

Diário do Legislativo de 07/09/2002

MESA DA ASSEMBLÉIA

Presidente: Antônio Júlio - PMDB

1º-Vice-Presidente: Alberto Pinto Coelho - PPB

2º-Vice-Presidente: Ivo José - PT

3º-Vice-Presidente: Olinto Godinho - PTB

1º-Secretário: Mauri Torres - PSDB

2º-Secretário: Wanderley Ávila - PPS

3º-Secretário: Álvaro Antônio - PDT

SUMÁRIO

1 - LEI

2 - ATAS

2.1 - Reunião Ordinária

2.2 - 199ª Reunião Especial - Ciclo de Debates Sobre a Ampliação da Malha Rodoviária

2.3 - 383ª Reunião Ordinária Interrompida - Ciclo de Debates Sobre a Ampliação da Malha Rodoviária

2.4 - 208ª Reunião Especial - Homenagem ao Colégio Arnaldo Pelos Seus 90 Anos de Fundação

3 - ORDEM DO DIA

3.1 - Comissão

4 - PRONUNCIAMENTOS REALIZADOS EM REUNIÃO ANTERIOR

5 - MATÉRIA ADMINISTRATIVA

6 - ERRATAS

LEI

lei nº 14.309, de 19 de junho de 2002.

Dispõe sobre as políticas florestal e de proteção à biodiversidade no Estado.

Dispositivos da Proposição de Lei n.º 15.151, que se converteu na Lei n.º 14.309, de 19 de junho de 2002, vetados pelo Senhor Governador do Estado e mantidos pela Assembléia Legislativa.

O povo do Estado de Minas Gerais, por seus representantes, aprovou, e eu, em seu nome, nos termos do § 8º do art. 70 da Constituição do Estado de Minas Gerais, promulgo os seguintes dispositivos da Proposição de Lei n.º 15.151:

Art. 12 - (...)

(...)

§ 2º - Os critérios para definição e uso de área de preservação permanente serão estabelecidos ou revistos pelos órgãos competentes, mediante deliberação do Conselho Estadual de Política Ambiental - COPAM -, adotando-se como unidade de planejamento a bacia hidrográfica, por meio de zoneamento específico e, quando houver, por meio do seu plano de manejo.

Art. 30 - (...)

§ 1º - Os remanescentes da Mata Atlântica, assim definidos pelo poder público, somente poderão ser utilizados mediante técnicas e condições que assegurem sua conservação e garantam a estabilidade e perpetuidade desse ecossistema.

§ 2º - Os remanescentes da Mata Atlântica terão a sua conceituação, delimitação, tipologia e modalidades de uso definidas pelo COPAM, no prazo de até trinta e seis meses a partir da data de publicação desta lei, mediante proposta do órgão competente, ouvido o Conselho de Administração e Política Florestal do IEF, com base em estudos realizados por comissão técnico-científica constituída pelo Poder Executivo,

respeitado o direito de propriedade, com as limitações estabelecidas pela legislação vigente.

Art. 33 - O poder público prestará assistência técnica gratuita a proprietários cuja propriedade esteja em desacordo com as exigências de reserva legal, áreas de preservação permanente protegidas e destinação correta de embalagens de agrotóxicos, mediante Termo de Compromisso assinado com o poder público, visando à correção das irregularidades.

§ 1º - Cabe ao órgão a que se refere o parágrafo único do art. 31 comunicar ao órgão ambiental competente a ocorrência das irregularidades a que se refere o "caput" deste artigo.

§ 2º - O proprietário rural que assinar o Termo de Compromisso, não será apenado pela infração cometida, benefício que cessará naturalmente se o mesmo não for cumprido, ficando o infrator sujeito às penas da lei.

Art. 37 - (...)

§ 1º - O requerimento para o uso alternativo do solo, devidamente instruído, será protocolizado no IEF, que terá o prazo máximo de sessenta dias para a deliberação.

Art. 45 - (...)

(...)

IV - o produtor rural que produzir carvão vegetal de aproveitamento de material lenhoso oriundo de desmatamento licenciado.

Art. 64 - As pessoas físicas ou jurídicas prestadoras de serviços que envolvam o uso de tratores de esteira ou similares para desmatamento autorizado são obrigadas a cadastrar-se no IEF.

Parágrafo único - O IEF promoverá, diretamente ou mediante convênio ou contrato, cursos de operação defensiva para os operadores dos serviços a que se refere o "caput" deste artigo.

Art. 66 - No prazo de cento e oitenta dias da publicação desta lei, o poder público promoverá a instalação de instâncias regionais, integradas paritariamente por representantes do poder público e da sociedade civil organizada, para julgar recursos de pequenas infrações, quando o valor da multa for inferior a R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

Palácio da Inconfidência, em Belo Horizonte, aos 6 de setembro de 2002.

Deputado Antônio Júlio - Presidente

Deputado Mauri Torres - 1º-Secretário

Deputado Wanderley Ávila - 2º-Secretário

ATAS

ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA EM 5/9/2002

Presidência do Deputado João Leite

Sumário: Comparecimento - Falta de quórum - Ordem do dia.

Comparecimento

- Comparecem os Deputados:

Alberto Pinto Coelho - Agostinho Silveira - Amilcar Martins - Antônio Andrade - Antônio Genaro - Eduardo Brandão - Fábio Avelar - João Batista de Oliveira - João Leite - José Milton - Márcio Kangussu - Paulo Pettersen - Sargento Rodrigues - Sávio Souza Cruz.

Falta de Quórum

O Sr. Presidente (Deputado João Leite) - Às 14h15min, a lista de comparecimento não registra a existência de número regimental. A Presidência deixa de abrir a reunião, por falta de quórum, e convoca os Deputados para a reunião ordinária de terça-feira, dia 10, às 14 horas, com a seguinte ordem do dia: (- A ordem do dia anunciada é a publicada na edição do dia 10/9/2002.).

ATA DA 199ª REUNIÃO ESPECIAL, EM 20/8/2002

Presidência dos Deputados Alberto Pinto Coelho e Dilzon Melo

Sumário: Comparecimento - Abertura - Ata - Composição da Mesa - Destinação da reunião - Palavras do Sr. Presidente - Palavras do Juiz Carlos Batista Franco - Palavras do Sr. Carlos Eduardo Orsini N. Lima - Palavras do Sr. Aloísio Carlos Nogueira de Carvalho - Palavras do Coronel Antônio Demétrio Bassili - Palavras do Sr. José Élcio Santos Monteze - Palavras do Sr. Vander Francisco Costa - Esclarecimentos sobre os debates - Debates - Encerramento.

Comparecimento

- Comparecem os Deputados:

Antônio Júlio - Alberto Pinto Coelho - Olinto Godinho - Mauri Torres - Wanderley Ávila - Agostinho Patrús - Aílton Vilela - Alberto Bejani - Bilac Pinto - Carlos Pimenta - Dalmo Ribeiro Silva - Dilzon Melo - Doutor Viana - Elbe Brandão - Fábio Avelar - João Leite - João Pinto Ribeiro - Jorge Eduardo de Oliveira - Mauro Lobo - Pinduca Ferreira - Sebastião Costa.

Abertura

O Sr. Presidente (Deputado Alberto Pinto Coelho) - Às 9h15min, declaro aberta a reunião. Sob a proteção de Deus e em nome do povo mineiro, iniciamos os nossos trabalhos. Com a palavra, o Sr. 2º-Secretário, para proceder à leitura da ata da reunião anterior.

Ata

- O Deputado Agostinho Patrús, 2º-Secretário "ad hoc", procede à leitura da ata da reunião anterior, que é aprovada sem restrições.

Composição da Mesa

O Sr. Presidente - A Presidência convida a tomar assento à mesa os Exmos. Srs. Cel. Antônio Demétrio Bassili, Diretor-Geral do DER-MG, representando o Governador do Estado; Juiz Carlos Batista Franco, representando o Presidente do Tribunal de Alçada do Estado, Juiz Geraldo José Duarte; Carlos Eduardo Orsini Lima, Consultor e ex-Secretário de Assuntos Internacionais de Minas Gerais; Aloísio Carlos Nogueira de Carvalho, Superintendente-Geral da Associação Mineira de Municípios; José Elcio Santos Monteze, Coordenador em Minas Gerais do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT -; Vander Francisco Costa, Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado de Minas Gerais; e o Deputado Mauro Lobo, autor do requerimento que deu origem a este Ciclo de Debates.

Destinação da Reunião

O Sr. Presidente - Destina-se esta reunião à realização do Ciclo de Debates sobre a Ampliação da Malha Rodoviária - Condição para o Desenvolvimento Econômico e Social do Estado, sendo tema da parte da manhã "A Situação da Malha Rodoviária e o Desenvolvimento dos Municípios".

Palavras do Sr. Presidente

A situação geográfica, as condições socioeconômicas, a diversidade climática e topográfica e as características culturais de Minas fazem com que nosso Estado, em considerações políticas, econômicas e sociológicas, seja apontado como síntese do Brasil. Um dos aspectos mais nítidos dessa comparação refere-se, com certeza, às desigualdades.

Refletindo a realidade brasileira, Minas possui regiões com elevado grau de desenvolvimento e outras com arraigados sintomas de atraso; possui tecnologias de ponta ao lado de métodos rudimentares de produção; possui populações com acesso a uma série de benefícios sociais ao lado de outras em estado de absoluta pobreza. Essas desigualdades têm origens diversas, vinculadas, em grande parte, às condições naturais e ao processo histórico de cada região. No entanto, não é difícil identificar alguns fatores que impedem as regiões mais carentes de sair de seu estado de estagnação. Um deles, sem dúvida, é a falta de estrutura na área de transportes, o que deixa muitas localidades em situação de abandono. Essa situação se verifica em cerca de 234 municípios mineiros, que até hoje não possuem acesso pavimentado às principais rodovias estaduais e federais do Estado. Esse isolamento acarreta várias conseqüências, como a dificuldade de escoamento da produção local, de aquisição de produtos de outras regiões e de locomoção de seus moradores para outras localidades e vice-versa.

Os prejuízos decorrentes dessa situação são inevitáveis. Do lado econômico, o encarecimento dos produtos, o desestímulo às iniciativas empresariais, a baixa competitividade para atração de investimentos e a pequena oferta de empregos. Do ponto de vista social, as deficiências na oferta de serviços essenciais, como educação, saúde, saneamento básico, cultura e lazer.

Tais carências contribuíram para que, em pesquisa realizada pela Fundação João Pinheiro, a maioria desses 234 municípios mineiros, na situação descrita, apresentasse baixo Índice de Desenvolvimento Humano - IDH -, indicador estabelecido pela ONU para medir as condições socioeconômicas de uma população, combinando aspectos como longevidade, educação e renda "per capita".

Outro fator a ser considerado com relação a esses municípios excluídos do processo de desenvolvimento do Estado é o fenômeno da migração populacional do meio rural para o urbano, das pequenas localidades para as médias e grandes cidades. Dados do IBGE indicam que, invertendo-se radicalmente a situação de cinco ou seis décadas atrás, 82% da população de Minas Gerais reside hoje nos centros urbanos.

Esse fenômeno deve-se, evidentemente, à busca de melhores condições de vida. Deixar os 234 municípios dos quais estamos tratando no isolamento em que se encontram é estimular a migração de seus habitantes e, conseqüentemente, contribuir para o crescimento desordenado das médias e grandes cidades.

O objetivo deste ciclo de debates é analisarmos, juntos, o que se pode fazer para mudar o quadro de exclusão socioeconômica em que se encontram tais municípios. Isso demanda, obviamente, uma série de estudos de viabilidade, do ponto de vista técnico, geográfico e, principalmente, da disponibilidade de recursos financeiros.

Num contexto de escassez e contenção de despesas, é certo que teremos de unir esforços e estabelecer parcerias, envolvendo os Governos Federal e Estadual, os próprios municípios, a iniciativa privada e, provavelmente, organismos internacionais de fomento, pois, quando há trabalho conjunto e vontade política, os obstáculos ficam mais fáceis de serem superados.

Trata-se, sabemos, de um trabalho longo, que demanda persistência, continuidade e superação de divergências, em prol do desenvolvimento de todo o Estado. Essa tarefa deverá ser assumida pelos próximos governos. Pretende-se, neste encontro, estabelecer as bases conceituais e técnicas para a elaboração de programa de efetiva ampliação da malha rodoviária do nosso Estado.

Temos a certeza de que valerá a pena. Com essa iniciativa, estaremos contribuindo para proporcionar a esses 234 municípios, que reúnem quase um milhão e meio de habitantes, condições básicas de desenvolvimento e integração ao restante do Estado.

Estradas melhores, com acesso pavimentado aos principais eixos rodoviários, significarão apoio às atividades econômicas e geração de milhares de empregos para essas localidades, além de segurança e conforto para seus moradores. A abertura de fronteiras agrícolas e maior intercâmbio

regional gerarão aumento da arrecadação de impostos e o conseqüente enriquecimento do Estado.

Agradecemos aos Prefeitos e às demais autoridades, aos expositores e debatedores, ao público que prestigiou este ciclo de debates, bem como a todos aqueles que contribuíram para sua realização. Muito obrigado.

Palavras do Juiz Carlos Batista Franco

Atendendo ao gentil convite daqueles que organizaram este simpósio notável visando a melhoramentos para nosso Estado, tenho a honra de representar o Presidente do Tribunal de Alçada. Demonstrando nossa admiração, respeito e lealdade para com a operosa e competente Assembléia Legislativa, que levanta bem alto o nível de nosso Estado, congratulo-me com o Deputado Mauro Lobo, que teve a iniciativa de propor este simpósio, e com o ilustre Diretor do DER, Dr. Demétrio, que envidou todos os esforços para o êxito deste conclave. Agradecemos este convite e reafirmamos nossa sintonia, amizade, respeito e admiração pela Assembléia Legislativa. Muito obrigado.

O Sr. Presidente (Deputado Dilzon Melo) - Com a palavra, o Sr. Carlos Eduardo.

Palavras do Sr. Carlos Eduardo Orsini N. Lima

Em nome dos Deputados Dilzon Melo e Mauro Lobo, cumprimento todas as autoridades e desejo que este evento atenda aos maiores anseios da população, principalmente a sofrida população que tem sérios problemas no que diz respeito à malha rodoviária do Estado.

Faremos uma apresentação com o resumo de tese de caráter essencialmente institucional, o que permitirá uma visão abrangente dos trabalhos que serão desenvolvidos durante este dia.

Agradeço a oportunidade de participar deste ciclo de debates e poder contribuir, de forma simples, com esse processo que ora se inicia.

A ampliação da malha rodoviária tem de ser condição para o desenvolvimento econômico e social do Estado. Os objetivos principais da nossa apresentação são: Propor o início da estruturação de um programa que vise à integração dos municípios não interligados à malha pavimentada, estabelecer estratégia para a criação do ambiente político e institucional capaz de contribuir para o planejamento de ações, visando à viabilização dos empreendimentos, e fundamentar a priorização dos projetos com a participação do Governo Estadual, das Prefeituras, do Governo Federal, do setor privado e de agentes internacionais de fomento, tais como o Banco Mundial, o BID e outras agências japonesas e européias.

É importante notar a situação do Sudeste brasileiro, que tem hoje 71.800.000 habitantes, ou seja, 63% da população do Brasil. São Paulo congrega 36.700.000; Minas Gerais, 17.800.000; Rio de Janeiro, 14.300.000; Espírito Santo, 3.000.000. Diante desses números, temos de analisar a situação das rodovias brasileiras. O próprio Presidente, na abertura dos trabalhos, abordou a situação de Minas Gerais como síntese ou amostra representativa do Brasil.

Minas Gerais possui 853 municípios, sendo a população na área urbana de 82% e na área rural 18%. Durante 30, 40 anos, houve reversão da população. Hoje, existe uma população em áreas metropolitanas que sofre sérios problemas com segurança, serviços públicos, saneamento básico, mobilização urbana, que poderiam ter sido evitados se tivéssemos melhor distribuição das populações urbana e rural. Esse é um dos pontos importantes que temos de levar em consideração para viabilizar, socialmente, projetos dessa natureza.

A malha rodoviária brasileira representa 1.701.000km de rodovias, sendo 1.446.000 municipais; 184.000 de estaduais e 71.000 rodovias federais.

Em termos de pavimentação, estamos muito aquém de uma capacidade dimensionada para atender aos maiores objetivos nacionais. Considerando que temos 149.000km pavimentados, sendo 56.000km federais, 76.000km estaduais e 17.000km municipais, não chegamos a 10% do total das rodovias brasileiras. Esse dado é muito importante para vermos a fragilidade do País, considerando que a maioria do nosso transporte é feita através de rodovias. O transporte por ferrovias e hidrovias, de que dependem pequenos segmentos da nossa economia, é quase insignificante. Assim, vemos que a importância está na situação da rede pavimentada nacional.

Como comentamos, a situação de Minas Gerais não difere da do País. Hoje, o Estado conta com um total de 261.000km de rodovias, sendo 238km de municipais, 11.600km de estaduais e 11.000km de federais. Pode haver alguma diferença nesse número que estou apresentando, em virtude de novas avaliações feitas pelo GEIPOT, pelo DNIT e pelo DER; assim, desde já peço desculpas por qualquer falha em termos de dimensionamento rodoviário, mas, nas apresentações seguintes, do DER e do DNIT, com o Cel. Bassili e do Dr. José Élcio, poderemos checar esses valores. De qualquer forma, o importante do que quero dizer é que as rodovias pavimentadas de Minas Gerais chegam a 17.000km. Ou seja, também muito aquém daqueles 10% da malha rodoviária nacional. Vejam que ainda estamos muito mal em termos de rodovias pavimentadas em nosso Estado.

E a questão se desenvolve ao analisarmos o chamado Programa de Integração Rodoviária. Temos 234 municípios excluídos da malha rodoviária pavimentada estadual, dos quais 76 estão na área da extinta SUDENE, ou seja, com dificuldades não só de desenvolvimento regional, como também de desenvolvimento próprio. E a soma da população desses municípios equivale, hoje, a 10% da população do Estado. Assim, diria que estamos em uma situação penosa, com 10% dos municípios excluídos da malha rodoviária pavimentada do Estado e possivelmente excluídos da capacidade de desenvolvimento da economia estadual.

Vejam alguns fatores positivos que esse programa nos traz. Em primeiro lugar, o apoio aos setores produtivos, que, sem uma boa malha integradora, estão desajustados. Assim, é um ponto importante a ser analisado o apoio a esses setores, com a integração do sistema de transporte e o desenvolvimento das vias de penetração do Estado. Note-se que, com essa situação, algumas áreas importantes têm dificuldades no escoamento de sua produção.

Outro importante fator positivo seria a abertura, em Minas Gerais, de outras fronteiras agrícolas, que são proporcionadas por um programa dessa natureza.

Para falarmos dos aspectos técnicos dos projetos, vamos lançar mão de uma avaliação feita pelo próprio DER, que o Cel. Bassili poderá nos confirmar.

Desse programa total, existem 92km de projetos que estão paralisados, representando 1,54%; 827km de projetos concluídos, representando 13,8%; 654km de obras paralisadas com projetos executivos concluídos; 503km de obras em andamento, representando 8,41%, e projetos a definir, 3.908km, 65% do total desses trechos rodoviários.

Esse quadro nos mostra que existe perfeitamente, na caracterização de projetos dessa natureza - e teremos de apresentar isso ao Governo Federal, ao Governo Estadual e a agências de fomento internacionais -, bom estoque de projetos que permite um início priorizado desses investimentos. Concluímos então que temos 35% dos projetos na prateleira, considerando alguns que já estão em fase de implementação.

Entre os aspectos sócio-econômicos, é importante a questão da capacidade de geração de trabalho e renda. Todo o processo da integração rodoviária nos permite melhor condição de comunicação inter-regional, intermunicipal no Estado. Portanto, teríamos como subsídio importante, como resultado importante desse processo a capacidade de geração de trabalho e renda.

A distribuição de renda é um dos problemas mais sérios deste País e do nosso Estado. Distribuir a renda adequadamente, melhorar a condição de vida e qualidade da população é importante produto desse programa de integração rodoviária. A melhoria dos acessos ao campo e às regiões rurais minimizaria a migração para áreas urbanas.

Quando tivermos melhores condições rodoviárias, teremos a inversão do movimento. A situação das áreas metropolitanas é tão complicada, que, através de rodovias mais bem-estruturadas, teremos a reversão. Teremos população saindo de áreas urbanas para voltar para o meio rural, que oferecerá melhores condições de vida.

Outro fato levantado pela Fundação João Pinheiro é o IDH. Esse índice congrega uma série de itens importantes para a vida humana: educação, saneamento, abastecimento de água, renda "per capita".

Entre os 234 municípios selecionados que não possuem a integração com a malha rodoviária pavimentada, 52% estão abaixo do nível sugerido pela ONU, que é de 0,50%; 52% dos municípios variam entre 0,39 e 0,49 do IDH. Até o limite de 0,59, que ainda é um índice relativamente baixo para as condições de vida, chegamos a 84%.

Vejam o impacto positivo com relação à questão do desenvolvimento urbano, quando trabalhamos dentro de um sistema integrado rodoviário. Esse será um ponto fundamental quando se promover a preparação de um projeto adequado, envolvendo toda a situação da malha rodoviária de Minas.

No quadro próprio, ilustrativo, vemos que aqueles números são representados nesse bloco de informações, que é exatamente aquilo que já foi dito anteriormente.

Avaliação dos investimentos. Não poderíamos terminar a nossa exposição, como tese para este evento, sem falar numa avaliação desses investimentos, que são volumosos considerando-se não só a atual escassez de recursos do Tesouro Estadual e a situação crítica por que passam as Prefeituras Municipais, mas também a dificuldade de se buscar esses recursos, em vista da capacidade de endividamento da área pública. Temos, nesse quadro, um total de 8.367km de rodovias. Existe uma extensão coincidente, levantada pelo DER, de 2.383km, o que representa, na verdade, em termos de extensão-meta, 5.984km. Essa população varia entre 1.400.000 - e aí estão 1.392.000 - e 1.800.000, porque esta seria a população atendida, envolvendo até alguns municípios que já possuem rede pavimentada, mas que têm certos relacionamentos a respeito de áreas de distritos com os municípios que não possuem o trecho pavimentado.

Trabalhamos com valores que poderão ser reduzidos - e até conversava anteriormente com o pessoal técnico do DER sobre o seguinte. Na época da montagem do Programa de Desenvolvimento da Malha Rodoviária de Minas - PRODER -, em 1997 e 1998, ele já permitia valores em torno de US\$120.000,00 a US\$150.000,00 por quilômetro. Acredito que esses valores deverão ser revistos.

Adotamos aqui um valor médio e chegamos a R\$2.154.000.000,00 em investimentos necessários para a completa integração desses trechos integradores dos municípios na malha rodoviária de Minas Gerais. É um valor representativo, mas perfeitamente adequado em termos de um futuro bem planejado dos investimentos. O que veríamos aqui seria uma modelagem desses investimentos, que objetiva avaliar as diferentes possibilidades de busca de recursos financeiros capazes de assegurar as implementações dos empreendimentos.

Desse total de R\$2.154.000.000,00, com as grandes limitações existentes, propusemos R\$107.000.000,00. Com outros recursos estaduais advindos de programas específicos, eventualmente até de algumas possíveis emendas desta própria Casa, poderíamos ainda adicionar R\$64.000.000,00. No Orçamento da União, através de emendas da bancada mineira, colocamos, como estimativa, R\$21.000.000,00.

O PRODER é um programa que tem chance de ser reativado, pois já está englobado no endividamento do Estado perante a Secretaria do Tesouro Nacional. Temos R\$198.000.000,00 que seriam parte do PRODER destinados aos trechos não pavimentados. Sabemos das limitações dos pequenos municípios, que são de R\$53.000.000,00. Do orçamento da União, por meio de programas específicos, regionais da ex-SUDENE, imaginados que poderíamos chegar a valores da ordem de R\$427.000.000,00. Há a criação de um fundo especial que acredito ser uma das metas da Assembléia Legislativa de Minas Gerais. Seria um fundo que serviria de contrapartida para determinados empreendimentos nesse setor.

Suponhamos que ele seja da ordem de R\$430.000.000,00. Do setor privado, por iniciativa dos fundos existentes de empresas regionais, como a Vale do Rio Doce, como programas integrados, por exemplo, da RURALMINAS, COMIG etc, R\$107.000.000,00. De financiamento externo complementar, R\$742.000.000,00. Esses financiamentos externos complementares são perfeitamente viáveis desde que trabalhem dentro de uma visão integradora, compondo municípios, regiões mais desenvolvidas do Estado, inclusive determinados municípios-pólo e o próprio Governo do Estado. Fica um grande desafio com esse programa de R\$2.154.000.000,00.

Esse é apenas um quadro demonstrando essa modelagem. Há um outro quadro que mostra o desembolso anual disso. Verificamos que começamos, no primeiro ano, pequenininho, atingindo, no quarto ano, uma meta importante de investimentos superior a R\$250.000.000,00 anuais. Isso tem uma explicação. Por quê? Porque não se consegue um recurso dessa natureza do dia para a noite, não se consegue isso em uma virada de Governo. Isso é conseguido com muito trabalho, com muita preparação e com muito envolvimento político e, como disse o nosso Presidente, com uma vontade política muito agregada a esse processo.

Queria terminar dizendo o seguinte: o programa de integração rodoviária de Minas Gerais, com a inserção de 234 municípios, excluídos da malha pavimentada estadual, resgata os desequilíbrios sociais e é muito mais que um plano de Governo. Trata-se, verdadeiramente, de um plano de Estado, ou seja, é o envolvimento não só de um Governo, mas de vários Governos para se chegar a essa finalidade e a esse resultado positivo que todos esperamos.

Quero fazer um agradecimento especial à Assembléia Legislativa por esta oportunidade, em especial ao Presidente Deputado Antônio Júlio e aos Deputados Mauro Lobo e Dilzon Melo. Muito obrigado.

A Associação Mineira de Municípios, está aqui representando os 853 municípios. É lamentável que 234 municípios de Minas não tenham nenhum tipo de pavimentação asfáltica ainda. Isso representa 25% dos nossos municípios. Considerando a alta tecnologia, tudo se resolve, mas não vemos, por parte dos nossos Governos, vontade política para resolver a situação.

Parabenizo meu antecessor, Orsini, que, brilhantemente, fez um levantamento da malha viária do Estado dentro do contexto nacional. Vemos muitos recursos aportados para determinados tipos de programas, mas, infelizmente, não vemos preocupação dos governantes em aportá-los para essa finalidade. Entendemos que R\$2.000.000,00 é cifra considerável, mas, pelo benefício que traria aos municípios, é irrisória. Em época de eleição, os candidatos que vão aos municípios deparam com as necessidades municipais. É muito comum, naquele momento, todos inserirem, em seus planos de governo, a pavimentação asfáltica. Podemos observar, ao longo do tempo, que é um engodo, porque muito pouco tem sido feito. Sou de região do Sul, considerada pólo de desenvolvimento do Estado. Vizinho à minha cidade, há um município chamado Passa-Vinte, onde o cidadão, para conseguir recurso médico, tem de rodar 50, 60Km de estrada de terra. Isso preocupa muito não só a AMM, mas toda a população de Minas Gerais. Quando chega o período da chuva, as pessoas batem à porta do Prefeito para que este possa transportá-las por toda aquela distância para alcançarem o recurso médico. Essa situação deve ser colocada como prioridade. Estamos aqui hoje mais para ouvir, porque sabemos dos problemas, já estão identificados, o DER tem toda a situação levantada. Todo o diagnóstico já está feito. O que falta agora é a vontade de querer fazer, é a viabilização de recursos para a implementação desse programa. O Orsini disse que esse plano é de Estado, mas já o vejo sob outra ótica: é um plano de humanização. Hoje 1.800.000 pessoas sofrem com a falta de pavimentação. Considerando a era tecnológica, isso é inadmissível.

Então, estamos aqui para ouvir e para cobrar uma tomada de posição de nossos governantes, para que solucionem esse problema, que tanto aflige os municípios de Minas Gerais e que constitui uma grande dor de cabeça para os Prefeitos do nosso Estado.

