DA CIRCUNSCRIÇÃO JUDICIÁRIA DO
DISTRITO FEDERAL**

**Autos n° 2008.01.1.166080-0
2009.01.1.161850-3
2009.01.1.173501-4**

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS**, no uso de suas atribuições legais, vem perante Vossa Excelência, em consonância com as normas processuais em vigor, pronunciar-se a respeito dos estudos feitos pelos réus consoante termo de audiência realizado em 10 de fevereiro de 2010 (fls. 1661/1662), bem como requerer a juntada dos Pareceres Técnicos 197/2010-DIPEX/DPD e 215/2010 - DIPEX/DPD em anexo.

PRELIMINARMENTE

Destaca que a 1ª Promotoria de Justiça do Meio Ambiente e Patrimônio Cultural - PRODEMA e a 4ª Promotoria de Justiça da Ordem Urbanística - PROURB solicitaram do Departamento de Perícias e Diligências do MPDFT a análise e emissão de pareceres técnicos sobre as questões ambientais e urbanísticas levantadas em relação à documentação apresentada pelo Metrô/DF e Distrito Federal acerca da implantação do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT, após a audiência registrada na ata de fls. 1661-1662 da ACP 2008.01.1.166080-0.



1. DO CONTEÚDO DA MANIFESTAÇÃO TÉCNICA COM RELAÇÃO ÀS QUESTÕES AMBIENTAIS

O Analista em Biologia/Perito Luiz Beltrão Gomes de Souza, atendendo ao Memorando 385/2010 - 1ª PRODEMA, houve por elaborar o Parecer Técnico 197/2010 - DIPEX/DPD, através do qual demonstra a deficiência dos Estudos apresentados pelo METRÔ-DF, pondo em risco o equilíbrio do Meio Ambiente e da qualidade de vida da população do Distrito Federal, atentando-se para os seguintes pontos de grande relevância:

I - Inicialmente, registra-se que os documentos, cuja apresentação foi acordada em juízo, não foram juntados aos autos. Em particular, não foram acostados os documentos exigidos pelo Conselho Gestor da APA Gama-Cabeça de Veado. Do ponto de vista ambiental, o único documento acostado foi o Parecer da Câmara Técnica do referido Conselho (fls. 1215-1221- volume X) que se debruçou sobre o estudo de alternativa de traçado do trecho 1 do VLT, apresentado pelo METRÔ-DF, que sequer foi acostado aos autos.

II - O Parecer Técnico 005/2010-ASTEC/METRÔ-DF (fls. 1204-1211 - volume X) ateu-se tão somente a questões de demanda de transporte a justificar a instalação do Trecho 1 do VLT, deixando, pois, de abordar os possíveis impactos da supressão da vegetação e dos efeitos adversos sobre a fauna silvestre e aquática, no que tange a *habitats* físicos e a interferência nos corredores ecológicos.

III - Da análise levada a efeito pela Câmara Técnica do Conselho Gestor da APA Gama-Cabeça de Veado (fls. 1215/1221-



Volume X) conclui-se que o detalhamento do sistema de drenagem previsto e exigido não foi apresentado no estudo, não houve a apresentação do plano de gestão dos resíduos do empreendimento e, tampouco realizou-se o levantamento de impacto ambiental das duas alternativas de traçado do empreendimento no trecho próximo à ponte do Riacho Fundo.

IV - Não foi juntado aos autos o estudo de alternativa de traçado do Trecho 1 do VLT, o que prejudica a análise técnica de outras alternativas de traçado que cause o menor prejuízo para o Meio Ambiente, mormente ao se vislumbrar que a proposta para o traçado do Trecho 1 interfere significativamente na Área de Relevante Interesse Ecológico - ARIE do Riacho Fundo.

V - O Parecer da Câmara Técnica do Conselho da APA Gama e Cabeça de Veado (fls. 1215-1221 - Volume X) menciona que o METRÔ/DF apresentou um estudo no Trecho 1 do empreendimento, considerando separadamente as alternativas 1 e 2 de traçado. A alternativa de traçado nº 1 (traçado do VLT pelo lado esquerdo da Estrada Parque Aeroporto - Epar - sentido Aeroporto-Asa Sul, no lado mais próximo ao Jardim Botânico), em que a vegetação se encontra mais íntegra do que a alternativa 2 (apontada em Reunião do Conselho da APA Gama e Cabeça de Veado pela conselheira Dra. Mônica Veríssimo), foi a escolhida pelo METRÔ-DF;

VI - A opção pela alternativa 1 parece ser, tecnicamente, a pior. A alternativa escolhida pelo METRÔ-DF se deu, fundamentalmente, com base numa valoração econômica em relação às obras civis, muito embora se tenha mencionado, estranha e equivocadamente, que a alternativa 1 também seria a mais viável quanto ao aspecto biótico.



VII - O estudo, na verdade, não efetuou a valoração econômica do Meio Ambiente natural que deverá suportar os impactos, de sorte a avaliar o montante financeiro do fluxo de bens e serviços ambientais a ser alterados em consequência de cada uma das propostas.

VIII - Diversos argumentos técnicos apontam que, sob o prisma do impactos aos meios biótico e físico, a alternativa 2 do traçado é a mais vantajosa e a que menos prejudica o Meio Ambiente equilibrado, sobretudo eliminando menos *habitats* e expondo uma menor superfície do solo aos agentes erosivos. São eles:

- a quantidade de árvores a serem abatidas (nativas + exóticas) da alternativa 1 é cinco vezes maior que a da alternativa 2;

- a quantidade de árvores nativas (próprias da flora do bioma Cerrado) a serem abatidas pela alternativa 1 é 150% maior que a da alternativa 2;

- a compensação florestal (indicadora da magnitude do impacto à flora arbórea) resultante da alternativa 2 é 2,6 vezes menor que a alternativa 1;

- através da compensação ambiental, a alternativa 2 de traçado obrigaria uma reposição de 31.990 indivíduos arbóreos, número que supera em mais de noventa e sete vezes os 328 a serem suprimidos;

- a presença de maior quantidade de espécimes imunes ao corte na área associada à alternativa 2 trata-se de de um desempenho de origem antropogênica, cuja supressão é comparativamente menos grave do que a de um ambiente mais íntegro,



como aquele na área correspondente à alternativa 1.

- a inclinação do trecho onde se localiza a alternativa 1 é maior que a da alternativa 2, o que tornaria ainda mais acentuado o processo de assoreamento do córrego Riacho Fundo, tributário da bacia do lago Paranoá.

IX - Não merece guarida o argumento trazido pelos pareceristas da Câmara Técnica do Conselho da APA Gama e Cabeça de Veado (fls. 1215-1221 - Volume X) de que os impactos à vegetação são poucos significativos. Com efeito, permitir-se-á uma supressão de nada menos que **4203 árvores**, segundo a proposta defendida pelo METRÔ/DF, valor, aliás cinco vezes maior que a alternativa 2. Isso sem mencionar os indivíduos herbáceos, os arbustivos e os integrantes da regeneração natural.

X - O referido parecer também não aprofunda a solicitada *análise dos efeitos adversos sobre a fauna silvestre e aquática*. Isso porque provavelmente tal questão não restou devidamente avaliada no estudo. Traz-se, por exemplo, a informação sobre a espécie *Simpsonichthys boitonei*, considerado como uma espécie-símbolo da Capital Federal, o "pirá-brasília", como é popularmente conhecido, um peixe que ocorre apenas nas veredas da foz do córrego Riacho Fundo, próximas à área a ser impactada pelo VLT, e que pode ser extinto pela ação sinérgica de diferentes fatores antrópicos.

XI - A análise dos pareceristas (fls. 1215-1221 - Volume X) sobre os possíveis impactos da supressão da vegetação (efeito local e de borda) foi, deveras, superficial, o que sinaliza proporcional ou equivalente superficialidade do estudo que não consta nos presentes autos.