Não vou me alongar muito porque nossa expectativa maior é ouvir. Juntamente com nossa Presidente, a Prefeita de Três Pontas Adriene Barbosa, não mediremos esforços para nos engajar nessa luta, que não é apenas dos 250 Prefeitos, mas de toda Minas Gerais. Agradeço a oportunidade e o convite formulado à AMM e parabenizo o Deputado Mauro Lobo pela iniciativa de provocar este debate na Assembléia Legislativa. Estaremos sempre dispostos a participar desse tipo de evento, que engrandece muito a discussão. Quem sabe não poderemos dar o ponto de partida para solucionar esse problema grave que atinge 234 municípios do nosso Estado e a 1.800.000 pessoas? Obrigado.

Palavras do Coronel Antônio Demétrio Bassili

Cumprimento as autoridades e os Prefeitos presentes e agradeço à Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais, na pessoa do Deputado Dilzon Melo, a oportunidade que nos oferece de participar de evento de tão grande importância. O Estado de Minas Gerais tem a segunda maior malha rodoviária do Brasil. Sua posição geográfica o coloca no centro de ligação de outros seis Estados, interligando-os através dos grandes eixos rodoviários federais, complementados pelas nossas rodovias estaduais.

Criado há 56 anos, o DER soma um acervo significativo de mais de 23.000km de estradas. Preocupado com o estado de nossas estradas, o DER tem procurado aplicar todo recurso que arrecada com a cobrança de multas e outros serviços através das 40 coordenadorias distribuídas pelo Estado, utilizando seu pessoal e equipamentos. Na implantação e na pavimentação de estradas, o DER só avançou no que foi possível, com a colaboração do DNIT, com as obras delegadas e com recursos da COMIG. Lamentavelmente, passamos por uma fase difícil nos Estados, por isso, o DER não avançou muito.

Estão presentes os engenheiros Anderson, Clóvis, Braga e Leomar, que são assessores técnicos de grandes projetos. Solicito-lhes que façam a apresentação dos municípios que ainda não têm acesso asfaltado à malha rodoviária do Estado.

O Sr. Leomar Fagundes de Azevedo - Em primeiro lugar, cumprimento a Assembléia. O Diretor-Geral do DER nos cedeu este espaço para fazermos uma exposição a respeito dos municípios não pavimentados em Minas. A palestra de Orsini baseou-se, principalmente, nos levantamentos do DER e dos cadastros municipais. Faço uma observação: depois que Orsini pegou os dados, alguns municípios saíram da lista, pois já foram pavimentados, como Guapé, Ilícinea e São Tomé das Letras. Já houve avanço, mas há 232 municípios que ainda não estão com o revestimento asfáltico, que é o desejo de todos nós.

Conversando com um representante do Banco Mundial, no licenciamento ambiental do PRODER, usei a seguinte frase: queremos uma licença ambiental somente para pavimentação, pois o trecho já está implantado. Ele me disse que pavimentação é tudo, que a história de um município se divide entre antes e após a pavimentação, que o município começa sua história depois da pavimentação.

Gostei muito da palestra do Dr. Orsini, e vamos detalhar algumas informações desses municípios.

O Diretor-Geral do DER, Antônio Demétrio Bassili, é formado pela Academia Militar das Agulhas Negras, pelo Instituto Militar de Engenharia, tem pós-graduação em estradas e estruturas pela Escola de Engenharia da UFMG. Tem vivência nacional nos Estados do Acre, de Rondônia, de Roraima e do Amazonas.

Eu, Leomar Fagundes de Azevedo, sou formado pela Escola de Engenharia da UFMG, pós-graduado em Engenharia Sanitária e Gestão Ambiental pela FUMEC, fui coordenador de projetos na Diretoria de Engenharia por muitos anos, fui Diretor de Engenharia do DER e atualmente sou membro do Conselho de Política Ambiental do Estado de Minas Gerais, representando o SETOP e o DER.

O engenheiro Anderson Novais de Souza é formado pela Universidade do Triângulo Mineiro e coordenador de construção durante mais de dez anos na região do Triângulo, foi Diretor de Construção e Manutenção do DER e atualmente coordena o projeto de estadualização das rodovias federais que serão repassadas ao Estado após a pavimentação.

O Dr. Clóvis é engenheiro civil da Diretoria de Manutenção e nos está dando apoio nesta apresentação.

O Dr. Braga é engenheiro da Assessoria de Planejamento do DER.

Vamos apresentar o mapa com a rede básica, dando uma visão geral do Estado, mas nossa apresentação se fixará nas dez macrorregiões.

- Procede-se à apresentação de transparências.

O Sr. Leomar Fagundes de Azevedo - Aqui, para se ter uma idéia, vemos os municípios que não dispõem de pavimentação asfáltica, são os municípios que estão piscando. Por aí vemos que, principalmente nas regiões Norte, Noroeste, Nordeste, do Mucuri e do Jequitinhonha, há grande quantidade de municípios sem pavimentação.

Na região central: São Gonçalo do Rio Preto, Senador Modestino Gonçalves, Felício dos Santos, Santo Antônio do Itambé, Serra Azul de Minas, Rio Vermelho, Materlândia, Santo Hipólito, Cedro do Abaeté, Dom Joaquim, Taquaraçu de Minas, Piedade dos Gerais, Santana dos Montes, Capela Nova, Desterro do Melo, Senhora dos Remédios, Presidente Kubitschek, Congonhas do Norte, Alvorada de Minas, Santana do Riacho, Passabém, São Sebastião do Rio Preto, Santo Antônio do Rio Abaixo, Itambé do Mato Dentro, Lamim, Santana do Garambéu.

Na região central de Minas, são 158 municípios. Atendidos por asfalto são 131, e 27 não atendidos. Portanto, 17% dos municípios não são atendidos por asfalto, e 82,91% o são.

Região da Mata: Oratórios, Durandé, Senhora de Oliveira, Cipotânea, Alto Rio Doce, Desterro do Melo, Brás Pires, Dolores do Turvo, Araponga, Canaã, Rosário da Limeira, Pedra Dourada, Barão do Monte Alto, Aracitaba, Oliveira Fortes, Santa Rita do Jacutinga, Belmiro Braga, Senador Cortes, Córrego Novo, Vermelho Novo, São José do Mantimento, Conceição de Ipanema, Sem-Peixe, Sericita, Luisburgo, Pedra Bonita, Caparaó, Rio Espera, Catas Altas da Noruega, Presidente Bernardes, Vieiras, São Sebastião da Vargem Alegre, Santo Antônio do Aventureiro, Santana do Deserto, Chiador, Divinésia, Senador Firmino.

Na macrorregião da Mata, 103 municípios são atendidos pela rede pavimentada, ou seja, 72,54%. Não são atendidos 39 municípios, isto é, 27%. O total é de 142 municípios.

Sul de Minas. Claraval, Ibiraci, Fortaleza de Minas, Jacuí, Bom Jesus da Penha, Nova Resende, São Pedro da União, Luminárias, Ingaí, São Tomé das Letras, que já está pavimentada, Cordislândia, Bom Repouso, Consolação, Santa Rita do Jacutinga, São José da Barra, Carrancas, Albertina, Tocos de Mogi, Senador Amaral, Toledo, Munhoz, Gonçalves, Marmelópolis, Conceição das Pedras, Dom Viçoso, Alagoa, Passa-Vinte, Bocaina de Minas. Temos atendido pela rede pavimentada 128 municípios do Sul de Minas, 82,58%. São 27 os municípios não atendidos pela rede pavimentada, 17,42%. O total de municípios é 155.

Triângulo. Pirajuba e Limeira do Oeste. No Triângulo, são 33 municípios atendidos pela rede pavimentada, e dois municípios da rede não pavimentada. O total de municípios é 35. Noventa e quatro por cento dos municípios são atendidos pela pavimentação; 5,71% não têm pavimentação.

Alto Paranaíba. Grupiara, Douradoquara e Cruzeiro da Fortaleza. São três municípios não atendidos pela rede pavimentada, perfazendo 9,68%. A rede pavimentada atende 28 municípios, 90,32%. O total de municípios é 31.

Centro-Oeste. Leandro Ferreira, Desterro de Entre-Rios, Camacho, Doloresópolis, Vargem Bonita, São Roque de Minas. São 51 municípios pertencentes à rede pavimentada, 91%. Os municípios não atendidos são 5, perfazendo 8,93%. O total de municípios dessa região é 53.

Noroeste. Formoso, Chapada Gaúcha, Uruana de Minas, Riachinho (pertence a outra região, mas está complementando), Uruçuia, Cabeceira Grande (complemento), Santa Fé de Minas, Lagoa Grande, Natalândia, Dom Bosco. São 13 municípios atendidos pela rede pavimentada. Seis não atendidos, perfazendo 31,58% do total de 19 municípios.

No Norte de Minas, temos Manga, Montalvânia, Juvenília, Matias Cardoso, Riachinho, Uruçuia, Bonfinópolis de Minas - as últimas três, embora citadas em outra região, pertencem à Região Norte -, Pintópolis, São Romão, Ubaí, Varzelândia, Fruta de Leite, São João do Paraíso, Lagoa dos Patos, Francisco Dumont, Itacambira, Botumirim, Cristália, Grão-Mogol, Miravânia, Bonito de Minas, Cônego Marinho, Icaraí de Minas, Campo Azul, Ponto Chique, São João do Pacuí, Guaraciama, Patis, Ibiracatu, Mamonas, Gameleiras, Catuti, Santo Antônio do Retiro, Montezuma, Pai Pedro, Serranópolis de Minas, Padre Carvalho, Josenópolis, Novo Horizonte, Rio Pardo de Minas, Indaiabira, Vargem Grande do Rio Pardo, Ninheira, Berizal.

É bom destacar que, nas regiões que recebem a manutenção do DER, as rodovias oferecem condição de atendimento, mesmo as que são apenas cascalhadas. Essa pavimentação, apesar de secundária, permite a passagem em períodos de chuva, o que não acontece com os chamados acessos municipais, que, infelizmente, são numerosos.

Os trechos marcados em vermelho são atendidos ou conservados pelo DER e, em marrom, os atendidos com rodovias municipais.

Dos 89 municípios do Norte de Minas, apenas 43 têm rede pavimentada, o que corresponde a 48%. Mais de 51% das rodovias, portanto, não são pavimentadas.

Voltemos ao quadro: Jequitinhonha, Mucuri, Divisópolis, Cachoeira de Pajeú, Comercinho, Francisco Badaró, Berilo, Chapada do Norte, Setubinha, Ladainha, Frei Gaspar, Ouro Verde de Minas e Novo Oriente de Minas. Pavão, Águas Formosas e Crisólita já estão pavimentados, mas, se não houver pavimentação de Pavão até a BR-116, prejudicam-se os outros municípios. Itaipé, Novo Cruzeiro, Carai, Maxacalis, Bertópolis, Umburatiba, Fronteira dos Vales, Felisburgo, Rio do Prado, Rubim, Santo Antônio do Jacinto, Salto da Divisa, Santa Maria do Salto, Jordânia, Bandeira, Santa Cruz de Salinas, Jenipapo de Minas, José Gonçalves de Minas, Leme do Prado, Veredinha, Aricanduva, Angelândia, Franciscópolis, Santa Helena de Minas, Monte Formoso, Palmópolis, Mata Verde e Jacinto. Temos notícia de que este já tem recursos do DNER e será atendido.

Regiões do Jequitinhonha e do Mucuri. São 66 municípios, dos quais 24% são atendidos pela pavimentação, 33% não atendidos pela rede pavimentada, 42,63%. Rio Doce, Rio Vermelho, Paulistas, São Sebastião do Maranhão, Gonzaga, São Geraldo da Piedade, Coroaci, Virgolândia, Nacip Raydan, Marilac, ligando a BR-116. Pescador, Nova Módica, São José do Divino, Itabirinha de Mantena, Dom Joaquim, Dolores de Guanhães, Mesquita, Joanésia, Braúnas. Capitão Andrade - é atendido também Itanhomi, já está pavimentado. Alvarenga, Goiabeiras, Cuparaque, Pocrane, Frei Lagonegro, São José do Safira, São Félix de Minas, Nova Belém, Tumiritinga, São Geraldo do Baixio, Pingo d'água, Imbé de Minas, São Domingos das Dolores, São Sebastião do Anta, Santa Rita do Itueto e Taparuba são municípios do Rio Doce. São 102 municípios, sendo 66 atendidos pela rede pavimentada, 64,71%; municípios não atendidos pela rede pavimentada são 36, sendo 35,29%.

Esses são os municípios não atendidos pela rede pavimentada. Infelizmente, o número é alto. Esse pisca-pisca do mapa mostra como ainda são muitos os municípios do Estado a serem atendidos.

Como o Dr. Orsini falou, é importante, mas é um programa de longo prazo. É oportuno iniciarmos esse processo agora, porque vem aí um novo Governo. Que os próximos Governos se esforcem para conseguir essa pavimentação. Obrigada.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Obrigada. Realmente, o Leomar tem toda razão. Alguém tem de começar.

Gostaria de assinalar alguns pontos importantes. O DER é uma máquina que não pode parar. Conta com pessoal altamente qualificado e equipamento. O que precisamos é de recursos para desenvolvermos nosso trabalho.

Ontem, fui extra-oficialmente informado pela Secretaria da Fazenda de que os tão esperados recursos do Fundo de Trânsito - FUNTRANS - já não será disponibilizado para o DER este ano. Tentaremos mudar isso tratando do assunto com o Governador.

Outro ponto é que o montante dos gastos é realmente assustador, mas, com um trabalho honesto, em menos de dez anos, com certeza todos os municípios estarão interligados à malha rodoviária já asfaltada. O que precisamos é iniciar.

Gostaria de alertar também para o fato de que não basta interligar esses 233 municípios. Temos de nos preocupar em manter em boas condições de tráfego a malha rodoviária, para cuja manutenção temos o FUNTRANS e os recursos do DER. E é com os mínguaos recursos do DER que, através dessas 40 coordenadorias, estamos realizando as operações tapa-buracos. Isso é prova de que, com reforço do FUNTRANS, é possível realizarmos a manutenção da malha. Pedimos a Deus que a Contribuição de Intervenção sobre o Domínio Econômico - CIDE -, aquele percentual que está junto aos preços dos combustíveis destinado à malha rodoviária do Brasil, realmente seja destinado para as estradas.

Agradeço a oportunidade dada ao DER e saliento mais uma vez que é um órgão técnico em que mais de 240 engenheiros e profissionais de curso superior se encontram à disposição de quem necessitar de qualquer assessoramento. O Diretor do DER é um assessor de assuntos de estradas junto ao Governador. E o órgão está pronto a apoiar tecnicamente todas as Prefeituras e a Assembléia, no tocante a esse assunto. Muito obrigado.

Palavras do Sr. José Elcio Santos Monteze

Sr. Presidente, Deputados, Prefeitos, autoridades, senhoras e senhores, não poderíamos deixar de atender ao convite desta Casa para participar deste ciclo de debates. Sou funcionário do quadro de carreira do DER-MG e, neste momento, estou prestando serviços ao DENIT. Com a reformulação estrutural do setor de transportes do Governo Federal, o antigo DNER transformou-se, pelo menos em parte, no DENIT.

O DNER só era responsável pela malha rodoviária federal. Hoje, o DENIT, além de continuar com a responsabilidade da malha rodoviária federal direta, a não concessionada, também é responsável pelos ramais ferroviários não concessionados que porventura forem executados, como transposições urbanas, contorno de cidade, travessias, e pela parte de portos e vias navegáveis. Por ser interiorano, em nosso Estado não se aplica, de forma intensa, o transporte em portos e vias navegáveis, mas há interferência. Não sou eu quem coordena a unidade que cuida da parte de portos e vias navegáveis. A nossa coordenação refere-se à parte rodoviária e a alguns ramais ferroviários de responsabilidade direta da União. O que é delegado a terceiros como concessão de rodovias, ramais ferroviários, fica com a Agência Nacional de Transportes Terrestres. E o que é delegado a terceiros como concessão de portos e vias navegáveis, fica com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

A reestruturação do setor de transportes federais ficou assim: DENIT, tudo aquilo que a União cuida diretamente; Agência Nacional de Transportes Terrestres, o que for concessionado da área de ferrovias e rodovias; e ANTAQ, o que for concessionado a terceiros, de portos e vias navegáveis. Na parte da tarde, o Deputado Eliseu Rezende, relator da matéria, fará explanação mais detalhada sobre o assunto.

Na 6ª Unidade de Infra-estrutura Terrestre de Minas Gerais do DENIT, somos responsáveis pela malha rodoviária federal. Isso significa um pouco mais de 11.000km - se há pouco falamos em pouco mais de 12.000km de rodovias federais em Minas Gerais, foi porque há segmentos das ditas rodovias planejadas, que são aquelas que ainda não existem no traçado formal do papel; são rodovias que estão em cima de um traçado, nas quais ainda não foram implantadas nem sequer as chamadas MG Transitórias - MGTs -, que são rodovias do sistema estadual que estão em cima do traçado de uma rodovia federal.

A malha rodoviária de Minas constitui-se, então, de 11.000km, estando parte dela sob concessão - em nosso caso, essa parte ainda é muito pequena, indo somente de Juiz de Fora à divisa com o Rio de Janeiro; outra parte estava como MGT, e continuou como MGT; outra parte está sendo delegada ao DER de Minas, dentro de um programa de atualização de rodovias, pelo qual em parte dessas rodovias serão feitas obras de recuperação, financiadas por um programa que se chama BID-BIRD, porque, no âmbito do País, os dois Bancos estão fazendo o financiamento, embora no caso de Minas apenas o BIRD e o Banco Mundial, estejam participando. Bem, o DER de Minas já está com praticamente 600km de projeto em fase final de aprovação, para conseguir a não-objeção junto ao Banco Mundial, para que, imediatamente após, o DER possa soltar esses processos licitatórios, de forma que ainda este ano poderá ser dada a ordem de serviço, até porque, no orçamento geral da União de 2002, há recursos da ordem de R\$22.000.000,00 para serem aplicados nesse programa, para que ele se inicie de forma razoável.

A outra parte da rede, por exemplo, do trevo de Curvelo à divisa com Goiás, na BR-140, está em um sistema que não é da administração direta, mas de um programa que se chama CREMA. Nesse programa, também financiado pelo sistema BIRD-BID, a empresa vencedora do certame licitatório fica responsável pelo trecho por cinco anos, prorrogáveis por mais cinco anos, se for o caso. Sua obrigação é praticamente a mesma de uma concessão, mas não há pedágio - a empresa vai recuperar todo o segmento, em termos de pista de rolamento, de sinalização etc. e, posteriormente, ficará responsável pela manutenção e pelas eventuais recuperações que se fizerem necessárias, até o 60º mês. É um programa de cinco anos de duração, que já foi testado na Argentina, de onde o trouxemos para o Brasil. O DER-MG já tem um estudo preliminar sobre o assunto; ou seja, já temos alguma coisa similar ao CREMA federal. Então, creio que esse programa terá sucesso, principalmente em vista da carência de recursos em que vivemos desde a Constituição de 1988, quando se cortaram os recursos vinculados, o que fez com que o setor de transporte, particularmente o rodoviário, viesse apenas piorando durante estes anos. Para que tenham uma idéia, em 1995, da rede rodoviária federal em Minas Gerais, 43% das rodovias eram consideradas excelentes ou em bom estado; 37%, em estado regular; e apenas 20% estavam em estado ruim.

Hoje a situação está diferente, o que era bom passa para regular, e o que era regular passa para ruim. Isso em conseqüência de uma política que está sendo desenvolvida. O Deputado Eliseu Resende foi relator da matéria, nessa lei de regulamentação.

Se os recursos previstos originalmente na CID não se voltarem para as rodovias, será o caos. Hoje a malha rodoviária federal não é 20% boa, mas já foi 43%. O que era 30% regular, é 45%. A malha ruim subiu de 19% para 27% e 28%.

Se considerarmos números razoáveis de manutenção rodoviária, internacionalmente aceitos, teríamos de aplicar US\$3.000,00 por quilômetro ao ano para que uma rodovia fosse considerada de boa manutenção. No entanto nem US\$800,00 são aplicados nas nossas rodovias federais. Estamos aquém do razoável.

Segundo levantamentos, para se construir essa malha complementar à malha rodoviária estadual, de maneira que todos os municípios mineiros sejam contemplados, seriam necessários R\$2.100.000.000,00. No ano passado, a minha proposta para o orçamento de 2002 foi de R\$2.100.000.000,00, em 2003 seriam necessários R\$5.000.000.000,00 para recuperar a malha rodoviária de Minas Gerais. Isso representa 0,25% do PIB.

Como as dificuldades são muitas, podemos estender o prazo para dez anos, se pudermos contar com a CID, taxa criada no sistema federal, com o Fundo Nacional dos Transportes, com o Fundo Estadual de Transportes e com possíveis financiamentos do sistema federal.

Em nossa malha rodoviária federal, 19% é o que poderíamos chamar de bom, 52%, regular, e 25%, o que vai de mal a péssimo.

Estamos vivendo período extremamente crítico. Se não houver mudanças significativas na política, como essa que está sendo proposta no sistema federal e a do Estado, continuaremos tendo migrações do que era bom para o regular, do que era regular para o ruim e do ruim para o péssimo. Isso não adianta porque estamos com a vida útil do sistema totalmente vencida, um sistema completamente ultrapassado. Poderíamos considerar regular o estado de muitas rodovias que percorremos, mas, se olharmos tecnicamente, já estão com a sua vida útil vencida, necessitando de intervenção imediata.

O programa de gerenciamento que o Banco Mundial sugere para os órgãos rodoviários por meio de programas específicos prevê intervenções de tempos em tempos, de forma que possamos prolongar a vida útil da rodovia permanentemente. O que está ocorrendo no sistema brasileiro é que estamos atingindo o caos, sem intervir nas rodovias de forma eficiente e gerencial. Nós, que estamos na ponta, sofremos as críticas. Mas ainda não se aprendeu - pelo menos desconheço, em qualquer parte do mundo - como tratar de infra-estrutura de transporte sem ter dinheiro.

É um sistema caro. Se raciocinarmos com base em US\$3.000,00/km/ano, somente para manter a malha federal, quer seja a direta, quer seja a indireta - e vamos falar em números redondos de 11.000km -, precisaríamos de recursos da ordem de US\$33.000.000,00 ou R\$100.000.000,00 por ano para fazer manutenção.

O Orçamento Geral da União para 2002 dotou Minas Gerais, e se estende com a mesma proporcionalidade para todo o País, de R\$18.400.000,00. Para cuidar da malha rodoviária federal de Minas Gerais no exercício de 2002, tenho R\$18.400.000,00, ou seja, 20% da necessidade. E para cuidar de uma coisa que já está ruim! Fui informado de que foi enviada proposta de suplementação de mais R\$15.700.000,00 para o Congresso Nacional. Ainda não é bom, mas é melhor que só R\$18.400.000,00. Tomara que isso ocorra rápido, para que possamos socorrer o que está péssimo.

Atravessamos dificuldades. A sociedade, que paga imposto, quer receber isso de volta. Está correto, como cidadão também quero receber o melhor serviço que me puder ser dado, mas a luta que a sociedade tem de travar é para mostrar aos nossos representantes, que vão elaborar o orçamento, que precisamos de uma inversão de prioridade nem que seja por algum tempo, se os fundos que estão sendo tratados não tiverem sucesso.

Está aí um retrato do que foi aplicado no sistema rodoviário federal em Minas Gerais, de 1995 até 2002.

Para os senhores terem uma idéia, em 1995, foram aplicados 35% do orçamento. Em 1996, 70%. Em 1997, 80%. Em 1998, 73%. Em 1999, 78%. Em 2000, 53% e alguma coisa, quase 54%. No ano passado, foram 78%. Este ano, o orçamento original aprovado foi de R\$484.000.000,00 para Minas Gerais. Para aquela proposta que tínhamos feito de R\$2.100.000.000,00, logicamente, não há fundo para tudo. Fiz o que era ideal. Foram autorizados R\$484.000.000,00 na lei orçamentária 2002. Já foram suplementadas para a Fernão Dias, este ano, mais R\$80.000.000,00, totalizando, então, R\$564.000.000,00. Este é o orçamento geral da União para o setor de transportes em Minas Gerais, que, disparado, é o maior do Brasil. Temos que brigar para isso ser concretizado. Até agora o que temos empenhado formalmente são R\$157.000.000,00. É claro que virá todo o recurso da Fernão Dias.

Como foi dito aqui anteriormente, há outros recursos. Por exemplo, a BR-367, que tem delegadas as obras de construção ao DER-Minas; já tem, aliás, emitida a nota de empenho de mais R\$4.000.000,00 para ter seqüência até Jacinto. Se Deus quiser, essa pavimentação será concluída. Uma outra estrada que está na relação como não pavimentada, felizmente também já foi concluída. É bem verdade que foi a duras penas. É a ligação de São Sebastião do Paraíso a Jacuí, a BR-265. Então, Jacuí já está também fora da história, já pertence à rede pavimentada. Jacinto também entrará. Acho que a BR-135 para Manga tem toda a condição de seguir em frente, se Deus quiser. Isso depende do trabalho político junto aos nossos representantes em Brasília para que isso seja viabilizado. A seqüência da BR-265 no sentido Jacuí-Bom Jesus da Penha também tem uma boa opção. Já concluímos o projeto, que mostrarei um pouco à frente, na BR-146, aquela região de São Roque, Vargem Bonita. Essa é uma região que, em um curto espaço de tempo, estará contribuindo para que esse número de municípios não assistidos possam ser reduzidos. O trecho de baixo, de São Pedro da União também está contemplado com a BR-146, no projeto que estamos desenvolvendo.

Acho que a comunidade se deve mobilizar para que os nossos representantes federais, no ano que vem, coloquem as emendas necessárias para a continuação desses projetos de implantação. A malha federal contribui de uma forma bastante singela para a redução desses números de municípios, pois, na realidade, ela é troncal. As malhas de maior peso de influência para que esse trabalho se efetive são as do sistema estadual e do sistema municipal. De qualquer forma, estou me referindo àquilo com que o sistema federal poderia contribuir, dentro do que temos conhecimento.

Hoje, em Minas Gerais, os trabalhos em andamento são estes listados. Temos obras de adequação em lição, o que está em vermelho tracejado. Por exemplo, Uberlândia até o entroncamento da BR-153. A duplicação deste trecho já está em licitação, porque faz parte da ligação Goiânia-São Paulo, descendo pela BR-153, ligando a Uberlândia e descendo, na BR-050, até São Paulo. Esse é um sistema de ligação duplicada Goiânia-São Paulo, descendo pela BR-153, pegando a BR-365, descendo a 050 e indo até São Paulo.

Obras de construção em andamento é o que está em amarelo. É a ligação Patos de Minas a Araxá, Cangalhas a Boqueirão, na BR-251. Para esta, estão saindo R\$1.200.000,00.

A BR-474 está se arrastando. Para ela, também estão saindo recursos específicos. É uma obra delegada ao DER de Minas Gerais.

A BR-146 é ligada diretamente ao DNIT. É a ligação a Patos, a que me referi. E há várias outras.

Essa seqüência a que me referi, São Sebastião do Paraíso, Jacuí, Bom Jesus da Penha, Ilcínea, já foi licitada. Tenho a impressão de que brevemente, poderemos dar seqüência à construção. Quanto a Passos até Bom Jesus da Penha, o DER já implantou, há algum tempo a metade. O DNIT já está implantando de Bom Jesus da Penha a Passos. Está faltando só o meio para a interligação. E há várias outras rodovias necessitando apenas de complementação.

Vamos fechar a BR-482, ligação de Catas Altas, da (...) Piranga. A ligação Conselheiro Lafaiete a Viçosa vai ficar toda completa. Está faltando um segmento de 4km, que já está homologado pelo conselho do DNIT. Isso já está sendo enviado para publicação e deverá sair em breve. E há outras coisinhas que estamos resolvendo em termos de construção.