XII - outro aspecto de relevo refere-se à supressão de vegetação em áreas de preservação permanente - APP. Tal supressão, só poderia ocorrer em casos excepcionais de utilidade pública e interesse social, **quando inexistir alternativa técnica e locacional ao empreendimento proposto.** Cita, portanto, a possibilidade de análise de outros traçados que não intervisse nesse espaço protegido, tais quais: um traçado passando pelo canteiro central da Estrada Parque Aeroporto, ao invés de em uma de suas laterais, o que sequer afetaria a ARIE Riacho Fundo; o percurso saindo pelo Aeroporto e passando pelo Lago Sul, ou seja, passando por área já habitada.

XIII - Apenas subscreveram o Parecer Técnico do Conselho da APA Gama e Cabeça de Veado (fls. 1215-1221 - Volume X) os conselheiros Carlos Roberto Machado Vieira, representante da SEDUMA, Jorge Enoch Werneck, representante da EMBRAPA, Maria Goreth, representante da CAESB e Dálio Ribeiro, representante da SEDUMA. Quase a metade da composição do Conselho não se manifestou sobre o estudo. Ressentiu-se, pois, da ausência da conselheira Mônica Veríssimo, representante de ONG's ambientalistas e do Conselheiro Mauro César Lambert, ambos profundos conhecedores da região, porquanto na APA Gama-Cabeça de Veado desenvolveram suas pesquisas de doutoramento.

XIV - A existência do atual debate acerca de alternativas de traçado para o VLT no trecho 1 revela que a Licença Prévia 16/2009-IBRAM foi emitida sem suficientes rigor e critério. E, sobre a própria discussão de traçado apontada pela Câmara Técnica do Conselho da APA Gama e Cabeça de Veado, diferentemente do entendimento apontado e defendido pelo METRÔ/DF, a alternativa 1



se mostra mais impactante ao Meio Ambiente do que a alternativa 2.

2. DO CONTEÚDO DA MANIFESTAÇÃO TÉCNICA COM RELAÇÃO ÀS QUESTÕES URBANÍSTICAS

Cumprindo a requisição da 4ª PROURB, o Analista em Arquitetura/Perito Estevan Pardi Corrêa e o Assistente Técnico Arquiteto e Urbanista Cristiano Nascimento analisaram os Estudos Complementares enviados pelo Metrô/DF, apensados ao referido processo, conforme correspondência datada de 19 de julho de 2010, fls. 1260 - 1263 do Volume X. A análise teve o objetivo de verificar o cumprimento do Termo de Referência (TR) elaborado pela Seduma, relativo aos estudos complementares para a implantação do VLT de Brasília.

Para facilitar o pronunciamento do MP destacamos certos trechos do parecer técnico, por item tratado no Parecer, que ratificam a deficiência dos estudos realizados, bem como as dificuldades de implantação do VLT:

2.1. Relatório dos Estudos (e Informações) Complementares sobre a Implantação do VLT de Brasília (Análise Técnica de Viabilidade)

A fls. 7/33:

*"Em relação às soluções apresentadas para o sistema viário, a de redimensionamento da via W4 para **absorver o tráfego de transportes coletivos** (fl. 50) chama a atenção, sendo uma das informações mais preocupantes dos estudos apresentados. Em primeiro lugar devido aos impactos potenciais na qualidade de vida dos moradores da região. Em segundo lugar, pelas dificuldades técnicas inerentes à implantação de tráfego de ônibus em vias de características locais, com duas faixas interrompidas diversas vezes por rotatórias e desvios de traçado. Em terceiro lugar, por conta do volume de tráfego na via, que hoje já apresenta nível de saturação considerável em*



função das diversas instituições de ensino distribuídas ao longo da Asa Sul. Por fim, pela limitação espacial dos lotes nas quadras 700/900 sul e/ou eventual descaracterização da área verde das quadras 700 sul.

Além do exposto, a proposta de requalificação da via W4 não foi representada por meio de plantas que indiquem as alterações de traçado, redimensionamentos e demais ajustes necessários à sua viabilização. Assim conclui-se que o projeto do VLT continua carecendo de detalhamentos efetivos e de uma postura mais criteriosa em se tratando de intervenção de grande porte na área tombada que trará reflexos significativos na qualificação de espaços e interferências em áreas residenciais, entre outros. Ainda nesse aspecto, os anexos apresentados citam em diversos momentos que o tráfego na área da via W4 e W5 está próximo da saturação, no entanto não foram feitos levantamentos atualizados nem estudos específicos de tráfego para essa área.

Afora as ponderações técnicas levantadas acima, a decisão de se implantar tráfego de transportes coletivos na via W4 torna questionável a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos na via W3, visto que uma de suas maiores justificativas, inclusive ambientais, seria a de ser a melhor opção para a eliminação dos ônibus. O mero remanejamento de tais linhas para a via W4 não nos parece razoável nem aceitável do ponto de vista técnico, econômico e ambiental e merece esclarecimentos por parte do Metrô/DF."

A fls. 9/33:

"É importante alertar que a envergadura das obras necessárias à adequação do perfil da via W3 acima descritas possivelmente implicará em total obstrução na circulação de veículos em trechos consideráveis da via e que tal situação não está devidamente registrada ou considerada no Anexo IV - Sequência Executiva das Etapas da Obra."

2. 2. Anexo I - Estacionamentos Públicos da Avenida W3 Sul (Caracterização da Ocupação Atual)

A fls. 12/33:

"No Anexo I dos Estudos Complementares, a questão dos estacionamentos é tratada na forma de diagnóstico, elaborado pela empresa EGL Engenharia. O estudo não



aborda, de forma propositiva, nenhuma alternativa para a supressão dos estacionamentos do canteiro central, embora as conclusões apresentadas pela EGL indiquem a necessidade de previsão de novas vagas para suprir o déficit gerado pela implantação do VLT (págs. 58 e 59)."

2.3. ANEXO II - Memorial Descritivo do Projeto de Paisagismo (ESPM e Av. W3 Sul)

A fls. 13/33:

"o projeto de paisagismo define posicionamento e quantidade de espécies arbóreas, contudo não considera no Trecho Via W3 a localização em planta do posteamento de sustentação do cabeamento, tampouco a altura dos elementos que compõem o sistema;

- *há somente um corte esquemático (pg.11) apresentado em escala inadequada, sendo insuficiente para avaliação dos elementos citados pelo Termo de Referência da Seduma como altura das catenárias, drenagem e cabeamento subterrâneo;*

- *da mesma forma, o Anexo II não contempla o Termo de Referência por não apresentar informações quanto ao tamanho das mudas disponíveis no mercado, nem expectativa de crescimento anual da vegetação;*

- *o Anexo II não se pronuncia sobre a derrubada das espécies imunes ao corte, conforme dispõe o Decreto nº 14.783/1993, as quais estão identificadas na Tabela 3 (fls. 28 a 31);*

- *a informação que consta do Anexo II dá conta de plantio com espaçamento entre 8 e 10m, totalizando aproximadamente 1220 exemplares ao longo do percurso da Via W3 Sul e Norte, contudo não há menção ao quantitativo de reposição arbórea estipulado no item 4 do Ofício 226/09 Superintendência Regional do Iphan no DF (fl.1756);*

- *não há informações suficientes sobre o tipo de forração vegetal que será utilizada no canteiro central, resumindo-se somente a uma legenda genérica que define "grama". É importante lembrar que no projeto básico constava especificação de piso de bloco de concreto intertravado de cor vermelha;*

questiona-se a efetividade da arborização sugerida com vista a mitigar a visualização do cabeamento (premissa do Iphan como condição à existência do VLT), uma vez que foram sugeridas 3 espécies de grande porte, sendo que uma delas pode atingir até 50m em fase adulta, enquanto a altura do posteamento não deverá ultrapassar 10m."