Quanto a obras de restauração e licitação, no verde pontilhado, damos destaque especial a Barbacena e São João del-Rei. Já estamos quase iniciando o processo licitatório. Esse segmento está horrível.

Comentava com o Cel. Demétrio que agradeço de coração ao DER de Minas. Mesmo não sendo sua obrigação formal, por obrigação social, deu uma cobertura para que sejam minimizados os perigos desse trecho de estrada por meio da unidade Barbacena. Estamos fazendo uma licitação

emergencial para tapar buracos. Paralelamente, estamos licitando a restauração desse segmento.

Em relação à BR-491, Areado, Alfenas, Paraguaçu, Varginha, iniciaremos, em breve, o processo licitatório desse segmento. Penso que ainda este ano, desde que saiam limites do Governo Federal, o orçamento federal depende da liberação de limites pela área econômica, teremos condições de ter previsibilidade orçamentária e possibilidade de iniciar o processo, pois o projeto já está concluído. Em referência à BR-459, ligação de Poços de Caldas a Pouso Alegre, o processo licitatório está praticamente concluído. Já há recursos disponíveis para este ano, pelo menos em nível de orçamento, para o início das obras.

A BR-494, Divinópolis a Oliveira, está com projeto concluído. Devemos iniciar, em breve, o processo licitatório, de forma que tenhamos condições de começar as obras.

Há, ainda, ao longo da Rio-Bahia, várias obras de restauração. Ao longo da BR-262, há também alguns segmentos sendo restaurados.

Na BR-153, entroncamento da BR-365 até a fronteira, em todo o segmento, há obras de restauração em andamento.

Nesse programa em azul, CREMA, as obras de restauração devem se iniciar brevemente, porque, no período inicial, a empresa terá de fazer serviços iniciais para, posteriormente, iniciarem os serviços de restauração, que devem começar em breve.

Na BR-363, Montes Claros até o entroncamento da MG-408, há três lotes de restauração que estão em andamento. Na realidade, há muitas obras sendo realizadas, mas muito pequenas em relação à grande realidade. A Fernão Dias está delegada ao DER-MG.

Em relação à Fernão Dias, também havia um problema que afligia as empresas, o DER e todo o mundo: era a falta de previsibilidade orçamentária. Como eu já disse aqui, já foram suplementados R\$80.000.000,00 no Orçamento Geral da União, que virão minimizar essa ansiedade de que essas obras poderiam ser paralisadas brevemente. Acho que agora as coisas vão continuar fluindo, não da forma ideal, mas de maneira razoável.

Todos esses valores que estão assinalados em vermelho, amarelo e verde representam projetos de seqüência das obras a partir do ano que vem. Vou comentar os detalhes mais importantes. Para a BR-040, nesse segmento entre Sete Lagoas e o entroncamento com a BR-135, o projeto de duplicação já está sendo desenvolvido. Penso que a partir do ano que vem já teremos condições de iniciar a duplicação desse trecho. Também já estamos concluindo o projeto de duplicação da BR-262, de Betim a Nova Serrana. Na BR-040, estão sendo desenvolvidos vários trabalhos de transposição dos perímetros urbanos críticos, como os de Congonhas, Lafaiete, Pedra do Sino, Carandaí e Ressaquinha. O de Barbacena está concluído. Estamos continuando as obras de adequação e duplicação da descida da serra de Barbacena até o entroncamento de Oliveira Fortes. Os pontos críticos estão sendo atacados, como o trecho entre Ressaquinha e Conselheiro Lafaiete. Esses pontos, que chamamos de críticos, são aqueles onde a pista de multivia - duas faixas em cada sentido - se estrangulam nos viadutos. Esse problema arrasta-se desde a década de 80, e agora já temos pelo menos os contratos. O que precisamos agora é de colocar recursos para atuar efetivamente com as obras.

Outro trabalho que está sendo desenvolvido e que é de interesse específico da Região Metropolitana de Belo Horizonte é o do grande anel de Belo Horizonte, cujo estudo de viabilidade já foi concluído no anteprojeto. Essa obra ligará Betim a Ravena, fazendo todo o contorno ao norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte, num total de 64 km em pista dupla. Também já concluímos o estudo de viabilidade de duplicação garantida prévia até João Monlevade, pelo menos, até o entroncamento com a BR-262, onde fica a bifurcação para Vitória e Governador Valadares.

Então, para esse segmento do grande anel mais a ligação entre Belo Horizonte e Governador Valadares, o BID, que é o mesmo que está financiando a Fernão Dias, já manifestou interesse. Já foi feita a carta-consulta para o (...), a fim de viabilizar o financiamento para duplicação ou melhoramentos e restauração de todo esse percurso do grande anel e de Belo Horizonte a Governador Valadares.

Estamos, ainda, desenvolvendo vários projetos ao longo da Rio-Bahia, com o início de restauração das estradas existentes. Ao longo das BRs-251 e 365, já estamos desenvolvendo vários projetos, como a segunda etapa do CREMA - programa que já está iniciado na BR-040, no ponto de divisa entre Goiás e BR-135. A segunda etapa do CREMA em Minas Gerais abrangerá todo esse segmento das BRs-251 e 365. Espero que o programa se efetive rapidamente porque a nossa intenção é ter, em um prazo médio, 20.000km de rodovias no sistema CREMA.

Estão sendo feitos grandes corredores, como Belo Horizonte-Brasília, subindo até Belém do Pará, entrando para São Luís do Maranhão; interligando a Região Nordeste, São Luís do Maranhão-Fortaleza, até Recife. Também na Região Centro-Oeste há grandes corredores. A Rio-Bahia deverá participar do CREMA futuro, que seria uma terceira etapa em Minas Gerais. Os programas já estão no papel, mas é necessário que haja recursos para que se dê efetividade a eles.

Com referência ao programa de descentralização da malha rodoviária federal, que está passando para o DER-MG, somente como curiosidade, aquilo a que me referi anteriormente, desculpe-me o DER, mas como é assunto um pouco comum, o que está em vermelho faz parte do que o DER vai licitar na primeira etapa no programa BID-BIRD, em que o Governo Federal contraiu o empréstimo, vai repassá-lo ao DER de Minas para que ele desenvolva o programa de restauração.

Alguns segmentos muito clamados, como por exemplo, a BR-135, nessa primeira etapa em que o DER vai atuar, da BR-040 até o entrocamento de Joaquim Felício, se Deus quiser, este ano ainda pode acontecer pelo menos o processo licitatório. Vamos torcer para que dê tempo para as obras também se iniciarem.

As outras rodovias que estão em verde são as que participarão das segundas e terceiras etapas, em que, pela informação que recebi do DER de Minas, já se iniciou o projeto de restauração de todas essas rodovias restantes, que totalizam 1.800km. E 800km estão sendo executados com recursos diretos da União.

Essa é a visão geral do sistema rodoviário em Minas. Hoje, apesar de estar representando o DNIT em Minas, tenho um laço de amor muito grande com o DER de Minas, até porque sou funcionário de carreira desse órgão. O que depender de minha contribuição, esforço e dedicação a esse programa, proposto pela Assembléia Legislativa, de complementação da malha faltante, ficará completo. Restam 231 municípios a serem pavimentados, brevemente Jacinto também será incluído, para cair para 230. É de grão em grão que a galinha enche o papo. Encontro-me à disposição para que isso se dê com sucesso, o mais breve possível.

Agradeço o convite da Assembléia, na pessoa do Presidente da reunião, Deputado Dilzon Melo; do Deputado Mauro Lobo, autor do requerimento que deu origem a este evento e coloco-me à disposição. Obrigado.

Bom dia. Obrigado, Deputado Dilzon Melo, coordenador deste debate. Cumprimento os Srs. Prefeitos e as autoridades aqui presentes, senhoras e senhores, agradecemos a oportunidade de participar deste debate, sobre a situação da malha rodoviária e o desenvolvimento dos municípios, num momento extremamente oportuno, pois às vésperas de eleições todos os candidatos falam da necessidade de crescimento e geração de emprego. Para haver crescimento é preciso infra-estrutura que viabilize o suprimento de matéria-prima para a indústria e o comércio, além de possibilitar o escoamento da produção.

Se voltarmos na história, verificaremos que desde o princípio, com a invenção da roda, o ser humano iniciou o seu desenvolvimento por meio do transporte de alimentos. Há séculos e desde sempre o transporte está intimamente ligado à sobrevivência do homem e às diversas formas de desenvolvimento. A história do desenvolvimento brasileiro foi iniciada com as Entradas e Bandeiras. O transporte, ao lado das telecomunicações, é poderoso agente de integração nacional e da inserção do País no comércio mundial.

Ouvimos dizer que os municípios se dividem em duas fases, ou seja, antes e depois da pavimentação. Isso não é de agora, mas desde sempre. O modelo de desenvolvimento adotado no Brasil, na segunda metade do século XX, privilegiou as rodovias como fator de integração econômica e social e como elemento de interiorização da ocupação territorial, com o Projeto Rondon e a Transamazônica. A rodovia é a forma mais rápida de fazer integração, pois tão logo se conclua uma picada ou um trecho sem pavimentação já existe condição para o escoamento das primeiras atividades agrícolas e agropecuárias, ao passo que o investimento em outros tipos de transportes, como a ferrovia, demanda um tempo de maturação mais longo. A atual situação brasileira exige um crescimento rápido, a fim de resgatar o nível de empregos e reduzir a pobreza da população. A retomada do crescimento econômico e social implica investimentos em infra-estrutura.

Darei uma visão rápida do setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil: com relação ao PIB, são 18.200.000.000, significando 1,8%.

As empresas de transporte são responsáveis por 337 mil empregos diretos, ao custo de R\$2.900.000.000,00. São 34.586 empresas, sendo que 23.908 ocupam apenas 5 pessoas, que incluem os carreteiros, mostrando que o nosso setor é extremamente pulverizado, com predominância da pequena empresa e da micro-empresa, que respondem com mais velocidade aos investimentos. Cerca de 12 mil empresas ocupam mais de 5 pessoas.

A maior malha viária do Brasil está em Minas Gerais. Daí, é necessário que os aportes financeiros sejam maiores para este Estado do que para os outros. Além disso, ao aplicar em Minas, estamos dando retorno a todo o Brasil, porque a Região Sul usa o nosso Estado para se comunicar com o Norte e o Nordeste. São mais de 270.000km de rodovias. As principais foram construídas na década de 60. Hoje, tais rodovias necessitam de conservação, sob pena de terem de ser reconstruídas a um custo muito maior. Além da necessidade de construir novas rodovias, a fim de ligar os municípios sem pavimentação, temos de manter o que está construído, para que o patrimônio brasileiro não seja depredado.

São cerca de 7.900km de rodovias federais asfaltadas, responsáveis por 77% do tráfego de passageiros e 83% do transporte de cargas. O restante é feito pelos meios aéreo, ferroviário e aquaviário, sendo que o destaque maior é para o ferroviário, notadamente no transporte de minérios, por uma vocação natural.

Estamos repetindo algumas informações, mas seremos breves. A malha viária de Minas Gerais tem 23.100km de rodovias estaduais pavimentadas e 10.300km de rodovias não pavimentadas. As rodovias municipais são as grandes responsáveis por 240.000km.

Vamos traçar um paralelo entre a região do vale do Jequitinhonha, que é pouco desenvolvida, e a do Sul de Minas, mais desenvolvida. Na região do vale do Jequitinhonha são 817km de rodovias não pavimentadas e 358km pavimentadas. No Sul, são 1.403km de rodovias estaduais pavimentadas contra 135km não pavimentadas. Destas, 33km são da MG-446, que liga Muzambinho a Nova Resende.

No Sul de Minas, a BR-381, Rodovia Fernão Dias, é responsável por 20% da produção industrial de Minas e São Paulo. Daí a necessidade de concluir a duplicação da rodovia. Tem 50km de raio de influência, abrangendo 162 municípios com 5,5 milhões de habitantes. Nela trafegam 8.000 veículos diariamente, transportando 3 milhões de toneladas de produção agrícola mineira. Há necessidade de conservar a parte duplicada que está ficando pronta, inclusive instalando balança, porque os caminhões estão rodando com excesso de peso, estragando boa parte da rodovia. Se não houver manutenção e fiscalização na rodovia, ao concluirmos a Fernão Dias teremos necessidade de reconstruir a parte pronta que ficou danificada.

Passamos à comparação da renda "per capita" com a parte pavimentada. No vale do Jequitinhonha, com população de 35 mil habitantes, a renda "per capita" é de R\$34,84. No Sul, é de R\$307,00. De acordo com os quilômetros pavimentados nas duas regiões, podemos traçar relação direta entre pavimentação e aumento da renda "per capita", que significa melhoria da qualidade de vida.

A Confederação Nacional dos Transportes vem fazendo pesquisas anualmente, desde 1999, sobre a malha rodoviária do Brasil. A cada ano, abrange região maior, trazendo-nos o retrato da situação das rodovias brasileiras. A pesquisa de 2002 já está concluída e em fase final de elaboração, devendo ser divulgada nas próximas semanas. A pesquisa feita em 2001 mostra que 1,5% das rodovias estão em estado ruim, 74,5% deficientes, 22,8% em bom estado e apenas 1,2% em ótimo estado. Podemos concluir que apenas 24% das rodovias estão em estado bom ou ótimo, o que justifica a necessidade de manutenção e recuperação das rodovias.

Condições das estradas e custos dos transportes. O impacto médio chega a 30%, se considerarmos os custos operacionais diretos como combustível, pneu, peças e manutenção. Estrada bem conservada e pavimentada faz com que o custo do transporte seja menor, haja mais produtividade, escoamento mais rápido. O custo do transporte está diretamente ligado ao custo Brasil, de qualquer produto, porque qualquer produto tem de ser transportado para chegar ao consumidor. Daí a importância de mantermos rodovias pavimentadas e bem conservadas. Temos o exemplo do percurso de Belo Horizonte a Vitória. Em condições normais, um caminhão manteria a velocidade média de 50km/hora. Nas condições atuais, 35km/hora. O tempo de viagem sobe de 10 para 14 horas, elevando o custo em 31%.

Temos de agregar outros custos em decorrência da falta de conservação das estradas, notadamente os sociais, acidentes com vítimas fatais, encaminhadas ao SUS.

Do orçamento do SUS, 80% são destinados aos politraumatizados.

Em outras palavras, se investirmos nas rodovias e na estrutura do trânsito urbano, vamos reduzir o número de acidentes e de internados no SUS, criando a possibilidade de aplicar recursos no tratamento de outras doenças.

Dos 9.600km avaliados pela CNT, 6.365km estão em Minas, sendo 65,8% na região Sudeste. O fato de Minas ser Estado de ligação justifica a necessidade de receber maior aplicação do orçamento da União.

Em relação à pavimentação das estradas de Minas, dados da CNT mostram que 25% estão em ótimo estado; 11%, em bom estado de conservação; 56%, em estado deficiente, e 7,9%, em estado ruim. Minas Gerais reflete a média do Brasil.

O estado de conservação das rodovias na Região Sudeste é um resumo da conservação geral. Em Minas Gerais, 74km estão em bom estado, o que significa 1,2%; 1.452km, em bom estado, significando 22,8%; 4.744km, em estado deficiente, 95km, em estado ruim.

A sinalização tem custo inferior à pavimentação e é fator importante para a segurança do condutor. Minas Gerais está com 40% em ótimo estado, 22,6% em bom estado, 29,6%, deficiente, e 5,2%, ruim. Foi o item que recebeu maiores recursos no último orçamento.

Quanto à engenharia, que são obras-de-arte - pontes e viadutos principalmente -, Minas tem 8,1% em ótimo estado, 1,7% em bom, 82,2%, deficiente, 7,4%, ruim. As obras de engenharia são pontos críticos. Nossa situação é pior que a média e favorece acidentes de maior gravidade.

A primeira pesquisa, realizada em 1999, mostrou a evolução do Estado com relação à conservação do pavimento das estradas. Estavam em ótimo estado 32,5% delas. Em 2000, houve queda para 20%, e, depois, recuperação para 28,3%. Mesmo assim, podemos observar que, hoje, as estradas estão piores que há dois anos, o que caracteriza a necessidade de maior aporte de recursos para a infra-estrutura rodoviária do País.

Do orçamento, da verba programada de R\$683.000.000,00, apenas R\$575.000.000,00 foram executados. Onde estava prevista a implantação e a melhoria de rodovias, de R\$4.200.000,00, apenas R\$2.800.000,00 foram executados. Para a construção e a recuperação de obras-de-arte, de verba programada de R\$600.000,00, apenas R\$1.000,00 foram executados.

Os números mostram que houve esforço da Assembléia para fazer um orçamento e dotar verbas para conservação, recuperação e construção de estradas, mas, infelizmente, não foram suficientes para melhorar a condição de trafegabilidade.

É preciso ressaltar a responsabilidade do poder público diante da situação. Os programas do Governo falam em crescimento de 3% a 5% ao ano, mas sabemos que a infra-estrutura do País não comporta esse crescimento. Se o crescimento que é necessário vier, as obras de conservação e de construção de rodovias têm de vir com urgência, para, daqui a um ano ou dois, não ouvirmos dizer que o Brasil está vivendo um "paradão". Assim como houve o "apagão", que o Governo justificou por não conhecer a falta de capacidade de geração de energia para manter o Brasil, estamos alertando para a falta de infra-estrutura e de estradas para transportar o necessário crescimento brasileiro.

Junto com a falta de investimento, estamos observando o aumento do número de acidentes e do roubo de cargas, dois flagelos da economia. Como já dissemos, os acidentes trazem custos para o SUS. E o roubo de cargas é facilitado pela má conservação das estradas. Um caminhão com velocidade média baixa é mais propenso a ser assaltado do que um caminhão com velocidade média adequada. Hoje, o roubo de cargas apresenta um crescimento assustador. E já se comprovou um estreito relacionamento com o narcotráfico e com o crime organizado.

Por fim, onde há investimento na conservação e na manutenção das estradas há crescimento econômico e social e desenvolvimento dos municípios. O investimento nas estradas é a base para trazer a melhoria da qualidade de vida da população. Muito obrigado.

Esclarecimentos sobre os Debates

O Sr. Presidente - Procederemos à participação do Plenário na formulação de perguntas aos expositores. Fornecemos pequenos formulários que deverão ser preenchidos à semelhança desses e encaminhados aos debatedores ou a quem puder responder à pergunta.

Solicitamos a quem usar o microfone para perguntar que o faça sintética e explicitamente. Nada de discursos nem de observações sobre a malha, amplamente debatida. Da mesma forma, solicitamos aos debatedores que sejam sintéticos em suas respostas, atendendo à questão e propiciando mais oportunidade de formulação de questões.

Debates

O Sr. Presidente - Nísio de Souza Armani, da ABEMEC - Radial Bioenergética, pergunta ao Sr. Carlos Eduardo Orsini Lima se, para os 3.908km a pavimentar, com projetos a definir, é possível a inserção de novas tecnologias, ambientalmente corretas e de baixo custo.

O Sr. Carlos Eduardo Orsini Lima - A questão é muito interessante porque envolve todo um processo inovador, não só tecnológico como também de redução de custos, o que é muito importante, tratando-se de uma modelagem que deverá ser feita daqui para a frente.

Quando avaliamos, junto ao DER, a totalidade dos trechos que ainda não dispunham de projetos executivos, creio que seria perfeitamente plausível e aceitável. Solicito ao Dr. Bassili que complemente essa questão interessante.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Na verdade, todos os projetos, sejam de estradas ou de edificações, têm de seguir as normas. Já existem normas preestabelecidas para a realização dos projetos de estradas.

Não se trata de asfaltar algumas estradas, mas aquelas que levam às cidades, vamos dizer, na ponta da linha, em que o coordenador da região tem de levar, anualmente, a equipe de patrol para fazer o serviço de conformação mecânica, colocar o cascalho na pista e acabar com as jazidas. Estamos fazendo um guarda-pó, mas isso é apenas proteção da estrada. Com relação à mudança, pode-se pensar, mas hoje não podemos, pois temos de cumprir as normas.

O Deputado Doutor Viana - O Deputado Federal Eliseu Rezende foi o relator da matéria que destinou parcela das alíquotas cobradas no petróleo para as estradas e que foi votada e referendada pelo Presidente da República. Isso resultou num orçamento para este ano entre R\$6.000.000.000,00 e R\$8.000.000.000,00 para as estradas no País. Já estamos no oitavo mês do ano, e mais da metade desse dinheiro está no caixa do Governo Federal.

Dr. José Elcio, estou apreensivo, pois ficamos sabendo que o Governo Federal já quer dar outra destinação a esse dinheiro, até mesmo para pagar o funcionalismo público. Sempre que chegam recursos no caixa no Governo para solucionar algum problema, não vão para a sua destinação.

Sou médico. A CPMF foi criada pelo ex-Ministro Adib Jatene para solucionar o problema da saúde, mas nunca foi destinado um real sequer para aquela área. Agora, tive conhecimento de que o Governo Federal está mandando nova mensagem ao Congresso pedindo recursos do fundo para as estradas para pagar o funcionalismo e outras coisas, e não, destiná-los para a malha rodoviária do Brasil. Por ter a segunda malha do País, Minas Gerais seria muito beneficiado. O que V. Exa. sabe a respeito?

Cel. Demétrio, temos três cidades aqui representadas - Ingaí, Carrancas e Santo Hipólito. Há possibilidade de reiniciar as obras interrompidas

entre Lavras, Ingaí e Carrancas ou ficará para o próximo Governo? E em Santo Hipólito, na MG-220, que era de Três Marias até Diamantina, passando por Corinto, Santo Hipólito e Monjolos?

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Ainda não temos recursos previstos para este ano. Esperamos que seja para o próximo.

O Sr. José Élcio Santos Monteze - Penso que o Deputado Federal Eliseu Rezende esclarecerá melhor isso.

A CID, esta taxa, esta contribuição de intervenção no domínio econômico, foi criada por meio de emenda à Constituição, de dezembro do ano passado. Portanto, hoje, é legalmente possível a vinculação de recursos para o setor de transportes. Bem, em minhas idas a Brasília, tive a oportunidade de participar, como ouvinte, da Comissão Mista de Transporte do Congresso, em que se discutia a lei de regulamentação que estabelecerá a forma como esse recurso deve ser aplicado. Naquela ocasião, ficou definido, no âmbito da Comissão, que pelo menos 25% desses recursos seriam transferidos a Estados e municípios - não saberia dizer de que forma isso se daria, pois, naquele momento, isso não foi decidido ou sequer discutido.

Mas torço, Doutor Viana, talvez até com mais ansiedade do que o senhor, para que isso aconteça de forma razoável. Torço para que o Governo e seus representantes entendam que esse recurso foi criado para suprir uma carência absoluta do nosso setor de transporte, principalmente o rodoviário. Então, realmente escutamos todos os boatos a que o Deputado se referiu, que são mensagens desta ou daquela natureza. Mas o que tenho a dizer é que, com muita ansiedade e esperança, torço para que esses recursos não sofram um desvio da proposta inicial. E penso que cabe aos cidadãos brasileiros que trabalham na área de transportes e aos senhores representantes do povo brasileiro - Prefeitos, políticos, representantes de entidades de classe ligadas ao setor - lutar intensamente de modo a pressionar os nossos representantes no Congresso Nacional, de forma a não haver o desvirtuamento na aplicação dos recursos da CID.

O Sr. Presidente - Pergunta de Celci Rosa, da Prefeitura de Berilo, dirigida ao Cel. Bassili: "Há alguma previsão de pavimentação da BR-367, de Berilo a Virgem da Lapa? Por que se fala tão pouco sobre os trechos não pavimentados do vale do Jequitinhonha?".

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - As obras são muitas, e os recursos, escassos, de forma que não temos recursos para essa obra, que não constava no orçamento para este ano, que foi elaborado no ano passado.

Mas gostaria de acrescentar um detalhe, a título de sugestão, mais precisamente para o Estado de Minas, que conta com um Fundo de Transporte. Minha sugestão é que se criasse um artigo nessa lei, em que se determinasse que os recursos não fossem para o Tesouro, ou seja, para a conta única, mas diretamente para o DER. Com isso, certamente teríamos, hoje, garantidos esses recursos, que, como acabei de dizer, não teremos disponíveis ainda neste ano.

Outro detalhe é que, constitucionalmente, todo brasileiro pode obter informações dos nossos órgãos. Se esse recurso for para o DER, não quer dizer que ficará solto. Quem quiser poderá solicitar a aplicação dele. Hoje, como não recebo nada, não tenho nada a demonstrar. Espero que tenha contribuído.

O Sr. Presidente - Pergunta do Sr. Jair Mendes, assessor do Prefeito de Cordislândia, sobre a ligação da BR-267, trecho Campanha a Machado, passando por Cordislândia: "Por que a terraplenagem se encontra pronta há quase quatro anos, a obra está totalmente paralisada e não possui nenhuma ligação asfáltica?". Pergunta dirigida ao José Élcio.

O Sr. José Élcio Santos Monteze - Na realidade, a Rodovia BR-267 é federal, e os recursos a serem aplicados podem ser oriundos do Orçamento Geral da União. Mas hoje essa obra é delegada ao DER de Minas. Talvez o Coronel possa contribuir com alguma informação.

Da parte federal, não existe, no orçamento para 2002, nenhuma rubrica orçamentária específica para aquele segmento. Pode ser feito, mas é preciso que se faça uma gestão junto aos nossos representantes para que lutem por esses recursos.

É interessante que no orçamento para 2003 se garantam recursos para darmos seqüência a isso no próximo ano.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Jair, gostaria de solidarizar-me com você e dizer que estamos procurando mudar alguma coisa. No DER, já vi obra com apenas 32km que foi concluída passando por quatro Governos. Mas estamos procurando mudar, não aceitamos uma situação dessas. Gostaríamos de começar e terminar uma obra no mesmo ano, mas, lamentavelmente, existem senões que estamos procurando mudar.

O Prefeito Alvimar Alves Moreira - Sr. Presidente, em sua pessoa cumprimentamos os demais componentes da Mesa; companheiros presentes, ficamos lisonjeado com a palestra dos senhores. Obtivemos muitas informações neste evento e queríamos sugerir que isso fosse levado a cada região que foi mencionada aqui, para que seus Prefeitos e Vereadores pudessem fazer um movimento em defesa das estradas de todos esses locais, para trazerem os recursos e acabar com essa falta de informação. É muito comum chegar algum Deputado à nossa região e dizer que vai asfaltar, e outro dizer que não. E ficamos abismados por acontecerem coisas como essas, neste momento.

Quereria fazer a defesa daqueles municípios que nem sequer têm estrada estadual pavimentada. Às vezes, ficamos defendendo as estradas asfaltadas, mas o meu município e várias cidades do vale do Jequitinhonha precisam pelo menos de uma estrada encascalhada. No nosso município, o DER vendeu o edital para determinada empresa de ônibus, e ali existe uma estrada ruim, sem nenhuma condição de tráfego. Entretanto, o DER vendeu o edital para aquela empresa.

Pediria, então, aos representantes do DNER que fizéssemos um esforço conjunto para que as estradas cheguem a todo o Brasil, pois elas são uma vergonha. Muito obrigado.

O Vereador Néelson Luiz Moreira - Senhores componentes da Mesa, distinta platéia, represento o Município de Barão do Monte Alto, como Vereador e Presidente da Câmara Municipal. Há vários anos, o DER construiu uma estrada, na administração de Governador que hoje é novamente candidato, mas até hoje ela está praticamente paralisada. O DER programou várias vezes encaschá-la, pelo menos, mas isso não foi cumprido até hoje.

Quereria perguntar a V. Exas. se haveria condição de se cumprir o que consta do orçamento de 1995, que foi a implantação dessa rodovia. Sempre mantive contato, procurei diálogo com as partes envolvidas, mas não tivemos nenhum retorno até o momento. E não é só essa estrada que liga a BR-116 ao Município de Barão do Monte Alto, ligando Patrocínio e Muriaé à 356, mas também o entroncamento de Barão do Monte Alto com Muriaé e o trecho do nosso município à sede de nossa comarca, que é Palma. Nos dias chuvosos, ficamos com dificuldade para chegar à sede de nossa comarca e temos que dar uma volta de 55km. Para comprovar tudo isso, trouxe uma cópia, que deixarei a quem puder pegá-la comigo, a fim de que chegue a quem de direito.