2.4. ANEXO III – Programa de Comunicação Social e Ambiental (VLT)

A fls. 14/33:

"Além disso, não resta claro quem fará o controle das inúmeras promessas contidas no Programa de Comunicação Social, aferindo, de início, sua concreta implementação e, posteriormente, sua efetividade.

IA Companhia do Metrô ainda afirma, ao final da proposta, que as ações que demandarem recursos financeiros estão condicionadas à disponibilidade orçamentária. Afora a divulgação do andamento das obras e outras informações sobre o funcionamento do VLT que podem ser dispostas no sítio eletrônico do Metrô, praticamente todas as outras alternativas de meios de comunicação envolvem custos financeiros.

Ora, é muito simples propor praticamente todas as formas de comunicação social, mídias e formatos, e condicionar sua execução à disponibilidade orçamentária. Em suma, é de clareza solar que não há garantia alguma de que sejam executadas tais medidas, ainda que se tenha absoluta certeza do enorme impacto social causado."

2.5. ANEXO IV – Sequência executiva das etapas da Obra do VLT

A fls. 15/33:

"Na fase mencionada acima, o cronograma limita-se a considerar a obra no canteiro central, local de assentamento dos trilhos, e a interdição parcial das pistas da W3. Entendemos que o dado temporal relativo à interdição total de um pista é absolutamente relevante, visto que o planejamento da obra prevê "desvios provisórios" no tráfego da W3 (pág. 14).

Por fim, o Relatório de Consolidação menciona a existência de um cronograma físico de desenvolvimento da obra, mas tal documento não foi localizado em nenhum dos volumes dos estudos, tampouco nos Autos."

2.6. ANEXO V – Relatório das mediações de Ruído na W3 Sul

A fls. 16/33:

"Ainda que o estudo procure demonstrar o baixo impacto das obras de execução do VLT quanto à produção de ruídos pelas máquinas utilizadas, no Anexo V não restam claro os efeitos do uso da nova tecnologia sobre os ruídos globais



de tráfego na Avenida W3. Por outro lado, o remanejamento das linhas de ônibus para vias paralelas à W3 ocasionaria um aumento significativo do ruído em áreas estritamente residenciais (via W4 - quadras 700 e via W2 - quadras 300), onde não foram realizadas medições, e que causariam incômodo bem mais significativo do que aquele hoje presente na W3.

Assim, consideramos que não foi atendida a principal questão referente à produção de ruídos, qual seja, a de qualificar positiva ou negativamente as alterações provocadas pela implantação do VLT na Avenida W3 e pelas alterações urbanísticas de seu entorno."

2.7. ANEXO VI - Relatório de Caracterização do Estudo de Tráfego, Sistema Viário e Transporte para a Via W3

A fls. 18/33:

"O estudo ainda afirma que as vias W4 e W5 apresentam elevados quantitativos de tráfego, sendo também os sentidos de saída mais carregados do que os de entrada na cidade (fl.28) e que tais vias possuem volumes máximos apenas ultrapassados pela zona do SCS (fl.29). Assim confirma-se a precaução quanto à nova configuração da via W4 e a falta de estudos específicos para essa via.

Para os dados referentes a diferenças de volume de tráfego entre os cenários futuro e atual e considerações (folhas 34 a 48) é necessária a análise de especialista em engenharia de trânsito. Destaca-se o fato do estudo reconhecer que a implementação do sistema VLT apenas se justifica se forem garantidas boas condições de circulação por meio de prioridade semaforica nas interseções mas que essa prioridade irá provocar perturbações na circulação dos demais veículos (fl.49)."

A fls. 20/33:

"Por fim a conclusão do Anexo VI sugere a revisão da proposta original e a implementação de alterações que evitem a ocorrência dos problemas de congestionamento. Tal posicionamento confirma o nível preliminar dos projetos e soluções existentes para o VLT até o momento e a impossibilidade de início das obras sem que todas as questões estejam devidamente equacionadas."

2.8. ANEXO VII - Estudos de Trafego, Sistema Viário e Transporte



para a Via W3 (Relatório de Estudos de Tráfego - Volume III) (322 páginas)

A fls. 22/33:

"De todas as informações apresentadas destaca-se a folha 302 que reconhece 'a implementação do VLT na via W3 irá provocar alterações significativas à circulação viária, tanto na escala local, como na escolha de caminhos ao longo das Asas Sul e Norte'. Salienta-se ainda que o estudo informa sobre a necessidade de complementação dos estudos de forma a realizar-se levantamentos no pico da manhã.

20 Anexo VII traz considerações sobre a retirada dos retornos, cruzamentos da via W3 sul, implantação de túnel na via W3 nos SCS e SCN, cruzamento da via W3 com a "rua das farmácias", vias W4 e W5 e via W1, itens que foram incluídos na análise do Relatório. No entanto as informações referentes à via W1 não constam integralmente no referido Relatório, o que acaba por desconsiderar importantes propostas de intervenções nessa via. O estudo ainda destaca que as medidas enumeradas para a via W1 não foram testadas e carecem de estudo específico. Em relação às vias W4 e W5, o Anexo VII esclarece que foi realizada somente uma 'análise macro', informação essa que o Relatório novamente desconsidera.

A análise comparativa de cenários futuros confirma as informações constantes no Relatório, optando, ao final, pela manutenção do cenário I (atual). Por fim, destaca-se que a análise comparativa dos cenários futuros recomenda a análise detalhada do desempenho das vias W4 e W5, bem como a monitorização do desempenho dos cruzamentos ao longo dos SCS e SCN."

2.9. ANEXO VIII - Projeto de Conceituação Funcional e Operacional (240 páginas)

A fls. 23/33:

"Destaca-se inicialmente a afirmativa do anexo em sua Apresentação (fl.2) que 'o documento em sua versão final seguirá posteriormente, contemplando eventuais ajustes solicitados pela Contratante'. Trata-se portanto de estudo não-conclusivo e provisório. Praticamente todas páginas relativas a Mapas estão em branco, confirmando que o documento está incompleto. Dessa forma questiona-se a efetividade da presente análise em se tratando de produto provisório e incompleto."



"À folha 13 há descrição sucinta do sistema viário que sofrerá a interferência do trecho 1 do VLT, informando que 'o mapa 1 ilustra a localização e o trecho da intervenção na via' EPAR. Novamente trata-se de mapa em escala inadequada à compreensão do traçado do trecho 1 do VLT, destacando-se que os mapas 2 a 6 estão em branco. Na descrição do sistema viário no trecho 2 do VLT há descrição da via W3, informando que o mapa 7 ilustra tal trecho. No entanto trata-se de mapa em escala inadequada à compreensão do traçado do VLT, sendo que os mapas 8 a 17 não foram apresentados (estão em branco)."

A fls. 29/33

"Do exposto percebe-se que o projeto levado à licitação não estava minimamente detalhado e que provavelmente os valores estimados para sua execução extrapolarão em muito as previsões.

O item Parada nas Estações (fl.237) descreve o sistema de acesso aos veículos, os quais não foram descritos anteriormente no item referente às Estações-Tipo (fl.124 e ss). O estudo informa que as estações serão fechadas em painéis de vidro com portas automáticas para o acesso aos veículos. Entretanto, todas as descrições são genéricas, como sugestões ou diretrizes (com exceção do vão de 1,50m sugerido), confirmando, mais uma vez, que não existe projeto concluído para as estações de embarque e desembarque do VLT."

2.10. ANEXO IX - Classificação Funcional da Via W3 (Contagem Volumétrica de Tráfego)

A fls. 29/33:

"Cabe alertar que não foram realizados levantamentos atualizados relativos à via W4, ainda que o Relatório informe que para essa via haverá a transferência de tráfego de transporte coletivo atualmente circulando pela via W3."

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A fls. 30/33 e 31/33

"Diante da análise aqui apresentada, conclui-se que os estudos realizados pelo Metrô são insuficientes para o completo conhecimento do projeto de implantação do VLT.