Trouxe outros documentos para comprovar a veracidade da situação do nosso município. Esperamos que a questão das nossas rodovias não fique só no dinheiro arrecadado: gostaríamos de ver o retorno disso. Muito obrigado.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Gostaríamos de atendê-lo, mas, quanto à implantação e pavimentação de novas rodovias, hoje estamos impossibilitados por falta de recursos. Sobre o encascalhamento, não me consta nenhuma solicitação que não tenha sido atendida.

Solicitaria ao senhor que, posteriormente à reunião, me desse isso por escrito, pois verificarei. Com certeza, não é pelo momento, mas temos atendido todo aquele que nos procura. Possivelmente, houve alguma perda, e procuraremos arrumar essa situação.

O Sr. Nelson Luiz Moreira do Prado - Na última vez em que solicitamos, em um desentendimento que é do conhecimento geral, as máquinas já estariam no município para patrolar e encascalhar a estrada. Quando estava para ser iniciado o serviço, elas foram todas recolhidas ao pátio do DER de Manhumirim, ao qual pertencemos.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Desconheço isso e verificaremos. Elas podem retornar, isso é coisa simples. Obrigado pela ajuda.

O Sr. Nelson Luiz Moreira do Prado - Esperamos que sim e que isso, de público, seja concretizado para nós, como também para os demais companheiros e amigos presentes.

O Sr. Cel. Antônio Demétrio Bassili - Obrigado.

O Sr. Presidente - Até como esclarecimento, queremos dizer que o DER, com a entrada do Bassili, passou a ser um órgão técnico que tem funcionários competentes, de carreira, qualificados, para assessorar o Governo do Estado. Então, ele deixou de ser aquele órgão político onde a pessoa entra para fazer carreira, para ser candidato, assumindo um monte de compromissos e de promessas que não são cumpridos. Isso seria só um esclarecimento, porque, às vezes, cobra-se demais do DER, e este, como vocês viram na exposição, tem competência para assessorar tecnicamente. Se não houver sensibilidade do Governo que prioriza, pelo menos, verbas ou estradas que devam ser feitas, certamente o Bassili responderá essa pergunta 500 vezes. Na verdade, quando não há sensibilidade para separar recursos e dizer, como o Bassili mencionou, que deve ser feita uma lei para que o dinheiro que vá para o Fundo não seja retirado para o caixa único, o que é vergonhoso, estamos em uma briga de Davi com Golias. Não estou fazendo defesa do DER, ainda que este o mereça, pois, da entrada do Bassili para cá, notamos que o trabalho, a assessoria, a pesquisa, o levantamento são feitos a tempo e a hora, dada a qualificação do pessoal. Mas fazer dinheiro é difícil. É duro vermos um Governo de três anos e meio dando-se por satisfeito em inaugurar três estradas. É doloroso, mas vamos para a frente. (- Palmas.) Com a palavra, o Prefeito de Angelândia, Edáilton.

O Prefeito Edáilton Pimenta - Quero dizer ao Presidente que deixamos por várias vezes, na Assembléia Legislativa... O Presidente tem que entender que os Prefeitos devem deixar de ser espectadores. Viajamos 500km. Com todo o respeito a V. Exa., ao seu currículo político, quero cumprimentar todos, em sua pessoa. A pergunta é direcionada ao Demétrio. Dias atrás, Diretor, estive na minha cidade o Dr. Itamar Franco. Conversando com ele, em nossa residência, ele nos garantiu que a lei proíbe a obra por meio do Governo do Estado, neste período, e que, via DER, poderia ser viabilizado o asfaltamento prometido por S. Exa. o Governador do Estado. São 28km que ligam Angelândia à BR-120. Gostaria de perguntar a V. Exa., Dr. Demétrio, pedindo ao Presidente um precedente de mais um pouquinho de tempo, se o senhor sabe que a nossa região é a maior do mundo em plantação de eucalipto e um dos grandes pólos cafeeiros de Minas Gerais, com mais de 250 milhões de covas de café em produção? Pergunta-se: é do conhecimento do senhor que os 25km de asfalto ligando Angelândia à BR-120 já foram publicados no "Minas Gerais"; que os projetos de engenharia básicos já foram executados e que essa obra não sai do papel? Não quero polemizar com ninguém, Sr. Presidente, Deputado Dilzon Melo, a quem muito respeito, mas tenho saudades, sim, do ano de 1986 - não quero mencionar o nome de nenhum Governador -, quando foram construídos, na malha rodoviária do Estado de Minas Gerais, mais de 8.500km de asfalto. Espero a resposta do Dr. Demétrio.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Responderia o seguinte: assim como você me perguntou sobre a sua região, gostaria de saber se você também tem conhecimento da lei de responsabilidade fiscal.

Quando você me fez o pedido da estrada, respondi-lhe que não tínhamos recursos, mas que, no próximo ano, procuraríamos atendê-lo. Seu segundo pedido foi para que eu fornecesse o asfalto para sua cidade. Na ocasião, respondi-lhe que o DER tinha 230 convênios para fornecimento de asfalto para cidade, mas não tinha recursos para atender aos 230 municípios e não iria fazer nada que comprometesse a figura do Sr. Governador. Insisti cinco vezes na mesma resposta. Você insistiu cinco vezes na mesma pergunta. O DER tem de atender à Lei de Responsabilidade Fiscal, e o seu Diretor não fará nada que prejudique a pessoa do seu Governador, muito menos tentar entregar um asfalto que não tem condições de pagar. E isso não pode ser feito sem passar pela coordenadoria. Distribuo asfalto para os municípios se tiver dinheiro para os 230. Não tenho como distribuir para um ou outro. Tenho de distribuir para 230. Se não tenho dinheiro, não vou contrair nenhuma dívida que o Governador não possa assumir. Está esclarecido, meu Prefeito?

O Prefeito Edáilton Pimenta - Pelo nosso conhecimento, no DER sempre houve bons técnicos e bons engenheiros. Não vim polemizar. Os nossos Prefeitos estão cansados de ser telespectadores. Ouvem os escrutinadores de um grande simpósio, mas não levam resultados. Concordo com o Deputado Dilzon Melo, este grande Deputado, esta figura esplêndida. O Governo está aí. O Demétrio está saindo. Só dizem: não há dinheiro, não há dinheiro, não há dinheiro. Fechem as portas. Em sua região, Dilzon, a situação é calamitosa. É uma região forte, se comparada ao vale do Jequitinhonha. Você viu o demonstrativo dos vales do rio Doce, Jequitinhonha e Mucuri. Ele é vergonhoso. Não estou aqui fazendo campanha. Seria irresponsabilidade minha, mas quero enfatizar as palavras do Dilzon.

Em 1986, tivemos aproximadamente 8.500km de asfalto construído na malha rodoviária de Minas Gerais. Não estou citando o nome do Governador daquela época, mas vocês o conhecem muito bem. Hoje, como o Dilzon disse, tivemos três obras em quatro anos de Governo. E o Governador esteve em minha residência e prometeu. Não estou pedindo nada de mais. Pelo que eu sei, o chefe é o Governador. Diretor de DER e Secretários são mandados por ele. Muito obrigado.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Prefeito, o senhor está certo. O DER é um órgão que sabe fazer estradas. Acredito que esteja havendo algum problema de conceito. Essa parte do dinheiro diz respeito à Secretaria da Fazenda.

O Sr. Presidente - Seleccionei meia dúzia de perguntas que certamente serão sintetizadas em uma única resposta. Vou lê-las por distinção e respeito aos questionadores. Da Câmara Municipal de Oratórios, perguntam como fica a pavimentação da MG-329, entre Ponte Nova e Oratórios. Da Prefeitura de Berilo, perguntam como fica o trecho entre Virgem da Lapa e o entroncamento de Turmalina, no vale do Jequitinhonha. O Júlio Lima, da INFRAERO, pergunta como fica o projeto de complementação da iluminação da MG-10. Alcedino Cândido, de Bom Jesus do Galho, pergunta como está o andamento da pavimentação da estrada que liga Vargem Alegre à BR-458, Distrito de Revés do Belém, Bom Jesus do Galho. E o Prefeito e meu prezado amigo Pe. Cornélio, de Cordislândia, pergunta como fica a situação da 267, que está paralisada há quatro anos - terraplenagem, pontes, etc., está tudo abandonado, causando enorme prejuízo.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Estamos mudando essa situação. Como o Deputado já disse, estamos acabando com esse comportamento de começar uma obra com foguetório e, depois, paralisá-la. Mas esse comportamento mudou a partir deste ano. Estejam certos de que estamos

mudando e gostaríamos que os Prefeitos entendessem que não vou fazer nada de errado para atender a nenhum Prefeito. Trata-se de uma nova visão do DER. Não vamos enganar ninguém, nem fazer nada de errado para atender a um ou a outro. Temos que seguir aquilo que já está escrito, o que a lei determina. Obrigado.

O Sr. Presidente - Até para desconstruir, vamos dizer que ele não vai fazer nada de errado, mesmo porque não tem jeito, não é? Não tem dinheiro; fazer errado, de que jeito? Não tem jeito de fazer nem o certo, quanto mais o errado.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Mas a idéia era de que o asfalto fosse direto da PETROBRAS para o município com essa quota de material que estamos usando para tapar buracos.

O Sr. Presidente - O Prefeito manda cópia de cronograma que privilegiava Gonçalves na execução de obra, a entrada da MG-173, perguntando o que vai fazer com esse cronograma. Quer saber como fica.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - É um orçamento, em que foi feita previsão da obra, se houvesse dinheiro.

O Sr. Presidente - Neste caso, parece um cronograma financeiro, pois traz o nome da empresa CECEMG.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - No DER há mais de 300 contratos em aberto, de estradas que se iniciaram e por qualquer razão pararam. São relacionadas anualmente, colocamos em um cronograma e procuramos colocá-las na pauta do ano seguinte. Quando vem o dinheiro, cumprimos; quando não vem, passamos para o ano seguinte.

O Prefeito Mauro Roberto Martins - No sábado passado, estava confirmada a inauguração da estrada entre Muzambinho e Nova Resende. Quarta-feira à noite, recebi comunicado do cerimonial de que tudo estava cancelado, e já estava confirmada a presença de muitos Prefeitos da região. A região do Sul de Minas estava esperando essa estrada, que, apesar de ligar apenas Muzambinho a Nova Resende, tem importância regional, pois diminui a distância entre Passos e Poços de Caldas em mais de 70km. De repente, fui informado de que não havia sido terminada. Terminou no final do ano e tive informação de que não estava concluída. Aqui consta que está paralisada, mas já estamos passando por ela há algum tempo. A construção da estrada começou em 1991, foi paralisada, continuou, foi paralisada, foram três etapas, no primeiro trecho já foi feita a operação tapa-buracos. Constava no cronograma da obra que deveria ser recapeado esse trecho e feita a sinalização vertical. Sabemos que a estrada está pronta. É como o Dr. Demétrio disse, é preciso começar e terminar. Esse detalhe que não foi garantido será providenciado o mais rápido possível? O município este ano produz 350 mil sacas de café, além de muito milho. É importante darmos essa atenção.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Quando recebemos o convite para participar da inauguração dessa estrada, verificamos que havia informação errada. Rapidamente informamos ao Palácio que faltavam 6km. Dizem que são 9km, mas faltam 6km para terminá-la. O que está faltando? São 9km de buracos.

O Prefeito Mauro Roberto Martins - Esses 9km que estavam faltando foram terminados. Pode ter acontecido o seguinte: os primeiros 6km feitos em 1991...

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Em 1991?

O Prefeito Mauro Roberto Martins - Sim. Foi feita a operação tapa-buracos. A estrada está normal. Fui informado de que a idéia é recapear. Mas a estrada está concluída. De repente, faltam alguns detalhes.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Você tem toda a razão. Essa obra começou em 1991 e terminou em 2001, dez anos depois. Estamos querendo acabar com isso. Quantos quilômetros tem a estrada?

O Prefeito Mauro Roberto Martins - Trinta e três quilômetros.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Sei disso. Mas fiz a pergunta para salientar que esses 33km foram construídos em dez anos. Temos de acabar com isso. Quando se anunciou que iríamos inaugurá-la, porque havia sido concluída em dezembro de 2001, alertamos para o fato de que seria inaugurada, mas lá atrás, 9km estavam precisando ser recapeados. Acharam por bem cancelar. Não tenho nada para dizer sobre essa outra parte, porque não é da minha alçada. Mas estamos querendo acabar com fatos como este: é inaceitável que se demore dez anos para a construção de uma obra de 33km. No mínimo, ao seu final, daria para construí-la e um pouquinho mais.

O Sr. Presidente - Tenho em mãos uma pergunta formulada por Daniel Maurício Reis, da Prefeitura de Piedade dos Gerais, nos seguintes termos: "Por que, existindo no DER disponibilidade técnica - 240 engenheiros e maquinário -, apesar de não haver recursos para obras, pelo menos esse órgão não faz os projetos dos 231 municípios faltantes? Falta vontade política? Isso seria um bom início?".

Solicitamos que Orsini dê algumas pinceladas genéricas a esse respeito. O Bassili poderá concluir depois.

O Sr. Carlos Eduardo Orsini - Defendi a tese de que bons projetos são muito importantes, porque nos trarão bons recursos. Apresentei uma planilha, mostrando que ainda existem para ser definidos, em termos de projetos, 65% da totalidade dos quilômetros a ser implementados. Sentimos que, na falta de recursos, devíamos investir mais em projetos, que são documentos que não se perdem e ficam factíveis de ser utilizados em qualquer oportunidade, quando a política assim o permitir.

Buscamos o equacionamento de R\$2.100.000.000,00, que poderá, confortavelmente, ser realizado em dez anos. Não podemos pensar em curto prazo. Pela tabelinha que apresentamos, em curto prazo resolveremos 5% ou 10% dessa totalidade.

O importante é trabalhar num conjunto de parcerias, dada a dificuldade não só de recursos estaduais, como também de recursos nacionais. O Brasil está em uma situação difícil. Vamos investir em projetos. Pelo menos, estaremos garantindo, a qualquer momento, uma oportunidade ou uma possibilidade de recursos, conforme o Dr. José Elcio nos informou. De repente, esse seria um viés importante de recursos a serem contrabalançados em um programa dessa natureza.

Reconhecemos, caro Dilzon, a ansiedade de cada Prefeito e município por promessas não cumpridas, pela degradação das rodovias, pela falta de cuidado com o que temos, que é patrimônio estadual. O ciclo de debates é exatamente para isso. Vamos chegar ao final do dia de hoje com uma nova visão do que poderia ser acrescido a esse ambiente importante do setor rodoviário de Minas Gerais.

O Sr. Presidente - O DER afirma que, sendo um órgão técnico, é o principal parceiro dos municípios. Por isso, os seus técnicos estão à disposição para discutir ou dialogar com os Prefeitos sobre a conveniência técnica de elaboração de projetos.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Na verdade, gostaria de explicar melhor. Talvez tenha me expressado como engenheiro. Temos 240 técnicos, entre engenheiros, economistas, administradores, arquitetos, etc. É um leque de cursos superiores. Onde eles estão?

Temos 40 coordenadorias. Em cada uma, normalmente temos três engenheiros. Só aí são 120 engenheiros. Temos, além da Diretoria de Construção, a Diretoria de Manutenção, com seus consultores, a Diretoria de Operação de Via. Para aqueles que não sabem, também operamos na via. A título de informação, há, nas costas do Diretor-Geral, 800 mandados de segurança de perueiros. Então, temos a Diretoria de Operação de Via, a que faz a fiscalização dos ônibus, a que verifica a operacionalidade da via. Temos também a Diretoria de Transporte Metropolitano. Diria ao Sr. Prefeito que chegou um pouco atrasado. Temos, ainda, a Diretoria de Engenharia que, desde janeiro, trabalha com base nessa idéia.

Outro esclarecimento: não basta pegar um papel e fazer um traçado da estrada. Para se chegar a um projeto, temos de fazer o levantamento plano-altimétrico da estrada. Temos gente capacitada para isso, os topógrafos. Temos, também, de fazer a sondagem do terreno para ver o suporte dela. Para isso, temos pessoal. Então, Sr. Prefeito, a sua idéia é muito boa, excelente. Ela vem apoiar os nossos empreendimentos. Hoje, a Diretoria de Engenharia faz praticamente todos os projetos de estrada. Não posso lhe dizer, a cada semana, que temos condição de fazer um projeto diferente.

O Sr. Presidente - A pergunta de Nísio de Sousa, da ABEMEC, é, na verdade, uma afirmação: "A situação extremamente crítica de nossas estradas vai, em pouco tempo, causar o apagão no transporte e no desenvolvimento".

O Sr. Carlos Eduardo Orsini - Acho que não. Depois do apoio que a Assembléia vai nos dar, conseguindo que o recurso do FUNTRANS caia diretamente no DER, não vamos chegar ao apagão.

O Sr. Presidente - A Assembléia sempre deu seu apoio e sempre o dará. Como Presidente da Comissão de Transporte, encarrego-me de fazer o projeto de lei.

É questão apenas de semântica. Não há projeto que obrigue alguém a fazer o que não quer. É preciso, na verdade, ter sensibilidade para fazer. Enquanto prevalecer essa briguinha para baixo e para cima, perdendo recursos da área federal, não adianta ficar falando em folha de pagamento. O que se tem para fazer é muita obra mesmo.

O Prefeito Haroldo Lima Bandeira - Senhores componentes da Mesa, peço licença para cumprimentar o Deputado Mauro Lobo, que é votado na minha região, e, por meio dele, cumprimentar os outros.

Para debater a situação da BR-135, realizamos uma audiência pública em nosso município, que contou com a presença de vários Deputados Estaduais e Federais, do Dr. Élcio e de autoridades do DER.

A BR-135 é uma estrada de grande importância. Liga o Rio de Janeiro ao Maranhão, sendo que faltam ser feitos apenas 120km, compreendidos entre Itacarambi, Manga e Montalvânia até a divisa com a Bahia. Nesse projeto a ser implantado, vejo a BR-135 somente até Montalvânia. Peço aos senhores que insiram no programa o prolongamento de Montalvânia até a divisa com a Bahia.

O Governador Itamar Franco já está concluindo o trecho entre o Projeto Jaíba, o porto de Manga, onde haverá a interligação com a BR-135. De Santa Maria de Vitória pode-se ir para os portos de Ilhéus, de Porto Seguro, de Salvador ou de Recife. Pegando à esquerda, chega-se ao porto de Maranhão e de Belém do Pará.

Nosso município pertence a um pólo produtivo de fruticultura. É importante abrir nosso mercado. Exportamos para a Argentina e para o Paraguai, com os produtos saindo pelo Sul, mas já estamos exportando inhame para o Japão e para a Inglaterra, que é embarcado no porto de Recife ou no de Ilhéus.

A conclusão desse trecho da BR-135 é muito importante, porque vai criar um novo corredor. O corredor da malha rodoviária de Montes Claros a Brasília é uma opção, já que faltam apenas 120km para concluí-lo. Na verdade, a estrada não vai interligar apenas Manga e outros municípios, mas também regiões e Estados. A Região Sudeste será interligada com a Norte e a Nordeste, e, conseqüentemente, as regiões produtivas, como é o caso do pólo produtivo de Barreiras, cidade baiana que mais cresce atualmente, devido à implantação de projetos de irrigação para a produção de alimentos.

Quero sensibilizar os senhores, que são autoridades, para a importância dessa estrada, que está sendo tratada em segundo plano. Foi incluída na lista negra do Tribunal de Contas da União, devido a irregularidades no trecho de Itacarambi a Manga. Mas o problema já foi sanado.

Fomos, agora, alertados sobre a necessidade do decreto legislativo, que, acredito, já esteja pronto.

Pergunto ao José Élcio e ao Dr. Demétrio se há chance, ainda este ano, de alocar recursos para a execução dessa obra de Itacarambi até Manga. Pergunto também se já existe o projeto do trecho Manga-Montalvânia até a divisa com a Bahia.

Aproveito a oportunidade para passar à Comissão um documento gerado em uma reunião realizada no sábado, em Januária. Esse documento foi produzido com a participação da ACI e da CDL de Januária e de Montes Claros.

O Sr. José Élcio Santos Monteze - Prefeito, na realidade, como a obra tinha pendência junto ao Tribunal de Contas da União, existe a necessidade de checarmos se o decreto legislativo está executado e publicado.

Em segundo lugar, pela Lei de Responsabilidade Fiscal, as rubricas genéricas que existem no OGU poderão ser utilizadas para complementar rubricas específicas. O OGU de 2002 não foi contemplado com a BR-135, no trecho Itacarambi-Manga-Montalvânia.

Como coordenador e gestor da proposta da malha rodoviária de Minas Gerais, não tenho competência legal, sob pena de cometer um ato de irregularidade, para propor aplicação de recursos onde não existe rubrica específica.

O Prefeito Haroldo Lima Bandeira - Mas as obras dessa BR, já contratadas e em fase de execução, foram paralisadas. Sua rubrica já existe.

O Sr. José Élcio Santos Monteze - O orçamento é estático. Ou existe para 2002 ou não existe.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Itacarambi-Manga é uma estrada de 52km, com 48km de terraplanagem e 12km de capa. Está paralisada e não está prevista para 2002. Januária-Itacarambi, com 60km, já consta como concluída.

O Prefeito Haroldo Lima Bandeira - Está certo. Já estamos usando-a. Mais uma vez, vamos ficar só batendo palmas para os candidatos que prometem o asfalto.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Não estou prometendo. Só estou explicando.

O Prefeito Haroldo Lima Bandeira - Para finalizar, cumprimento o Deputado Carlos Pimenta, majoritário em nosso município, que chegou há pouco e está sempre lutando pela 135. Peço ao Deputado Mauro Lobo que nos ajude na tarefa de conclusão desse trecho tão importante dessa BR. Obrigado.

O Sr. José Élcio Santos Monteze - Na realidade, o decreto legislativo de liberação dessa rodovia, se é que existe, não saiu em tempo hábil para ser colocado na proposta do OGU, que é a Lei nº 10.407, de 2002. Pela Lei de Responsabilidade Fiscal, nós, agentes públicos, só podemos fazer o que está previsto na legislação. Não temos competência para fazer de forma diferente. Infelizmente, não foi colocado. O dia que for colocado, certamente proporemos. Nossa competência é propor. A aplicação é problema de Brasília, que tem de liberar empenho.

O Prefeito Haroldo Lima Bandeira - Vai ser respeitado o atual contrato com aquela empreiteira ou vai ser anulado e feitos nova licitação e novo contrato?

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Claro. Não vou discutir, porque é problema do DER. Quando tivermos o dinheiro na mão, vamos analisar o projeto e os custos. Se estiverem acima do preço de mercado, com certeza iremos fazer outro processo licitatório. Se o preço dele, reajustado na ocasião da ordem de reinício, for o mesmo de mercado ou abaixo, essa (...) continuará. Caso contrário, providenciaremos outra. Obra que está acima do preço de mercado tem de ser revista.

O Prefeito Haroldo Lima Bandeira - Fui testemunha da assinatura do contrato. Essa obra foi licitada e contratada por um valor de R\$13.613.000,00.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Esse é o preço inicial.

O Prefeito Haroldo Lima Bandeira - O trecho é o de 47,6Km, de Itacarambi a Manga.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Esse é um contrato de 1994.

O Prefeito Haroldo Lima Bandeira - Exatamente. Foram feitos apenas 12Km, o serviço de terraplanagem, de levantamento do greide até Manga; porém, a empreiteira recebeu R\$13.300.000,00, ou seja, quase a totalidade dos recursos contratados. E a estrada não foi concluída.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Mas aqui consta que quase toda a terraplanagem está pronta.

O Prefeito Haroldo Lima Bandeira - Exatamente.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Não posso lhe precisar por que se permitiu que se fizesse quase toda a terraplanagem e pouco asfalto, porque é um contrato de 1994.

O Prefeito Haroldo Lima Bandeira - Quero que o senhor pesquise isso e nos informe posteriormente.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Com relação ao seu questionamento se iríamos ou não manter o contrato, é muito simples: quando já tivermos garantido o dinheiro para pagar a obra, iremos analisar o seu custo. Se ela estiver compatível com o preço de mercado, o contrato continua; caso contrário, será rescindido e realizado outro processo licitatório. Temos de valorizar o nosso dinheiro.

O Prefeito Haroldo Lima Bandeira - Pois é. Como pode-se gastar quase todo o dinheiro sem que estrada tenha sido feita, simplesmente anulam o contrato e fazem um novo? Qual a explicação sobre aquele dinheiro que já foi gasto? Seria o caso de nós, parte interessada, irmos ao Ministério Público para que ele possa interferir.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Com certeza ele foi pago pela medição do que se fez. Pagou-se quase que a totalidade. Aqui, está marcando 48Km de terraplanagem.

O Prefeito Haroldo Lima Bandeira - São 47,6Km. A terraplanagem é um dos itens mais caros da obra, é o que o empreiteiro mais gosta de fazer.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Estamos mudando isso.

O Prefeito Haroldo Lima Bandeira - O contrato era para que a estrada ficasse pronta por R\$13.600.000,00. Foram liberados os R\$13.300.000,00. Faltaram apenas R\$300.000,00, e a estrada não foi concluída.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Concordo com o senhor.

O Prefeito Haroldo Lima Bandeira - Não estou buscando culpados nem condenando ninguém, mas queremos uma explicação.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Não temos explicação. O DER de hoje não aceita que se deixe muita terraplanagem exposta, sem o capeamento. O que posso garantir é o hoje.

O Deputado Carlos Pimenta - Estamos num debate técnico, portanto, queremos explicações técnicas. Só quero fazer um pequeno comentário.

O Diretor do DER pegou o bonde andando nessa estrada. Na verdade, ele não teve nenhuma participação na bandalheira que se fez naquela região, quando o dinheiro público foi jogado pelo esgoto, denúncia que fizemos por várias dessa tribuna, abertamente, e que podemos repetir aqui, se necessário. O sentimento que predomina na região é a frustração diante do fato de que o recurso de que se dispunha e que era suficiente para a construção da estrada tenha sido quase totalmente empregado, e não se tenha feito nada, a não ser 12km, que estão sendo deteriorados com o tempo - toda a terraplenagem que foi feita, como disse V. Exa., está praticamente perdida, uma vez que, após quase quatro anos de paralisação, teremos de começar tudo novamente.

Portanto, o que devemos fazer é colocar um ponto final na questão da BR-135, uma das rodovias mais importantes do País. Aconselho o Prefeito, dizendo que apoiaremos sua iniciativa, a fazer uma denúncia pública, porque, se alguém roubou, tem de ir para a cadeia. E essa firma demonstrou que é absolutamente incapaz, e suas irregularidades foram provadas pelo Tribunal de Contas da União. Assim, se colocarmos mais dinheiro nas mãos dessa firma, cujos Diretores não sei quem são, o dinheiro vai-se perder novamente, e ficaremos sem a nossa estrada.

Por último, quero fazer um apelo ao DER e ao DNER para que tomem providências para chegar-se a uma conclusão e que dêem, pelo menos, uma explicação à população do Norte de Minas. Obrigado.

O Sr. Presidente - Vamos suspender as atividades para o almoço, retornando às 14 horas, para a continuação do eficiente trabalho e levantamento feito pelo DER. Parabeno-o por sua eficiência e neutralidade no atendimento - deixou de ser político, para ser técnico -, pedindo a Deus que dê pelo menos as condições mínimas de trabalho a esse competente órgão, que já conta com bons técnicos, bons engenheiros e uma gente ávida por mostrar serviço, como ocorre nas superintendências do interior, mas que não tem um tostão para fazer tapa-buraco. É doloroso vermos essa situação. Não sou totalmente contrário ao Governador Itamar Franco, mas devo lamentar que, neste período de engessamento, da Lei de Responsabilidade Fiscal, não tenha observado que com ele ocorre o mesmo que acontece com os Prefeitos. Há percentuais para todas as coisas; conseqüentemente, não sobra recurso para investimentos. Ora, em vista disso, todos têm de se mexer e buscar recursos tanto na área estadual quanto na federal. O mesmo ocorre com o Estado: temos de procurar recursos na área federal para a consecução dos trabalhos iniciados. Portanto, a paz, a concórdia e o diálogo devem prevalecer sempre, para que o Estado não seja prejudicado, como ocorreu nestes quatro anos de Governo. O tempo passa, é verdade; mas há um retrocesso de quatro anos, pois já agora poderíamos estar acompanhando os Estados de São Paulo, do Rio de Janeiro e da Bahia, grandes beneficiários de um bom relacionamento com o Governo Federal.