Além disso, os estudos não deixam claras as concretas interferências e transformações urbanas que se afigurarão com o implantação dessa tecnologia de transporte, nem se há efetiva participação do órgão de planejamento do GDF na concepção urbanística do projeto visto que trata-se de região para onde vem sendo desenvolvidas propostas de revitalização urbana nas quais insere-se o próprio VLT.

3 Afora todas as considerações tratadas no presente parecer, pode-se afirmar que, entre outros pontos, restam em aberto as pendências abaixo listadas para que as obras possam continuar com certa segurança:

- *Há necessidade de apresentação de plantas, cortes, perfis e esquemas em escala condizente a um maior detalhamento próprio de um projeto executivo, com indicação legível de cotas, legendas, etc;*
- *Há necessidade de apresentação de levantamentos gráficos das redes de abastecimento de água, esgoto, drenagem pluvial, telefonia e eletricidade existentes (em planta e em corte);*
- *Há necessidade de padronização dos horários considerados como pico da tarde nos levantamentos de tráfego;*
- *Há necessidade de complementação dos levantamentos de engenharia de trânsito que contemplem o período de pico da manhã, bem como o tráfego da via W4, as suas vias de ligação com a via W3 e a inclusão desses dados na análise de cenários futuros;*
- *Há necessidade de levantamentos mais detalhados quanto à situação atual do tráfego de transporte coletivo pela W3 sul, além de definição objetiva e clara acerca de quais linhas serão afetadas pela operação do VLT, quais permanecem na W3 e quais serão remanejadas;*
- *Há necessidade de apresentar-se detalhamento, em escala adequada, das soluções para os ajustes topográficos dos perfis (cortes) da via W3, adequando os desníveis existentes entre as duas pistas e o VLT, em toda a extensão da via W3 e não somente no trecho inicialmente proposto nesse estudo;*
- *Há necessidade de apresentar solução definitiva para a tipologia dos postes de suspensão da catenária (material, dimensões, distanciamento entre elementos), altura de passagem do cabeamento e da iluminação a ser utilizada, de forma que possa ser adotado no restante do projeto um perfil-tipo do sistema;*



- Há necessidade de apresentar definições quanto à soluções que mitiguem a retirada das vagas do canteiro central da via W3, sob risco da omissão impactar a área residencial das Superquadras 300;
- Há necessidade da elaboração de detalhamento específico para o trecho entre o SCS e SCN, visto tratar-se de sistema diferenciado de alimentação elétrica via trilhos e haver particularidades como os mergulhos e limitações físicas devidas às alturas dos viadutos existentes;
- Não há detalhamento da Estação Sarah Kubitschek, para a qual não pode ser adotada a solução da estação-tipo devido a sua implantação sofrer interferências do mergulho da via W3 Sul;
Há necessidade de definição de responsabilidades e compromissos entre a Seduma e o Metrô/DF em relação à projetos e intervenções na via W3 relativas à sua revitalização, especialmente em relação à compensação das vagas de estacionamentos retiradas do canteiro central da via, execução de calçamentos, arborização lateral e equipamentos urbanos (lixeiras, orelhões, bancos, bancas de revistas, banheiros públicos etc);"

Diante de todo o exposto, o Ministério Público se manifesta pela insubsistência técnica dos documentos apresentados, e requer a manutenção da suspensão das obras até que sejam feitos estudos adequados que avalie e pondere todos os critérios de ordem ambiental e urbanísticas atinentes ao projeto.

Requer, outrossim, seja determinada a renumeração das páginas dos autos, após a folha 1722 do volume IX, porquanto ocorrera algum equívoco na sequência lógica numérica.

Nestes termos, espera por deferimento.

Brasília/DF, 6 de setembro de 2010.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
Ministério Público do Distrito Federal e Territórios

Roberto Carlos Batista
Promotor de Justiça

Paulo José Leite Faria
Promotor de Justiça