Aos Prefeitos, quero dizer que não desanimem. Embora as eleições estejam próximas, já não há como fazer promessas. Hoje, o Deputado está garimpando os votos sem fazer promessas, o que é muito mais difícil. Os tempos passados nos propiciavam isso, porque, mesmo politicamente, as coisas eram executadas. Hoje, estão colocando a casa em dia, como estão fazendo o DER e o DNIT, tendo o meu competente amigo José Elcio à frente. Eles, pelo menos, estão elaborando projetos, dando prioridade àquilo que deve ser concluído. Então, já não há como fazer promessas em época de campanha. O que temos de fazer é orar a Deus, para que nos dê paciência e recursos e que o desenvolvimento volte a imperar no Estado de Minas Gerais. Suspendemos esta reunião, por uma hora e meia, voltando às 14 horas, para, sob a coordenação do Deputado Mauro Lobo, executarmos a redação da "Carta de Belo Horizonte", que, na verdade, será a síntese de toda esta situação caótica em que se encontra o Estado de Minas Gerais. Agradecemos a presença dos convidados e das autoridades.

Encerramento

O Sr. Presidente - Cumprido o objetivo da convocação, a Presidência encerra a reunião, convocando os Deputados para a reunião ordinária de logo mais, às 14 horas, com a ordem do dia já publicada. Levanta-se a reunião.

ATA DO EVENTO REALIZADO NA 383ª REUNIÃO ORDINÁRIA, EM 20/8/2002

Presidência do Deputado Mauro Lobo

Sumário: Composição da Mesa - Destinação da interrupção dos trabalhos ordinários - Palavras do Deputado Federal Eliseu Resende - Palavras do Sr. Benício de Assis Araújo - Palavras do Sr. Lionel Barra - Esclarecimentos sobre os debates - Debates - Leitura da Carta de Belo Horizonte.

Composição da Mesa

O Sr. Presidente (Deputado Mauro Lobo) - A Presidência convida a tomar assento à mesa os Exmos. Srs. Cel. Antônio Demétrio Bassili, Diretor-Geral do DER-MG, representando o Governador do Estado; Deputado Federal Eliseu Resende, membro permanente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados; Benício de Assis Araújo, Chefe de Gabinete da Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral; e Lionel Barra, Diretor de Concessão e Novos Negócios do Sindicato das Indústrias da Construção Pesada no Estado de Minas Gerais.

Destinação da Interrupção dos Trabalhos Ordinários

O Sr. Presidente - Destina-se esta parte da reunião à realização da segunda parte do Ciclo de Debates Ampliação da Malha Rodoviária: Condição para o Desenvolvimento Econômico e Social do Estado, tendo como tema desta tarde "Fontes de Financiamento para a Construção de Estradas".

Palavras do Deputado Federal Eliseu Resende

Deputado Mauro Lobo e demais componentes da Mesa de trabalhos, que irá discutir o tema Fontes de Financiamento para a Construção de Estradas, gostaríamos de ampliar nossa discussão para as fontes de financiamento para a construção de estradas em Minas e no Brasil. Queremos saudar o Diretor do DER, Cel. Antônio Demétrio Bassili, que aqui representa o Exmo. Sr. Governador do Estado, e os demais componentes da Mesa.

Resolver a questão de financiamento para um programa viário capaz de salvar as estradas do Brasil é o tema do momento. Todos sabem da situação precária em que se encontra o sistema viário nacional: as estradas estragadas, sem sinalização e com capacidade muitas vezes insuficiente para suportar o volume de tráfego decorrente do crescimento da economia e dos fluxos de produção; questões sérias com relação à segurança no tráfego; aumento no custo dos fretes e do transporte; a depreciação dos veículos; e, particularmente, o consumo supérfluo de combustíveis.

Costumamos dizer que, se as estradas do País estivessem bem conservadas, estaríamos economizando mais ou menos 25% no consumo de combustíveis. Quando importamos petróleo e fazemos seu craqueamento nas refinarias, os derivados mais consumidos são a gasolina e o diesel, que chamamos de combustíveis automotivos, porque são utilizados quase em sua totalidade nos veículos de transporte. A gasolina, por exemplo, que é o principal derivado do petróleo, é 100% consumida nos automóveis. Dizemos até que há uma correspondência biunívoca entre os litros de gasolina queimados no Brasil e a quilometragem rodada nas vias públicas e nas estradas pelos automóveis; não há outro consumo de gasolina a não ser no automóvel, de modo que costumamos dizer que o único cliente desse combustível é o transporte individual, o

automóvel. No caso do diesel, 90% de seu consumo nos caminhões, nos ônibus, nas locomotivas e nos vapores(?) de navio.

O que estou querendo dizer é que, se nossa infra-estrutura de transporte estivesse bem conservada, se as superfícies de rolamento produzissem menos resistência ao deslocamento dos veículos, talvez pudéssemos economizar 25% do consumo de combustíveis no País. Se olharmos nossa balança comercial, veremos que o Brasil está produzindo cerca de 1.500.000 barris de petróleo por dia, enquanto consome 1.850.000 barris por dia. Ou seja, ainda não estamos auto-suficientes em petróleo, pois importamos cerca de 25% do que consumimos. Ora, se tivéssemos um sistema viário adequado, não precisaríamos importar petróleo. É bom que falemos isso para que o pessoal da área econômica do Governo compreenda que, ao pretendermos defender as estradas, estamos querendo dar uma contribuição importante também para o balanço de pagamentos. Imaginem a posição de realce que o Brasil teria em todo o mundo, se deixássemos de importar petróleo; se disséssemos que somos auto-suficientes em petróleo, que podemos até participar da OPEP, exportando um bocadinho de petróleo. Lá fora, isso daria uma repercussão extraordinária para o Brasil. Neste momento, em que nosso País, bem como outros países da América do Sul passam por uma terrível crise econômica que nos leva a fazer acordos com o FMI e a enfrentar questões difíceis, como o risco-Brasil no mercado internacional, nossa situação no âmbito mundial seria totalmente diferente, se fôssemos auto-suficientes em petróleo. Então, quando defendemos a tese - e, no Congresso Nacional, este é um trabalho que abraço incansavelmente há décadas - de ressuscitar o Fundo Rodoviário Nacional, para que possamos ter recursos assegurados e sólidos para a solução do problema das estradas do Brasil, estamos, na verdade, contribuindo para a economia nacional de forma bastante expressiva e relevante, pois, assim, faríamos com que o Brasil fosse auto-suficiente em petróleo.

Quem está aqui como técnico no setor de transportes conhece os estudos e sabe que podemos reduzir o custo operacional dos veículos em mais de 30% e o consumo de combustível em mais de 25%, se tivermos boas estradas. Mas há uma precariedade enorme em nossas estradas. Talvez mais da metade do sistema viário nacional precise ser recapeado, pois está sem conservação preventiva, com o pavimento estragado antes do término de sua vida útil, tal como estabelecida no projeto inicial de engenharia. Então, estamos trabalhando muito na defesa dessa tese.

Para ser objetivo em minha exposição, trabalhamos muito na reforma tributária, para criar novamente um fundo rodoviário nacional, que estamos estendendo para todas as modalidades de transporte - ou seja, em vez de criar um fundo rodoviário nacional, estamos criando o Fundo Nacional de Transportes, envolvendo recursos não apenas para as rodovias, mas também para as ferrovias, para os portos e para as vias navegáveis. Trata-se de um fundo que pode dar um sustentáculo adequado ou um suporte definitivo para um planejamento racional dos investimentos no sistema rodoviário. Primeiro, para a restauração do que está estragado. Segundo, para o aumento da capacidade do que está entupido - é uma expressão forte, que uso para me referir a muitas estradas que estão congestionadas em decorrência do grande volume de tráfego. E, terceiro, para a construção e pavimentação de novas estradas - ou seja, para transformar estradas de terra em estradas asfaltadas.

Esse programa se estenderia também a investimentos na malha ferroviária. Existem muitos casos de ferrovias atravessando centros urbanos de vários municípios em Minas e em todo o Brasil, criando problemas enormes para as comunidades. As ferrovias chegaram no século passado ou no anterior ao passado. E as cidades cresceram em torno delas. Depois as ferrovias caíram em declínio, os trens de passageiros foram substituídos por trens de carga pesados. Temos composições ferroviárias enormes atravessando centros de cidades, sem que os concessionários ferroviários possam investir, prejudicando muito a qualidade de vida das populações.

A idéia é partir para um programa de execução de travessia, de eliminação de passagem de nível e particularmente de construção de contornos ferroviários para melhorar a condição de vida nessas cidades. Temos tido êxito no que fizemos aqui em Minas. O Deputado Viana sabe o quanto foi importante o projeto que fizemos para Curvelo, construindo o contorno ferroviário, tirando os trilhos do centro da cidade, já que atravessavam as ruas do município em 11 passagens de nível.

Fizemos investimentos também em Araxá e Sete Lagoas e estão se iniciando em Campo Belo. Há um projeto importante em Montes Claros, um grande projeto em Juiz de Fora; em Congonhas, Lafaiete, Formiga. O programa de Três Corações é muito importante. São exemplos de investimentos em que os trens deixam de passar dentro da cidade, porque às vezes atravessam a sua praça principal. Temos o exemplo de Cataguases, em que toda a composição de bauxita e de minério de alumínio vem das jazidas de Itamarati e entra em Cataguases para fazer a alumina nas fábricas da Votorantin do outro lado da cidade. Essa carga atravessa o centro de Cataguases, que é uma cidade importante, aconchegante, patrimônio histórico de Minas e do Brasil, prejudicada por um trem de carga de minério. Se fosse trem de passageiros, não haveria problema, mas é um trem de carga pesada atravessando o centro da cidade.

A idéia seria construir o contorno ferroviário, para esse trem deixar de passar ali, e o local onde existem linhas férreas, que atravessam a cidade, seria pavimentado, transformando-se em uma grande avenida ou, quem sabe, em linha de metrô de superfície para servir como transporte urbano. Fizemos isso a partir de 1981 aqui em Belo Horizonte, quando eu era Ministro dos Transportes. Segregamos toda a faixa de travessia da estrada de ferro em Belo Horizonte, colocamos duas linhas para trem de carga, duas para o trem metropolitano e bloqueamos toda a faixa. Um trem de carga que demorava naquela época cinco dias para atravessar Belo Horizonte, hoje passa em poucas horas e, o mais importante, quase ninguém percebe. E passa no centro da cidade.

Esses investimentos, ao lado dos feitos nas rodovias, transformaram-se em investimentos importantes no sistema viário de Minas e do Brasil. Daí a razão por que estamos criando não apenas o fundo rodoviário, mas um fundo nacional de transportes para uma aplicação mais abrangente. Precisamos construir o trem metropolitano de Belo Horizonte. O Brasil precisa expandir o seu programa de metrô, porque não há oferta de transporte público no nosso País, e os grandes congestionamentos de tráfego no centro das cidades provocam também um consumo supérfluo e desperdiçado de combustíveis.

Há necessidade desse programa, e tivemos êxito em fazer a transformação de um tributo que existia de uma forma esdrúxula, aplicado sobre combustível, que se chamava Parcela de Preço Específico. Não vou entrar nos detalhes da legislação tributária, mas o transformamos num novo tributo, que se chama Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico. Quando aplicada ao diesel e aos combustíveis, gera uma receita de mais de R\$8.000.000.000,00 por ano.

Tivemos sucesso em colocar isso na emenda à Constituição, e quem quiser poderá verificar o art. 177, que cria essa CIDE e a destina a três finalidades. Uma primeira parcela para cobertura de subsídios ainda necessários aos derivados de petróleo, particularmente ao gás de cozinha. A segunda aplicação é num programa de financiamento aos projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás, para, sempre que investirmos em determinado setor, partirmos para o desenvolvimento sustentado e criarmos condições de proteção ecológica. Finalmente, os recursos destinados à instituição do Fundo Nacional de Transportes, que estamos estimando em R\$6.500.000.000,00 por ano.

Esse é um momento histórico na vida do País para aqueles que lidam com a infra-estrutura nacional, porque, se tivermos êxito e realmente conquistarmos esses recursos, poderemos dar uma solução definitiva à crise de deterioração do sistema viário brasileiro e particularmente do mineiro. E digo particularmente do sistema viário mineiro, porque Minas, pela sua posição central, um Estado mediterrâneo, é cortada pelos grandes eixos que cruzam de norte a sul e de leste a oeste o nosso País. As estradas que ligam o Sul ao Nordeste passam por Minas, as que ligam o Leste e o Sul ao Noroeste, à Amazônia e ao Centro-Oeste atravessam Minas. É o exemplo da BR-040, da BR-381, da BR-050, da BR-153, da BR-116, que é a Rio-Bahia. São estradas menos mineiras e mais nacionais, mas que cruzam o Estado em extensa quilometragem e encontram-se congestionadas, em estado muito deteriorado, aumentando muito os custos dos fluxos de produção.

Nesse caso, poderíamos admitir, numa primeira colocação, que 20% a 30% do total de R\$6.500.000.000,00 poderiam ser aplicados nas

estradas mineiras, em decorrência da densidade do seu sistema viário, na proporção do sistema viário nacional. Que seja apenas 20% sobre esse valor, daria R\$1.300.000.000,00 por ano, que poderiam ser aplicados em Minas se esse projeto realmente for instituído.

Comparando-se com o que se investe em Minas hoje, que é cerca de 100 a 200 milhões por ano, no máximo - e estou envolvendo aqui os investimentos do DNER e do DER -, estaríamos multiplicando por cinco os investimentos públicos no sistema viário mineiro. Isso, sem dúvida, promoveria um grande programa viário. Nós, homens públicos, gostaríamos de ser vitalícios, mas a democracia não deixa, temos de buscar o voto de novo para renovar os nossos mandatos. Os candidatos à Presidência da República, ao Governo do Estado de Minas Gerais, ao Senado, à Câmara Federal, à Assembléia Legislativa estão preparando os seus programas de governo. Tivemos oportunidade de fazer um trabalho para mostrar quanto se poderia fazer num programa de cinco anos em Minas se essa CIDE vier a ser definitivamente aprovada. Ela já consta na Constituição, basta aprovar-se uma lei reguladora que está tramitando no Congresso Nacional e que esperamos possa vir a ser aprovada até o final deste ano. Se isso ocorrer, haverá um empecilho ao contingenciamento, ou seja, os recursos terão de ser aplicados efetivamente de acordo com o mandamento constitucional. Terão, portanto, de ser aplicados nas estradas, e teríamos R\$6.500.000.000,00 para serem aplicados no sistema viário nacional em termos de Brasil e R\$1.300.000.000,00 para serem aplicados nas rodovias federais de Minas Gerais.

Essa aplicação se faria, primeiramente, na restauração dos pavimentos; segundo, na ampliação ou na duplicação de trechos congestionados; terceiro, na construção e na pavimentação de novos trechos. Mas os investimentos não ficariam só nas rodovias, atingiriam também as ferrovias, particularmente no programa de transposições ferroviárias urbanas. É aquele programa de contornos ferroviários que citei, eliminando as condições de prejuízo da qualidade de vida nas cidades mineiras. E também um programa de oferta de transporte público, que envolva a conclusão da rede básica do trem metropolitano de Belo Horizonte.

Ao lado disso, como há possibilidade de obter recursos da CIDE e transferi-los para os Estados para projetos de maior intensidade de tráfego, tivemos oportunidade de esboçar um programa de investimentos de responsabilidade do Estado, que envolva restauração, duplicação e pavimentação de estradas estaduais, pavimentação de acessos a sedes municipais e um programa de construção e reconstrução de pontes, que consideramos muito importante.

Já disse quanto se poderia obter de investimentos da CIDE aqui em Minas: R\$1.300.000.000,00. Onde esses recursos poderiam ser aplicados? Evidentemente é um programa que tem de ser mais detalhado, esse é um primeiro esboço. Primeiro, seria aplicado na restauração de estradas, com prioridade para aqueles projetos que já estão em andamento. Há BRs que estão em estado de petição de miséria. Cito as BRs do Sul de Minas, a Rio-Bahia, a BR-265, que liga Lavras, São João del-Rei e Barbacena. Passei por lá esses dias, e está cheia de buracos, e tantas outras estão nesse estado em Minas.

A primeira prioridade seria restaurar o pavimento das estradas existentes. A segunda seria terminar um grande programa de duplicação de BRs em Minas. Precisamos terminar a duplicação da Fernão Dias. É um absurdo o tempo em que essa obra está se arrastando, e a estrada não fica pronta. Eua Ministro da Fazenda no Governo Itamar Franco, em março de 1993, quando assinei o aval do Tesouro para o empréstimo do BID para financiamento da duplicação da Fernão Dias. Lembro-me disso porque assinei em uma cerimônia no Palácio do Planalto quando era Ministro da Fazenda. São nove anos, com financiamento externo, e a Fernão Dias ainda não está duplicada. O trecho que ficou pronto, de Belo Horizonte até a entrada para Nepomuceno, já está com o mato subindo no canteiro central. E o pavimento é muito bem feito, mas já está se deteriorando porque nada pode existir sem manutenção permanente. Então, é para cobrar pedágio, mas tem de esperar o trecho lá embaixo ficar pronto. E é aí que os caminhoneiros vão reclamar, porque vão pagar pedágio no início e, quando chegam ao Sul de Minas, têm de ficar parados por 1, 2 horas, porque a estrada está em obras. É uma coisa que não pode ocorrer. Então, não se cobra pedágio cá em cima e deixa a estrada que foi feita estragar porque o trecho lá embaixo não está pronto.

É preciso terminar a Fernão Dias. Depois da concessão ao setor privado, estabelece-se uma tarifa de pedágio adequada, e teremos uma estrada de Primeiro Mundo, assim como a Rio-Juiz de Fora.

A outra idéia é fazer reparos na BR-040, a mais importante, do meu ponto de vista, em Minas Gerais, a ligação da antiga capital da República, Rio de Janeiro, à nova Capital da República, Brasília, passando por Juiz de Fora, Santos Dumont, Barbacena, Conselheiro Lafaiete, Congonhas, Carandaí, Cristiano Otôni, pela entrada para Ouro Preto, por Belo Horizonte, por Sete Lagoas, subindo até o trevão que vai para Curvelo, e indo, depois, para Felixlândia, João Pinheiro, Paracatu. É uma estrada da maior importância e, no entanto, está toda estragada. O trecho entre Barbacena e Santos Dumont é cheio de curvas e sem nenhuma segurança de tráfego, com alguns pontos até mesmo sem acostamento, tal como Juscelino Kubitschek deixou essa estrada em 1959. Então, essa é a situação.

É preciso dar prioridade e investir na duplicação da BR-040, para cobrar pedágio, estendendo essa duplicação até o trevão de Curvelo e, depois, investindo no aumento da capacidade de Curvelo a Montes Claros. Quem percorre essa estrada vê o quanto existe de tráfego pesado, de caminhões carregados de carvão, com gabarito altíssimo e com imensa dificuldade de ultrapassagem.

Ainda devemos terminar a duplicação da BR-050 entre Uberaba e Uberlândia, atravessando o Triângulo Mineiro, e terminar a ampliação da capacidade de BR-153, que também atravessa o sistema mineiro, vindo de São Paulo em direção a Brasília; e a BR-381 que vai de Belo Horizonte a Monlevade, Ipatinga, Coronel Fabriciano e Governador Valadares. Essa também é uma estrada que tem um trânsito extremamente bloqueado, que causa prejuízos e aumenta demais os valores dos fretes e o custo do transporte.

Então, a idéia, nesse programa, seria duplicar a estrada que liga Belo Horizonte a Monlevade, aumentando-se a capacidade do trecho Monlevade - Ipatinga - Governador Valadares.

Sobre a Rio-Bahia, esse trecho da BR-262 deve ser duplicado de Belo Horizonte a Juatuba, aumentando-se a capacidade de Juatuba a Uberaba.

Sentimos que esses são os trechos que têm prioridade na duplicação. Devemos também terminar o asfaltamento de outras BRs, que vem se arrastando há décadas. Tenho aqui essas BRs relacionadas e prefiro não perder tempo falando sobre prioridades. Fariamos também um programa de pavimentação de BRs que precisam ser ligadas. Há estradas onde faltam pequenos trechos para serem concluídos. Por exemplo, a estrada que liga Viçosa a Belo Horizonte está quase toda asfaltada, faltando, para isso, apenas 4 Km; de Muriaé a Ervália, faltam 7 ou 8km; na estrada que vai de Almenara a Salto da Divisa, que está asfaltada, estão faltando 12km para ligar tudo ao vale do Jequitinhonha e à Bahia. São pequenos trechos a serem feitos para que esse programa fique pronto.

Com essa CIDE aprovada, com R\$1.200.000.000,00 por ano é possível desenvolver esse programa, que também envolveria terminar a rede básica do metrô, como falei, desde Matadouro, Horto, São Gabriel, passando pelo centro da cidade de Belo Horizonte, Prado, Calafate, Eldorado. Na direção de Contagem está pronta. É preciso terminar o trecho do Calafate ao Barreiro, estendendo, depois, a rede básica para Betim. Mais tarde - quem sabe? -, poderemos estender um trem de passageiros até Sabará, e o que chega ao Barreiro até Ibitiré e Sarzedo.

Falei rapidamente sobre qual programa rodoviário nacional poderia ser feito. É importante destacar que é importante um programa para as rodovias mineiras. Estamos aqui com o Diretor do DER, que enfrenta as maiores dificuldades com a falta de recursos. Mas conseguimos traçar um programa de investimento de R\$600.000.000,00 em quatro anos de Governo; seriam R\$150.000.000,00 por ano para asfaltar as principais MGs. A MG-10, por exemplo, que passa por Conceição do Mato Dentro, precisaria ser asfaltada. A MG-120, de Riacho dos Machados a Porteirinha, precisaria ser asfaltada; e também a MG-124, que liga Ubá a Itaverava e a Catas Altas, para chegar a Lafaiete, ligando todo o Alto

do Rio Doce e o Norte da Zona da Mata até Belo Horizonte. Há também a MG-188 - estou vendo ali o Prefeito de Cabeceira Grande - que liga Unaí à Divisa de Minas com Goiás, que precisa ser reparada, e o ideal é que fosse asfaltada. Temos também a MG-202, que liga Cabeceira da Mata a Farofão, no Norte de Minas; a MG-217, de Malacacheta a Água Boa; a MG-270, que liga a Fernão Dias à BR-140, passando por Carmópolis, Passatempo, Desterro de Entre-Rios, Entre-Rios até Joaquim Murtinho, uma estrada percorrida por centenas de veículos por dia, e também sem asfalto; a ligação de São Francisco, no Norte de Minas, a Brasília, a MG-402; e a MG-114 de Minas Nova a Chapada do Norte, Virgem da Lapa, com 67km.

Temos também o programa desenvolvido, pensado e apresentado ao Banco Mundial e ao Banco Interamericano de Desenvolvimento de fazer o que São Paulo fez, que foi pavimentar todos os acessos a sedes municipais. Em Minas Gerais, existem 210 municípios - esse número pode diferir um pouco - que não dispõem de nenhum acesso por via pavimentada. O asfalto é uma conquista da civilização moderna, e deixar uma cidade com determinada população sem asfalto, com poeira na seca e com lama na chuva, é um problema sério. Deveríamos desenvolver um programa de asfaltamento do acesso a esses 210 municípios. O investimento é grande porque há distâncias grandes a serem pavimentadas, mas, pelo menos, tenho um investimento que possibilitava o acesso a 53 sedes municipais, o que resultaria em um total de 1.000km e corresponderia a um investimento relativamente pequeno.

Esses são outros programas. Depois, para quem interessar, posso dar os detalhes dessa programação. Não tomarei muito o tempo dos senhores. É um programa que pode ser desenvolvido tecnicamente e que é da maior prioridade para o desenvolvimento da economia, o suporte à infra-estrutura nacional, o crescimento da produção e a redução dos custos para a competição no mercado. O Brasil vive uma fase difícil na economia. Precisamos exportar mais e, portanto, reduzir os custos internos de produção, investindo também nos portos, nas ferrovias. Assim, proporcionaremos mais conforto às cidades e eliminaremos os congestionamentos de tráfego. Se conseguirmos realmente aprovar essa contribuição de intervenção do domínio econômico e ressuscitarmos o Fundo Nacional de Transporte, abriremos um horizonte extraordinário para esses investimentos e voltaremos a estabelecer uma infra-estrutura capaz de suportar realmente o progresso do Brasil e o crescimento da economia.

Quero dizer que esse modelo não é inovação. Tenho debatido isso com a equipe econômica para que concretizemos esse nosso sonho. Esse modelo já existiu no Brasil. Tive a sorte de ser diretor do DER de Minas, diretor do DNER e Ministro dos Transportes durante 15 anos consecutivos, no momento em que o Brasil tinha esse fundo e a vontade política de construir estradas. Não estamos inventando nada, estamos apenas tentando reproduzir o que houve no passado e deu certo. Estamos tentando reproduzir o que é prática universal. Falei isso com o Ministro da Fazenda, outro dia, quando estava recebendo as missões do FMI e do Banco Mundial. Quem lê a bíblia do Banco Mundial sabe que o setor rodoviário, por exemplo, pode ser auto-sustentado financeiramente tão-somente por uma pequena taxa nos combustíveis.

Se taxarmos os combustíveis, se investirmos qualidade da superfície das estradas, os usuários das estradas terão uma economia de gastos em sua viagem. Ganham os usuários, ganha a Nação. Isso é adotado nos Estados Unidos, no Japão, no Canadá e nos países da Europa. Não estamos inventando a roda, não estamos fazendo nada novo, apenas reproduzimos o que existe e já deu certo. Neste momento em que estamos reunidos para esta reflexão a cerca dos programas viários nacional e mineiro, em torno da ampliação e da construção de estradas em Minas, trago uma palavra para que nos congreguemos em um esforço para convencer o futuro Governador de Minas de que deve haver vontade política para consertar nosso sistema, porque o patrimônio construído no passado, com o sacrifício de tantas gerações, está sendo sucateado. Temos de ressuscitar esse programa e recuperar as estradas, aumentar a capacidade daquelas que estão congestionadas e ampliar o sistema das fronteiras agrícolas, oferecendo ao Brasil infra-estrutura capaz de permitir o desenvolvimento, o progresso do país e a melhoria da qualidade de vida do seu povo, sonho de todos nós, homens públicos. Obrigado.

Palavras do Sr. Benício de Assis Araújo

Deputado Mauro Lobo, Presidente da Mesa, Deputados, Prefeitos, Vereadores e demais participantes deste debate, inicialmente, apresento as escusas do Secretário do Planejamento, Dr. Frederico Penido, que, por compromissos anteriormente assumidos, não pôde estar presente e me delegou a atribuição de representá-lo neste evento.

Minha exposição abrangerá três tópicos: A importância do programa; a avaliação da viabilidade da sua implantação e, finalmente, comentar a respeito das possíveis fontes de financiamento.

A primeira parte da minha exposição tornou-se desnecessária. Todos os expositores da parte da manhã, Dr. Orsini, o Diretor-Geral do DER, o representante da Associação Mineira dos Municípios e o Presidente do Sindicato de Empresas de Transporte de Minas Gerais, foram unânimes em ressaltar a importância desse programa, com todas as informações necessárias para justificar tal avaliação.

Um programa dessa natureza, além de complementar o sistema rodoviário de Minas Gerais e propiciar o desenvolvimento econômico das regiões em que se implementam os trechos dessas estradas, tem um reflexo muito positivo na reorganização espacial do sistema urbano do Estado.

Por meio da implantação desse programa, pode-se reorganizar e reequilibrar o sistema urbano, reforçando-se os pólos de equilíbrio dos municípios com as áreas do Estado que estão sendo beneficiadas por esse programa.

Isso mostra que não só os municípios diretamente interessados, aqueles que estão recebendo a interligação, são os beneficiários do programa, municípios-pólos, mas também os municípios que se integram de maneira eficiente também têm ganhos.

A viabilidade de implantação está muito condicionada à consistência do programa. Deveria corresponder a uma demanda da sociedade, no que diz respeito ao seu público-alvo e às comunidades beneficiárias. Essa comunidade deverá manifestar-se claramente sobre programas de outros setores.

Nas exposições anteriores, vimos que o Estado de Minas está requerendo intervenções na área rodoviária, na complementação do sistema principal, no reforço desse sistema e na restauração e manutenção do sistema existente. Todos são programas importantes no próprio setor que concorrem para ele na demanda de recursos. Ora, sem dúvida que é necessário que a prioridade desse programa seja colocada em sua justa escala pelas comunidades, para que, de fato, se transforme em proposta politicamente consistente.

Em meu modo de entender, este ciclo de debates já é uma peça importante para dar suporte a esse ângulo da questão. O assunto foi trazido à discussão para a Assembléia Legislativa, onde toda a população é representada adequadamente. Trata-se realmente de um fórum de debates que pode iniciar um processo que dê essa consistência política ao programa. Imagino que esse lado da questão já esteja bem encaminhado com este início de debates. É necessário também que haja consistência e compatibilidade com os programas que têm interface com esse. Assim, devemos buscar compatibilidade na proposta com outros programas estaduais de desenvolvimento regional e com interesses de outras esferas de ação, sejam elas públicas federais, municipais, sejam de grandes representantes da esfera privada que se interessem por um programa semelhante. Então, há que se ajustar e negociar a participação e o acerto de objetivos e metas desses diversos entes que deverão participar na formulação ou na implementação do programa.

Finalmente, é preciso haver compatibilidade entre a proposta e os recursos financeiros necessários a sua implementação. Portanto, é necessário haver compatibilidade na cronologia de implantação. Eu diria que, sob esse aspecto, já demos o primeiro passo com a proposta trazida a esta Assembléia pelo Dr. Orsini, a qual apoiada pelo DER, mostra que já existe uma proposta balizada em seus diversos ângulos, com um levantamento dos recursos que poderiam ser mobilizados para sua implementação. Essa proposta busca uma cronologia compatível com as atuais dificuldades, colocando um prazo dentro do qual há possibilidade de viabilizar os meios necessários à implementação do programa. Eu diria que a viabilidade desse programa está condicionada à consistência dessa proposta. Pelas medidas já tomadas, existe possibilidade concreta, real, e não apenas hipotética, de que conseguiremos viabilizar o programa dentro desse quadro de referências que acabo de tecer, com algumas condições para sustentar, viabilizar e tornar realidade a proposta que se delineou inicialmente para o programa.

Em relação às fontes de financiamento, gostaria de fazer uma abordagem em perspectiva. Na realidade, não há sentido em que um programa dessa amplitude - seja em dimensão, seja em cronologia - fique limitado a uma avaliação da situação atual dessas fontes de recursos. Já ficou claro para todos nós que o orçamento do Estado, o de municípios e até o da União, no momento, estão em severas dificuldades para suportar acréscimos de demanda para programas novos, tendo em vista que existe uma clara discrepância entre essa demanda e a real disponibilidade dos orçamentos.

Então, não tem sentido avaliarmos as fontes de financiamento nas circunstâncias atuais. Até os financiamentos externos para o Estado estão hoje contingenciados, diante da negociação feita com a União quanto à possibilidade de endividamento em curto prazo. Por outro lado, colocado na real e adequada perspectiva de estudo de um programa dessa natureza, verificamos agora, pela própria fala do Dr. Eliseu, que existem reais possibilidades de mudanças para o futuro, mudanças em longo e curto prazos. Por isso, início falando exatamente sobre essa fonte que o Dr. Orsini acaba de descrever, que é uma fonte de transferências do Governo Federal ao Governo do Estado. Essa contribuição, que foi criada e que está sendo regulamentada, caso se concretize como todos esperam, cria um montante de recursos que deverão ser aplicados, em parte, diretamente naqueles segmentos do sistema que são de responsabilidade da União, mas também deverá transferir ao Estado parte substancial dos recursos, para que possa desenvolver programas que tenham relação direta com o objetivo da própria contribuição criada, qual seja, a redução do consumo de combustíveis.

Ora, em meu modo de entender, já está sendo delineada uma proposição para que o Estado negocie com a União, reservando a aplicação dessas transferências aos programas que tenham esse enfoque e que sejam mais relacionados com o sistema regional de interligação principal, onde seja possível demonstrar mais facilmente a correlação entre o custo dos investimentos e das ações e o benefício ligado ao consumo de combustível. Em decorrência disso, já ocorre um segundo ponto importante. Se a União, através dessas transferências, desonerasse o Estado de algum tipo de investimento mais estruturante, ele poderia reservar seus recursos do orçamento para ações mais típicas desse programa, que são mais voltadas para a complementação do sistema.

Na modelagem feita pelo Dr. Orsini, a demanda de recursos do orçamento do Estado não é grande, considerando o espaço de dez anos, embora esse orçamento esteja hoje muito contingenciado por causa das dificuldades financeiras do Estado sofridas pelo DER, que não pode contar com recursos de grande monta. Valores entre R\$150.000.000,00 e R\$200.000.000,00 em dez anos indicam a requisição entre R\$15.000.000,00 e R\$20.000.000,00 por ano; não são tão altos, considerando-se essa perspectiva de evolução futura de reorganização do sistema de financiamento federal das estradas para o Estado. Não são valores proibitivos nem inviáveis. Pelo contrário, considero que esses valores poderiam ser facilmente negociados para que o orçamento comportasse a demanda.

Em relação às fontes de financiamento dos municípios como participantes do sistema, embora possamos dizer que há uma dificuldade muito grande, trata-se exatamente dos municípios de menor receita, que estão em regiões menos desenvolvidas e são em grande número. Mas o somatório de todos também pode gerar uma contribuição que, pequena que seja, poderia representar um valor simbólico do seu interesse no programa. Também, como mencionei, poderiam ser motivados a participar alguns municípios mais importantes, que têm receitas maiores. Seriam municípios-pólos que passariam a ter suas funções mais bem organizadas com um sistema desse tipo e que teriam um reforço para suas atividades de desenvolvimento econômico em vista dessas inversões. Portanto, entendo que esses municípios também têm interesse em participar de uma eventual composição de fontes de financiamento do programa.

Em relação às fontes externas, diria que, apesar do contingenciamento existente no acordo de dívida com a União, existem algumas possibilidades, até em curto prazo. Existem programas considerados excepcionais no acordo da dívida que podem viabilizar recursos do Banco Mundial, por exemplo, em um prazo mais curto, tendo em vista a possibilidade de que esses financiamentos ocorram independentemente de novas medidas relacionadas com o contrato da dívida, porque se tornaram excepcionais, exigindo apenas negociação do Estado com a União - com a Secretaria do Tesouro Nacional e com a CAI - para definir a sua aplicação. Menciono, nesse caso, o PRODER, que já foi proposto para esse tipo de intervenção, cujo aporte previsto pelo Banco Mundial foi de US\$170.000.000,00. É lógico que o Dr. Orsini não colocou todo esse montante nesse programa em sua modelagem porque sabe que existem outros que irão demandar recursos dessa fonte. De qualquer maneira, trata-se de um financiamento cuja viabilização depende apenas de acertos finais entre o Estado e a União.

O Banco Mundial já disponibilizou a linha de crédito nesse montante.

Existe um outro programa que estava na mesma linha do PRODER, com o mesmo recurso de US\$170.000.000,00, que é o chamado Programa de Reforma do Estado. Como já não tinha interesse em promover um programa de reforma no nível daquele previsto, que exigia um montante de recursos dessa ordem, o Estado propôs à União e ao Banco Mundial relocar esses recursos em dois programas. Um deles é o Programa de Apoio ao Produtor Rural - PAP II -, na área do Nordeste de Minas e dos vales do Jequitinhonha e do Mucuri. Ele tem algumas intervenções e vários segmentos de estradas que poderiam ser classificados, atendendo a esse objetivo, ou seja, o de apoio ao produtor rural. Então, alguma coisa poderia ser feita dentro desse programa. O outro é o PRODETUR, que não é financiado pelo Banco Mundial, mas pelo BIRD. É um programa de incentivo ao turismo, que tem a possibilidade de aplicações em infra-estruturas econômicas que viabilizem o turismo. Em muitos casos, acessos se configuram como estrutura econômica de desenvolvimento turístico. Nesse caso, também em curto prazo se poderá viabilizar recursos desse programa.

Finalmente, há a possível dificuldade de novos financiamentos em decorrência do ajuste da dívida do Estado com a União. Algumas de suas cláusulas mostram que, atingindo certos patamares de organização financeira do Estado, essa restrição pode ser levantada. Então, o Estado pode, em curto prazo, mostrar que alcançou certos parâmetros colocados no ajuste, que justificam a possibilidade de voltar a ter autorização para se endividar em outras propostas.

O programa já mostra consistência política, técnica, cronológica e viabilidade de recursos. A proposta é trabalhar em conjunto nessa linha de ação. Assim, poderemos revolucionar a maneira de trabalhar num programa de desenvolvimento regional como esse. Esse programa exige uma proposta integrada do Estado, consistência nas suas ações, nas suas intervenções e nos seus meios e motivação de sua comunidade beneficiária para que não sofra interrupções ao longo de sua trajetória, uma vez que deverá passar por diversos governos. Portanto, é importante que ele se consolide politicamente.

Essa é a minha primeira contribuição. Mais uma vez, agradeço a oportunidade de participar deste evento e coloco-me à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários. Obrigado.

Sr. Presidente, Deputado Mauro Lobo; Deputados, Prefeitos, expositores, senhoras e senhores, as principais questões relacionadas ao tema deste encontro já foram suficientemente abordadas, restando-nos apenas enfatizar alguns pontos que julgamos importantes: como se situa esse programa junto às demais prioridades dos investimentos rodoviários do Estado; qual o efetivo equacionamento de recursos para atender a essas necessidades prioritárias do Estado.

Vivemos um momento de muita dificuldade para o equacionamento de recursos para investimentos no nosso País e no nosso Estado. Nós, que militamos no setor, temos sensibilidade apurada nesse sentido. Para ilustrar, vou ler um artigo publicado hoje no jornal "Folha de S. Paulo", na pág. A5, sob o título "Verba para Infra-Estrutura Não Sai do Papel". (- Lê:)

"Dos R\$18.700.000.000,00 programados para o último ano do Governo Federal, só foram gastos até o início de agosto 4,7%. As promessas de liberação, os chamados empenhos, alcançam apenas 1/4 do valor previsto no orçamento, já decorridos 7 dos 12 meses do ano.

Na elaboração do orçamento, a pasta dos Transportes seria a privilegiada, com 24% dos investimentos ou R\$4.400.000.000,00. Até o início do mês, no entanto, estradas, portos, hidrovias não viram mais do que 3,4% desse dinheiro".

Fatos como esses são suficientes para que sejamos cuidadosos ao examinar o volume de recursos com que devemos efetivamente contar para investimento nas nossas rodovias.

No entendimento do sindicato da indústria da construção, as prioridades em investimentos em rodovias estaduais devem ser em programas de recuperação e conservação da malha rodoviária atual, no PRODER, que tem financiamento do BIRD, e na pavimentação do acesso aos municípios que tratamos neste evento. Pretendemos fazer uma rápida análise desses três programas para que possamos avaliar o volume de recursos envolvidos e a correlação que há entre recursos necessários para a pavimentação dos acessos aos municípios e as demais necessidades julgadas prioritárias pelo SICEPOT.

A recuperação e conservação e o PRODER, na realidade, têm como única finalidade preservar o patrimônio da nossa malha rodoviária estadual. Não se está construindo nada. Queremos preservar, como prioridade maior, esse patrimônio. Vamos investir apenas e exclusivamente na pavimentação de acessos aos municípios.

Dentro desse quadro extremamente pouco ambicioso, que recursos estariam envolvidos para se alcançar isso? A recuperação da malha rodoviária estadual exigirá os seguintes recursos. Há 4.000km de malha rodoviária estadual pavimentada em bom estado. Essa parte, supomos, não demandará investimento algum nos próximos quatro anos; 5.500km dessa malha está em estado regular, o que exigiria investimentos de R\$40.000,00 por quilômetro para se elevar o estado de regular para bom, ou seja, exigir-se-iam investimentos de R\$220.000.000,00. O restante, 3.000km de rodovias estaduais pavimentadas, está em estado ruim, o que exigirá investimentos da ordem de R\$100.000,00 por quilômetro para recuperação, o que equivale a R\$300.000.000,00. Apenas para recuperarmos a malha atual, necessitaremos de R\$520.000.000,00 de investimentos. Isso corresponde, nos quatro anos do próximo Governo, a investimentos de R\$130.000.000,00 por ano.

Acresce-se a isso a necessidade da recuperação ou reconstrução de 266 pontes que estão em situações precaríssimas em nossas rodovias estaduais, o que exigirá investimentos de R\$216.700.000,00, ou R\$54.200.000,00 por ano nos próximos quatro anos. Assim sendo, apenas para a recuperação da nossa malha rodoviária pavimentada, necessitaremos de R\$736.700.000,00, o que equivale a investimentos de R\$184.200.000,00 por ano.

Com relação à conservação dessa mesma malha, que soma aproximadamente 12.500km, os valores envolvidos são de R\$4.000,00 por quilômetro a cada ano, o que nos leva a um investimento de R\$50.000.000,00 por ano. As rodovias não pavimentadas, aproximadamente 10.000km, exigem investimentos da ordem de R\$1.500,00 por quilômetro por ano, o que são R\$15.000.000,00 por ano. Apenas para a conservação, o subtotal é R\$260.000.000,00, ou seja, R\$65.000.000,00 durante quatro anos.

Em seguida, o PRODER, que dispõe de financiamento do BIRD e contrapartida do Estado de 50%, engloba reabilitação, restauração e pavimentação que, em seu total, somam R\$875.500.000,00, ou seja, R\$218.000.000,00 por ano.

Por fim, o investimento na pavimentação de acessos a municípios excluídos soma R\$990.000.000,00 em dez anos, o que corresponde a R\$225.000.000,00 por ano.

As prioridades que foram listadas têm uma síntese nos números seguintes. A recuperação e a conservação da malha rodoviária estadual, o PRODER e a pavimentação de acessos são programas que têm mais ou menos o mesmo vulto. Para que possamos nos conscientizar do volume de investimentos exigidos para a pavimentação dos acessos aos municípios, é preciso que saibamos que isso representa um investimento equivalente à recuperação e manutenção de toda a malha estadual durante quatro anos. Essas prioridades somam R\$2.772.000.000,00 de investimento. São recursos vultosos. Estamos jogando-os como recursos prioritários que devem ser destacados.

Vamos tentar estabelecer um equacionamento desses recursos de maneira objetiva. Entendemos que os recursos necessários terão como origem as fontes que a seguir mencionamos. De financiamento externo, já existe no PRODER financiamento correspondente a aproximadamente R\$450.000.000,00. Seria necessário um outro financiamento de R\$450.000.000,00 para o programa de acesso aos municípios não assistidos. A contrapartida do Estado a esses dois financiamentos soma R\$900.000.000,00. E seriam ainda necessários R\$936.000.000,00 de recursos adicionais. O somatório de recursos necessários do Estado é da ordem de R\$1.836.000.000,00.

Mostramos, a seguir, como isso pode ser equacionado. A fonte de provimento desses recursos seria o FUNTRANS. A necessidade seria de R\$460.000.000,00 por ano. Há disponíveis aproximadamente R\$45.000.000,00 por ano. Ou seja, haveria uma necessidade adicional de R\$415.000.000,00 por ano para recursos do FUNTRANS. A nossa recomendação é que sejam vinculados ao FUNTRANS recursos adicionais correspondentes a R\$65.000.000,00 por ano, o que representa a arrecadação da Taxa de Renovação do Licenciamento de Veículos, recentemente criada; R\$140.000.000,00 por ano da parcela de 35% do IPVA. Com isso, o FUNTRANS poderia dispor de R\$200.000.000,00. E ainda contaríamos com um orçamento complementar do Estado de R\$200.000.000,00. Essa é a possibilidade mais concreta de esses recursos serem efetivamente destinados a esses fins.

O FUNTRANS, como todos sabemos, foi criado por esta Casa. É importante verificarmos, no contexto da própria lei, o que diz o seu art. 2º, X. Ele estabelece que ao gestor do Fundo é indispensável dar preferência à pavimentação de estradas de acesso às sedes dos municípios que ainda não tenham ligação asfáltica com as malhas rodoviárias estadual e federal. Ou seja, todo recurso que vai para o FUNTRANS, prioritariamente, tem de estar destinado a esta finalidade principal: pavimentação das estradas de acesso aos municípios que ainda não tenham sua ligação asfáltica.

Vincular recursos no FUNTRANS tem dois efeitos positivos. O primeiro é a vinculação dos recursos de tal maneira que eles estejam mais disponíveis para aplicação, ou seja, tenham um destino mais certo do que no caixa único do Governo. Segundo, na medida em que existem

esses recursos no FUNTRANS, seguindo a lei - é certo que ela tem de ser cumprida -, a preferência quanto ao destino desses recursos é exatamente para a finalidade que estamos discutindo.

Alguns referenciais desse posicionamento já foram abordados pelo nosso Ministro Eliseu Resende, mas tomamos a liberdade de repeti-los. Anteriormente à Constituição de 1988, a questão rodoviária tinha seu equacionamento por meio do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes, que foi transformado no ICMS, e da Taxa Rodoviária Federal, hoje o nosso IPVA. Quer dizer, antes de 1988 o problema não existia, porque o equacionamento do produto já estava feito sem necessidade de recursos adicionais.

Do lado federal, acabamos de ouvir as ponderações do Ministro Eliseu Resende sobre a criação do Fundo Nacional de Infra-Estrutura de Transporte, que vem reeditar o Fundo Nacional de Transportes, que sempre deu cobertura às necessidades dos programas rodoviários.

Os Estados Unidos, grande país em constante desenvolvimento, podem ser uma referência para nós. Contam com um fundo rodoviário e um imposto sobre combustíveis, que correspondem a US\$17.000.000.000,00 por ano, mais de 40 vezes o FENIT, tamanha a importância que dão à questão.

No caso de Minas Gerais, para atender às necessidades mínimas de recuperação e conservação da malha rodoviária e ao objetivo maior, que é dar condições de acesso a todos os municípios, não só recomendamos como também achamos absolutamente indispensável a vinculação de recursos. Se, mesmo com a vinculação, estamos sujeitos a ouvir que os recursos disponíveis não serão destinados àquele fim - conforme comunicação recebida esta manhã pelo Diretor-Geral do DER -, imaginem sem a vinculação.

Para encerrar, repito uma das quatro recomendações dadas ao Brasil por um renomado economista brasileiro, ex-Diretor do Departamento de Economia da Universidade de Chicago e, neste momento, componente da equipe de um dos candidatos a Presidente da República: "O Estado brasileiro investe muito pouco. É necessário que os gastos do Governo com despesas correntes mudem para investimentos". Esse é o nosso propósito. Precisamos garantir que os recursos sejam vinculados aos investimentos.

Esperamos que a Casa, após ter levantado uma tese tão interessante e um programa que sensibilizou a todos, venha também a possibilitar a vinculação de recursos, para que nossas necessidades sejam realmente atendidas.

Esclarecimentos sobre os Debates

O Sr. Presidente - Passemos às perguntas. Esclareço aos que farão perguntas orais que disporão de no máximo 3 minutos.

Debates

O Sr. Presidente - Deputado Federal Eliseu Resende, com relação ao programa para o Estado, o Fundo Nacional de Transportes e talvez essa contribuição da intervenção no poder econômico seriam recursos federais para serem aplicados em obras federais, não é isso?

O Deputado Federal Eliseu Resende - O tributo é federal, e a razão disso é que a Constituição, na parte tributária, prescreve que existem os tributos cobrados pelos Estados, os cobrados pelos municípios e os cobrados pela União. As contribuições de intervenção no domínio econômico são particularmente cobradas pela União. Mas nada impede que a União - e isso está previsto na lei - aplique recursos em investimentos de responsabilidade dos Estados e dos municípios. A lei assim especifica, desde que fique comprovado que esses investimentos produzem uma relevante contribuição para a redução do consumo de combustíveis. Por exemplo, podemos ter investimentos transferidos aos Estados e municípios para a construção de metrô, para a construção de projetos ferroviários e para a construção de vias expressas ou para o aumento da capacidade de vias, ainda que de responsabilidade do Estado, os quais sejam comprovadamente participantes de um programa de redução do consumo de combustíveis. A lei disciplinadora que está tramitando estabelece que pelo menos 25% da arrecadação da CIDE deve ser aplicado em projetos de responsabilidade dos Estados e municípios, desde que haja uma demonstração de que há relevante economia no consumo de combustíveis.

O Sr. Presidente - Certo. Quando o senhor falou sobre o programa para o Estado no valor de R\$600.000.000,00, para quatro anos, e também de investimentos para a ligação de 53 sedes de municípios, atingindo 1.000km, qual seria a origem desse recurso?

O Deputado Federal Eliseu Resende - Parte desses recursos poderão vir da CIDE, desde que determinados projetos demonstrem redução do consumo de combustíveis.

No caso dos investimentos do Estado, dividimos em três subprogramas: o de recuperação e pavimentação de estradas estaduais, o de pavimentação de acessos e o de construção de pontes. O programa de construção de 640km de rodovias estaduais deveria exigir R\$230.000.000,00. E o programa de acessos às 53 sedes municipais poderia ser realizado com R\$250.000.000,00. Isso daria um total de R\$480.000.000,00. Os três subprogramas exigiriam apreciável esforço financeiro do Estado, se realizados com a receita orçamentária. Entretanto, existem pesquisas de financiamento externo em condições muito favoráveis, particularmente através de agências internacionais de desenvolvimento. Esse programa de acesso às sedes de municípios já está negociado há três ou quatro anos com o BID; basta o Governo de Minas insistir na concretização do financiamento. Com esse programa, o Governo de Minas teria condições de desenvolver um importante programa, de grande apelo econômico, social e político, pavimentando o acesso a vários municípios mineiros. Dificilmente isso poderia ser feito apenas com recursos do Tesouro do Estado. Mas já houve uma negociação, e há uma forte tendência de o BID financiar esse programa, que pode ser estendido também para o financiamento de estradas estaduais. Como disse, os dois programas estariam orçados em R\$480.000.000,00. Um outro programa, que corresponde à construção e reconstrução de pontes, não precisaria ser desenvolvido pelo DER; poderia ser desenvolvido pela Secretaria de Transportes e Obras Públicas. Mas, se nos restringirmos aos dois primeiros programas, de 640km de pavimentação de rodovias estaduais e de acesso aos municípios, daria R\$480.000.000,00. Em quatro anos, seriam R\$120.000.000,00 de investimento por ano. Talvez, 60% pudessem provir de financiamento externo, e 40% poderiam corresponder à contrapartida dos investimentos locais. É um programa ambicioso, mas acho que seria importante desenvolvê-lo, para a recuperação das estradas estaduais de Minas.

O Vereador Aristeu Fernandes Viana - Cumprimento o Sr. Presidente, os demais Deputados e os senhores visitantes. Minha pergunta dirige-se ao palestrante da parte da manhã, o Diretor do DNER, Antônio Demétrio. Há recursos para a estrada que liga Itaobim a Jequitinhonha e para a que liga Almenara a Salto da Divisa?

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Posso responder. Cogita-se reiniciar essas duas obras, mas ainda não recebemos a confirmação. Tão logo a tenhamos, responderemos ao Prefeito.

O Deputado Federal Eliseu Resende - Talvez eu possa adicionar alguma coisa. Essa estrada de Almenara a Salto da Divisa é a BR-367. Está faltando pavimentar o trecho de Jacinto a Salto da Divisa, numa extensão de 48km. A obra pode até ter sido delegada ao DER, mas é um investimento do DNER. Estamos colocando-a no programa prioritário do Governo. A obra já está contratada, mas foi interrompida por falta de

dotações orçamentárias. E é extremamente importante, porque o trecho da Bahia já está asfaltado.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Cogitou-se que receberíamos os recursos para essa obra, mas isso ainda não está confirmado.

O Sr. Carlos Eduardo Orsini Lima - Inicialmente, parabeno o Deputado Eliseu Resende por sua excelente exposição. As perguntas que eu faria já foram devidamente respondidas pelo nobre Deputado, mas gostaria de salientar um aspecto muito importante do que falamos hoje cedo. Portanto, Sr. Presidente, dê-me apenas 1 minuto a mais, para que possa estabelecer uma correlação com o que foi apresentado.

Caro Deputado Eliseu Resende, a notícia que o senhor nos traz a respeito da CIDE e da possibilidade da reativação do Fundo Nacional de Transportes vem ao encontro da modelagem que hoje cedo simulamos neste Plenário. Acredito que é o que faltava para termos um modelo integrado, não de cinco anos. Trata-se de um programa de urbanização, considerando que a estrada é humanitária também, por ter uma forte implicação social, e acreditamos que, com a possibilidade do aproveitamento dos recursos do Fundo Nacional de Transportes, estaremos em condições extremamente favoráveis para viabilização da ampliação da malha rodoviária e do atendimento aos municípios considerados hoje excluídos da malha. Fico confortado com as explicações do nobre Deputado.

Essa nova concepção deveria ser uma das diretrizes importantes no processo da avaliação econômico-financeira desses projetos, o chamado custo evitado, ou "cost covery", que o BID leva em consideração em se tratando de projetos de tão larga abrangência sócio-econômica. Obrigado, Deputado Eliseu Resende.

O Sr. Presidente - Pergunta de Marco Paulo Dani, representante da FIEMG, dirigida ao Deputado Eliseu Resende: "Na sua fala, o senhor disse 'se a CIDE vier a ser definitivamente aprovada'. Há possibilidade de a lei da CIDE não ser aprovada pelo Congresso Nacional?"

O Deputado Federal Eliseu Resende - Se está na Constituição, por que não é aplicado? Por que se desobedece à Constituição? Essa é uma questão muito importante. Como disse, o imposto foi criado, já está sendo arrecadado, e estamos pagando R\$700.000.000,00 por mês, a partir de janeiro: R\$0,18 no litro de gasolina e R\$0,07 no litro de diesel. Cada um de nós, quando abastece o carro, está pagando a CIDE, que foi aprovada por emenda à Constituição em 12/12/2001 e começou a ser cobrada em janeiro.

O povo concordou em pagar esse imposto com a explicação do Governo de que é para consertar as estradas. Se fosse para criar um imposto simplesmente, o Congresso não aprovaria. Foi explicado que as estradas estão estragadas e era necessário esse imposto. Aprovamos, e o Congresso representa o povo brasileiro, a sociedade. Em nome do povo e dessa sociedade, aprovamos, e o tributo começou a ser cobrado. O Tesouro já recebeu mais de R\$4.000.000.000,00. Está na Constituição e tem de ser aplicado nos Estados.

Argumenta-se que o orçamento é autorizativo, não impositivo. O Governo gasta se puder gastar. Um problema difícil na economia é a necessidade de aumento do superávit primário. Para pagar os juros da dívida interna exponencialmente crescente, o Governo engorda o superávit primário e armazena ou entesoura os recursos da CIDE, não os aplica nas estradas. É o que está acontecendo. Fizemos essa lei porque proíbe o contingenciamento, que é deixar de gastar para entesourar, a fim de responder pela dívida interna. Esperamos que essa lei seja aprovada, porque todos os candidatos a Governador sabem que, se eleitos e se não tiverem esses recursos, farão Governos medíocres. Eles sabem que precisam da aplicação correta dos recursos decorrentes desse tributo.

Essa lei, que está tramitando e será colocada na pauta pelo Presidente da Câmara dos Deputados, Deputado Federal Aécio Neves, a partir de outubro, poderá ser aprovada em regime de urgência, e teremos a proibição do contingenciamento. Nesse caso, a Constituição é impositiva, deve ser seguida e respeitada, do contrário, haverá crime de responsabilidade fiscal. Não havendo contingenciamento, teremos condições de ir até o fundo. É preciso que essa lei seja aprovada para proibir o contingenciamento. Se o Governo tiver de gastar, não poderá gastar em outra coisa senão nos investimentos viários.

O Sr. Presidente - Só um esclarecimento: quando foi criada a CIDE, já não poderia ter sido previsto o não-contingenciamento?

O Deputado Federal Eliseu Resende - Fugiria da técnica legislativa fazer constar esse tópico na Constituição. Ele entra na lei reguladora. A Constituição diz que os recursos da CIDE são aplicados naqueles três itens que citei. O item mais importante é o de financiamento de programas de infra-estrutura de transportes. Não seria adequado à técnica legislativa colocar a proibição do contingenciamento na Constituição. Mas está na lei que esperamos ser aprovada. O único problema que enfrentamos é a resistência da equipe econômica, já que os gestores financeiro são contra vinculação e gostariam que os recursos fossem vinculados a eles mesmos, para que pudessem aplicar como achassem adequado.

Mas defendo sempre a tese de que as atividades econômicas têm de se auto-sustentar e a tributação clássica tem de ser aplicada nos programas sociais, que são o papel efetivo e principal do Governo. Temos condições de criar, no setor de transporte, tal como fizemos nos setores de energia elétrica, telecomunicações, petróleo e siderurgia, condições de auto-sustentabilidade. Faremos a mesma coisa com os transportes para que toda a tributação clássica, envolvendo Imposto de Renda, CPMF, IOF e IPI, possa ser aplicada em programas sociais, educação, saúde, higiene, construção de casas populares e saneamento básico. Assim, o Governo, efetivamente, teria condições de dar prioridade aos programas sociais, porque aquelas atividades econômicas podem ser auto-sustentadas com a tributação específica.

O Sr. Presidente - Lá ou aqui temos o mesmo problema. Na parte da manhã, o Diretor-Geral do DER falou sobre o FUNTRANS e disse que já havia recebido um comunicado de que os recursos não seriam liberados.

O Cel. Antônio Demétrio Bassili - Inicialmente, havia uma previsão de R\$35.000.000,00; depois, passou para R\$24.000.000,00 e; depois, para R\$12.000.000,00, e, ontem, soube que ao DER não será repassado nenhum recurso.

O Deputado Doutor Viana - Dr. Eliseu, é do meu conhecimento - e hoje, pela manhã, Dr. José Elcio Monteze confirmou - que o Governo Federal, à semelhança do que fez com a CPMF - que foi criada para a saúde e teve seus recursos desviados, não se destinou nenhum real para a saúde -, está querendo desviar esse recurso, criado por um artigo no relatório que o senhor fez e foi aprovado no ano passado, para pagamento do funcionalismo e para outras necessidades, em vez de usá-lo na malha rodoviária ou no transporte. Isso vai precisar da aprovação do Congresso, pois será formalizado por meio de medida provisória ou de outra norma.

O Congresso deve esforçar-se para que esse tributo não se desvie da sua finalidade primordial, como ocorreu com a CPMF. O Governo não deve dar esse calote. A melhoria da qualidade das nossas rodovias é necessária, para evitar que haja prejuízo econômico e que muitos morram.

O Deputado Federal Eliseu Resende - Assistimos ao fenômeno do ciclo helicoidal da história. Antigamente, havia o imposto sobre combustíveis, cuja alíquota era de 7%. Todo o dinheiro ia para as estradas, e nós conseguimos construir a maioria das estradas do Brasil. Num período de 15 anos, asfaltei 40.000km de estradas. Hoje, para construir 1km de estrada, gastamos 10 anos.

Naquela época, o imposto único sobre combustíveis existia, e pagávamos somente 7% do preço do litro de gasolina, o que era aplicado nas estradas federais, estaduais e municipais. O imposto único sobre combustíveis foi transformado no ICMS, que deixou de ser aplicado nas estradas. As estradas ficaram órfãs, e a alíquota é de 30%. Estamos criando novo imposto para substituir aquele. É preciso ter esse cuidado.

Precisamos ter uma posição firme no Congresso, embora não baste o trabalho do legislador. É preciso haver vontade política do Governo. A legislação está acabada. Dediquei-me, pela minha experiência acumulada no setor, ao estudo dessa matéria, e a legislação está pronta. Fizemos a reforma constitucional; é difícil mudar a Constituição Federal, mas tivemos êxito ao mudá-la, instituindo essa vinculação.

Fizemos a lei reguladora na parte tributária e estamos na reta final, fazendo tramitar a lei que estabelece os critérios e diretrizes para a aplicação orçamentária dos recursos da CIDE, cria o Fundo e proíbe o contingenciamento. Precisamos de vontade política para fazer isso.

Estou convencido de que o raciocínio tributário está correto. A sistemática de tributação - a aplicação de determinada taxa em rodovias, a fim de reduzir o consumo de combustível, dando um ganho ao usuário - é uma reflexão correta. Fecha a economia e todos ganham. É como se estivesse cobrando pedágio através do combustível. Costumo chamar essa idéia, ou esse processo, de "pedágio virtual".

Se o litro de gasolina é taxado, só é consumido quando um carro anda 8km. É como se nesses 8km estivéssemos cobrando pedágio da forma mais simples possível. Se esse valor é aplicado naquela via onde o automóvel corre, quem consome gasolina o faz menos. Embora pague, o usuário ganha, porque consome menos. Ele paga mais sobre uma quantidade menos consumida. É aí que ele obtém.

Do ponto de vista da legislação está preciso. O legislador encontrou a solução correta, atingiu o seu alvo, a sua meta, mas é preciso haver a vontade do governo de arrumar as estradas. O Doutor Viana foi feliz ao levantar a questão dos acidentes. Há estudos estatísticos que mostram que o número de vítimas de acidentes fatais é altíssimo, quando as estradas estão estragadas. Nenhuma doença, nenhuma epidemia mata mais, no Brasil, que os acidentes de trânsito. Esse é um custo inestimável, que pode ser eliminado com essa solução. Mas é preciso haver vontade política.

Queremos exercer a nossa cidadania e convencer o Governo de que ele precisa ter vontade para fazer, porque os meios para isso estão à disposição. Nos artigos que costumo publicar nos jornais "Estado de São Paulo", "Folha de S. Paulo", "O Globo", "Estado de Minas", digo: "É possível salvar as estradas do Brasil. Basta cumprir e fazer cumprir a Constituição e as leis".

O Sr. Presidente - Deputado Eliseu Resende, queremos o seu apoio para que possamos ter em Minas um programa que beneficie esses 231 municípios que não têm ligação asfáltica. São municípios excluídos de qualquer processo de crescimento econômico e social. Precisamos do apoio de todos os Prefeitos e Vereadores desses municípios e dos Deputados Estaduais, mas também da nossa bancada federal, para que Minas tire essa mancha que nos envergonha. Em vez de sermos a segunda economia do País, ficamos na retaguarda. Esse não é o papel de Minas.

Queremos contar com o seu apoio para que, dentro de poucos anos, haja um programa que solucione esse problema. Agradecemos a sua participação que muito abrilhantou o nosso debate.

O Sr. Leomar Fagundes de Azevedo - Cabe prestar um esclarecimento ao Dr. Barra a respeito do PRODER. O PRODER é uma proposta de financiamento do Banco Mundial no valor de US\$330.000.000,00, sendo que metade fica a cargo do Governo do Estado e metade a cargo do Banco Mundial.

A proposta que o Banco Mundial examinou e aprovou, cuja negociação terá de ser retomada quando o Governo Federal der o aval para o programa, refere-se a 1.000km de novas rodovias, a 1.000km de restauração e a 800km de manutenção contratada, semelhante ao CREMA do DNER, e também à recuperação ambiental.

Sou representante do DER na questão ambiental. Após levantamento do passivo ambiental das rodovias de Minas Gerais conservadas pelo DER, concluímos que 1.830 pontos necessitam de recuperação e que, para isso, são necessários US\$30.000.000,00. Em conversa com o representante do Banco Mundial em Brasília, perguntei se o Banco aprovaria licenciamento nesse valor. Respondeu-me: "É muito pouco. Agregue a isso mais rodovias para, depois, fazermos um programa completo".

É bom que saibam, então, que o programa é de US\$330.000.000,00 por causa dos US\$30.000.000,00 da recuperação ambiental e que, portanto, não diz respeito somente à restauração. O Programa de Descentralização de Rodovias, do DNER ou DENIT para o DER, é o único que se dedica exclusivamente à restauração de rodovias federais.

O Sr. Lionel Barra - Incluímos o PRODER como prioridade no Estado porque o programa contempla um financiamento equacionado, e parte substancial e preponderante dos investimentos é dedicada à recuperação.

Quereria apenas fazer um adendo com relação à possibilidade de se dispor de recursos da CIDE ou do FENIT, para, eventualmente, atender às necessidades de pavimentação dos acessos aos municípios.

Muito embora o Deputado Eliseu Resende tenha feito referência à possibilidade de que isso ocorra, o que está no projeto de lei - que ainda não foi aprovado - de regulamentação do FENIT é que os recursos atendam a programas de economia de combustível de projetos urbanos. O acesso ao município não é um projeto urbano. É preciso mudar essa questão e fazer um acréscimo, de forma mais explícita, para que o problema seja resolvido da melhor maneira. É com pessimismo que digo que da forma como está hoje não é possível dispor daqueles recursos. Quem sabe, ainda seja possível fazermos alguma intervenção para que essa questão fique mais bem referendada? Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Quando a Assembléia Legislativa promove esses ciclos de debates, quer trazer a público um problema relevante do Estado. Sem dúvida, a situação em que se encontram esses 231 municípios que não têm ligação asfáltica é preocupante, na medida que estão excluídos de qualquer processo de desenvolvimento. Os moradores desses municípios, obviamente, não têm boa perspectiva de qualidade de vida e de auto-estima. No mundo em que vivemos e com a situação do nosso País, conviver com município a que não se pode chegar por meio de uma rodovia estadual razoável, no mínimo, asfaltada, é motivo de nos julgarmos desprestigiados, sem força política ou seja o que for, para conseguir um objetivo desses.

O simples debate não vai se encerrar hoje. Ele apenas levantou o problema, mas levantou também a possibilidade de soluções. O mais importante é que as partes interessadas, ou seja, os municípios diretamente envolvidos e os Deputados que representam esses municípios, sejam da área federal ou estadual, os seus Vereadores, enfim, a população, se manifestem, acompanhem o processo e se envolvam. Apresentamos a proposta de realização deste debate, porque temos uma vivência nesta Casa, de vários anos, como parlamentar e também como relator do orçamento. Sabemos que todos os Deputados gostam de apresentar emendas, beneficiando as suas cidades e os seus municípios com recursos para infra-estrutura.

O orçamento em vigor relaciona várias emendas destinadas à realização dessas ligações asfálticas, mas já aprendemos, há algum tempo, que essas emendas podem não significar nada, apesar de terem se tornado leis no momento em que foi sancionada a lei orçamentária. Isso porque, como já foi dito aqui, o orçamento é autorizativo, ele não determina que se faça isso ou aquilo. E mais forte ainda do que a vontade, às vezes, é a situação econômico-financeira do País ou do

Estado ou das nossas políticas públicas. Como agora que teremos novos governantes, este é o momento de levarmos um documento que traduza essa expectativa, essa preocupação, e, mais ainda, uma exigência de boa parte da população mineira, porque já não se pode continuar dessa forma, já não se pode brincar com emendas de orçamento para ver se resolve. Também não acreditamos em soluções pontuais. Não adianta relacionarmos uns poucos municípios para serem beneficiados. O fundamental é que tenhamos um programa abrangente que possa beneficiar, num determinado número de anos, todos os municípios que estão nessa situação de exclusão social e econômica. Então, quando se fala tanto sobre os problemas de assentamento humano ou de processos migratórios, se temos 231 municípios que não têm um mínimo de condição para segurar a sua população ou, pelo menos, parte dessa população, obviamente vamos continuar tendo aqueles problemas migratórios indesejáveis. As pessoas saem dos pequenos centros porque não vêem perspectiva de ganhar a vida nas suas cidades, indo para os centros maiores, com todos os problemas que temos vivenciado.

A Assembléia Legislativa quer, com este evento, provocar ações voltadas para mudanças, e essas mudanças não são fáceis, conforme sabemos.

Pude conversar, na parte da manhã, com alguns Prefeitos, que vieram aqui com certa expectativa, mas sem esperança. E, se não tivermos esperança, isso significa o nosso fracasso, pois a nossa força reside em aglutinarmos vontades, para levar a quem de direito respostas a suas reivindicações quanto ao resgate da autonomia e da dignidade do município e da auto-estima de seus cidadãos.

Leitura da Carta de Belo Horizonte

O Sr. Presidente - Gostaríamos de apresentar aos senhores o que chamamos de Carta de Belo Horizonte, que será levada aos candidatos do Governo do Estado, e queremos que eles, publicamente, assumam o compromisso de desenvolver, em seu Governo, um programa que vise definitivamente a incluir os nossos 231 municípios excluídos.(-Lê:)

"Carta de Belo Horizonte, 20/8/2002. O Ciclo de Debates Ampliação da Malha Rodoviária: Condição para o Desenvolvimento Socioeconômico do Estado, realizado nesta data na Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais, vem demonstrar a importância e a prioridade que o tema exerce no contexto das economias estadual e federal.

A falta de infra-estrutura na área de transportes tem sido causa do isolamento de várias cidades mineiras. O projeto a ser elaborado para corrigir essa situação deverá ser considerado muito além de um plano de Governo ou de Estado; deverá ser assumido como um plano de humanização de 231 municípios mineiros, representando aproximadamente 10% da população do Estado. A implantação de interligações rodoviárias pavimentadas contribuirá diretamente para a melhoria do Índice de Desenvolvimento Humano - IDH - desses municípios, tidos como excluídos do processo de desenvolvimento estadual.

O equacionamento dos recursos financeiros, da ordem de R\$2.100.000.000,00, necessários para a execução do projeto, demandará um conjunto de parcerias e ajustes institucionais, envolvendo os Governos Federal e Estadual, os próprios municípios, o setor privado e, provavelmente, organismos internacionais de fomento. Demandará, portanto, trabalho conjunto e vontade política, para que os obstáculos sejam superados.

Estamos cientes de que um projeto dessa natureza exigirá um planejamento estratégico e integrado, dentro das diversas instituições estaduais, liderado pelo Executivo.

Ressalta-se a necessidade da aprovação, no Congresso Nacional, da lei que regulará o não-contingenciamento da Contribuição sobre a Intervenção do Domínio Econômico - CIDE - e sua aplicação através do Fundo Nacional de Transportes, envolvendo restauração, aumento da capacidade de escoamento rodoviário e aplicação em pavimentação em novos trechos, que poderá significar parte representativa dos recursos financeiros necessários à viabilização do projeto. Da disponibilidade de R\$6.500.000.000,00 anuais para todo o Brasil, Minas Gerais poderá obter pelo menos 20%.

Estradas melhores, com acesso pavimentado aos principais eixos rodoviários, irão significar apoio às atividades econômicas e à geração de milhares de empregos para essas regiões, além de segurança e melhoria da qualidade de vida para a população mineira."

Esse é o teor da carta que apresentaremos aos Deputados e aos Prefeitos dos municípios envolvidos.

Com este evento, a Assembléia Legislativa demonstra sua preocupação com os fatos sociais e econômicos do Estado e espera que este encontro seja provocador de mudanças e apresente um novo enfoque para a solução desses problemas. Não é uma atitude isolada nem de proteção a um determinado município, mas uma ação conjunta desses municípios, em um pacto de solidariedade, que virá em benefício de todos.

Esta Presidência agradece aos convidados e a todos que trouxeram sua contribuição, levantando questões e esclarecendo os pontos colocados.

ATA DA 208ª REUNIÃO ESPECIAL, EM 29/8/2002

Presidência do Deputado Paulo Pettersen

Sumário: Comparecimento - Abertura - Ata - Composição da Mesa - Destinação da reunião - Execução do Hino Nacional - Palavras do Sr. Presidente - Palavras da Deputada Maria Olívia - Apresentação musical - Palavras do Padre Gilson da Silveira Goulart - Apresentação de dança - Entrega de placa - Apresentação musical - Encerramento.

Comparecimento

- Comparecem os Deputados: Marco Régis - Maria Olívia - Paulo Pettersen.

Abertura

O Sr. Presidente (Deputado Paulo Pettersen) - Às 20h15min, declaro aberta a reunião. Sob a proteção de Deus e em nome do povo mineiro, iniciamos os nossos trabalhos. Com a palavra, o Sr. 2º-Secretário, para proceder à leitura das atas das duas reuniões anteriores.

Ata

- A Deputada Maria Olívia, 2ª-Secretária "ad hoc", procede à leitura das atas das duas reuniões anteriores, que são aprovadas sem restrições.

Composição da Mesa

O locutor - Convidamos a tomar assento à Mesa o Revmo. Padre Gilson da Silveira Goulart, Diretor-Geral do Colégio Arnaldo; a Exma. Sra. Silvana Nascimento, Superintendente Executiva da Fundação Arnaldo Janssen; a Sra. Deputada Maria Olívia, autora do requerimento que deu origem a esta homenagem; e o Sr. Deputado Marco Régis.

Destinação da Reunião

O locutor - Destina-se esta reunião a homenagear o Colégio Arnaldo pelos seus 90 anos de fundação.

Execução do Hino Nacional

O locutor - Convidamos todos os presentes a ouvir, neste momento, o Hino Nacional.

- Procede-se à execução do Hino Nacional.

Palavras do Sr. Presidente

Revmo. Pe. Gilson Silveira Goulart, Exma. Sra. Silvana Nascimento, Exma. Sra. Deputada Maria Olívia, demais presentes, esta Presidência tem a grata satisfação de dar início à reunião especial em homenagem ao Colégio Arnaldo, convocada a requerimento da Deputada Maria Olívia, que contou com o apoio de outros parlamentares.

Fundado em fevereiro de 1912, esse educandário, que sempre privilegiou a formação humanística dos seus alunos, é uma das mais tradicionais instituições de ensino de Minas Gerais, sendo inquestionável sua influência na vida cultural e política de nosso Estado.

O escritor Alexis Carrel, um dos expoentes da espiritualidade e da literatura francesas, em certa ocasião declarou que o homem não pode fazer-se sem sofrer, pois é ao mesmo tempo o mármore e o escultor. Queria dizer, sem dúvida, que o processo de aprimoramento do ser humano é penoso, porque implica trabalhar, às vezes rudemente, a sua própria natureza. De nossa parte, diríamos que o esforço impregnado de sofrimento se atenua com as influências positivas que recebemos, tais como a orientação familiar e o ensino ministrado nas boas escolas. Entre estas, avulta entre nós o Colégio Arnaldo, ajudando sucessivas gerações de mineiros a esculpir no mármore a própria cidadania.

No desenrolar desta reunião, ouviremos dos outros oradores relato preciso e precioso sobre o estabelecimento. Por essa razão, não vamos nos estender sobre dados e fatos que o identificam, mas sobre a essência do monumento educacional que se confunde com a história de Belo Horizonte. Cumpre lembrar que os missionários da Congregação do Verbo Divino - fundadores da instituição - aportaram nestas plagas nos primórdios da Capital mineira.

Todos os belo-horizontinos - quer sejam os aqui nascidos, quer sejam os que adotaram Belo Horizonte como sua terra do coração - estão habituados à visão do prédio imponente, dominando a confluência de algumas de nossas principais avenidas. Essa familiaridade com o espaço físico convive com a certeza de que abriga um dos principais centros de saber e de difusão da cultura em nosso Estado. Que o digam nomes como Carlos Drummond de Andrade e Fernando Sabino, para citar apenas dois dos luminares que passaram pelos bancos da escola venerável.

Se vivo estivesse o Pe. Arnaldo Janssen, fundador da Congregação do Verbo Divino, certamente incluiria o nosso Colégio Arnaldo entre as suas mais diletas realizações. É que, ao fundar a Ordem no ano de 1875, na cidade holandesa de Steyl, já entendia que evangelização e educação não são conceitos conflitantes, mas, antes, se completam. A formação religiosa não prescinde do desenvolvimento intelectual, até mesmo como forma de cultivar e de absorver a virtude cristã. Não foi outra, muito a propósito, a tônica do discurso que o Papa João Paulo II proferiu durante realização do XV Capítulo Geral dos Verbitas, lembrando também que a inculturação e o diálogo inter-religioso sintetizam o admirável trabalho dos seguidores do Pe. Janssen. É que o êxito do trabalho missionário e educativo - como nos mostra o Colégio Arnaldo - reside na capacidade de interagir no respeito a outras culturas e religiões.

A propagação dos ideais do intelecto, da ética e da cidadania constitui uma das preocupações do Legislativo mineiro ao exercer a sua função político-parlamentar. Por isso mesmo, é auspicioso observar que a Assembléia mineira não se omite, ao reconhecer formalmente a presença, na vida mineira, desse caro Colégio Arnaldo, que é fértil laboratório e operoso difusor de tais princípios. Nessa linha de afinidade entre as nossas instituições, apresentamos ao Colégio Arnaldo, a seus Diretores, professores, funcionários e alunos, a saudação calorosa deste representante do povo mineiro que lhes fala. Muito obrigado.

Palavras da Deputada Maria Olívia

Exmo. Sr. Deputado Paulo Pettersen, amigo Pe. Gilson, Exma. Sra. Silvana Nascimento, Exmo. Sr. Deputado Marco Régis, senhoras e senhores, ex-alunos, alunos, professores, sejam bem-vindos à nossa Casa, que é a casa do povo.

Ao solicitar a realização desta reunião, quis que todo o povo de Minas Gerais pudesse compartilhar comigo a alegria de ver a coroação de anos tão profícuos. O Colégio Arnaldo é das mais tradicionais instituições culturais e educacionais de Minas Gerais. Mas o que se destaca nestes 90 anos não é a quantidade medida pelo tempo, e sim a intensidade com que foram vividos. O selo do colégio está fixado no caráter de milhares de alunos que por ali passaram, marcados que foram pelo saber, pela seriedade, pela ética, e, sobretudo, pela fé na vida.

O começo do Colégio Arnaldo em Belo Horizonte é prova incontestável de que era a vontade de Deus que estava sendo realizada. José Maria Cançado conta, em seu livro: "Colégio Arnaldo - uma escola nos trópicos", que, para começar as aulas, o colégio não tinha nem sequer uma carteira. Foi preciso recorrer a um empréstimo de 100 carteiras, depois de muita luta dos responsáveis pela Escola. Esse exemplo, simples e corriqueiro em muitas escolas, mostra a determinação dos religiosos em atender ao apelo de Deus. Começava ali o grande espaço de educação e evangelização. O maior legado da educação é o preparo para uma vida feliz com Deus e com os irmãos.

A maior sabedoria é a que vem de Deus. Foi isso que ensinou em toda a sua vida Pe. Arnaldo Jansen, e é isso que todos os mestres do colégio têm procurado passar para seus alunos. Causou-me muita honra ter sido solicitada pelos meus amigos do Colégio Arnaldo para acompanhar, junto ao MEC, a aprovação da Faculdade de Administração, com especialização em Meio Ambiente e Marketing, e a de Direito.

Não fiz mais do que minha obrigação. Não seria justo a qualidade do Colégio estender-se somente até o ensino médio, privando seus alunos de terminar sua formação profissional sem perda de qualidade.

Esta simples homenagem não representa quase nada diante da grandeza dessas mulheres e homens heróicos, que fazem da educação o seu sacerdócio. Doam de si o que têm de mais precioso: a sabedoria dada por Deus, missão que poucos conseguem desenvolver com tamanha competência como os mestres do Colégio Arnaldo. Educadores, o que seria de nossas famílias se não fosse a valiosa colaboração que dão na educação de nossos filhos? As famílias têm sofrido diretamente com a transformação acelerada por que passa a sociedade brasileira, trazendo inúmeros problemas de ordem econômica, social e ética, e muitas vezes acabam desagregadas e vítimas da violência.

O Colégio Arnaldo consegue o que poucos centros educacionais conseguem: envolver os pais numa efetiva participação no processo educativo de seus filhos. Esta é a essência do método pedagógico. A criança e o jovem não existem sem seu contexto familiar, fora de uma sociedade. A integração da escola com a família e com a comunidade é essencial. Parabéns, mestres, por fazer isso com tanta competência.

Mas não podemos nos esquecer também de que vivemos num mundo de crescente miséria. Miséria de comida, saúde, habitação e capacidades. Milhões de pessoas vivem à margem do processo de desenvolvimento, excluídas dos benefícios trazidos pelo progresso científico e tecnológico.

Nesse aspecto, mais uma vez o Colégio Arnaldo mostra sua sensibilidade diante da realidade dura. Além de passar para seus alunos a consciência de cidadania, como responsáveis pela transformação da sociedade, sai de seus muros e vai até a população carente, com projetos revolucionários. Escolheu, dentre outras, duas regiões emblemáticas da injustiça social com que o mundo convive: o vale do Jequitinhonha e o Bairro Taquaril, na periferia de Belo Horizonte.

Pelo que conheço dos responsáveis pelo Colégio, este trabalho ali desenvolvido não é peça de "marketing". É fruto da consciência cristã, que vem desde os desbravadores de tão belo trabalho. Educadores, educadoras, mesmo tendo colhido tantos frutos, têm pela frente missão muito difícil: não ceder às pressões da sociedade que, cada vez mais, se materializa. A sua missão é educar para o bem comum. Educação a serviço da vida e da esperança, na construção de uma sociedade a serviço da felicidade das pessoas, marcada pelo amor e não pelo dinheiro. Vivemos numa sociedade marcada por preconceitos de cor, raça, sexo, religião, cultura. Por isso os senhores têm a missão de ajudar a encontrar maneiras novas de relacionamento humano, colaborando na construção de uma comunidade que leve ao desenvolvimento sadio de identidades diferentes, mas complementares. A sua missão é continuar lutando por uma educação que resgate a dignidade da pessoa humana, ao desenvolver nela a parte física, psíquica, intelectual, espiritual, social e moral, desenvolvendo, assim, nas suas relações básicas consigo, com os outros, com o mundo e com Deus. É missão muito difícil, mas muito dignificante. Mas vocês não estão sozinhos. Além de contar com a proteção de Deus, podem contar conosco, porque a causa de vocês é a de todos nós.

Para terminar, gostaria de apropriar-me das palavras de um dos maiores educadores que este País já teve, o grande mestre Paulo Freire: "Não é possível refazer este País, democratizá-lo, humanizá-lo, torná-lo sério com adolescentes brincando de matar, ofendendo a vida, destruindo o sonho, inviabilizando o amor!".

Se a educação sozinha não transforma a sociedade, sem ela tampouco a sociedade muda. Se a nossa opção é progressista, se estamos a favor da vida, e não da morte, da equidade, e não da injustiça, do direito, e não do arbítrio, da convivência com o diferente, e não de sua negação, não temos outro caminho, senão viver a nossa opção. Encarná-la, diminuindo a distância entre o que dizemos e o que fazemos. Desrespeitando os fracos, enganando os incautos, ofendendo a vida, explorando os outros, discriminando o índio, o negro, a mulher, não estarei ajudando meus filhos a serem sérios, justos e amorosos da vida e dos outros! Muito obrigada.

Apresentação Musical

O locutor - Convidamos os presentes a ouvir o conjunto de flautas Allegro, do Colégio Arnaldo, que, sob a regência da Profa. Maria do Carmo Fantini de Castro, interpretará "Begin the beguine", composta por Brian Bonsor.

- Procede-se à apresentação musical.

Palavras do Padre Gilson da Silveira Goulart

Deputado Paulo Pettersen, Deputada Maria Olívia, que nos proporcionou esse momento de alegria, Deputado Marco Régis, Silvana Nascimento, prezados professores, prezados pais de nossos alunos, caros alunos e estimados amigos, surge sempre em nossa memória o que significa o Colégio Arnaldo em nosso meio. Nós mesmos, dentro da nossa ordem religiosa, fazemos pergunta que pode parecer estranha, mas queremos ser objetivos, olhar os tempos e acompanhar o movimento da sociedade. O que estamos fazendo com os nossos colégios, faculdades e universidades? Estamos na rota certa, já que, para tanto, dedicamos a nossa vida? Naturalmente, quando se lança tal questão ou qualquer pensamento, é típico de nós, seres humanos, colocá-los em discussão. E vai haver sempre prós e contras. Mas, no caso, a decisão é sempre unânime. Nós, do Colégio Arnaldo e também de toda a nossa rede de colégios, faculdades e universidades, temos alguma coisa a dizer e a construir.

Vou remontar a um fato histórico, muito conhecido. Quando apanhamos o nosso livro de história, sabemos que, em 1750, Frederico II, Rei da Prússia, obrigou os pais a mandar os filhos para a escola. Quando a criança completasse 6 anos, se não aparecesse na escola, emissários do Rei iam à procura dos pais para saber por que o filho não estava na escola. O pai e a mãe poderiam dizer que achavam que a criança ainda não estava com idade ideal, madura. No entanto, quando a criança completava 7 anos, já não havia escolha. A criança ia para a escola; caso contrário, o pai ia para a prisão.

O que resultou dessa situação? Temos a Alemanha entre os principais países do mundo. Mas ainda é um país que se orgulha de ter um povo culto. Sem dúvida, temos que aceitar esse fato. Isso foi resultado da atitude de um governante que olhou para o bem do povo. Perguntou a si próprio: "Que posso fazer por meu povo? O que posso fazer é fazer com que o povo vá à escola". Então, construiu essa nação. São 275 anos. E o resultado está aí. Portanto, o Colégio Arnaldo tem a sua função de ajudar a construir a nossa Nação.

Neste momento, quero evocar um fato que me aconteceu. Certa feita, em conversa com Juruna, recentemente falecido, perguntei como viviam, como era o horário na tribo. Respondeu-me que levantavam às três e meia da madrugada, dançavam num ritual religioso; às cinco e meia iam para o campo, trabalhavam, retornando às sete e meia, tomavam café. Ao meio-dia, as mulheres levavam a comida à roça, e, às seis horas, tomavam banho, jantavam, e depois o cacique dava conselhos. Todos se reuniam no centro da taba, sentavam-se no chão, e o cacique avaliava o que tinha sido bem feito, o que tinha sido mal feito, aconselhava e mostrava como agiam os seus antepassados. Disse que, por volta das oito e meia, das nove horas, iam dormir.

Com esse exemplo, quero mostrar a quem chamamos indígenas e os valores que são transmitidos de geração para geração. Infelizmente, há desprezo pela cultura indígena. Há maior compreensão, mas não o suficiente. Uma tribo que vive no interior da mata, que desprezamos, é muito superior a nós.

Formar o índio para que saiba viver mais tarde. Talvez estejamos sendo negligentes nesse aspecto. Queremos formar as nossas gerações brancas, as nossas gerações civilizadas, a nossa juventude, mas será que estamos no caminho certo? O Colégio Arnaldo está lutando para dar resposta satisfatória. Afinal, onde está o problema? Na juventude? Nos adultos? Sempre dizemos que o jovem é isto ou aquilo, e assim subimos em nosso pedestal. Talvez não estejamos entendendo a força que vem de trás, porque a juventude é força propulsora e sempre quer algo mais. Muitas vezes não temos essa compreensão.

Ao olharmos o homem, vemos somente o seu cérebro, o seu coração ou a sua força física. Afinal, o que precisamos? É claro, formamos um conjunto, mas o Colégio Arnaldo procura formar o coração do aluno.

Não adianta termos cérebros se não tivermos um coração formado. Precisamos do cérebro, queremos ajudá-lo a se desenvolver, mas não podemos negligenciar a afetividade, que é a mola propulsora do homem. Achamos que agimos sempre por motivos racionais, mas isso não é verdade. Não somos tão racionais no nosso agir, somos mais afetivos.

Há algumas décadas, o célebre filósofo Leonardo Franca disse, em seu livro "A Crise do Mundo Moderno", que as idéias regem o mundo. Sem dúvida. No entanto, talvez esteja faltando a outra parte para dirigir as idéias. E é esse o diferencial que queremos ter. Estamos lutando para que a nossa juventude cresça num clima sadio, em que o coração mande ondas de calor humano e de amor. Somente assim poderemos trabalhar; somente assim os colégios têm sua razão de existir.

As máquinas trabalham melhor e também funcionam melhor do que nós porque têm forma diferente. Mas queremos viver na nossa totalidade.

O Colégio Arnaldo é imensamente grato por esta reunião, em que pudemos expor os valores dessa instituição, que existe há 90 anos. Não surgiu somente para Belo Horizonte. Essa não foi a preocupação primordial dos seus fundadores, que pensaram mais no interior. Por isso há pessoas que vivem em cidades interioranas que ainda se lembram do tempo do internato do Colégio Arnaldo. Assim, a nossa obra se estendia por todo o Estado e se estende até hoje. E orgulhamo-nos da plêiade dos nossos ex-alunos, que nos chamam ao dever, procurando fazer com que não nos desviemos dos nossos princípios.

Nesse sentido, criamos, neste ano, a Fundação Arnaldo Janssen, que tem como Superintendente Executiva a Silvana Nascimento. Peço que, em poucas palavras, exponha o que a Fundação deseja.

Desde já deixo registrados os nossos sinceros agradecimentos, não só pelo comparecimento, mas também pelo apoio e pelo carinho demonstrado para com o Colégio Arnaldo. Muito obrigado.

A Sra. Silvana Nascimento (em aparte) - É uma homenagem singela, mas de fundamental importância para nós, neste momento em que temos como objetivo ampliar todos os valores que vêm sendo trabalhados no colégio e, recentemente, nas Faculdades Arnaldo Janssen. É muito importante tornarmos público não somente esses valores, mas também uma visão de futuro. Falou-se muito em tradição dos valores, o que é importante para a formação da cidadania dos nossos alunos, mas o objetivo principal da Fundação nasceu da visão e da ousadia do Pe. Gilson, que levou à diretoria da Congregação o desejo de criar uma fundação que integrasse não apenas os valores já existentes, mas também tudo o que fosse possível em tecnologia e em modernidade.

Estamos falando do grande empenho, do esforço que está sendo iniciado agora para proporcionar aos nossos alunos e à nossa comunidade todas as tecnologias por meio de cursos de extensão. Será a possibilidade de profissionalização e de maior amplitude desses grupos culturais que pertencem ao colégio, com um projeto, aliás, de um centro cultural que busca socializar a cultura, proporcionar o acesso cultural a uma comunidade que ainda não o tem em Belo Horizonte.

Finalmente, desejamos ampliar também o atendimento social, que já existe por meio do Grupo Vale, como a Deputada mencionou. Então, é muito importante ter claro para os pais, alunos e toda a comunidade envolvida com o colégio e com a faculdade que acreditamos em educação por meio da tecnologia, do que há de mais moderno, mantendo sempre os valores da cultura, da ética e da cidadania.

A Fundação funciona no colégio, e estamos à disposição para novos parceiros, pessoas que queiram participar conosco desse projeto. Recentemente, implantamos o instituto de ex-alunos - gostaria de registrar a presença do nosso Presidente, Dr. Márcio Quintino -, o qual tem também o objetivo de agregar valores desses profissionais que estarão no mercado participando do cenário nacional. Esperamos que contribuam de alguma forma para o crescimento de nossos futuros alunos.

Estamos às ordens e agradeço a homenagem.

Apresentação de Dança

O locutor - Convidamos os presentes a assistir à apresentação do balé do Projeto Céu e Terra, da Fundação Arnaldo Janssen, patrocinado pelo Colégio Arnaldo e dirigido aos portadores de deficiência auditiva, sob a direção da bailarina Wilmara Marlière, com produção musical de Weberty Marlière. Música: "Luz Infinita".

- Procede-se à apresentação do balé.

Entrega de Placa

O locutor - Neste momento, o Presidente fará a entrega ao Pe. Gilson de placa alusiva a esta homenagem, com os seguintes dizeres: "O Colégio Arnaldo sempre promoveu o ser humano, preparou cidadãos conscientes e os auxiliou para uma atuação eficaz e transformadora. Por isso e pela excelência no ensino e na formação de pessoas que marcaram o País, vem sendo reconhecido, ao longo de todos esses anos, nos campos educacional, cultural, artístico, político e econômico. A homenagem da Assembléia Legislativa a tão conceituada instituição pelos seus 90 anos de existência".

- Procede-se à entrega da placa.

Apresentação Musical

O locutor - Convidamos os presentes a ouvir o Coral Angelus Dei, composto pelos Meninos Cantores do Colégio Arnaldo, que, sob a regência do maestro Edison Oliveira, interpretará trecho da Nona Sinfonia de Beethoven e a música Carinhoso, de Pixinguinha. É interessante e tempestivo dizer que Ludwig van Beethoven, já surdo, compôs a Nona Sinfonia, que foi a primeira em que se incluíram vozes humanas. Quando se lhe perguntou sobre a razão de ter juntado vozes ao som de instrumentos, Beethoven respondeu: "Porque a voz é o mais perfeito instrumento da lavra do Criador". E assim é a Nona Sinfonia, que será apresentada agora.

- Procede-se à apresentação musical.

Encerramento

O Sr. Presidente - A Presidência agradece a todos a honrosa presença e, cumprido o objetivo da convocação, encerra a reunião, convocando os Deputados para a reunião especial de segunda-feira, dia 2 de setembro, nos termos do edital de convocação. Levanta-se a reunião.

ORDEM DO DIA

Ordem do dia da 98ª reunião ordinária da comissão do Trabalho, da Previdência e da Ação Social, a realizar-se às 10 horas do dia 10/9/2002

1ª Parte (Expediente)

Leitura e aprovação da ata. Leitura da correspondência e da matéria recebida. Designação de relator.

2ª Parte (Ordem do Dia)

Discussão e votação de pareceres sobre proposições sujeitas à apreciação do Plenário da Assembléia:

No 2º turno: Projetos de Lei nºs 891/2000, do Deputado Gil Pereira; 1.470/2001, do Deputado Edson Rezende.

Discussão e votação de proposições que dispensam a apreciação do Plenário da Assembléia:

Em turno único: Projetos de Lei nºs 2.027/2002, do Deputado Wanderley Ávila; 2.069/2002, do Deputado José Henrique; 2.084, 2.183/2002, do Deputado Ivo José; 2.149/2002, do Deputado Bené Guedes; 2.165/2002, da Deputada Maria José Haueisen; 2.180/2002, do Deputado Djalma Diniz; 2.181 e 2.200/2002, do Deputado Marco Régis; 2.185/2002, do Deputado Sebastião Navarro Vieira; 2.192/2002, do Deputado Fábio Avelar; 2.196/2002, do Deputado Mauri Torres; 2.197, 2.198 e 2.204/2002, do Deputado Dalmo Ribeiro Silva; 2.201/2002, da Deputada Maria Olívia; 2.208/2002, do Deputado Amilcar Martins; 2.211 e 2.212/2002, do Deputado Miguel Martini; 2.221/2002, do Deputado Antônio Júlio.

Discussão e votação de proposições da Comissão.

PRONUNCIAMENTOS REALIZADOS EM REUNIÃO ANTERIOR

388ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Discursos Proferidos em 3/9/2002

O Deputado Doutor Viana - Sr. Presidente, Srs. Deputados, imprensa, senhores das galerias, telespectadores da TV Assembléia, em 11 de abril deste ano, dirigi-me, em solicitação escrita à Mesa Diretora desta Casa, pedindo o pagamento aos nossos servidores da reposição da diferença na conversão da moeda, de cruzeiros reais em URVs. A conversão, levada a efeito pelo Governo Federal em abril de 94, trouxe para os servidores uma perda na remuneração de 11,98%.

Como tive a oportunidade de esclarecer naquela ocasião, a incorporação desse percentual é mera recomposição salarial, não se tratando de reajuste ou aumento. Esse direito já foi definido e acatado pela justiça, conforme decisões do Superior Tribunal de Justiça e do Supremo Tribunal Federal, os quais consideram essa reposição um direito adquirido dos servidores do Ministério Público Federal e de todos os servidores dos Poderes Legislativo e Judiciário.

"É devido aos servidores do Poder Judiciário a incorporação da diferença de 11,98% relativa à conversão de cruzeiros reais em URVs. Interpretação sistêmica das medidas provisórias pertinentes e da Lei nº 8.880/94. Precedentes: STJ e STF.

O servidor é remunerado com vencimento padrão do seu cargo mais vantagens pessoais. Assim, se há mudança no padrão do vencimento dos funcionários antigos, essa mudança deverá também ser estendida ao funcionários novos."

Vejo, agora, com muita satisfação, que esta Casa começa a incorporar essa diferença `remuneração dos servidores`, o que é muito justo.

Os sucessivos aumentos de preços, inclusive dos preços administrados, vêm ocasionando sensível perda do poder para a manutenção de sua família.

Além disso, a Casa dá bom exemplo, mostrando o acatamento às determinações legais e a preocupação com o bem-estar dos seus trabalhadores.

Quero cumprimentar o Presidente Antônio Júlio e a Mesa, com sinceros agradecimentos pelo apreço que demonstraram ao meu apelo e com a minha admiração por essa atitude de respeito ao direito do funcionalismo da Assembléia Legislativa de Minas Gerais.

Sr. Presidente, quero comentar esse discurso lido, exatamente porque, no dia 11 de abril, vim a esta tribuna reivindicar, em nome dos funcionários desta Casa, o pagamento dessa diferença, que, na realidade, já deveria estar acontecendo desde abril de 1994, quando houve a conversão de cruzeiros reais em URVs, o que fazia parte do salário dos funcionários desta Casa.

O Governo federal já mandou pagar essa diferença há muito tempo, mas esta Casa estava ainda discutindo o que era de direito dos seus funcionários. Vi e confirmei, por meio dos funcionários, que recebimento da diferença começou a acontecer recentemente.

Ficamos muito felizes. Essa é mais uma situação de injustiça recuperada, revista. Cabe-nos, agora, parabenizar a Mesa, principalmente o Presidente Antônio Júlio, que reparou essa injustiça e cumpre o que é de direito dos funcionários da Assembléia Legislativa. Fazendo isso, dá exemplo de respeito a esses funcionários.

Fico muito feliz, parabeno a Mesa e, mais uma vez, os funcionários, que agora têm de volta esse direito, que não estava sendo atendido. Falo única e especificamente sobre esse direito que passou a ser cumprido para com os funcionários, que já deveriam estar recebendo há muito tempo, pois é um direito devido, adquirido. É preciso que a Casa negocie, olhe o que tem que ser feito com esse passado, que é de direito dos funcionários desta Casa. Já avançamos, mas queremos saber ainda, da Mesa, para justificar ao funcionalismo, o que ficou, que era de direito por tantos anos e que a Casa não cumpriu nos mandatos anteriores.

O Deputado Sargento Rodrigues - Sr. Presidente, Srs. Deputados, público que nos assiste pela TV Assembléia, destacamos a matéria do "Estado de Minas" do dia 1º de setembro com o título "Polícia patrulham o 'shopping', da articulista Telma Gomes, que diz. (- Lê:)

"Uma equipe de 16 policiais civis, da Seccional Norte, uniformizados e utilizando quatro viaturas da corporação, estaria sendo utilizada para prestar serviços de segurança em área particular, mais especificamente no estacionamento do Shopping del Rey, no Bairro Caiçara, região Noroeste de Belo Horizonte, há um mês. A denúncia foi feita ontem pelo Diretor de Comunicação do Sindicato dos Servidores da Polícia Civil de Minas Gerais - SINDIPOL -, Robert Willian. "Eles estão sendo obrigados a trabalhar em seus horários de folga, sem receber qualquer adicional e deixando áreas de alto índice de criminalidade, como as Favelas Sumaré e Pedreira Prado Lopes, sem policiamento. O desfalque nas delegacias distritais ligadas à seccional, por sua vez, resulta na presença de apenas dois policiais de plantão, em média, para cuidar de celas com mais de 40 presos", completa. A presença de 12 policiais civis uniformizados, divididos em três viaturas, foi constatada no estacionamento do "shopping", às 15h30min de ontem pela reportagem."

O jornal é do dia 1º de setembro, portanto, no dia 31. (- Lê:)"Os policiais evitaram o contato com a imprensa, alegando que estavam apenas cumprindo ordens superiores. Um deles esclareceu que tem sido deslocado para o "shopping" há apenas uma semana. Eles têm medo de falar e sofrer retaliações, como a transferência para delegacias do interior."

Essa matéria nos incomodou muito, pois entendemos que, em primeiro lugar, não se faz policiamento ostensivo com a Polícia Civil, que tem como finalidade precípua a investigação. E, ainda, diz a matéria que estão uniformizados, portanto, já está errado, não há que se uniformizar quem é policial civil, não existe amparo na lei.

Nessa nova reportagem de hoje, dia 3 de setembro, o Diretor do sindicato protocolou denúncia. A matéria diz: "Secretário manterá policiais na segurança do 'shopping'". A mesma articulista diz (- Lê:)

"O Secretário de Estado da Segurança Pública, Márcio Domingues, disse, ontem, que a situação de policiais civis da Seccional Norte, no estacionamento do Shopping Del Rey, no Bairro Caiçara, região Noroeste de Belo Horizonte, partiu de determinação da Superintendência-Geral da própria Secretaria, com o consentimento dele. De acordo com Domingues, o local corresponde a uma área de alto índice de criminalidade, sobretudo de furtos.

O trabalho de investigação estava sendo realizado com a aquiescência do "Shopping". A Polícia Civil não cobrou por esse serviço, que é de sua responsabilidade, alegou, ao ser informado pela reportagem que o Superintendente do Shopping del Rey, Sr. Heleno Moisés, manteve ontem a declaração de que não tinha conhecimento da presença de policiais civis no estacionamento do centro de compras.

O Secretário Márcio Domingues simplesmente permaneceu em silêncio por alguns segundos. Para quebrar o clima de constrangimento, destacou apenas que a equipe continuaria realizando investigações no "shopping", ontem. Fato que não se confirmou."

Temos que entender que não dá para fazer investigação com policial uniformizado. Por isso, a PM faz os policiamentos ostensivo e preventivo. É repressivo quando o crime ocorre. Certamente é necessário polícia uniformizada, fardada, para atuar após o delito. Isso é para que o cidadão veja que quem está chegando está com viatura caracterizada e os policiais uniformizados. Esse é o papel da polícia ostensiva.

Espanta-me ouvir o Secretário Márcio Domingues, dizer que vai manter os policiais civis lá. Temos admiração por S. Exa. e pelo trabalho que vem prestando. No entanto, se o que está colocado nessa reportagem do jornal for a expressão da verdade, devo dizer que está redondamente equivocado. Mesmo porque paira suspeita no ar de que esse policiamento está sendo colocado por interesse particular.

Não se colocam viaturas dentro de um "shopping" para fazer policiamento, mesmo porque policiamento não é atribuição da Polícia Civil, é da polícia ostensiva, fardada, e da PMMG. Então, está errada a permanência da Polícia Civil. Primeiro, uniformizada, porque a Polícia Civil não pode estar uniformizada. O que ocorre no máximo é, para operação policial, o policial civil estar de colete. Por quê? Porque, normalmente, numa operação conjunta com a PM, é necessário que o policial civil esteja identificado ou que vá com a perícia, para atender no local do crime. No caso, o perito e o seu assistente vão com coletes da Polícia Civil. Apenas nessas ocasiões se vai uniformizado.

Caso contrário, perde o sentido da polícia investigativa, que não pode estar uniformizada e sequer estar com a viatura caracterizada escrita em preto e branco "Polícia Civil". Agora, dizer para o cidadão mineiro que os policiais foram colocados no Shopping del Rey e lá serão mantidos é desafiar o contribuinte. Nas regiões Norte e Noroeste, cobertas pela delegacia, há inúmeros assaltos e roubos à mão armada, latrocínio, estupro, furtos em residências e arrombamentos de veículos que precisam ser investigados através de inquérito policial.

São os policiais civis que subsidiam o Delegado no seu inquérito policial, vão buscar as provas no local do crime e fazer as diligências policiais, para identificar os suspeitos, até chegar à autoria de determinado tipo de delito. É competência legal da Polícia Civil fazer investigação. Não há o procedimento de colocar policiais civis em viatura ou uniformizados dentro de um "shopping", para fazer policiamento, porque, primeiro, não é competência da Polícia Civil fazer policiamento; segundo, não se faz investigação com homens uniformizados. Esse papel é da polícia ostensiva, que previne o crime. O cidadão, ao ver o policial presente, sente-se inibido se planeja cometer um crime. Esse é o princípio constitucional que deve ser cumprido. A PM deve exercer esse papel inibidor. Não dá para entender como o Secretário Márcio Domingues pode afirmar que vai manter o policiamento. Secretário, a Casa ainda não instalou a Comissão de Segurança Pública.

Vamos apelar mais uma vez para o bom-senso do Presidente Antônio Júlio. A matéria já foi votada em dois turnos, alterando o Regimento Interno. A lei está aprovada e cria a Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado. Certamente estarei fazendo parte dessa comissão. Vamos convidar o Secretário Márcio Domingues para explicar por que permitiu que a Superintendência-Geral de Polícia Civil determinasse que policiais civis fizessem policiamento ostensivo, uniformizados, com viaturas caracterizadas, dentro de um "shopping center". Isso é falar para o cidadão que paga imposto, que paga taxa de segurança pública, que ele é bobo. Polícia Civil não faz policiamento ostensivo, faz investigação, e por isso o Diretor do SINDIPOL está correto na sua manifestação em defesa dos policiais civis.

A justificativa para essa determinação é que esses policiais civis estão fazendo esse serviço nos horários de folga. Estão achando que aqui foi criado o "Robocop", dos filmes de Hollywood? Policial militar e civil têm que ter carga horária definida em lei. É isso que vamos propor na Lei Orgânica da Polícia Civil e no Estatuto da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros. Estão achando que a polícia é feita de aço. Policial tem que ter seu horário de folga e descanso, para recompor suas energias. Não dá para admitir que o Secretário da Segurança venha a público dizer que manterá policiamento ostensivo com a Polícia Civil dentro do Shopping del Rey. Não existe amparo legal para isso. Se o protocolo que o Sr. Robert fez ao Secretário não surtir efeito, estarei requisitando cópia desse documento para encaminhar ao Governador Itamar Franco. O Governador precisa se manifestar. Já estaria errado a PM fazer esse policiamento, porque PM não tem que fazer segurança de empresa privada, mas, pelo menos ela é a polícia ostensiva. Polícia Civil uniformizada, fazendo papel de polícia preventiva, com viatura caracterizada, e o Secretário falar que vai manter o policiamento, é dizer para o cidadão que mora na região noroeste que lá não acontece delito e que a Polícia Civil não precisa investigar. E as delegacias superlotadas, com apenas dois policiais de plantão, conforme consta na denúncia do Sindicato? Como ficamos, Secretário? Já ocupei esta tribuna em outras duas situações para denunciar a fuga de presos da Delegacia de Ibité, que mantinha 70 presos com apenas um policial de plantão. Exatamente um ano depois aconteceu nova fuga. Na primeira, visitei, no Hospital de Pronto Socorro, um detetive que havia levado várias coronhadas na cabeça. Agora o Sindicato denuncia que as delegacias da região noroeste estão sobrecarregadas, com celas superlotadas e apenas dois policiais de plantão.

Como fica a segurança dessa população? O lugar dos policiais é na delegacia, pois não concordamos com que façam o papel de Carcereiros. Aqui defendemos o cumprimento da Lei nº 13.720, que estabelece a transferência de todos os presos em cárceres da Polícia Civil para a Secretaria da Justiça e Direitos Humanos, com a criação da Guarda Prisional, de carreira, composta por Agentes Penitenciários. Aquele que prende não pode tomar conta de preso.

Portanto, Secretário, causa-me estranhamento o que o senhor disse ao "Estado de Minas", em matéria datada de 3 de setembro. Se a referida matéria retrata fielmente suas palavras, fico preocupado, porque a Polícia Civil não tem de estar uniformizada, não pode servir a interesses particulares, já que deve estar nas ruas, fazendo investigação. Encaminharei ofício ao Governador a fim de que determine ordem contrária à estabelecida pelo senhor. Na condição de Deputado, investido na autoridade de fiscal do Poder Executivo, não abrimos mão da nossa função. Entrarei em contato com o SINDIPOL para que o Sr. Robert Willins compareça no nosso gabinete, lá deixando cópia desse protocolo para tomarmos providências, via Governador Itamar Franco ou via Ministério Público. Necessitávamos manifestar-nos porque nossa segurança pública já se encontra bastante combalida, tendo em vista as grandes dificuldades por que passa o aparato policial.

MATÉRIA ADMINISTRATIVA

ATOS DA MESA DA ASSEMBLÉIA

Na data de 27/8/2002, o Sr. Presidente, nos termos do inciso VI do art. 79 da Resolução nº 5.176, de 6/11/97, e nos termos das Resoluções nºs 5.100, de 29/6/91, 5.130, de 4/5/93, 5.179, de 23/12/97, e 5.203, de 19/03/2002, combinadas com as Deliberações da Mesa nºs 1.509, de 7/1/98, e 1.576, de 15/12/98, assinou os seguintes atos relativos a cargos em comissão de recrutamento amplo do Quadro de Pessoal desta Secretaria:

Gabinete do Deputado Alberto Pinto Coelho

exonerando Marina Ribeiro de Oliveira do cargo de Supervisor de Gabinete II, padrão AL-27, 4 horas;

nomeando Tarsila Veloso Silva Pedroza para o cargo de Supervisor de Gabinete II, padrão AL-27, 4 horas.

TERMO DE CONTRATO

Contratante: Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais. Contratada: Minasmáquinas S.A. Objeto: aquisição de ambulâncias e veículo funerário. Dotação orçamentária: 01.122.001.2-127.0001 44905200. Vigência: a partir da assinatura. Licitação: Tomada de Preços nº 6/2002.

Aviso de Licitação

PROCESSO LICITATÓRIO Nº 43/2002

CONVITE Nº 28/2002

Objeto: aquisição de 1 impressora Lexmark W820 e 1 unidade de fita DLT Compaq 40/80 GB. Licitantes desclassificadas: Ask Informática Ltda. (subitem 1.1 e 1.2); Lopes & Rubinger Informática Ltda. e Net Systems Soluções em Rede e Engenharia Ltda. (subitem 1.2). Licitante vencedora: Lopes & Rubinger Informática Ltda (subitem 1.1).

Aviso de Licitação

PROCESSO LICITATÓRIO Nº 56/2002

CONVITE Nº 36/2002

Objeto: aquisição de diversos materiais e equipamentos para a TV Assembléia. Licitantes desclassificadas: DPN – Distribuidor de Produtos Nacionais Ltda. (subitem 1.4); Richardson Eletronics do Brasil Ltda. (subitem 1.8). Licitantes vencedoras: Dinâmica Eletrônica Ltda. (subitem 1.1, 1.7, 1.8 e 1.9); Richardson Eletronics do Brasil Ltda. (subitem 1.6) e Oficina da Informática Ltda. (subitem 1.4 e 1.5).

ERRATAS

ATOS DA MESA DA ASSEMBLÉIA

Na publicação dos Atos da Mesa da Assembléia verificada na edição de 29/8/2002, pág. 26, col. 2, sob o título "Gabinete do Deputado Carlos Pimenta", onde se lê:

"Eduardo de Souza Pinto", leia-se:

" Luiz Eduardo de Souza e Pinto ".

PARECER DE REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI Nº 2.176/2002

Na publicação da matéria em epígrafe, verificada na edição de 6/7/2002, na pág. 45, col. 4, no final, depois das assinaturas, acrescentem-se os seguintes anexos: