

# Diário do Legislativo de 11/09/2010

## MESA DA ASSEMBLEIA

Presidente: Deputado Alberto Pinto Coelho - PP

1º-Vice-Presidente: Deputado Doutor Viana - DEM

2º-Vice-Presidente: Deputado José Henrique - PMDB

3º-Vice-Presidente: Deputado Weliton Prado - PT

1º-Secretário: Deputado Dinis Pinheiro - PSDB

2º-Secretário: Deputado Hely Tarquínio - PV

3º-Secretário: Deputado Sargento Rodrigues - PDT

## SUMÁRIO

### 1 - ATAS

1.1 - Reunião Ordinária da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 16ª Legislatura

1.2 - Solenidade Realizada na 64ª Reunião Ordinária da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 16ª Legislatura - Destinada à Realização do Ciclo de Debates "Desafios da mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belo Horizonte"

1.3 - 31ª Reunião Especial da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 16ª Legislatura - Destinada à Realização do Ciclo de Debates "Desafios da mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belo Horizonte"

1.4 - Evento Realizado na 65ª Reunião Ordinária da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 16ª Legislatura - Destinada à Realização do Ciclo de Debates "Desafios da mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belo Horizonte"

1.5 - 60ª Reunião Extraordinária da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 16ª Legislatura

1.6 - 61ª Reunião Extraordinária da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 16ª Legislatura

### 2 - ORDEM DO DIA

2.1 - Comissão

### 3 - EDITAIS DE CONVOCAÇÃO DE REUNIÃO

3.1 - Plenário

3.2 - Comissão

### 4 - COMUNICAÇÃO DESPACHADA PELO SR. PRESIDENTE

### 5 - MANIFESTAÇÕES

### 6 - MATÉRIA ADMINISTRATIVA

## ATAS

ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA DA 4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 16ª LEGISLATURA EM 9/9/2010

Presidência do Deputado Sargento Rodrigues

Sumário: Comparecimento - Falta de quórum.

#### Comparecimento

- Comparecem os Deputados:

Alberto Pinto Coelho - Sargento Rodrigues - Carlos Gomes - Délio Malheiros - Durval Ângelo - Elmiro Nascimento - Fábio Avelar - Gil Pereira - Gustavo Corrêa - João Leite - Walter Tosta - Wander Borges.

Falta de Quórum

O Sr. Presidente (Deputado Sargento Rodrigues) - Às 14h14min, a lista de comparecimento não registra a existência de número regimental. A Presidência deixa de abrir a reunião por falta de quórum e convoca as Deputadas e os Deputados para a especial de segunda-feira, dia 13, às 20 horas, nos termos do edital de convocação.

ATA DA SOLENIDADE REALIZADA NA 64ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA 4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 16ª LEGISLATURA, EM 25/8/2010

Presidência dos Deputados José Henrique, Carlin Moura e Alencar da Silveira Jr. e da Deputada Maria Tereza Lara

Sumário: Destinação da interrupção dos trabalhos ordinários - 1º Painel: Composição da Mesa - Registro de presença - Execução do Hino Nacional - Palavras da Deputada Maria Tereza Lara - Palavras do Deputado Carlin Moura - Palavras do Sr. Presidente - 2º Painel: Composição da Mesa - Palavras do Sr. Rogério Belda - Palavras do Sr. Osias Batista - 3º Painel: Composição da Mesa - Registro de presença - Palavras da Sra. Maria Madalena Franco Garcia e do Sr. Roberto Monte-Mór - Palavras da Sra. Maria Madalena Franco Garcia - Palavras do Sr. Raul de Bonis Almeida Simões - Palavras da Prefeita Maria do Carmo Lara - Palavras do Sr. Ramon Victor Cesar - Palavras do Sr. Hermiton Quirino da Silva - Palavras do Sr. Marcelo Pinto Guimarães - Palavras do Sr. Francisco de Assis Maciel - Esclarecimentos sobre os debates - Debates.

#### Destinação da Interrupção dos Trabalhos Ordinários

O locutor - Destina-se esta reunião à realização do ciclo de debates "Desafios da mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belo Horizonte", cujo objetivo é discutir o planejamento urbano, as políticas públicas de transporte, a mobilidade urbana sustentável e a integração dos sistemas de transporte no âmbito da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

#### 1º Painel

##### Composição da Mesa

O locutor - Convidamos a tomar assento à Mesa para o 1º Painel os Exmos. Srs. João Antônio Fleury Teixeira, Secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas; Paulo Mansur dos Reis, Secretário de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana; Ramon Victor Cesar, Diretor-Presidente da BHTRANS, representando o Prefeito de Belo Horizonte, Márcio Lacerda; a Exma. Sra. Maria do Carmo Lara, Prefeita Municipal de Betim; os Exmos. Srs. Hermiton Quirino da Silva, Presidente da Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte - Transcon -, representando a Prefeita Municipal de Contagem, Marília Campos; José Osvaldo Lasmar, Presidente da Agência Metropolitana da Região Metropolitana de Belo Horizonte; a Exma. Sra. Gislene Gonçalves dos Reis, Presidente da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo da Grande BH; o Exmo. Sr. Márcio Massaud, Diretor Técnico do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Belo Horizonte, representando o Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Belo Horizonte, Iraci de Assis Cunha; a Exma. Sra. Deputada Maria Tereza Lara, coautora do requerimento que deu origem a este ciclo de debates; e o Exmo. Sr. Deputado Carlin Moura, coautor do requerimento que deu origem a este ciclo de debates.

##### Registro de Presença

O locutor - Registramos a presença dos Exmos. Srs. Renato Ferreira Barros, Presidente da Associação Comunitária de Integração Social Nacional; Ernani Ferreira Leandro, Presidente da Associação Comunitária Social Cultural e Desportiva e do Conselho Comunitário de Segurança Pública; José Abílio Belo Pereira, arquiteto do Crea-MG; da Exma. Sra. Cláudia Pires, Presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil - IAB - em Minas Gerais; e dos Exmos. Srs. Kellerson Souto Viana, Presidente do Conselho Municipal de Pessoas Portadoras de Deficiência de Belo Horizonte; e José Carlos Dias Filho, Coordenador Municipal dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiência de Belo Horizonte.

##### Execução do Hino Nacional

O locutor - Convidamos os presentes a ouvir o Hino Nacional.

- Procede-se à execução do Hino Nacional.

##### Palavras da Deputada Maria Tereza Lara

Boa tarde a todos e a todas. Cumprimento a Mesa, na pessoa do Deputado José Henrique, que preside este ciclo de debates; e os Deputados Carlin Moura, autor do requerimento; João Leite, Presidente da Comissão de Segurança Pública; a Deputada Gláucia Brandão, da Frente Parlamentar da Região Metropolitana; a Prefeita Maria do Carmo; e a Sra. Gislene Gonçalves, em cujas pessoas cumprimento todas as mulheres; e ainda os Secretários de Estado, autoridades e demais presentes.

Este é um momento muito importante em que se discute um assunto que interessa a todos. É impossível planejar ou ter qualquer ação municipal sem uma integração na Região Metropolitana. Agradeço a presença dos representantes de todas as cidades, pois não adiantaria nada o desejo desta Casa e do Dr. Lasmar sem a colaboração da sociedade civil organizada. A questão metropolitana é fundamental.

Outro aspecto é a mobilidade urbana, que já avançou muito na Europa. No Brasil, ainda temos de planejar e avançar no sentido da qualidade do transporte coletivo, do metrô e no financiamento não apenas para a Copa de 2014, pois está em jogo a qualidade de vida de quem reside na Região Metropolitana.

Mais uma vez, agradeço a participação efetiva de todos que estão colaborando e desejo que este ciclo de debates nos proporcione um diagnóstico da Região Metropolitana em relação à mobilidade. Que sejam tomadas providências efetivas para que possamos construir uma sociedade em que haja respeito aos cidadãos e qualidade de vida. É impossível haver qualidade de vida sem mobilidade urbana e transporte coletivo de qualidade. Obrigada.

##### Palavras do Deputado Carlin Moura

Exmos. Srs. Presidente, Deputado José Henrique; Deputado João Leite; ilustres Deputadas Maria Tereza Lara, nossa companheira e coautora do requerimento que deu origem a este ciclo de debates, e Gláucia Brandão, combativa companheira; demais autoridades e participantes; telespectadores da TV Assembleia; agradeço a parceria, sem a qual não seria possível a realização deste ciclo de debates. É praxe nesta Casa eventos como este acontecerem em parceria com a sociedade civil. Vocês foram fundamentais na organização, no planejamento, na elaboração da pauta, nas discussões e na escolha dos expositores e debatedores.

Por decisão da comissão organizadora, o seminário será dividido em duas partes. Na primeira, abordaremos a ótica da mobilidade urbana na perspectiva da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Ao final do ano, em uma segunda etapa, discutiremos a mobilidade urbana sob a ótica da Região Metropolitana do Vale do Aço. É uma decisão coletiva, e realmente precisamos pensar o Estado como um todo, daí a importância deste ciclo de debates, porque queremos ouvir todas as partes interessadas: o poder público - federal, estadual e municipal - e, especialmente, a sociedade civil, tanto a classe empresarial quanto os usuários, o povo em geral.

Percebo, pela presença expressiva neste debate, que o tema é muito premente e mexe com o dia a dia da gente. Ainda hoje pela manhã cheguei atrasado a este Plenário porque não se andava na Avenida Amazonas; na altura do Cefet, especificamente, trava-se todo o trânsito. Se essa é a situação atual, imaginem daqui a cinco ou dez anos. E só teremos solução para o problema se, em primeiro lugar, houver convergência de projetos. Não adianta cada um ter um projeto e apresentar uma ideia maravilhosa, se não chegarmos a um consenso entre todos os projetos. Para fazer isso, o melhor caminho é ouvir todas as partes. Em segundo lugar, devemos lembrar que precisamos de soluções a curto prazo - para o aqui e o agora -, e a médio e a longo prazos - esse é o desafio. A terceira questão a considerar é o financiamento: quem vai financiar esses projetos? É aí que se vê o papel da Assembleia Legislativa ao participar de debates como este, até mesmo para enfrentarmos uma polêmica, pois não vamos resolver o problema da infraestrutura urbana sem um forte investimento público.

Não precisamos ter medo desse debate: o Estado tem de botar dinheiro, sim, nessa área; o poder público tem de ter previsão orçamentária para isso, porque são obras estruturantes fundamentais. O Brasil adquiriu um nível de produção automobilística de Primeiro Mundo, o que é bom, mas nossa infraestrutura viária não acompanhou esse crescimento. Esse é um grande desafio, e precisamos fazer uma intervenção que envolva a todos, e o poder público - federal, estadual e municipal -, especificamente, tem de assumir sua responsabilidade e firmar esse compromisso. Ora, a Assembleia Legislativa tem esse papel: vamos votar leis orçamentárias - o PPAG, a LDO e a Lei Orçamentária - e temos de ter previsão de investimento nessas áreas. Esse é o nosso propósito.

Para isso, queremos antecipar o debate e ouvir a todos, especialmente a sociedade. Temos a convicção de que, com todos juntos, haveremos de encontrar a solução. Sejam todos bem-vindos. Que façamos aqui um bom debate, para que o povo de Minas Gerais tenha soluções concretas para um problema muito premente em sua vida.

O locutor - Com a palavra, o Deputado José Henrique, representando o Deputado Alberto Pinto Coelho, Presidente desta Casa.

#### Palavras do Sr. Presidente

Exmos. Srs. João Antônio Fleury Teixeira, Secretário de Transportes e Obras Públicas; Paulo Mansur dos Reis, Secretário de Desenvolvimento Regional e Política Urbana; Ramon Víctor Cesar, Diretor-Presidente da BHTRANS, neste ato representando o Sr. Márcio Lacerda, Prefeito de Belo Horizonte; Maria do Carmo Lara, Prefeita Municipal de Betim; Hermiton Quirino da Silva, da Transcon, representando a Sra. Marília Campos, Prefeita de Contagem; José Osvaldo Lasmar, Presidente da Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte; Gislene Gonçalves dos Reis, Presidente da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo da Grande BH; Márcio Massaud, Diretor Técnico do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Belo Horizonte, representando Iraci de Assis Cunha, Presidente da entidade; Deputada Maria Tereza Lara e Deputado Carlin Moura, coautores do requerimento que deu origem a este ciclo de debates; senhoras e senhores, boa tarde.

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais acolhe em seu Plenário, com grande empenho e entusiasmo, os participantes do ciclo de debates "Desafios da mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belo Horizonte".

Os dois eixos pelos quais se distribuem os temas de nossas discussões - o do planejamento urbano e o do transporte coletivo -, tendo em vista os transtornos advindos do deslocamento nas cidades, constituem problemas partilhados por diversos Municípios, exigindo uma rápida resposta a pressões cada vez mais intensas e imediatas.

O grande crescimento da frota motorizada, provocando lentidão e ameaça de um apagão no trânsito, aliado à proximidade da Copa de 2014, demanda um conjunto de ações consorciadas que ofereçam soluções abrangentes, equilibradas e justas para a população envolvida, assumindo uma dimensão que ainda favoreça a qualidade de vida de seus descendentes.

É assim que recebemos gestores públicos e especialistas no assunto, tendo em vista uma consistente troca de saberes e experiências para que possamos chegar ao devido conhecimento das melhores possibilidades para a superação desse imenso desafio.

A expansão do metrô e a questão de seu financiamento, bem como as alternativas representadas pelo transporte rápido de ônibus ou pelos veículos leves sobre trilho, também consideradas em suas consequências para o meio ambiente, são de vital importância para um dos maiores aglomerados urbanos da América Latina, concentrando 1/4 dos habitantes do Estado e que respondem por 40% de nossa economia.

A definição de políticas públicas após ampla consulta aos segmentos organizados da sociedade constitui um caminho sem volta desta Assembleia, instrumento que vem, cada vez mais, definindo nosso compromisso democrático celebrado com aqueles que representamos.

Ciente de que o presente ciclo de debates configura um passo importante para uma significativa mudança no dia a dia de nossos cidadãos, acredito que os debates que ora se iniciam aconteçam da mesma forma democrática e participativa que vem marcando a produtiva história de nossos eventos institucionais. Muito obrigado.

A Assembleia Legislativa manifesta seus agradecimentos às autoridades que participaram da abertura deste ciclo de debates.

#### 2º Painel

#### Composição da Mesa

O Sr. Presidente (Deputado Carlin Moura) - Convidamos a tomar assento à Mesa para o 2º Painel os Exmos. Srs. Rogério Belda, Diretor da Associação Nacional de Transportes Públicos e Assessor da Diretoria de Planejamento do Metrô de São Paulo; e Osias Batista, Engenheiro e Consultor em Transporte e Trânsito.

#### Palavras do Sr. Rogério Belda

Meus amigos, agradeço o convite para estar nesta atividade muito importante para a discussão de problemas que as cidades enfrentam atualmente. Falarei da minha atividade, que sempre foi ligada ao transporte coletivo urbano. Não me atreverei a falar de Belo Horizonte, porque me lembro dos técnicos europeus que passam por São Paulo e dão palpites sobre coisas que não conhecem. Um belga deu orientações

para que São Paulo tomasse determinadas medidas em relação à cidade e à região metropolitana, que possui 20 milhões de habitantes, ou seja, corresponde à população da Bélgica inteira. Não quero cometer o mesmo engano dando conselhos a vocês, mas quero transmitir um pouco da minha experiência de longa militância no setor de transporte coletivo público, citando alguns aspectos de outras metrópoles brasileiras.

Para não dizer que não falei nada de Belo Horizonte, discorro sobre a cidade quando ela ainda não existia, a capital era Ouro Preto, que não tinha mais condição de mantê-la em termos de espaço público. Na época, havia a intenção de transferi-la para São João del-Rei, uma cidade maior, mais ampla, mais plana. Um grupo pequeno queria levá-la para Curral del-Rei. Como a votação tendia pela transferência para São João del-Rei, os defensores da manutenção da capital em Ouro Preto resolveram aprovar a proposta de uma minoria que queria que fosse para Curral del-Rei. Com isso, derrotaram a proposta de São João del-Rei e ficaram tranquilos, porque essa mudança não ocorreria nunca. Porém a primeira coisa que fez Aarão Reis, engenheiro encarregado da criação da nova capital, foi uma estrada de ferro para levar não só material, mas também as pessoas e tudo mais para a construção da cidade.

Digo isso para exemplificar que é rara a atividade humana que não tenha alguma relação com o transporte. Assim é também a vida que levamos dentro da cidade. Tudo está relacionado ao transporte, de alguma forma. O nosso dia a dia depende do deslocamento na cidade, que se torna cada vez mais difícil, como já foi dito.

Lembro que, em Porto Alegre, numa época já passada - quase 30 anos -, na Câmara de Vereadores havia a proposta de se fazer um sistema de ônibus mais leve que o existente, usando-se micro-ônibus. Isso foi feito com um certo constrangimento, porque independia das empresas de ônibus. Foram criadas linhas de micro-ônibus, organizadas pela Prefeitura, não espontaneamente. Esse serviço perdurou até hoje, de uma maneira complementar, entre as linhas tradicionais e os micro-ônibus.

Quando a grande catástrofe da mobilidade do transporte clandestino invadiu as cidades, a única que escapou dessa praga foi Porto Alegre, pois havia se adiantado a uma situação. Estou comentando isso, porque é importante nos adiantarmos a determinadas situações previsíveis no horizonte. Foi dito aqui que as cidades tendem a parar, e isso vai acontecer se o automóvel continuar a ser a grande aspiração de todos para se locomoverem dentro das cidades. Pode ser usado para qualquer outra finalidade, mas, se todo o mundo que vive numa cidade, especialmente em uma grande cidade, usar seus automóveis para se movimentarem no dia a dia - refiro-me às pessoas com mais de 18 anos -, o espaço necessário para as garagens, as ruas, os viadutos, os estacionamentos, as oficinas, as lojas de vendas e os depósitos de carros apreendidos pela polícia, somando-se toda essa área, corresponderá à área da cidade. E aí a cidade terá de ir para um outro lugar. Essa fábula absurda é para mostrar que só há possibilidade de garantia da mobilidade urbana se for dada prioridade ao transporte público. É preciso combinar o sistema de transporte coletivo por ônibus, com corredores de ônibus e com trem metropolitano, de tal forma que uma parcela importante da população possa deslocar-se independentemente de usar automóvel. Isso é essencial e é compreendido por cidades importantes. Estamos chegando a essa concepção com um certo atraso.

Quando se fala em corredores de ônibus, o que exige obras, há sempre alguém que diz que é mais barato se fossem construídas avenidas que servissem para ônibus e automóveis. Isso é impossível. Se metade da população usa transporte coletivo e metade usa o automóvel, por justiça, deveria ser dividido o espaço pela metade. Não defendo essa divisão, defendo um terço das ruas segregadas para o transporte coletivo por ônibus, em cidades médias. Em cidades do tamanho de Belo Horizonte, somente o ônibus, mesmo trafegando em corredores, não é suficiente para garantir uma mobilidade adequada. Nesse caso é necessário que haja sistemas especiais, e não apenas corredores de ônibus. É preciso que haja controles eletrônicos, sistema de informação que garantam uma eficiência muito maior, e também combinar os corredores de ônibus com transporte de maior capacidade. Isso em cidades maiores, não em todas. O sistema ferroviário sincronizado é uma espécie de válvula de segurança para um sistema de circulação que já está enfartado. Naturalmente isso é para as grandes cidades, como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

É muito importante que esse aspecto, chamado pelos técnicos de integração, seja concebido para Belo Horizonte de uma maneira muito mais arrojada do que tem sido feito pela BHTRANS, de tal forma que envolva também os outros Municípios da Região Metropolitana. As cidades estão crescendo de forma mais espalhada, e isso é chamado de urbanização difusa. As pessoas que moram nesses Municípios, onde geralmente o emprego é no Município central, necessitam também do sistema de ônibus. Surge até uma modalidade de transporte coletivo privado, o fretamento, que é legítimo. Isso não é transporte público, mas um tipo de transporte que está sempre sob o controle do setor público, chamado de restrição administrativa. Ele garante segurança, mas não define preço nem nada relacionado a isso.

Esses sistemas, que hoje são complementares, ocupam, dentro das cidades, espaços para estacionar. Também, ao embarcar e desembarcar pessoas, eles contribuem para o congestionamento do trânsito. Então, é necessário regulamentar também a entrada desses ônibus nos Municípios centrais. Considerando-se todos esses aspectos, só é possível alcançar um bom resultado quando há um entendimento entre as autoridades dos Municípios da região metropolitana e do próprio Município central, que, pelo tamanho dos seus problemas a enfrentar, tem de especializar equipes, que ficam preocupadas com o resultado que devem alcançar. O setor de trânsito muitas vezes ignora as dificuldades do setor de transporte público, e vice-versa. Felizes são as cidades em que isso está ligado de tal forma que são considerados os interesses da população.

Gostaria ainda de me referir a Curitiba, naturalmente muito conhecida. Ela tem uma particularidade que não observamos nas outras cidades: o planejamento de transporte é feito junto com o do uso do solo. De modo geral, em todas as outras metrópoles brasileiras, essa característica não tem estado presente no planejamento, incluindo-se entre elas a minha, onde trabalho e vivo.

Uma outra cidade a que gostaria de me referir é Recife, como exemplo de como as coisas ocorrem nos embates da vida urbana. Ela foi extremamente atacada pelo transporte clandestino. As capitais são próximas, e, cada vez que uma cidade controlava seu transporte clandestino, ele se mudava para a outra, e a maioria ia para Recife, a cidade maior. Essa situação quase provocou o colapso do sistema de transporte coletivo de lá. A Prefeitura e o governo do Estado, embora de partidos diferentes, fizeram um acordo de controle desse transporte, estabelecendo um círculo em torno da área central, no qual não deixaram entrar mais transporte sem credencial. Essa dificuldade acabou gerando a necessidade de se manter aquela união. A empresa que já existia como metropolitana, aproveitando o momento atual em que existe uma legislação que possibilita a formação de consórcio, transformou a Emtu em uma entidade de transporte reguladora de vários Municípios da região metropolitana. Esse é um bom exemplo. Não estou dizendo que deva ser seguido, mas o cito porque, da época em que os problemas surgiram para hoje, houve uma diferença. Existe uma legislação que permite formar consórcios intermunicipais, o que facilita a criação de autoridades metropolitanas de transporte em um nível maior do que se conseguia até então. Essas oportunidades devem ser aproveitadas.

Como já disse, moro em São Paulo, cidade que é uma espécie de exemplo do que não pode e do que deve ser feito. Falo do que não deve ser feito porque já alcançamos 50% das viagens feitas por transporte individual. Os problemas de Belo Horizonte, para mim, ainda são pequenos, parecem brincadeira. E posso afirmar com certeza que mesmo os de São Paulo ainda vão piorar mais, considerando-se o que já vi em Bangcoc e no Cairo. A IBM fez um estudo para seus executivos pelas cidades do mundo: México, Pequim, Moscou, Nova Délhi etc. Os problemas são muito piores que os nossos, e, se não fizermos nada, futuramente os nossos serão iguais.

Recentemente tem havido uma certa esperança no caso de São Paulo. Depois de termos chegado a 50% das viagens por transporte privado, conseguimos um equilíbrio entre eles e os transportes coletivos, graças aos sistemas de integração implantados.

Primeiramente a Prefeitura de São Paulo criou um bilhete que permitia passar de uma linha de ônibus para outra. Posteriormente, junto ao

governo do Estado, fez-se com que esse bilhete pudesse ser usado não só de uma linha de ônibus para outra, mas também em linhas de trem metropolitano, que foram modernizadas, e nas do metrô, que foram expandidas. Com isso, garantiu-se o retorno de parte das viagens feitas por meio de automóveis para o sistema de transporte coletivo. Não sabemos se será possível manter essa situação, porque, como os senhores já sabem, o financiamento do automóvel está muito fácil. Não sou contra as pessoas possuírem seus próprios automóveis e usá-los, desde que o façam com moderação, fora das cidades ou das horas de pico. Nos horários de trânsito intenso, manhã e tarde principalmente, o governo deve garantir a prioridade de trânsito à população que se desloca para o trabalho. Muitas outras medidas deverão ser tomadas para atenuar o problema, como, por exemplo, o escalonamento de horário previsto para o planejamento urbano, na tentativa de se evitar que, em áreas adensadas, possa haver adensamento ainda maior. Enfim, grande quantidade de medidas precisam ser tomadas para enfrentar esse congestionamento crescente, algumas até muito impopulares, como a proibição do estacionamento de automóveis nas ruas e avenidas, destinadas ao movimento e não ao estacionamento de graça às pessoas que tenham automóveis, porque aqueles que não os possuem precisam se deslocar, o que só será possível por intermédio do transporte coletivo.

Estamos vivendo um momento interessante. Teremos, em 2014, uma copa, que será antecedida por outra, a chamada "copinha", ou seja, a Copa das Confederações, que ocorrerá em 2013 e será um ensaio de futebol para a Copa de 2014. Por esse motivo, várias medidas deverão ser tomadas para melhorar o transporte coletivo em Minas Gerais para o ano de 2013. Teremos apenas três anos para que tudo se realize dentro dos padrões estabelecidos como obrigatórios para as copas mundiais.

O primeiro ponto é a necessidade de se chegar ao estádio somente a pé. Em um raio de 1km no entorno do estádio, o acesso só será possível de ônibus. Isso muda a maneira de imaginarmos o deslocamento na cidade. Será preciso enfrentar corredores, aperfeiçoar integração com o sistema de transportes de maior capacidade, como trem ou metrô, enfim, estabelecer outros padrões de deslocamento. É muito difícil pensarmos em todas essas realizações; todavia elas terão de ser feitas. Desse limão devemos fazer uma limonada, aperfeiçoando os estádios para que tenham outros usos além do futebol. Aperfeiçoaremos o sistema de transporte para que as pessoas cheguem ao estádio e tenham oportunidade de assistir a grandes espetáculos.

Além disso, é muito importante as cidades disporem de uma rede com sistema de bilhetagem correspondente, e devemos lembrar que nisso Belo Horizonte está mais avançada que outras capitais.

Importante também será aproveitar os aperfeiçoamentos feitos no sistema de transporte em benefício da população de uma forma mais interessante.

As autoridades responsáveis têm ouvidoria, procuram acompanhar as necessidades de quem vai utilizar os transportes. Porém, é preciso fazer mais do que isso, é preciso fazer pesquisas de captação dos interesses da população, verificar o que ela necessita, e isso de forma adequada. Quando as aspirações não forem adequadas, deve-se procurar encontrar atendimentos intermediários que suplantem as dificuldades.

Atualmente têm sido feitas - já se faz há muito tempo, mas não com essa sistemática - reuniões com a comunidade com o objetivo de receber os seus pedidos, corresponder a seus anseios. E, depois de as medidas serem implantadas, faz-se uma nova reunião - aliás está surgindo um novo termo, "devolutivas", - para dizer o que pode ser feito e porque determinadas coisas não são possíveis de serem feitas. Como eu disse, isso sempre existiu, porém agora de maneira muito mais intensa e sistemática.

Ainda conto com algum tempinho, pelo que me foi atribuído, e gostaria de fazer uma observação a respeito dos meios de transporte. Não serão todas as cidades que terão metrô. Outra coisa importante a dizer é que metrô sem ônibus anda vazio, porque não é possível fazer várias linhas de metrô ao mesmo tempo. Na primeira linha de metrô feita em São Paulo, ele andava vazio; então foi feita a integração com ônibus. Naquele tempo não havia bilhete eletrônico, e um bilhete de outro tipo é que garantiu a demanda do metrô.

Quero dizer com isso que o metrô não é o objetivo, o objetivo é o atendimento da população com o sistema de ônibus. De certa maneira estou me repetindo, mas isso é importante frisar. Metrô é o trem moderno recuperado, o que é possível fazer nas cidades que têm sistema de trem; é como uma ligação de safena, serve para o organismo infartado resolver problemas de deslocamento.

O mais importante nas cidades metropolitanas atualmente são os corredores de ônibus. O corredor de ônibus é uma família de corredores e precisa de estudo, de técnico, de consulta, de urbanista. Por que precisa de urbanista? Porque o maior problema na construção do corredor de ônibus é como ele se insere nas cidades. Ele tem de ser previsto de forma tal que não agrida a paisagem, não agrida o conforto das pessoas que moram perto dos corredores e não agrida a própria estética da cidade.

Estou falando isso em geral, porém há muito tempo não vinha a Belo Horizonte e vejo a cidade bonita, com espírito moderno. E esses corredores de ônibus que forem feitos - parece que é o que está programado - devem ser corredores modernos, deve-se evitar a intrusão visual, deve-se preocupar com a contaminação ambiental. A concentração de ônibus em um mesmo corredor produz muita poluição atmosférica, e é preciso usar combustíveis limpos, também de outros tipos, além de filtro nos ônibus. Estão surgindo ônibus novos, híbridos, movidos a eletricidade produzida por motores a diesel, que poluem menos se forem bem-feitos. Nova Iorque está substituindo sua frota por ônibus híbridos. E há ônibus que utilizam outros tipos de combustível, como o álcool, na Suécia. E podem-se utilizar combustíveis mais limpos, misturados com os de outra origem, e não somente o petróleo. Enfim, existem também aspectos técnicos a serem estudados. Contamos com três anos que não podem ser desperdiçados, que têm de ser aproveitados para construir um sistema de transporte que esteja à altura de Belo Horizonte. É o que eu gostaria de dizer a vocês nesta fala inicial. Muito obrigado.

Palavras do Sr. Osias Batista

Exmo. Deputado Carlin Moura, em cuja pessoa cumprimento toda a Casa; Sr. Rogério Belda, meu companheiro de palestra. Tive a satisfação de dizer-lhe que encontrei um diploma meu de participação no 1º Congresso da ANTT, em 1975, no Rio de Janeiro, no Hotel Glória, assinado por ele. Então, a nossa amizade data desde essa época.

Senhoras e senhores, em relação ao desafio da mobilidade urbana, escolhi alguns temas para conversarmos e refletirmos. Teremos, ao longo do dia de hoje e de amanhã, diversos especialistas, pessoas responsáveis por diversos órgãos e setores que vão, com toda a certeza, mostrar o que está sendo feito, trabalhado e pensado, porque estamos vivendo um momento de execução. As coisas estão saindo do papel e se transformando em realidade. Basta sair às ruas, ler os jornais que veremos a quantidade de coisas que estão sendo realizadas na Região Metropolitana. Ao mesmo tempo, vemos a quantidade de coisas que vão, voltam e não acontecem. Cito nesse quesito o nosso anel rodoviário e a ligação para João Monlevade. Exporei, assim, alguns temas para a nossa reflexão.

Primeiramente quero fazer algumas indagações. Será que mobilidade é simplesmente uma questão de tecnologia e de infraestrutura? Será que o desenvolvimento da tecnologia, o aporte de recursos para infraestrutura e para tecnologia nova resolvem a questão da mobilidade urbana? Tóquio, Nova Iorque, países ricos conseguem ter, com um alto nível de investimento, mobilidade urbana e uma qualidade de vida. Será, repito, que conseguiram apenas com a tecnologia e com a infraestrutura?

Hoje estamos com uma notícia interessante em todos os jornais e na internet. Li pela manhã, numa triste surpresa, que estamos com um

congestionamento na entrada de Pequim, na China, com mais de 100km, que já está há 10 dias completamente congestionada. Há carros que estão parados no congestionamento há 5 dias, andando, em média, um quilômetro por dia. O congestionamento, de acordo com as agências de notícia, já passa dos 100km.

Há algumas características nesse caso que nos fazem pensar o que está acontecendo aqui em nosso país. Quando falamos que o trânsito pode parar, ouvimos muitas pessoas dizerem que não para nunca, pois sempre alguém dá uma solução.

A China, hoje a segunda economia do mundo, que tem recursos, faz investimentos, é um verdadeiro canteiro de obras, fez uma olimpíada maravilhosa, reformulou várias coisas, está trocando a bicicleta pelo automóvel. A venda de automóveis em 2009 naquele país foi 49% maior do que 2008. Essa via que está completamente congestionada, que é o acesso norte de Pequim, para quem vem do Tibete, Rodovia Pequim-Zhangjiakou, apresentou, no último ano, um acréscimo de tráfego de 40%.

Peguem os dados da criação da Linha Verde e analisemos. Quando ela foi aberta, trafegavam por lá 8 mil veículos por dia. Quando transferiram os voos para o Aeroporto de Confins, ela passou para vinte e poucos mil veículos por dia. A última informação que tive do DER-MG dá conta de 46 mil veículos por dia. Esses dados antecedem ao funcionamento da Cidade Administrativa, aonde vão 20 mil pessoas diariamente de ônibus ou de carro. Então, os níveis de serviço com os quais medimos a qualidade do trânsito, o nível do congestionamento na cidade, numa via nova, já está atingindo patamares que extrapolam qualquer tipo de planejamento viário.

Assim analisamos algo muito interessante. Sobre a taxa de motorização, há um certo tempo, quando fazíamos planejamento, pensávamos qual era a renda das pessoas que iam morar em um determinado lugar. Pela renda, podíamos mais ou menos estimar a taxa de motorização, para saber quantas pessoas que moram naquele lugar teriam carros. Também podíamos estimar a taxa de mobilidade, para saber quantas pessoas daquelas estariam viajando de carro. Isso veio mantendo um padrão nas pesquisas. Realizamos uma pesquisa sobre origem e destino de 10 em 10 anos - e agora ela será refeita -, em todas as grandes cidades e também nas de porte médio. Perguntamos na casa das pessoas como elas viajam, quem está viajando, qual a renda, qual o tipo de casa, onde mora, em que trabalha e a finalidade da viagem e fazemos uma relação entre as viagens. A última pesquisa foi realizada em 2001 pela Fundação João Pinheiro. As pesquisas de 1972, 1982, 1992, 2001 e 2002 vinham mantendo uma certa relação entre a taxa de motorização e a renda.

Agora temos algumas variáveis totalmente novas que são completamente diferentes do que vinha acontecendo. Hoje há financiamento de carros em até 80 meses. Já ouvi falar em 90 meses, não tenho certeza se existe, mas já vi em até 80 meses. Há ainda a redução do IPI incidente sobre os carros, embora o carro brasileiro ainda seja um dos mais caros do mundo. Quando se compara o valor dos automóveis no Brasil com o valor nos outros países, vemos que o nosso ainda é um dos carros mais caros do mundo. Em uma entrevista de um Diretor da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - Anfavea -, na "Folha de S. Paulo", foi dito por ele que o carro brasileiro não é caro só em razão do imposto, mas porque o brasileiro paga, porque existe mercado para o carro ser caro. Então, apesar disso, o crescimento da frota no País é absurdo e resulta em situações de desconforto no trânsito. O Presidente da Mesa chegou atrasado pela manhã em razão de um congestionamento na Av. Amazonas, algo que há algum tempo não ocorria. Se os senhores pensarem em quantos membros da sua família compraram carro nos últimos meses, vão se assustar e ver que isso é algo muito significativo.

Há outra questão: qual o papel da indústria automotiva na economia? O Brasil foi totalmente estruturado economicamente em cima da indústria automobilística. Nosso Presidente, em um comício no ABC, disse que o seu sonho era que cada brasileiro tivesse um carro. Proferiu ainda uma frase que foi repudiada por toda a comunidade técnica, a qual dizia que o pessoal que ficava fazendo via exclusiva para ônibus, trem e metrô queria que o povo pobre andasse nesses veículos a fim de sobrar espaço para os bacanas andarem de carro, sendo seu sonho que todos andassem de carro. Quer dizer, essa visão que temos de que o Brasil necessita criar mecanismos para o carro andar, na realidade, vai na contramão direta de tudo. Como disse antes o Geraldo Belda, chegaremos à China, ao ponto de parar.

Se, por um lado, o aumento de frota é bom para a economia porque gera emprego, vendas e dinheiro, por outro lado, há uma deseconomia enorme com relação ao aumento de frota, que resulta em congestionamentos, aumento de tempo e custo operacional. Hoje as empresas que trabalham com distribuição de carga, em Belo Horizonte e em todo o Brasil, precisam do dobro da frota para fazer o mesmo número de entregas que faziam há 15 anos. Ou seja, a entrega, em termos de capital e veículos, custa o dobro.

Há ainda a questão dos acidentes. No site da ANTP há um indicador do número de mortes no trânsito. Desde setembro do ano passado até hoje, já morreram quase 35 mil pessoas no trânsito, de acordo com o contador do site da ANTP, que é atualizado de hora em hora. São mais de 140 mil pessoas feridas.

Hoje, existe uma questão muito interessante de ser analisada, que é o crescimento da demanda de tráfego, correlacionada ao crescimento da infraestrutura por onde irá passar o tráfego. Então, o crescimento da demanda de tráfego é praticamente ilimitado, porque não se pode proibir uma pessoa de ter ou de comprar um carro, nem mesmo de fazer um financiamento. Também não se pode mais cercar a indústria automobilística no Brasil. O crescimento dessa demanda é praticamente ilimitado, e o crescimento da infraestrutura é limitado a dois fatores: às soluções tecnológicas e ao espaço disponível. Não podemos transformar a cidade numa cidade de carros, num lugar para carros.

A China está lançando um ônibus que anda num plano superior, num segundo plano, em cima das ruas. É como se fosse um grande pórtico, que anda com as rodas na sarjeta e por cima dos carros. Essa foi a solução tecnológica encontrada pela China para trafegar em cima do congestionamento dos carros. Esse ônibus foi feito para passar por cima dos carros. Esse projeto já está sendo testado na China.

A minha pergunta, para reflexão, é a seguinte: será possível limitar ou coordenar o crescimento da demanda, já que a infraestrutura e a tecnologia são limitadas? Será que conseguiremos fazer isso? Quando se fala de mobilidade, esse é o grande problema existente, no meu ponto de vista, já que o problema tecnológico ou de equipamentos é conhecido pelos técnicos, no mundo inteiro, como, por exemplo, metrô, monotrilho, BRT e várias outras soluções.

Como sabemos quantas viagens irão ocorrer? Primeiro, temos de saber o número de habitantes de cada lugar. Esse número é definido em razão do modelo de ocupação do solo. Quando o Bairro Buritis foi feito, era para ser um residencial unifamiliar. Aliás, o meu aluno da Fumec, o Dr. Artur, localizou o "folder" de lançamento do Buritis. Com o passar do tempo, o Buritis foi transformado numa zona de adensamento preferencial e passou a ter, conseqüentemente, uma densidade populacional altíssima e hoje é um dos principais pontos de atração de tráfego da cidade, dor de cabeça de todos os planejadores da BHTRANS, no tocante às entradas e às saídas, não é mesmo Ramon? O pessoal da operação, como é o caso do Dr. Edson, fica maluco tentando fazer aquilo funcionar e com uma disponibilidade muito pequena. O pior é que o Buritis ainda tem cerca de 30% dos lotes vazios. Eu já morei no Buritis, num prédio de 10 andares, com 20 apartamentos, e, hoje, os prédios que estão sendo licenciados são de 300 apartamentos.

À medida que se muda o modelo de ocupação, também ocorre mudança na geração da demanda. A renda, aliada à questão do financiamento, interfere diretamente no volume de viagens de automóveis, que tende a ser muito alto. Valorar a ocupação, isto é, dar um valor para a ocupação, para saber quando ela será boa e proveitosa, significa ocupar uma ou outra parte da cidade. Por que as pessoas preferem pagar um preço e morar aqui e não morar lá? Existe uma série de fatores que são relacionados ao comércio, à topografia e à proximidade. É justamente por isso que, hoje, São Benedito é um lugar que está crescendo, porque está perto da Cidade Administrativa. Então vale a pena comprar um terreno em São Benedito, se eu trabalho na Cidade Administrativa ou para o governo do Estado.

Então houve uma mudança no valor dos imóveis na região do São Benedito por causa de um grande empreendimento que foi para aquela região. E valorizam porque está perto. Uma das coisas que mais vale no terreno é a acessibilidade daquela região aos locais de destino das viagens. Ou seja, não adianta eu fazer uma casa maravilhosa a 300km daqui, no meio de um descampado enorme, porque não conseguirei sair de lá e ir para lugar nenhum. Daí, aliás, o grande movimento popular de crescimento das favelas próximas ao Centro. Isso porque a acessibilidade é alta. Aqui entramos num negócio muito interessante, porque grande parte do nosso planejamento de transportes e planejamento viário - ligando os dois transportes, público e sistema viário - é para corrigir coisas que já existem. A região do BH Shopping está uma calamidade. É preciso fazer um portal sul. Então o DNIT, a BHTRANS, o DER e as empresas da região lutam e conseguem fazer um projeto muito interessante, implantando-o aos poucos. Primeiro uma trincheira, que foi feita por um empreendimento, depois uma alça, feita por outro empreendimento, e ainda um alargamento do viaduto, etc. E isso caminha, até de forma inteligente, para um projeto grande, que tem viadutos articulando essa coisa toda, a fim de resolver um problema de congestionamento que já é muito sério naquela região, porque ela está saturada. Então é isso, investe-se na região para aumentar a acessibilidade, porque, quando a região está saturada, ela vale pouco. Os apartamentos no Buritis tiveram seus preços muito aumentados depois que a BHTRANS e a Prefeitura fizeram algumas modificações. Foi feita a ligação da Mário Werneck até a Raja Gabaglia; a inversão da rotatória lá em cima, abrindo outras saídas, o que trouxe uma valorização grande ao Buritis. Antes, no Buritis os apartamentos eram bem mais baratos que no resto da cidade, mas hoje já não o são mais. E o que aconteceu? Quando o sistema no Buritis foi melhorado, a Prefeitura investiu também na melhoria do bairro, e o Buritis ficou mais atrativo. Cito muito o Bairro Buritis, mas os senhores podem pensar nessa situação para qualquer parte da cidade, inclusive para o Vetor Norte, com a Linha Verde.

Na medida em que se investiu no aumento da acessibilidade, aumentando a capacidade do sistema viário, houve imediatamente um aumento da ocupação, que foi valorada de forma positiva. Houve um aumento da ocupação, porque passou a ser positivo e bom morar lá, e mais empresas começaram a investir na região, fazendo apartamentos maiores. Consequentemente, houve aumento da demanda de tráfego. Aí o aumento que se faz de capacidade viária é rapidamente suplantado pelo aumento da demanda. No final, chegamos a uma situação em que o nível de serviço ou o congestionamento é tão ruim ou pior que aquele de antes, com muito mais gente presa em um sistema que tem mais capacidade. E isso acontece porque a demanda gerou essa saturação. E aí eu volto à questão da saturação. Então eu vejo um ciclo: tem-se a saturação, daí o aumento da acessibilidade, então mexo nos sistemas viário e de transporte, há aumento da ocupação e, com isso, aumento da demanda. Então aqui voltamos à saturação. É muito importante hoje pensar em termos de mobilidade, porque ela jamais pode andar descompromissada da organização da ocupação territorial. Essa organização tem de ser compatível com as alternativas possíveis, tecnológicas e de infraestrutura, em relação à acessibilidade do lugar. Portanto não posso deixar o lugar crescer mais do que as minhas condições de sistema de transporte público e sistema viário, senão, sem nenhuma alternativa, voltarei para à questão anterior. Então, na medida em que tenho de pensar nisso, eu tenho hoje um sistema funcionando. O nosso Presidente falou que temos de pensar no agora, nas soluções imediatas, de médio e longo prazos.

A situação existente está fundamentada no sistema de transporte público e no sistema de transporte privado, que é o automóvel. O Belda deu alguns exemplos sobre sistema de transporte público, e vocês ouvirão outros interessantíssimos nas próximas palestras. Esse sistema pode ser controlado, conter vias segregadas, tecnologia embarcada de deslocamento e GPS. Basta ler nos jornais para ver o que está sendo previsto para Belo Horizonte, e o Ramon, com certeza, falará sobre isso. Esse transporte público tem como característica sistemas definidos: rotas, itinerários, velocidades, motoristas que sabem exatamente o que precisam saber. Se conseguirmos priorizá-lo ou segregá-lo, funcionará de forma bem fácil. Mas, se não conseguirmos, ele disputará espaço com o automóvel, que é o sistema de transporte privado, que é exatamente o contrário do sistema do transporte público. Primeiramente, o automóvel tem flexibilidade total, vai para onde quer. O ônibus não desvia, não muda de itinerário, não resolve apanhar o usuário em sua casa, mas o automóvel faz isso. Este não tem itinerário nem roteiro, mas sim uma indefinição muito grande de parâmetros, dada essa flexibilidade. O veículo particular é fundamentalmente indisciplinado e quer levar vantagem em tudo, conforme disse o nosso supercraque da Copa de 70, uma frase infeliz, mas reveladora. O motorista do automóvel usa a essa flexibilidade para levar vantagem. Belo Horizonte está se tornando a pior cidade brasileira em qualidade comportamental de motoristas. Brinco muito quando dou entrevistas a respeito disso e chamo a atenção para o fato de as pessoas não mais usarem a seta para trocar de faixa em Belo Horizonte. Por quê? Porque se eu indicar que entrarei para a direita, o cara que vem atrás acelera para me ultrapassar. Então não posso sinalizar, pois assim consigo entrar. Está havendo uma mudança comportamental muito séria pelo fato de o automóvel ser indisciplinado, e, além disso, como o Belda falou, carecer de muito espaço para circular e estacionar.

Portanto, para compatibilizar os sistemas, é necessário dotá-los de infraestrutura adequada. No sistema de veículo privado, é preciso haver tecnologia nas vias de automóvel, especialmente de controle dos semáforos e da velocidade. Barcelona está controlando o congestionamento no centro da cidade, alterando a velocidade. As placas de velocidade mudam, alteram-se as velocidades nos corredores que chegam à cidade e, consequentemente, a fiscalização dos radares. Se há congestionamento, é diminuída a velocidade de entrada no centro, de forma que o automóvel demore mais tempo para chegar, com o objetivo de que o congestionamento seja equacionado. É muito importante que esse tipo de tecnologia funcione. Os semáforos têm de estar sincronizados. Muitas vezes é importante segurar o tráfego no semáforo, porque lá em baixo não há capacidade para recebê-lo. É preciso haver uma forma inteligente bastante forte, a que chamamos de Intelligent Transportation System - ITS. A última coisa que sempre gosto de dizer - e estou em uma Casa onde, com certeza, as pessoas ouvirão - é que uma fiscalização como ação de operação sistêmica é de grande importância. Fiscalização de trânsito não pode ser confundida com arrecadação, porque não é isso; não pode ser confundida com simplesmente fazer valer as placas, porque a fiscalização de trânsito é a operação de um sistema indisciplinado, onde é necessário que o órgão gestor discipline a quantidade de indisciplinados existentes, pois uma indisciplinada pode resultar em uma perda coletiva enorme. Em Belo Horizonte, estamos vivenciando essa questão institucional, um momento difícil de fiscalização, e é preciso dar um jeito nisso. Voltamos ao nosso desafio: além de toda a infraestrutura, tecnologia, coordenação da ocupação do solo, a mobilidade fica absolutamente comprometida se a base de onde os veículos se deslocam não estiver organizada. Temos de conjugar todos esses fatores para que haja deslocamentos dos veículos de transporte público e dos veículos privados, ou seja, o deslocamento das pessoas. Gostaria que todos refletissem sobre nossas palavras. Se os palestrantes de amanhã acharem importante o que eu disse, que também possam refletir. Agradeço a Assembleia o convite e a oportunidade de estar aqui com o meu amigo Belda e com todos vocês. Muito obrigado.

3º Painel

#### Composição da Mesa

O Sr. Presidente - Convidamos a tomar assento à Mesa para o 3º Painel a Exma. Sra. Maria Madalena Franco Garcia, Subsecretária de Desenvolvimento Metropolitano da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana, também representando o Presidente do Núcleo Gestor das Copas do Governo do Estado de Minas Gerais, Tadeu Barreto; os Exmos. Srs. Roberto Monte-Mór, Professor da Pós-Graduação da Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG e Coordenador do Projeto do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH; Raul de Bonis Almeida Simões, Diretor de Planejamento, Expansão e Marketing da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU -; a Exma. Sra. Maria do Carmo Lara; e os Exmos. Srs. Hermiton Quirino da Silva; Ramon Victor Cesar; Marcelo Pinto Guimarães, Professor e Diretor do Laboratório de Acessibilidade em Design e Arquitetura para a Pesquisa e Treinamento em Serviços de Extensão - Adaptse - da Escola de Arquitetura da UFMG; Francisco de Assis Maciel, Secretário-Geral da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo da Grande BH; Artur Abreu, Diretor-Presidente da Transbetim; Rogério Belda; e Osias Batista.

#### Registro de Presença

O Sr. Presidente - A Presidência registra e agradece a presença da Deputada Federal Jô Moraes.

Palavras da Sra. Maria Madalena Franco Garcia e do Sr. Roberto Monte-Mór

A Sra. Maria Madalena Franco Garcia - Boa tarde a todos. Agradeço à Assembleia Legislativa o convite que me foi formulado. Esta é uma excelente oportunidade para trazermos as questões que estão sendo debatidas no âmbito do plano diretor metropolitano. Utilizarei a tribuna para fazer uma pequena exposição e contextualizar a fim de que o Roberto fale depois sobre as propostas que estão sendo encaminhadas no plano diretor metropolitano propriamente dito. Encontra-se aqui o mapa que demonstra a Região Metropolitana. Percebemos que 86% da população desta região estão concentrados nos sete Municípios destacados no centro em amarelo. Na verdade, são os Municípios de Belo Horizonte e os Municípios a ele conurbados. Vemos ali Belo Horizonte com praticamente 50% da população da Região Metropolitana, Contagem com 12%, Betim com 8%. Esses são os maiores Municípios. Os outros têm população bem menor. Ou seja, são 27 Municípios com 14% da população. Neste gráfico percebemos o que aconteceu no período 2001-2009. Enquanto a população cresceu 13,5% no período, a frota de veículos cresceu 85%. Ou seja, a continuar nesse ritmo, como foi dito pelos especialistas que nos antecederam, não haverá espaço para tanto veículo na nossa Região Metropolitana. Ali vemos até o aumento de carros e motos, principalmente de motos, que vêm crescendo assustadoramente em todas as grandes cidades e que são responsáveis pelo maior número de acidentes de trânsito. Mesmo no interior, o crescimento do número de motos costuma ser maior do que nas grandes cidades.

Aqui há uma repartição. Como as pessoas se deslocam na Região Metropolitana? Isso é resultado da pesquisa origem-destino feita em 2001-2002. Uma nova pesquisa deverá ser realizada a partir de 2011-2012. Na verdade, foi cogitada a possibilidade de se fazer uma nova pesquisa neste ano, o que não é adequado, até porque a Cidade Administrativa está em processo de consolidação, o que resultará provavelmente em uma mudança na matriz de transporte da Região Metropolitana. Hoje o que percebemos, no pico da manhã, são os ônibus e o metrô indo lotados do bairro em direção ao Centro e voltando vazios. A Cidade Administrativa poderá mudar essa realidade de tal maneira que haja maior equilíbrio na utilização do sistema de transporte. Ou seja, o ônibus indo e voltando cheio, levando funcionários, servidores e demais pessoas à Cidade Administrativa. Vemos aqui que 40% da população ainda usam o transporte coletivo, 24% usam o transporte individual e 34% fazem praticamente o deslocamento a pé. O percentual de quem usa bicicleta é muito pequeno, até porque não temos topografia adequada e, além disso, condições necessárias e seguras. Hoje o volume de deslocamento a pé é muito grande porque as pessoas não têm recurso para pagar as duas tarifas, que é o mais comum - a pessoa vem de outro Município até Belo Horizonte de ônibus e depois completa o percurso a pé. Aqui está a evolução das viagens. Percebemos que, nas três últimas pesquisas, o transporte coletivo vem caindo em relação ao transporte individual. Se não investirmos, será uma tendência que continuará. As viagens realizadas por motivo de trabalho somam 63,3%. Esse ir e vir é o que consideramos como demanda pendular, aquela que vem para o Centro no pico da manhã e retorna no pico da tarde. Aqui temos o percentual de viagens por Município. Percebemos que 63% das viagens se concentram em Belo Horizonte, 11% em Contagem, 6% em Betim e o restante nos demais Municípios da Região Metropolitana. Isso demonstra que a grande concentração de trabalho continua em Belo Horizonte.

Este mapa mostra exatamente a produção e atração de viagens. Quanto maior o círculo vermelho, maior a concentração de atração de viagens. É ali que se concentra a maior parte do trabalho. As pessoas se destinam prioritariamente àqueles locais para trabalho, estudo, saúde. As grandes concentrações na Região Metropolitana estão no Centro de Belo Horizonte, um pouco na região de Contagem e Cidade Industrial e um pouco no Vetor Norte e na região da universidade. A produção de trabalho está aqui, e isso reforça cada vez mais o sistema de transporte convergindo para a área central da Capital. Todas as linhas de ônibus acabam indo para o Centro de Belo Horizonte. Percebemos neste mapa que, quanto mais larga a linha, maior volume de tráfego, de transporte de passageiros. São os corredores de transporte da Região Metropolitana. Tudo converge para o Centro de Belo Horizonte. O mapa mostra que não existem ligações entre os Municípios da Região Metropolitana, tudo vem para o Centro. Se alguém no Município de Confins quer ir para Sabará, deverá vir a Belo Horizonte para pegar outra condução. Não existem ligações entre os Municípios da Região Metropolitana, reforçando, cada vez mais, a vinda para o Centro da cidade. O plano metropolitano vê essa questão e tem a ideia de criar novas centralidades e opções nos sistemas viário e de transporte da Região Metropolitana, para mudar essa realidade e a convergência forte em direção ao Centro de Belo Horizonte.

O Osias comentava que não existe uma integração entre o uso do solo e transportes. As duas coisas são pensadas de formas dissociadas. As cidades foram construídas de maneira a haver uma fragmentação do território urbano, com uma região de moradias, outra de serviços, outra de lazer. Brasília e as grandes cidades foram pensadas dessa forma, na década de 60. Há um distrito industrial, uma área hospitalar, outra área residencial, o que fragmenta o território e faz com que as pessoas precisem se deslocar cada vez mais, gerando necessidade de transporte, engarrafamento e congestionamentos. Teríamos que pensar em um território em que as pessoas se deslocassem cada vez menos. Elas deveriam trabalhar, estudar e atender suas necessidades de lazer e saúde mais próximo de suas residências, reduzindo a pressão sobre os sistemas viário e de transporte, com prioridade do sistema de transporte coletivo. Com o crescimento urbano das cidades, aumenta a mobilidade e a motorização. Isso significa aumento do uso do veículo privado, redução da eficiência do sistema de transporte, cada vez mais congestionado, necessitando de mais infraestrutura. Então, surgem os túneis e viadutos, que a ampliam e gera mais congestionamento. Isso cria uma bola de neve, que é o incremento do uso do veículo privado. As pessoas falam que gastam muito tempo para se deslocar no transporte público e compram carros e motos, o que alimenta o ciclo vicioso da mobilidade e do desenvolvimento urbano. A ausência de um planejamento integrado leva a um desordenamento. Cada sistema, isoladamente, tem uma lógica. Se tomarmos o exemplo dos três Municípios com a maior demanda de transporte - Belo Horizonte, Contagem e Betim -, o sistema isolado de cada um é totalmente lógico. Mas se pensarmos o sistema intermunicipal com esses sistemas, começamos a perceber que há uma superposição de linhas de ônibus com o metrô e entre si, gerando uma irracionalidade no sistema e um déficit operacional, com um custo cada vez mais alto para o deslocamento.

Os pilares de um bom sistema de transporte são a ordenação do território, as restrições ao veículo privado - incentivo ao "park and ride", que é um espaço para embarque e desembarque, estacionamentos junto às estações de metrô e ônibus e sem estacionamento nos principais corredores -, a criação de ruas de pedestres, o incentivo ao uso da bicicleta, a promoção do transporte público, de maneira a ser regular e confiável, para atrair as pessoas do veículo privado para o transporte público, a implantação de faixas exclusivas, reduzindo o tempo de viagem - estamos apoiando o Município de Belo Horizonte na implantação dos BRTs - e a integração atrativa física e tarifária entre todos os modos de transporte existentes.

Pensamos em um sistema racional. Se colocarmos 60 pessoas para serem transportadas de carro, percebemos o espaço que é ocupado.

A primeira foto mostra que para o transporte de 60 pessoas seriam necessários em torno de 45 carros - se considerarmos uma pessoa e meia por veículo - ou um ônibus, que gasta um espaço menor. Isso é o uso racional do espaço urbano.

Concluindo, temos de pensar na substituição da lógica da expansão - de se fazer cada vez mais infraestrutura - pela lógica da gestão, do planejamento integrado do transporte. A integração é a única forma de racionalizarmos o sistema de transporte em áreas metropolitanas, mas quanto maior o número de entes envolvidos mais complexa e difícil será a negociação para a compatibilização dos interesses econômicos, financeiros e políticos. Por fim, é preciso haver também a integração do transporte e do uso do solo, questão em que temos de nos focar: a cidade não pode continuar se expandindo cada vez mais para termos de levar transporte a distâncias maiores e um transporte cada vez mais deficiente no atendimento a uma mancha urbana que não para de crescer. É preciso reduzir a nossa necessidade de viajar e as distâncias de viagem - as cidades compactas são mais eficientes, ou melhor, o sistema de transporte é mais eficiente em cidades menores -, mudar o comportamento quanto à localização e zelar pelo uso eficiente das infraestruturas de transporte.

Passo a palavra ao Roberto, que vai falar do trabalho que está sendo desenvolvido no âmbito do Plano Metropolitano.

O Sr. Roberto Monte-Mór - Boa tarde. Agradeço a oportunidade de fazer uma apresentação rápida sobre o plano metropolitano, particularmente no que se refere ao transporte.

Vou falar rapidamente da metodologia de montagem do plano metropolitano e tentar me centrar em algumas discussões.

O plano metropolitano começou em outubro do ano passado e será entregue em novembro deste ano. Na verdade, insistimos em dizer que na universidade - no caso, a UFMG, com participação da PUC e da Uemg - o que pretendemos é, mais do que montar um plano, participar de um processo de planejamento e gestão, integrando-nos, em uma contraparte, com o sistema de planejamento metropolitano que foi montado. Em outras palavras, não se pode pensar em achar em 13 meses as soluções para o problema metropolitano; isso é um processo de planejamento e o plano é apenas um referencial para isso.

O plano está montado segundo uma estrutura que privilegia um núcleo econômico, um núcleo social e um núcleo ambiental, tal como foi proposto pelo Conselho Metropolitano. Havia aí uma série de setores, que reunimos em grandes áreas temáticas transversais, já na tentativa de promover um processo de integração, porque na verdade uma das maiores dificuldades no âmbito metropolitano é não só a articulação escalar - ou seja, entre os diversos Municípios, o Estado e a instância local -, como também a articulação entre os diversos setores, que, muitas vezes, fazem coisas paralelas e não se conhecem. Essa é, então, uma das tarefas dessa instância metropolitana. Além disso, definimos alguns projetos complementares prioritários, que mostrarei em seguida.

Resumindo, a estrutura original ficou como se vê aqui. Há os três núcleos - econômico, social e ambiental - e dez áreas temáticas transversais, entre as quais uso do solo, dinâmica imobiliária e centralidades metropolitanas - implicando a questão de transporte -; mobilidade urbana, transporte e sistema viário; habitação, vida cotidiana e qualidade de vida; cultura, educação, segurança alimentar, geração de trabalho e renda; saúde, meio ambiente, saneamento e recursos hídricos; complexos ambientais culturais - que dizem respeito ao fortalecimento de sub-regionalidades e da integração entre as dimensões ambiental e cultural -; capacidade institucional e de planejamento e administração municipal; risco socioambiental, vulnerabilidade e segurança; aspectos sociais e ambientais da demanda demográfica; e, finalmente, a economia, ou seja, estrutura produtiva, conhecimento, tecnologia e alternativas energéticas.

Mesmo com esse caráter transdisciplinar, essas áreas acabaram se reificando um pouco. Então, propusemos a criação de eixos temáticos integradores. Teríamos, então, três núcleos, dez áreas temáticas transversais e quatro estudos complementares prioritários, nas áreas de tributação e financiamento, mudança climática e inclusão digital e no impacto dos equipamentos de saúde. A partir disso, propusemos a criação de grandes eixos temáticos integradores, que buscavam dar um sentido totalizante, integrador e também de desejo. Ou seja, de que precisamos? De acessibilidade, sustentabilidade, segurança em todos os níveis, não só a segurança pública, mas também a segurança alimentar, a segurança na educação etc. - e urbanidade, cidadania.

A partir deste ponto organizou-se o plano até os estudos setoriais, uma espécie de diagnóstico feito no seminário de abril. Daí para frente, ele foi organizado segundo os eixos temáticos integradores. Realizamos o conjunto de propostas do seminário de julho a partir desses eixos temáticos. Agora estamos na fase de desenvolvimento das políticas, programas e eventualmente projetos que também estão sendo organizados em função desses eixos.

Aqui podemos ver o processo participativo, que se deu da seguinte forma: o primeiro ciclo, estudos setoriais, foi uma espécie de diagnóstico, em que dividimos a Região Metropolitana em cinco sub-regiões, que, se somadas, englobarão mais de 34 Municípios, pois vários deles participam de mais de uma região, por contiguidade. Esse seminário foi realizado em abril; o segundo ciclo de discussões baseou-se em propostas no seminário realizado em julho; agora estamos no início do ciclo C, e a proposta P1 foi sobre o eixo urbanidade; em meados de setembro será sobre seguridade, em seguida, acessibilidade, e finalmente sustentabilidade; ao final, a P5 será sobre a territorialidade e a institucionalidade. Estamos discutindo com os Municípios as políticas que foram construídas a partir do processo participativo e dos estudos setoriais da equipe. Em primeira instância, foram identificadas mais de 300 políticas e programas, reunidos pela equipe sob a forma de 35 políticas. Hoje há o eixo da territorialidade, grande marco da territorialidade, que implica na proposta de reestruturação metropolitana e na identificação da dimensão territorial das políticas e programas. O referencial da institucionalidade foi feito com grandes propostas institucionais e com a dimensão institucional das políticas e programas que são apontadas nos demais eixos. Há, então, as 35 políticas distribuídas segundo a acessibilidade, a sustentabilidade, a seguridade e a urbanidade. Na verdade montaremos miniequipes transdisciplinares vindas das áreas temáticas e dos estudos prioritários por política. Ou seja, cada política possuirá uma miniequipe construída com proposições vindas de várias áreas temáticas e de oficinas. Hoje essa é a nossa estrutura.

Como ainda disponho de 9 minutos, falarei rapidamente sobre a situação de Belo Horizonte, que orientou o plano. A primeira delas é a fragilidade relativa da cidade diante das outras regiões metropolitanas. O mapa é resultado de estudo feito no Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional de Minas Gerais - Cedepar - há 2 ou 3 anos, e mostra, como vários outros estudos, que Belo Horizonte, apesar de tudo que ocorreu nos últimos 30 anos no polo de Contagem e da grande transformação econômica ocorrida a partir de 1970, polariza somente o espaço laranja. A parte azul é polarizada pelo Rio de Janeiro, que na verdade é muito maior, pois ia até Teófilo Ottoni. A parte vermelha é polarizada por São Paulo, e também é maior, pois engloba a região de Patos de Minas e outras. Em compensação, essa região perdeu a parte que é polarizada por Brasília. A ideia é fortalecer Belo Horizonte para que, de fato, se transforme em uma alternativa no triângulo metropolitano do Rio, São Paulo e Belo Horizonte. Hoje, da maneira como se encontra e com exceção da região Central, Belo Horizonte polariza as regiões economicamente mais frágeis do Estado.

Apresentamos aqui os grandes investimentos e concentrações em torno de Belo Horizonte: no centro está a Região Metropolitana; em amarelo, o colar metropolitano, com mais 14 Municípios; na extrema direita, o Vale do Aço; ao sul, a grande concentração de investimentos metalúrgicos localizados na região compreendida entre Lafaiete, Ouro Branco, Congonhas e Jeceaba, ou seja, o Codap; a oeste, há a concentração de Divinópolis, Itaúna e Pará de Minas. Na verdade, se comparadas a uma grande economia metropolitana, essas situações são frágeis, ou seja, trata-se de um perfil industrial atrasado devido aos grandes investimentos em mineração e siderurgia, setores que, de modo geral, causam poucos impactos na economia.

O sentido crítico do planejamento, que marca o tom desse plano metropolitano, decorre de uma transformação social, política, econômica e ambiental. Indica hoje uma leitura de que existe uma fraca competição no espaço nacional, um perfil econômico desatualizado, uma centralidade excessiva em Belo Horizonte, uma fragilidade no entorno metropolitano, uma frágil articulação entre os Municípios e regiões, desigualdades sociais e de gestão muito altas, pobreza concentrada em algumas regiões periféricas, atividades de indústrias sujas, altamente poluentes, com grande impacto sobre o patrimônio natural e construído, e frágeis identidades locais e regionais. Propõe-se então uma integração maior com o entorno, um novo modelo de desenvolvimento centrado em serviços avançados de indústrias de ponta, energias limpas e responsáveis, fortalecimento da capacidade produtiva e treinamento da população, redução das desigualdades como um todo, fortalecimento das sub-regiões e reestruturação territorial.

Passarei por esse assunto rapidamente, porque tenho pouco tempo, mas basicamente, se o entorno é frágil, precisamos de uma inversão de prioridades, com valorização da diversidade da Região Metropolitana e de seu entorno e fortalecimento dessa novíssima economia, que é centrada na sustentabilidade, nas energias limpas, nas indústrias de ponta, descolando-se tanto do modelo anterior de bens intermediários, altamente poluentes, que ainda é presente, quanto do modelo centrado em bens de consumo durável, que foi marcante na década de 70. Estamos na direção de uma indústria flexível, ou porto-indústria, e todo o eixo norte é o principal indicador nessa direção. Vale ressaltar também que alguns desses setores, como a própria mineração, podem sofrer um processo de modernização e de contemporaneização muito forte, concentrando-se no serviço de mineradores e, por exemplo, mudando o seu perfil internamente.

As tendências hoje seriam o aumento das desigualdades socioespaciais; a continuidade do modelo centro-periferia, que implica uma concentração excessiva em Belo Horizonte; uma perda crescente de mobilidade urbana, já ressaltada aqui pelo Osias e pela Madalena; um grande estoque de áreas e imóveis ociosos; grandes conflitos entre habitação, áreas rurais e produtoras de alimentos, mineração e áreas de preservação, que também marcam o entorno de Belo Horizonte; a surpreendente expansão das atividades minero-metalúrgicas, com a entrada

da China no mercado internacional; a concentração de novos investimentos. Se tudo ficar como está, teremos reforço da estrutura territorial e agravamento dos problemas.

Esse gráfico mostra um pouco o perfil demográfico da população da Região Metropolitana em 2010 - poucos velhos e muitos jovens -, e esse outro em 2050 - muitos velhos e poucos jovens. É fundamental pensar nos termos dessa grande transição demográfica para entender que planejamento é esse.

Aqui se mostra a mancha metropolitana em 2009; e aqui uma projeção, em função dos investimentos já confirmados, do que aconteceria em 2040, numa técnica de projeção. Aqui temos uma indicação da dinâmica imobiliária principal nos eixos norte e sul. Maior valorização de terras foi descrita em parte pelo Osias. Em vermelho ou laranja, temos também uma expansão imobiliária em direção a oeste e leste. As outras setas mais vermelhas indicam uma expansão em cima das áreas rurais, com medo de que a concentração de investimentos no Vetor Norte, por exemplo, leve a uma tal valorização de terras, que expulse os pobres dali para Baldim. Isso tem de andar rápido.

Aqui é a centralidade, tal como existe hoje, percebida a partir de entrevistas nos Municípios.

Então o que estamos propondo? Marcos temporais em 2023 e 2050; plano visto com uma visão intencional e referencial de longo prazo, antecipando os desafios futuros, com a perspectiva de redução das desigualdades socioespaciais; e principalmente criação de uma rede de centralidades e de uma rede de mobilidade que fuja dessa dimensão centro-periferia excessivamente concentrada em Belo Horizonte, ou seja, mudaríamos de uma área metropolitana monocêntrica, como é hoje, para uma estrutura metropolitana policêntrica. Além disso, propomos também intensificação e adensamento do espaço urbano, para impedir o esgarçamento mostrado na projeção para 2040; valorização das áreas verdes e das áreas rurais em termos de agricultura urbana e periurbana; contenção da extensão da mancha urbana. Ou seja, propomos uma estratégia de descentralização concentrada, uma metrópole policêntrica, compacta e em rede.

Aqui está demonstrada a proposta de rede de centralidades tal como está hoje, em processo de discussão. Temos realizado uma série de discussões com os técnicos e promovido as oficinas com a população. Há a proposta de outro centro metropolitano em Betim, na região da concentração de Betim-Contagem; um no Norte, na direção da Cidade Administrativa, do aeroporto; um centro metropolitano linear ao longo da BR-040, do Jardim Canadá até Alphaville; uma série de subcentros, representados na cor azul, e algumas centralidades rurais de apoio à atividade agrícola. Além disso, há lugares metropolitanos, que não estão representados nesse mapa, de importância principal, e situações de oportunidades, prestes a se transformarem em grandes centros de atração. Tudo isso implicará uma adequação do sistema de transporte, do sistema viário.

Essa é a proposta de estrutura metropolitana que, do ponto de vista do sistema de transporte, implica a valorização do sistema ferroviário e a criação de uma malha rodoviária complementar a esses eixos principais, permitindo a articulação entre Municípios à qual a Madalena se referiu. Além disso, estamos fazendo propostas viárias do entorno metropolitano. Pensamos que temos de ir além, num raio de cerca de 100km a 120km no entorno de Belo Horizonte.

Aqui estão demonstradas as políticas dos eixos seguridade e urbanidade, em suas grandes linhas. Marquei com a cor amarela as que possuem relação com a questão. Por exemplo, a Política Metropolitana de Gestão dos Riscos Ambientais e de Mudanças Climáticas, em cujo âmbito as decisões em relação a transportes são fundamentais. O mesmo se pode dizer sobre a Política Metropolitana Integrada de Direito à Cidade. Se não tivermos um sistema de transporte adequado, a Política Metropolitana Integrada de Democratização dos Espaços Públicos e a de Promoção de Atividades Culturais e Criativas não poderão ser implementadas. Essas são as Políticas de Intensificação do Uso do Espaço Urbano, Desenvolvimento Produtivo Sustentável e Apoio aos Serviços Modernos. Tudo isso implica uma rede viária e um sistema de transporte adequados; caso contrário, não será possível implementar essas políticas.

Essas são as políticas do eixo de acessibilidade: criação e fortalecimento de centralidades metropolitanas e sub-regionais; integração territorial e de transporte; adequação e ampliação do sistema ferroviário, que é uma questão fundamental; gestão integrada de preços e tarifas de transportes, já mencionado; e a política de integração multimodal de Belo Horizonte para o mundo. Muito grato.

- No decorrer do pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

O Sr. Presidente (Deputado Alencar da Silveira Jr.) - A Presidência agradece a exposição do Sr. Roberto. Fico muito feliz por ter sido convidado para presidir esta reunião e poder ver, daqui de cima, uma plateia tão seleta, como o João Luiz, o Ricardo Medanha, grandes professores e pessoas, e que realmente entendem do problema do transporte de Belo Horizonte e, tenho certeza, de todo o Brasil. Tenho 22 anos de vida pública, que comecei como Vereador. Tive o orgulho e a grande experiência de presidir a Comissão de Transporte quando foi municipalizado o transporte público de Belo Horizonte. Tirou-se o transporte público de Belo Horizonte do Estado e criou-se a BHTRANS, e não para multar o tanto que se multa hoje - até que diminuiu -, mas para fazer um planejamento melhor. Vemos o tempo passando, 5, 10, 11 anos, e a conversa é sempre a mesma quando se fala do transporte em Belo Horizonte. Dizia há pouco que a solução é apenas uma. Não tenho dúvidas, senhoras e senhores, de que são necessárias obras no sistema viário e um transporte coletivo perfeito. Está na hora de pensarmos o transporte público e coletivo em todo o Brasil como fazemos com a cesta básica: desonerando a tarifa, que deve ser muito fiscalizada e ser adequada à situação do usuário. Então precisamos de obras no sistema viário e de um preço justo na nossa tarifa. Não podemos deixar o sindicato patronal, como acontece hoje dentro do DER, dar seus pitacos.

Palavras da Sra. Maria Madalena Franco Garcia

Não gastarei todo esse tempo. Em primeiro lugar, quero pedir desculpas em nome do Tadeu. Houve um imprevisto e, apesar de sua vinda estar programada, ele não pôde comparecer, já que foi chamado pelo Governador. Serei bastante rápida, e minhas informações serão complementadas pelo Dr. Ramon, Presidente da BHTRANS, que deverá expor uma parte dos projetos que estão sendo pensados no programa Copa 2014. O grande legado que nos dará esse programa será realmente a implantação de um sistema de transporte coletivo eficiente e de qualidade. Esse será um avanço para Belo Horizonte e para a Região Metropolitana. Além disso, está havendo a oportunidade de integração entre o governo do Estado e a Prefeitura. Pela primeira vez estamos sentados em uma mesma mesa para planejar um sistema de transporte totalmente integrado a fim de termos um corredor de transporte compartilhado, com sistemas intermunicipal e intramunicipal de Belo Horizonte. Temos realmente de aproveitar esse momento de integração entre duas esferas de governo - e ressalto a necessidade de estar na Mesa mais uma esfera de governo, a federal, para pensarmos de forma integrada. Na verdade, de alguma maneira o governo federal já está presente, uma vez que está financiando essa infraestrutura. Aqui do lado está o Diretor de Planejamento da CBTU, Dr. Raul, que falará daqui a pouco. É muito importante tentarmos integrar não só os sistemas de ônibus intermunicipal e intramunicipal como também o metrô, a fim de termos uma rede de transporte totalmente integrada. Não podemos mais pensar em um sistema de transporte isolado, cada um com seu planejamento. Dessa forma, no final teremos várias linhas de ônibus se sobrepondo ao trajeto do metrô e um sistema de transporte ineficiente e irracional. Então repito que, pela primeira vez, temos a oportunidade de nos assentarmos, os três níveis de governo, para discutir um sistema de transporte integrado para toda a Região Metropolitana. Associado a isso temos um momento bastante fértil: a condução do Plano Diretor Metropolitano, cuja premissa é exatamente a criação de novas centralidades na Região Metropolitana a partir de uma rede estruturada de transporte, por meio da qual integraremos todos os sistemas e modos de transporte existentes e ampliaremos o sistema viário e os serviços hoje oferecidos. Refiro-me à ligação entre os Municípios da Região Metropolitana, o que, na verdade, o governo estadual já começou a fazer - algumas delas já serão para 2014. Temos um novo acesso a Brumadinho, por Piedade do Paraopeba. Essa ligação será feita pela BR-040, na saída para o Rio de Janeiro. Com isso, teremos uma melhora substancial no acesso a Inhotim, atualmente uma referência internacional, um

ponto turístico da Região Metropolitana que é visitado por pessoas do Brasil inteiro e do mundo. Infelizmente existe uma grande dificuldade para se chegar até lá pela BR-381 e pela estrada de Mário Campos. Assim, com a saída pela BR-040, passando pela cidade de Piedade do Paraopeba, haverá um acesso muito melhor e mais rápido a Inhotim, que hoje é referência. Além disso, o projeto Inhotim está com financiamento praticamente assegurado, do BNDES, para a construção de um centro de convenções, hotéis, pousadas e centros de treinamento, até mesmo vislumbrando as Olimpíadas e a própria Copa das Confederações. Então tudo isso deverá ficar pronto até 2013. Dessa forma, associado à questão da mobilidade, há uma série de equipamentos que estão sendo pensados para aquela região. Da mesma forma para o Votorantim. Há um projeto para a ampliação do aeroporto, que deverá ficar pronto também até 2013, já com a construção de um novo terminal e a melhoria do acesso, que será feito por meio da duplicação da BR-424, ligando até Sete Lagoas, melhorando o acesso até lá. E ainda o contorno do aeroporto, ligando a BR-424 até a Linha Verde, no sentido Norte, chegando por cima do aeroporto. Essas obras já estão contratadas, em andamento. Há também a ligação do Centro de Ribeirão das Neves até a Linha Verde, ou seja, até a Avenida Vilarinho, pela LMG-806, cuja duplicação já está contratada pelo governo. Então, com isso, estamos melhorando, de alguma maneira, os corredores metropolitanos e propiciando melhor mobilidade entre os Municípios da Região Metropolitana, que hoje é a grande dificuldade. Não temos linhas de ônibus, porque não há acessos viários adequados para colocá-las, melhoria que já vem sendo feita. A melhoria dos corredores metropolitanos é uma meta do governo que começou a ser implementada nos últimos dois anos e deverá ter prosseguimento, nos próximos anos, para termos uma malha viária adequada para o sistema de transporte coletivo.

Há também a questão do Mineirão, que já está em reforma, assim como o Estádio Independência. Então os equipamentos esportivos encontram-se em obras, e com isso teremos condições, provavelmente, de trazer a abertura da Copa para Belo Horizonte, a grande meta do governo do Estado. Estamos trabalhando nesse sentido e temos certeza de que teremos condições de competir de forma muito melhor que outras cidades do País. Isso porque há investimentos por parte da cidade na questão do transporte coletivo, com a implantação dos BRTs - certamente o Ramon falará sobre o investimento nesses modos de transporte. E tudo isso em parceria com o governo do Estado, que apoiou a duplicação da Avenida Antônio Carlos. Ainda há a duplicação da Avenida Pedro I, mas é o que mencionamos, não dá para continuar duplicando todas as vias. Não basta investir em sistema viário, até mesmo porque dizem que carro é igual a gás, pois, à medida que se amplia a infraestrutura, o carro ocupa, ou seja, se alargar mais, o carro ocupará de novo e, em pouco tempo, tudo estará novamente congestionado. Assim, não há infraestrutura suficiente para a quantidade de carro que haverá, que já existe e que continuará existindo, porque está cada vez mais fácil adquirir um veículo por meio das condições de financiamento existentes no País. Todo o mundo hoje chega de carro. O porteiro do meu prédio vai de carro, a faxineira do prédio vizinho vai de carro, assim as pessoas têm acesso ao carro, o que é muito bom, mas, por outro lado, não há infraestrutura que suporte tantos veículos. Creio que, como legado da Copa de 2014, temos oportunidades de investir no sistema de transporte e de ter um planejamento integrado entre as três esferas de governo. Infelizmente creio que não temos tempo suficiente para expandir a linha do metrô - aliás, a Prefeitura de Betim, sempre que me vê, cobra-me a expansão da linha do metrô até Betim; esse é um desejo que temos e que está no plano metropolitano. Ontem, na reunião do Conselho de Desenvolvimento Metropolitano, foi aprovada a contratação de um estudo prévio de viabilidade para o aproveitamento da malha ferroviária existente na Região Metropolitana. Com isso pretendemos verificar qual é a situação atual dessas linhas férreas, qual é o movimento de carga que existe nelas e a possibilidade de compartilhar o uso da carga com o transporte de passageiros, e ainda em que situação será necessária a implantação de uma linha exclusiva para o transporte de passageiros. Tenho certeza de que, para Contagem e Betim, precisamos de uma linha exclusiva, porque a demanda de passageiro é muito maior e não conseguiremos um compartilhamento com o sistema de cargas. Acho que existem outras situações em que isso é possível. Já vimos tentando conversar com a Vale com o objetivo de ter um trem turístico para Inhotim nos fins de semana. Então propomos um trem saindo da estação central de manhã e retornando à tarde, nos sábados, domingos e feriados. Temos uma linha que chega bem próximo de Inhotim. A ideia seria chegar até essa localidade com o transporte ferroviário.

A malha ferroviária que temos na Região Metropolitana atinge pelo menos 22 Municípios, com linhas férreas que se cruzam e que, de alguma forma, estão, em alguns casos, subutilizadas e, em outros casos, com utilização apenas para o transporte de cargas. Então esse estudo prévio de viabilidade que vamos contratar é para verificar o que é possível fazer, onde é possível resgatar o transporte de passageiros ferroviário, qual é o custo disso e quais são as obras necessárias. Então estamos trabalhando neste momento no termo de referência para que possamos dar início a essa contratação ainda este ano. A nossa ideia é em setembro e outubro lançar o edital na praça para a contratação desse estudo prévio, cujo prazo de duração será da ordem de oito meses, no máximo um ano, de tal maneira que, até o final do ano que vem, já tenhamos uma situação geral dessas linhas férreas, quando poderemos verificar em que é possível trabalhar. Quem sabe até para a Copa de 2014 tenhamos condições de colocar veículos leves sobre trilhos - VLTs - nessas linhas ferroviárias existentes. Talvez possamos ter alguma coisa ligando próximo a Confins. Temos linhas que passam em Vespasiano, São José da Lapa, Santa Luzia e Sabará, e talvez possamos ter alguma coisa com o transporte de passageiros nesses Municípios até 2014. Essa é a nossa meta. Trabalharemos perseguindo esse horizonte, a fim de termos, o mais rápido possível, uma ampliação do sistema ferroviário existente na Região Metropolitana. Está em curso também uma negociação do governo do Estado, da Prefeitura de Belo Horizonte, com o governo federal para a ampliação do metrô por meio de uma parceria público-privada. Isso está dependendo, única e exclusivamente, de uma posição do governo federal. O governo do Estado já, há alguns anos, vem tentando essa parceria com o governo federal para que ele transfira o metrô para o governo do Estado. A gestão e a operação do metrô são atribuições do governo federal. A CBTU é uma empresa vinculada ao Ministério das Cidades. Para que o Estado possa fazer essa parceria público-privada é necessário, primeiro, que o governo federal transfira o sistema para o governo do Estado. Não é simplesmente transferir. Há obrigações de investimentos do governo federal. Assim, o governo do Estado vem tentando essa negociação com o governo federal, mas ainda não conseguimos um resultado satisfatório e positivo, e entendemos que essa é a única saída para que possamos, de fato, ampliar o metrô. Nessa parceria está prevista a implantação da Linha B, Calafate-Barreiro, e também uma linha Lagoinha-Savassi para que possamos ter a inserção do metrô no hipercentro da cidade. A linha do metrô hoje tangencia a área central. Quando as pessoas querem ir para a Praça Sete, as Estações da Lagoinha e Central estão a 500m, 600m da Praça Sete. Com a linha Lagoinha-Savassi, poderíamos ter essa inserção. Futuramente poderíamos levar essa linha até Confins, com sua extensão até a Pampulha e, provavelmente, de lá até Confins para que tenhamos um transporte rápido e seguro de Confins até o Centro da cidade. São essas as minhas considerações. Depois, o Dr. Ramon poderá complementar com a apresentação dos projetos que estão sendo encaminhados para a melhoria do transporte coletivo. Obrigada.

O Sr. Presidente - Agradecemos as palavras da Sra. Maria Madalena. Não tenho bolas de cristal, mas, quando estávamos na Câmara Municipal, evidenciamos algumas questões. Fizemos um projeto que retirava as autoescolas do Centro da cidade. Há 18 anos, elas já perturbavam o trânsito do centro. Colocamos a carga e descarga num horário específico. Além disso, conseguimos fazer um projeto que retirava a rodoviária do Centro. Estão agora implementando uma lei que é minha, de 15 anos atrás. Quero dizer o seguinte: depois de muita conversa, na última semana tivemos uma determinação do DER que alterou algumas linhas da RMBH. Não tenham dúvida de que nos preocupamos com o transporte público de Belo Horizonte. Tenho certeza de que agora a BHTRANS deverá fazer um melhor acordo com o DER, pois isso, em futuro bem próximo, prejudicará, e muito, o usuário de Belo Horizonte quanto a perda de passageiros. Se isso acontecer, se passageiros forem tirados das vias de Belo Horizonte, quem pagará o aumento da tarifa do transporte da cidade será o passageiro. Acontecerá aumento da tarifa. Deixo isso no ar, e depois o próprio Presidente da BHTRANS terá oportunidade de fazer sua observação sobre essa fala e trazer informações aos senhores. Contudo, o que estou dizendo hoje ocorrerá em um futuro bem próximo. O usuário do transporte público de Belo Horizonte pagará essa mudança que ocorreu por falta de acordo entre os órgãos responsáveis no Estado e na Prefeitura.

Palavras do Sr. Raul de Bonis Almeida Simões

Boa tarde a todos. Nas minhas primeiras palavras, gostaria de muito agradecer, em meu nome e no da CBTU, o gentil convite para participar deste importante momento que se discute o desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH -, uma das principais do Brasil, em um espectro bem amplo, que se alinha perfeitamente aos parâmetros de reflexão que desenvolvemos na CBTU. Hoje objetivamente estamos abordando dois aspectos: o do transporte e o da questão metropolitana, que obrigatoriamente conduzem a um pensamento voltado ao desenvolvimento que pode ser realizado pelo Brasil e pela Região Metropolitana. Podemos sair do patamar atual, e isso exige o já mencionado esforço por meio da combinação de uma série de fatores que produzirão condições de realmente colocar Belo Horizonte e as nossas regiões metropolitanas em condições de somarem no processo do desenvolvimento nacional. Então, gostaria de começar as minhas considerações abordando esses aspectos. Estamos falando de planejamento urbano e mobilidade urbana, mas objetivamente abordamos a questão do desenvolvimento nacional e, mais especificamente, da RMBH. Isso nos obriga a pensar um pouco e rapidamente, pois o nosso tempo é curto, na questão do processo de urbanização ocorrido no Brasil. A partir dos anos 40 e 50, o Brasil e muitos outros países viveram uma explosão na

sua população total e, de maneira muito mais intensa, também na sua população urbana. Se houve uma multiplicação por três na população total, na população urbana a multiplicação foi por oito. Esta se concentrou em grandes centros e aglomerações, e também houve o surgimento de um elevado número de cidades de porte médio. Isso aconteceu em decorrência de uma série de processos que fugiram, na verdade, ao controle. Houve um crescimento dessas populações principalmente nos grandes centros, e ele ocorreu de forma desorganizada e com ocupações irregulares. Cada vez mais fomos caminhando para a falta de funcionalidade e penalizando essas populações. Esse é o nosso grande desafio, o desafio de Belo Horizonte e de todos os grandes centros brasileiros. Nós conseguimos, por meio de um trabalho que envolve objetivos de metas de curto, médio e longo prazos, ir reconstruindo essas composições regionais de forma a garantir tudo aquilo que já foi mostrado aqui, em termos de sustentabilidade, qualidade de vida e redução das desigualdades. Tudo isso é o que consideramos nos nossos debates.

Vou-me concentrar na questão das grandes aglomerações urbanas, lembrando que elas reúnem duas condições muito fortes e muito importantes. Primeiro, existem nessas regiões as situações mais críticas em relação aos problemas afetos ao déficit habitacional, ao saneamento, à questão da segurança pública e do desemprego. Aliás, o maior contingente de desempregados está exatamente nessas regiões. Além disso, também não podemos nos esquecer da questão da agressão ao meio ambiente. O desafio nessas regiões vai muito além de uma função só, seja ela a do transporte, seja a da habitação ou do saneamento. Na verdade, na síntese dessas regiões, existem graves problemas que nos obrigam forçosamente a pensar nesses patamares de longo prazo.

Por outro lado, nessas regiões que envolvem a maior parte da população brasileira e as situações mais críticas em relação aos problemas verificados em muitas áreas também está a maior parte do PIB brasileiro, regularmente construído. Isso nos leva obrigatoriamente a pensar numa cadeia. Assim, para construir o desenvolvimento nacional, tão desejado, o que - nisso acreditamos - o Brasil é capaz de fazer, temos de resolver o problema das grandes regiões, obrigatoriamente. Como foi dito aqui, em relação a Belo Horizonte precisamos fazer com que as nossas vinte e poucas grandes aglomerações sigam caminhos que levem ao desfazimento desses nós que foram construídos ao longo do tempo e que nos colocaram em condições muito críticas e precárias em muitos desses centros, inclusive no que diz respeito ao transporte. O transporte é parte desse processo. Se realmente queremos construir o desenvolvimento nacional, que é a nossa grande perspectiva, já que o Brasil tem tudo para ser um dos grandes centros desenvolvidos do planeta, isso passa obrigatoriamente por esses centros que precisam, por sua vez, resolver as questões de transporte e mobilidade.

Aqui pudemos ouvir o anúncio de alguns aspectos extremamente importantes sobre a questão da mobilidade e da acessibilidade. É essa necessidade que temos de considerar, as adaptações e os ajustes viários com o objetivo de viabilizar o surgimento de novos centros. Mas não é só isso. Precisamos de que uma série de condições sejam realmente implementadas. O desafio hoje é tratarmos a questão do transporte para que ele seja um elemento realmente indutor do desenvolvimento, o que irá envolver uma série de variáveis igualmente importantes. No entanto, precisamos fazer com que essas variáveis sejam trabalhadas, cada uma delas, no seu conjunto. Aprimorar o transporte e a circulação representa passagem obrigatória para a construção desse desenvolvimento urbano e metropolitano a que estamos nos referindo.

Há aí uma cadeia de relações e influência que passam da questão urbana para a questão do transporte, que é fundamental, como já foi mencionado aqui. Praticamente todas as atividades dependem, de alguma forma e com uma certa intensidade, da questão do transporte. Então, o transporte a que me refiro, que é a questão da mobilidade e da circulação, precisa estar presente. Um desafio muito forte e que se apresenta bastante atual, tanto na área do transporte quanto na do desenvolvimento urbano, é fazer com que essas duas áreas caminhem juntas, como uma síntese.

Não adianta pensarmos simplesmente em novas vias de circulação, como foi mencionado. Falaram também que precisamos fazer crescer para um lado e para o outro. Isso é muito necessário, mas precisa integrar, realmente, processos de desenvolvimento. Na área de transporte, que é base, sustentação das atividades de um modo geral, isso representa estarmos enfrentando uma série de desafios.

Precisamos enfrentar algumas questões culturais do setor de transportes. Uma delas é esta: pelos números apresentados pelo governo do Estado, vimos que não há condição de nos aproximarmos do crescimento da frota de veículos privados, que hoje estão presentes em todos os nossos grandes centros. Se não estou enganado, se a população cresceu 13%, a frota de veículos privados cresceu oitenta e tantos por cento. Não há como enfrentar esse desafio; aliás, mais que desafio, essa é uma impossibilidade.

Precisamos mudar profundamente a realidade da área de transportes, que não se refere somente à questão da via, do veículo ou de algumas práticas, mas também a uma mudança muito profunda: fazer com que esse setor realmente seja apresentado e trabalhado como fator de indução do desenvolvimento. Precisamos lembrar que esse desenvolvimento envolve um conjunto de variáveis, pois não é só crescimento. Envolve a redução das desigualdades sociais e questões ambientais importantes. É bom lembrar que o transporte é um dos grandes vetores dos impactos produzidos sobre o meio ambiente. Garantir a funcionalidade dessas cidades e sua qualidade de vida, por meio de uma sustentabilidade, fazendo com que cada uma delas e o seu conjunto possa alavancar o desenvolvimento do País é, evidentemente, um grande desafio.

Há algumas décadas, milito na área de transportes. Não tenho a menor preocupação ao dizer que é preciso transformações muito fortes, culturais mesmo. O transporte tem sido utilizado - e devido a isso boa parte da população não tem acesso a esse serviço - para produzir alguns resultados, mas não efetivamente como elemento alavancador do desenvolvimento.

Precisamos fazer com que o serviço de transporte seja de boa qualidade para estimular o dono do automóvel a não tirar o seu carro da garagem. A circulação e a mobilidade devem ser melhoradas, de uma maneira geral, o que passa por uma série de desafios. A integração entre serviços e sistemas é um deles. Há muita dificuldade na implementação de qualquer mudança que aprimore essa integração. É preciso fazer com que essas medidas estejam vinculadas ao uso ou ocupação do solo, como já foi mencionado. Precisamos fazer com que esses serviços estejam realmente acessíveis a nossa população, que, em grande parte, mora em áreas distantes dos grandes centros. Recentemente vi uma proposta muito interessante de construção de um conjunto ampliado de subcentros, o que realmente me parece o grande caminho a perseguir. O transporte precisa ser oferecido a serviço da funcionalidade, da produtividade e da boa relação com o meio ambiente, e não simplesmente como um negócio que permite o acesso a alguns, mas o nega a uma grande maioria. Os números mostram isso, ou seja, quantos estão fora desse universo dos transportes e são obrigados a fazer deslocamentos precários em condições, muitas vezes, extremamente degradadas. No Rio de Janeiro - a minha cidade -, há talvez centenas de milhares de pessoas que consomem mais de quatro horas por dia nos seus deslocamentos. Para essas pessoas, ao longo do dia, não sobra tempo para realizar outras atividades que também são muito importantes. Essas pessoas consomem praticamente sua energia e sua disponibilidade de tempo nesses deslocamentos, o que é muito ruim.

Gostaria de registrar minha surpresa muito positiva ao verificar que Belo Horizonte já está nesse estágio de construção e debate do plano metropolitano, que significa construir uma nova cidade. Não se trata de construir um transporte para qualquer cidade, para uma cidade que cresça como mancha e atinja qualquer posição geográfica. Precisamos construir espaços funcionais, qualificados, onde seja possível produzir e morar com sustentabilidade. E o transporte é parte complementar e elemento de sustentação disso. Precisamos realmente trabalhar essa mudança de cultura, essa visão de curto, médio e longo prazos. É preciso deixar de ter um setor de transporte que é um mero negócio para fazer com que ele seja alavanca de desenvolvimento. Isso é muito forte para o setor de transportes e passa por uma questão de sustentabilidade social muito importante. Precisamos fazer com que esse setor se ajuste para construir a cidade pretendida, aquela cidade desenvolvida, que nos coloque nas condições nacionais e internacionais que o Brasil tem toda as condições de atingir, embora precise antes enfrentar esses grandes desafios. Seja a questão do desenvolvimento como um todo, seja a questão do transporte para o desenvolvimento, esses são desafios enormes que precisam ser enfrentados.

Ouvindo os demais, lembrava-me das condições de 20, 30 anos atrás, quando havia um tratamento metropolitano muito autoritário, que produzia uma série de disfunções. Hoje estamos na outra extremidade, mergulhados em um sentimento de que a descentralização é importante, e é mesmo, mas precisamos estabelecer as bases para que ela realmente construa o processo de desenvolvimento.

Uma consideração final sobre a questão metropolitana é que, além desses desafios expostos aqui, que dizem respeito às mudanças culturais, à integração de políticas e de programas de investimento, à construção efetiva de processo de desenvolvimento e não à escolha pontual de um projeto ou outro - pois já foi muito bem exposto que uma ampliação no sistema viário poderia produzir efeitos extremamente danosos em áreas já prejudicadas -, precisamos enfrentar o problema metropolitano, que ainda não conseguimos equacionar bem no Brasil. Do período autoritário das decisões orientadas de cima para baixo a essa posição de hoje, da reconstrução do trabalho metropolitano, ainda há um grande desafio a ser enfrentado. Mas tenho certeza absoluta, e Belo Horizonte é um exemplo disso, que podemos caminhar rumo a uma situação muito melhor e muito mais bem resolvida do que temos hoje, tanto em Belo Horizonte quanto no Brasil como um todo.

Para finalizar, gostaria de agradecer mais uma vez e parabenizar os realizadores do evento pela iniciativa realmente muito importante. São mais importantes ainda as presenças, os movimentos sociais. Esse é um processo obrigatoriamente coletivo, que traz importantes temas para a nossa reflexão e para o nosso debate. Tenho certeza absoluta de que os dois dias serão muito proveitosos, não apenas para Belo Horizonte, mas para todos nós, brasileiros. Estarei disponível para o debate. Muito obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

A Sra. Presidente (Deputada Maria Tereza Lara) - Agradecemos ao Sr. Raul de Bonis Almeida Simões, Diretor de Planejamento da CBTU, sua exposição.

Antes de passar a palavra ao próximo expositor, registramos a presença do Vereador Cordovil de Souza, de Betim; da Adriana Lara, de Vespasiano; da profa. Terezinha, que é escritora e nossa colega de magistério; do Pastor Ronaldo; de vários Diretores e funcionários da BHTRANS, da TransBetim e da Transcon; do Sérgio; e da equipe de Ibirité, juntamente com o Netinho, líder local; dos Srs. Célio Henrique, membro do Movimento Pró-Metrô da Região Metropolitana, que mora em Betim e que há algum tempo recolheu mais de 100 mil assinaturas - para dar uma ideia de como a população de Betim também quer o metrô -; Gilson Mendes, Secretário de Obras do Município de Ribeirão das Neves; e das Sras. Maria Cristina Machado Guimarães, coordenadora de assistência social da Apae de Belo Horizonte; Simone, representando a Vereadora Teresinha, de Sabará; e Isabelle Condé, Secretária de Planejamento e Gestão Orçamentária da Prefeitura de Ribeirão das Neves.

#### Palavras da Prefeita Maria do Carmo Lara

Boa tarde. Gostaria de cumprimentar e agradecer o convite à Deputada Maria Tereza Lara e ao Deputado Carlin Moura, autores do requerimento que deu origem a este evento. Parabenizo a Assembleia Legislativa por promovê-lo. Em conversa com o professor da UFMG, disse que há 10, 12 anos era difícil discutir sobre o planejamento urbano e as regiões metropolitanas. Portanto, é um debate novo, pois 10, 15 anos são recentes para nós, do ponto de vista histórico. Cumprimento ainda todos os membros da Mesa. Além de representantes de órgãos estaduais e federais e do movimento de usuários de transportes, temos aqui Vereadores de Betim, como o Vila; a Adriana, de Vespasiano; o João Luiz, do Instituto Ruaviva, que falará amanhã; o José Abílio, do Crea; o Artur Abreu, Diretor-Presidente da TransBetim, e toda a sua equipe; o Ricardo Mendanha; o Prof. Lasmar, da agência metropolitana, que também falará amanhã; o José Abílio; e o Celinho, do movimento popular de Betim, que encampa a luta da mobilidade urbana, especificamente quanto ao metrô. Cito esses nomes para mostrar que esta é uma plenária qualificada. As pessoas estão aqui até agora ouvindo e discutindo um tema que, aparentemente, é muito abstrato, mas fica cada vez mais presente na nossa vida.

Não dá para sair daqui agora e chegar a Betim gastando 30, 40 minutos. Gasta-se cerca de 1 hora, 1h30min, se não houver acidente. Na parte da manhã, a situação é a mesma. É preciso torcer para que não haja nenhum acidente na 381 ou na Via Expressa, construída há 10 anos para desafogar a BR. Hoje, nenhuma dessas duas vias de acesso estão desafogadas, e sim superlotadas de carros particulares e de transporte de carga, mesmo com a linha férrea, que transporta grande número de carga.

Este debate é muito pertinente. Os atores aqui presentes são fundamentais. A Assembleia Legislativa é uma Casa importante que promove este tipo de evento. Não repetirei o que foi dito aqui. Todas as falas foram fundamentais e se complementam.

Fui Deputada Federal e tive a oportunidade de acompanhar a votação do Estatuto das Cidades e dos consórcios. Os Municípios queriam formar consórcios, mas não podiam.

Quando fui Prefeita, fizemos um primeiro consórcio de saúde. Tivemos problema com o Tribunal de Contas porque não podíamos fazer consórcio de saúde. Hoje há muitas leis, como a Lei do Consórcio, que foi votada em 2005, e o Estatuto das Cidades. Quando a Câmara Federal - aliás, já estive lá - ou a Assembleia Legislativa cria uma lei, é porque o fato já está acontecendo na realidade. Quando "brigamos" ou lutamos para que o metrô vá até Betim com a extensão da Linha 1, é porque essa demanda já é uma realidade, ou seja, isso é o que o povo quer, e não algo com que ainda sonharemos. Os passageiros já existem, assim como o acúmulo de transporte. Toda a rede da Fiat e a Refinaria Gabriel Passos já fazem essa demanda.

Como foi bem dito pela Madalena e pelo Prof. Roberto, há uma questão interessante em Betim. Foram apresentados nos mapas os focos de concentração de pessoas na Região Metropolitana. Aparentemente, num deles encontram-se Belo Horizonte e Contagem. Betim fica um pouco depois. Foi demonstrado o número tanto de pessoas quanto de parque industrial. O parque industrial de Contagem é grande, assim como a concentração de pessoas, ou seja, aproximadamente 800 mil. Não é isso? O mesmo ocorre em Betim, onde há um parque industrial que tem crescido muito. Logo após vem Juatuba, Sarzedo e Ibirité ao lado, que estão fazendo crescer o seu parque industrial. Portanto, está crescendo uma outra zona industrial na Região Metropolitana, com essas cidades.

Logo em seguida vem Inhotim, em Brumadinho, que passa por Betim, até construir essa nova entrada. Além do parque industrial, há a Vale Verde, que está um pouco mais junto de Esmeraldas, que, aliás, é um outro polo turístico.

Portanto, há muitas regiões importantes nas quais pensarmos nessa questão do transporte de massa. Não é preciso falar sobre o número de acidentes. Basta ler os jornais e assistir à televisão para ver o que ocorre todos os dias na BR-381, perto da Petrobras e da Fiat, na Via Expressa entre Contagem e Betim. Há várias obras sendo pensadas a nível estadual e federal para essa região. Como dito aqui, a agência metropolitana tem discutido que a Alça Norte e a Alça Sul são obras que estão em processo de estudo.

Há a questão do redimensionamento de transportes e uma outra sobre as quais quero falar, que têm muito a ver com a Mesa de amanhã - aliás, contaremos com a presença do João Luiz, do Vicente de Paula, Subsecretário de Estado, do Lasmar e do José Abílio, como debatedor. Tenho participado de reuniões em níveis federal, na Casa Civil, e estadual, com representantes de Contagem e de Belo Horizonte e o Secretário de Estado, para debater a questão do transporte de massa e da mobilidade. Sabemos que não há recurso para tudo. Aliás, recurso é o limitador da nossa caminhada. Temos estudos que foram elaborados por técnicos de Belo Horizonte, de Betim, de Contagem, da CBTU. O Prof. Raul disse agora... O Adão, da CBTU, que é um funcionário de carreira e experiente - aliás, não direi que é antigo para não pensarem que é um homem

velho -, tem um estudo sobre essa questão do metrô desde quando foi implantado. Aliás, elaborou um estudo, juntamente com esses nossos técnicos, mostrando que é viável a Linha 1 do metrô chegar a Betim. Na verdade, essa viabilidade não é porque estão pensando na Copa de 2014. Se pensarmos nela, diremos que não há recursos suficientes para fazer isso. Precisamos pensar na Copa, sim. Fora os de Brumadinho, como dito aqui, estão previstos - já se pensando na Copa - em Betim três hotéis de iniciativa privada, que estão sendo um investimento. Um é na Vale Verde; outro, na região de Citrolândia. Tudo já está pronto, com projeto sendo encaminhado à Prefeitura para ser aprovado. Nós, da Prefeitura, estamos juntos incentivando e apoiando para que esses hotéis sejam uma realidade.

Estamos fazendo curso técnico de hotelaria na cidade a fim de conseguir mão de obra para os hotéis existentes e para esses outros. Tenho claro que talvez não consigamos a extensão da Linha 1 até 2014, para a Copa; é uma questão de tempo. É este o momento - e aí falo para o Raul, para Belo Horizonte, para Contagem, para Betim e para nossos Deputados Maria Tereza Lara, Carlin Moura e demais - de fazer esse debate. Não podemos fazê-lo deixando para depois. Há a perspectiva da linha do Barreiro, que é muito importante e precisa ser feita; há a do Barreiro ao Calafate, que depois vem até o Centro; e há o desejo, o trabalho de Belo Horizonte para fazer a Savassi-Pampulha. Estava falando com o Diretor da BHTRANS que Betim não quer parar a Savassi e a do Barreiro. Acho que é importante - e contem comigo - fazer a do Barreiro e a Savassi, mas cada uma em seu momento, em seu tempo. Uma está mais adiantada do que outra, uma tem projeto, e a outra ainda está fazendo. Mas não dá para Betim, Contagem e Belo Horizonte não pensarem na extensão da Linha 1 do Eldorado a Betim. E pensar nessa extensão é pensar na possibilidade de diminuir o número de carros que vêm de lá para cá - não vêm apenas de Betim, mas de 12 cidades no entorno. Os Prefeitos têm esse interesse. Podem querer dizer que hoje eles podem ir até o Eldorado. Mas não, não vale a pena sair de Igarapé, de São Joaquim de Bicas, de Juatuba para ir ao Eldorado; eles vêm direto pela BR-381. Mas se for até Betim, vale a pena. Há todo um estudo feito e até uma previsão de custo para isso. Sabemos que depende do financiamento federal e estamos abertos a fazer o estudo, com a Metrominas ou com outro setor, em um consórcio ou com o governo do Estado. Isso não é problema para Betim.

Outra questão é que precisamos pensar em médio prazo. Mas, para isso acontecer, ele deve ser iniciado. É este o momento. Precisamos do apoio das cidades e dos governos do Estado e federal a fim de fazermos esse debate com transparência e tranquilidade. Não dá para Betim fazer esse debate isolada. Ao se entrar em qualquer restaurante de Belo Horizonte, hoje, pode-se perceber que a grande maioria dos trabalhadores que estão lá é de Betim. Nossa cidade tem PUC há alguns anos, tem Pitágoras, Unipac. Muitas pessoas de Contagem, do Barreiro e de outros lugares estudam em Betim, mesmo havendo PUC no Barreiro. Hoje, a Fiat e a Refinaria Gabriel Passos estão interessadas em buscar seus trabalhadores no terminal do metrô, em vez de fazer o transporte de ônibus. Esse é o interesse do Belini, Presidente da Fiat - já conversamos sobre isso - e do Bandeira, Superintendente da Petrobras.

O que estamos trazendo aqui não é uma conversa isolada da Prefeita da cidade. O movimento popular está trabalhando essa questão - há representantes aqui -, há Vereadores trabalhando todas as cidades em torno disso. Não dá para pensarmos tudo o que está sendo feito. Concorde com o que o Raul disse: está tudo sendo feito com muita competência, porque está-se pensando a Região Metropolitana, fazendo-se um planejamento e discutindo-se que Betim será um polo dentro da Região Metropolitana. Isso é real, porque Betim agrega mais 12 cidades - e agrega também na saúde. Temos um consórcio para a saúde, que é o Sismep; estamos fazendo um consórcio para a questão do aterro sanitário de seis ou nove cidades - não sei se nove já assinaram, mas seis já o fizeram - e temos consórcio em várias outras áreas. Trabalhamos junto dessas cidades; Betim é uma centralidade.

Se aumentamos o número de leitos em Betim, porque a população cresceu e precisa, deixamos de mandar pessoas. Já não compramos os tratamentos de quimioterapia e radioterapia em Belo Horizonte, mas em uma clínica em Betim.

Betim é uma cidade considerada rica do ponto de vista da pujança econômica e do parque industrial; tem um orçamento bom em relação a outras cidades da Região Metropolitana, mas mais de 60% da população ganha até dois salários mínimos. Depende de todas as políticas públicas de saúde, educação, esporte, lazer e transporte. Estender a linha do metrô do Eldorado até Betim, na região de Alterosas, é muito importante para 450 mil habitantes de Betim e mais 400 mil habitantes das outras 12 cidades. Não estou contando Contagem, que está antes.

Para encerrar, quero sensibilizar a Deputada Maria Tereza Lara, o Deputado Carlin Moura e a Assembleia Legislativa para estarem atentos a esse debate, que é muito importante, e para que exponham essa questão amanhã, novamente. Companheiro Francisco, que este debate seja do movimento de transporte, pois não há como pensar o tema metropolitano sem pensar o Vetor Sul quanto ao transporte de massa e a possibilidade de se começar a construir o metrô do Eldorado até Betim, para atender melhor a população e diminuir os encargos e problemas no transporte e no meio ambiente, com a emissão de gás carbônico. Peço aos Deputados que não deixem de debater essa questão, pois, se não somarmos forças, outras áreas terão metrô e essa possibilidade vai se esvaír sem a população concordar. Obrigada.

A Sra. Presidente - Agradeço à Maria do Carmo, que mostrou de maneira concreta o que estamos vendo em Betim. Também moro em Betim, e sabemos que o maior anseio da população é o metrô. Queremos frisar a importância dos órgãos que administram o trânsito nas Prefeituras das três cidades mais próximas da Região Metropolitana, destacando as pessoas do Artur, Presidente da Transbetim; do Ramon, da BHTRANS, e do Hermiton, da Transcon. A integração das três esferas de poder é importante, e precisamos dos governos municipal, estadual e federal. Sou da Comissão de Segurança Pública, e temos frisado isso, pois trânsito diz respeito a segurança. É inconcebível não haver integração das três esferas de poder. Não podemos nos deixar levar por nenhuma divisão partidária, pois, muito acima dela, temos objetivos comuns. A integração das três esferas de poder e da sociedade civil é necessária para conseguirmos esta vitória que é o metrô e a qualidade do transporte coletivo. É preciso haver mudança de mentalidade. Na Europa, as pessoas só usam o carro de passeio nos finais de semana, mas essa mentalidade foi construída ao longo da história. Temos que trabalhar juntos para que haja qualidade de vida para a população. É preciso haver uma conscientização, e o papel da imprensa e da grande mídia, das três esferas de poder e das escolas é muito importante para haver mudança de mentalidade e qualidade de vida. Aliás, resgatando-se vidas, pois há inúmeras mortes em acidentes de trânsito.

Como se falou no debate sobre segurança pública, há em torno de 37 mil mortes por ano em todo o Brasil. Ou seja, não é brincadeira, e toda uma mentalidade tem de ser mudada. Além da questão educativa, que é prioritária, é preciso fiscalizar, pensar naqueles que não se conscientizam só com a educação. Essa questão não é só de Minas, é nacional, mas, como é o Estado que nos compete, temos de fazer o nosso dever de casa. Certamente, se cada Estado fizer o seu dever de casa, conseguiremos mudar a situação nacional.

Esclarecendo que nosso encontro ainda não terminou por hoje, vou passar a coordenação dos trabalhos ao Deputado Carlin Moura, idealizador deste ciclo de debates, que nos convidou para assinar como coautora o requerimento de sua realização. Este ciclo de debates não teria sentido algum sem a presença de vocês, a quem agradecemos mais uma vez, da Cátia, que está ali, e da Teresinha, firme na representação dos movimentos sociais. Passo a coordenação dos trabalhos ao Deputado Carlin Moura.

O Sr. Presidente (Deputado Carlin Moura) - Agradeço à Deputada Maria Tereza Lara e agradeço as palavras da Prefeita Maria do Carmo Lara, que tem o mérito, entre tantos outros, de pensar sempre de forma metropolitana - na Região Metropolitana como um todo e no metrô como um veículo de integração dela toda.

Palavras do Sr. Ramon Victor Cesar

Em nome do Prefeito Márcio Lacerda, agradeço o convite feito à Prefeitura de Belo Horizonte para participar deste debate e cumprimento o Deputado Carlin Moura, que nos preside neste momento, os companheiros de Mesa e os demais presentes.

Minha apresentação estava dividida em duas partes, sendo a primeira uma parte introdutória baseada em um conjunto de indicadores da dinâmica da mobilidade urbana, que serviria para fazermos uma reflexão. Mas, em virtude do prazo um pouco reduzido de que disponho, vou-me centrar naquilo que é o nosso objetivo específico e que foi solicitado à Prefeitura: a apresentação da carteira, do portfólio da Prefeitura sobre os projetos que visam preparar a cidade para a Copa 2014 e, evidentemente, deixar um legado que vai muito além desse evento.

Pularei a primeira parte, pois, de alguma forma, a Madalena e o Prof. Monte-Mór colocaram muito bem essas questões, aliás temos um alinhamento muito preciso delas.

Apesar da estratégia de construção de uma região policêntrica, este desenho é bastante semelhante ao mostrado anteriormente. Há ainda uma dinâmica e geografia dos transportes voltada para o Centro da cidade de Belo Horizonte. Além disso, há uma divisão modal que precisa ser modificada e ampliada por meio da maior participação do transporte coletivo de qualidade.

A explicação para os crescentes problemas de trânsito na nossa cidade é a expansão acelerada do crescimento da frota. Como consequência de tudo, ano a ano ocorrerá o decréscimo dos tempos de viagem do transporte feito por ônibus em Belo Horizonte.

Esses são os cenários que a BHTRANS trabalha no estudo da mobilidade, que nos mostra que, se nada for feito, em 2020 ocorrerá uma inversão da matriz, com a predominância do transporte privado e com os custos sociais decorrentes para a economia urbana.

A Prefeitura de Belo Horizonte está preparada para enfrentar o desafio da mobilidade a partir do conjunto de instrumentos de planejamento, seja o estudo da mobilidade, seja o Plano Estratégico 2030. Hoje faz exatamente um ano que o Prefeito Márcio Lacerda o apresentou à sociedade belo-horizontina. Resumidamente, esse plano compõe-se do programa BH Metas e Resultados, com 40 projetos sustentadores, dos quais 6 estão na área de mobilidade urbana e são projetos que a Prefeitura de Belo Horizonte focará neste momento; do projeto de expansão do metrô, que é um trabalho semelhante ao das Prefeitas de Contagem e Betim, para viabilizar junto ao atual responsável a verdadeira modernização e expansão do metrô de Belo Horizonte; e do projeto de implantação do Corta-Caminho. O diagnóstico da Madalena mostra a passagem forçada feita por muitos movimentos de transporte pelo Centro da cidade sem necessidade alguma ou pelo simples desejo de se viajar pelo Centro. Por força de estrangulamentos existentes no sistema viário, o projeto de implantação do Corta-Caminho é uma grande carteira de projetos para resolver gargalos e ligações faltantes. Neste momento a Prefeitura de Belo Horizonte priorizou alguns que julga mais relevantes.

O projeto que prioriza o transporte coletivo é, de alguma forma, o foco da minha apresentação, na medida em que encontramos os projetos de BRT. O projeto de gestão inteligente do transporte urbano envolve o que chamamos de "city bus", ou seja, a utilização intensiva e robusta da tecnologia da informação para controle, operação e informação ao usuário, além da expansão do centro de controle operacional de trânsito da BHTRANS.

Finalmente o projeto do Boulevard Arrudas. A Prefeitura já iniciou o lote que vai da Rua dos Carijós até a Avenida Barbacena, e elabora o projeto de engenharia para licitar, ainda este ano, o trecho subsequente da Avenida Barbacena em direção à região da PUC, no Bairro Coração Eucarístico. Neste momento, o governo do Estado, na repartição de tarefas feita entre o Estado e a municipalidade, trabalha no projeto do trecho do Boulevard Arrudas entre a Escola de Engenharia e a Rua Carijós, passando pela região da Lagoinha, pelo fundo da rodoviária antiga. Finalmente, o projeto da nova rodoviária. Esses são os pontos que destacarei. A minha apresentação será de caráter expositivo e descritivo, uma oportunidade de mostrar a todos o que é a carteira de projetos da Prefeitura neste momento.

Para viabilizar esses projetos, a Prefeitura obteve da Caixa Econômica Federal um empréstimo da ordem de R\$1.000.000.000,00 e complementou esses recursos com uma contrapartida local da ordem de R\$450.000.000,00. Portanto, temos aí um pacote de aproximadamente R\$1.500.000.000,00 para conduzir esses projetos. Isso envolve o BRT Antônio Carlos-Pedro I, não incluindo o que já foi gasto na Antônio Carlos e na Lagoinha - um investimento de quase R\$600.000.000,00 a mais -; o BRT da Cristiano Machado, da ordem de pouco mais de R\$50.000.000,00; o BRT Pedro II-Carlos Luz, com investimentos de R\$233.000.000,00; as adaptações que serão necessárias no hipercentro para a circulação do BRT, com investimento de aproximadamente R\$60.000.000,00; a expansão do centro de controle operacional de trânsito, com investimento superior a R\$30.000.000,00; o Boulevard Arrudas, da Carijós até a PUC, em que serão investidos R\$221.000.000,00; a Via 210, que é a conexão da Via do Minério com a Avenida Tereza Cristina e que resolve um gargalo muito grande, inclusive para a circulação de ônibus entre o Barreiro e o Centro da cidade, com mais de R\$100.000.000,00 de recursos; e a Via 710, com R\$175.000.000,00. Em todas essas vias, haverá medidas de prioridade para o transporte coletivo. Aqui estão os cronogramas. Não olharei um por um, mas quero dizer que todos estão escalonados de forma que estejam prontos e em operação até a Copa das Confederações, um ano antes da Copa do Mundo.

Para quem não sabe o que é um BRT - penso que para as pessoas que estão aqui não é novidade -, estamos falando de um sistema de transporte por ônibus, organizado para ter um alto desempenho, uma velocidade acima dos padrões que se verificam no sistema viário comum da cidade, com um serviço de qualidade, operando em vias exclusivas, combinando estações de embarque e desembarque ao longo dos corredores, terminais de integração, toda uma estratégia de serviço e de "marketing", de construção de imagem e de uso intensivo da tecnologia da informação para as operações de controle e de fornecimento de informação em tempo real a reguladores, operadores e usuários.

Por que o BRT? Isso foi muito discutido, inclusive com o governo federal, que argumentou que no PAC da Copa não haveria espaço para a discussão do metrô, por questões de cronograma e de minimização de riscos para a Copa. Deixou essa discussão para o momento do PAC II, que é exatamente o momento que estamos vivendo agora. Trabalhamos Belo Horizonte e a maior parte das cidades sedes da Copa 2014 com o BRT pela possibilidade de atendimento a uma demanda razoavelmente grande, com um custo razoavelmente baixo, considerando a dimensão da demanda possível de ser atendida.

Aqui estão algumas gravuras para mostrar a lógica do sistema BRT. Estamos falando de uma operação de ônibus de grande capacidade, articulados ou biarticulados, com um "layout" mais adequado a viagens mais rápidas, operando com estações de embarque ao longo dos corredores. Esse aspecto possui uma enorme importância na lógica do sistema, pois garante, com o pré-pagamento e a entrada nivelada entre a plataforma da estação e o piso do ônibus, um ganho expressivo de tempo e de agilidade de embarque e de desembarque. Essas são algumas fotos do acesso com o pré-pagamento nas estações em Bogotá e em Istambul. Para muitas pessoas, essas fotos do embarque em nível parecem ser de uma estação de metrô, pois o piso está nivelado, as portas são bastante generosas em termos de largura, a fim de permitir uma operação adequada.

Aí está disponível toda a estrutura de informação "on-line" ao usuário e de controle, que não aparece aqui, mas é extremamente importante para o regulador verificar a diferença entre o que de fato foi programado e o que está sendo oferecido à população. Esses são alguns terminais de integração do sistema BRT semelhantes aos terminais BHBUS que já existem na cidade, que são oportunidades de desenvolvimento urbano no entorno, com conjuntos habitacionais, centros de compras, "shopping centers". No projeto do sistema BRT há mais algumas estações para serem construídas na cidade.

O plano de mobilidade da BHTRANS prevê, para 2020, a cidade sendo atendida por uma rede integrada envolvendo metrô e corredores de ônibus de alta capacidade, com um número de corredores muito maior que o que estamos trabalhando no "portfólio" Copa de 2014. Estão concentrados nos corredores Antônio Carlos e Pedro I, Cristiano Machado, Pedro II e Carlos Luz, totalizando 34km de corredores BRTs. São

corredores de demanda muita expressiva, atendendo as linhas de maior expressão da cidade e, ao mesmo tempo, garantindo acesso ao Mineirão, já que essa é a motivação primeira desse empreendimento. No corredor Antônio Carlos-Pedro I, o atendimento é de uma demanda de cerca de 400 mil passageiros por dia; no corredor Cristiano Machado, 300 mil passageiros por dia; e no Corredor Pedro II-Carlos Luz, 200 mil passageiros por dia. Estou centrando minhas atenções no corredor Antônio Carlos-Pedro I. Quero dizer que praticamente está pronta a obra de alargamento da Av. Antônio Carlos e a introdução de uma "busway" de alta capacidade e performance. O mesmo será feito na Av. Pedro I. As obras da Av. Pedro I iniciarão em março do próximo ano e terá uma seção transversal com o mesmo desenho da Av. Antônio Carlos. Teremos de adaptar as estações Venda Nova e Vilarinho para operarem com esse tipo de veículo. Teremos, ainda, de construir a estação Pampulha com um desenho e funcionalidade diferente do que havia sido projetado em outros tempos.

Esses desenhos mostram o conjunto de 25 estações de embarque e desembarque distribuídos ao longo do corredor, desde o final da Av. Vilarinho, em Venda Nova, até a região da Lagoinha, próximo ao Uni-BH. Estão sendo projetadas 25 estações, com uma arquitetura muito bonita e funcional. Ali está representada a área central, que terá de ser adaptada para que os laços desses corredores funcionem. O sistema inteligente possui uma tecnologia embarcada nos veículos. Finalmente, a expansão da central. Vamos multiplicar por três o número de câmaras na cidade, o número de painéis de mensagem variável e reforçar o centro de controle de semáforo.

Tudo isso para termos uma gestão do trânsito adequada às necessidades da cidade.

Aqui, vemos a nova estação rodoviária, em São Gabriel. Na última sexta-feira, fizemos a última audiência pública, aquela que precede a publicação do edital de concessão. Esperamos conseguir a licença prévia na próxima reunião do Conselho Municipal do Meio ambiente - Comam - e, ainda no mês de setembro, publicar o edital de concessão de um terminal rodoviário que tem uma área construída mais de 50% maior que o atual, em uma localização muito interessante, com uma flexibilidade operacional de embarque e desembarque capaz de ser adaptada para antes e depois dos feriados, e com projeto associado envolvendo supermercado, hotel, "shoppings centers" e o que mais for proposto pelo empreendedor, desde que comprove sua viabilidade para a Prefeitura. Será um empreendimento da ordem de R\$100.000.000,00, e os recursos virão totalmente do empreendedor, inclusive no que se refere à adaptação do sistema viário do entorno.

Era o que tinha a apresentar. Tinha a informação de que meu tempo seria um pouco maior e precisei correr, mas estamos à disposição na BHTRANS para todos os interessados em melhor conhecer esses projetos. Obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

Palavras do Sr. Hermiton Quirino da Silva

Boa tarde a todos. Agradeço, em nome da Prefeita Marília Campos e da Prefeitura de Contagem, o convite para estar hoje aqui neste debate sobre um tema tão importante e atual: a mobilidade urbana. Agradeço a iniciativa do Deputado Carlin Moura e da Deputada Maria Tereza Lara, que, não pela primeira vez, convidam-nos para esse tipo de discussão, além de estarem sempre mobilizando as pessoas em torno desse assunto que passa pela qualidade de vida de cada um que vive na região.

Falarei sobre os projetos da Prefeitura de Contagem que têm vínculo com a Copa de 2014. Dos Municípios da região metropolitana, Contagem é um dos que é mais impactado pelo transporte metropolitano, visto que metade de seus usuários vão, todos os dias, para outras cidades - a maioria para Belo Horizonte. A necessidade de um transporte de qualidade é cada dia maior e passa pela organização do sistema que temos no Município e na Região Metropolitana. Ao longo dos últimos dois anos, desenvolvemos um planejamento estratégico na Prefeitura e na Transcon, visando à mudança do sistema de transporte para fazer frente a esse problema de deslocamento dentro do Município e para as outras cidades da região.

Um dos principais pontos desse estudo é o Complexo Intermodal de Transporte, que visa a agregar em um ponto, graças às suas facilidades, toda a parte rodoviária de transporte - aí incluo os ônibus para outros Estados e os da Região Metropolitana - e férrea. Com esse objetivo, fizemos estudos ao longo deste ano para determinar qual seria a melhor localização para esse equipamento dentro de Contagem. Definimos como a melhor uma área às margens da Via Expressa, entre o Viaduto de Água Branca e a Avenida Helena Vasconcelos, que dá acesso ao Ceasa, por sua facilidade de acesso às principais BRs que cortam a Região Metropolitana e de deslocamento dentro da própria cidade. Essa área fica ao lado do Acquaplay, empreendimento da região, e pertence, em sua maioria, à CBTU - fizemos um acordo para seu uso. Há ainda uma outra parte da Prefeitura de Contagem, do lado do Novo Eldorado, e uma pequena área de particulares, que deverá ser desapropriada durante a implantação do projeto.

Uma das maiores vantagens da localização desse equipamento no Novo Eldorado é a facilidade que traria para a expansão - de 1.540m - do metrô do Eldorado até o Novo Eldorado. Hoje os trilhos do metrô já vão até o ponto onde será construída a estação, que está com uma parte em manutenção, o que diminuiria bastante o custo da extensão do metrô e o aproveitamento dessa integração do metrô com a cidade de Belo Horizonte para a integração dos diversos modais dentro do Município de Contagem.

Temos aqui um mapa do sistema viário principal. O ponto verde indica a localização do terminal intermodal de Contagem; o ponto vermelho, o atual e único terminal rodoviário usado pela Região Metropolitana, que é o Terminal Israel Pinheiro. Todos que saem de Ibirité ou de qualquer outra cidade da Região Metropolitana deverão se deslocar e usar o sistema viário de Belo Horizonte para acessar esse equipamento.

A pesquisa realizada em dezembro, no terminal rodoviário, para determinar qual seria a capacidade de deslocamento e a possibilidade da implantação de um terminal rodoviário de passageiros dentro do Município de Contagem, demonstrou que a maior parte das pessoas chegam à rodoviária por meio de ônibus. Considerando o transbordo, 21% das pessoas se dirigem ao Terminal Israel Pinheiro para se deslocarem para outros Municípios, não necessariamente para Belo Horizonte. O restante do deslocamento é feito por metrô, táxi, veículo próprio e a pé, após as pessoas descerem do ônibus no centro da cidade e seguirem para a rodoviária. O volume médio mensal é de 441 mil passageiros.

Um dos principais pontos da pesquisa, relacionado aos problemas do terminal de Belo Horizonte, refere-se ao tempo que as pessoas levam para chegar até lá, em virtude da localização desse terminal, aos problemas viários e à distância a ser percorrida ao saírem de outros Municípios. O tempo médio de deslocamento - muito elevado - é de 49 minutos. Esse dado, por si só, já é muito importante para justificar o deslocamento desse serviço da Região Metropolitana para outras.

Como é a divisão desses passageiros que usam o Terminal Israel Pinheiro dentro da Região Metropolitana? De Belo Horizonte, 59%; de Contagem, 6%; de Betim, 4%; de Ribeirão das Neves, 2%; das cidades de Santa Luzia, Ibirité, Sabará, Vespasiano e Nova Lima, 1%. Vinte e cinco por cento são das demais cidades da Região Metropolitana. Conforme divisão, as Regionais Noroeste, Oeste e Barreiro, as mais próximas de Contagem, são responsáveis por 25% das demandas de Belo Horizonte. Esse é outro dado importante para definir a capacidade desse equipamento dentro da Cidade de Contagem. A estimativa levou em conta 60% da demanda dessas três regionais, que somam 63 mil passageiros. Além disso, foi considerada toda a demanda das cidades de Betim e de Contagem, de metade da de Ribeirão das Neves, mais a de Santa Luzia, que está no outro vetor da cidade. Ademais, foi estimada toda a demanda de Ibirité e um terço da demanda dos demais Municípios da Região Metropolitana. Alcançou-se assim uma demanda média mensal, por terminal, de 147 mil passageiros por mês. Um dos esquemas mostraria a divisão e o carregamento desses terminais, a partir da implantação do terminal em Contagem, em que uma forma de ampliação poderia ser a divisão pelas saídas por intermédio das rodovias próximas aos terminais. Outro esquema é que poderia ser feita a

divisão dessa demanda, dependendo, é lógico, da capacidade dos terminais e dos desejos dos usuários em se deslocar em um vetor ou outro da cidade. Com isso, fizemos uma projeção do terminal de Contagem para 200 mil passageiros.

O que é o terminal intermodal? O terminal intermodal, à beira da Via Expressa, é composto pelo terminal rodoviário municipal, com maior estrutura; por uma estação de metrô, com a extensão do Eldorado até o Novo Eldorado; e por um terminal de ônibus urbano metropolitano ao lado do Novo Eldorado. Tudo isso interligado por uma passarela que sairia do Bairro Água Branca até o Bairro Novo Eldorado. Trata-se de um complexo que oferece a facilidade de se poder utilizar desses diversos tipos de transporte no mesmo local. E, a partir disso, mudar a lógica e otimizar o sistema de transporte por ônibus dentro do Município de Contagem. As estimativas de demanda para esses terminais são de 30 mil passageiros no terminal urbano; 15 mil, não necessariamente passageiros novos, mas que podem ser transferência de passageiros do Eldorado com o Novo Eldorado, na estação de metrô; 10 mil pessoas utilizarão da passarela todos os dias para acessar esses equipamentos e para atravessar do Bairro Água Branca para o Eldorado, onde se concentra a maioria dos serviços do Município de Contagem; e 6.070 pessoas utilizarão, por dia, o serviço do terminal rodoviário municipal. Esta apresentação é a vista do complexo, no sentido Água Branca-Bernardo Monteiro. Como serão compostos esses terminais? No terminal rodoviário municipal, a previsão é haver 20 plataformas em linha, para tirar a mobilidade dessas plataformas dependendo do pico de embarque ou desembarque dentro da estação; e 30 lojas que darão serviços para as pessoas que acessam o equipamento, numa área desse primeiro pavimento, de 7.000m<sup>2</sup>. Um segundo pavimento, onde haverá serviços municipais, a administração, o Juizado de Menores e o restaurante, que terá uma área de 2.100m<sup>2</sup>. Haverá um pavimento subterrâneo com capacidade para 360 vagas, numa área de 9.000m<sup>2</sup>, totalizando 18.000m<sup>2</sup>.

Já esta apresentação mostra algumas perspectivas do empreendimento. Em seguida a vista da Via Expressa, e a vista com a passarela pela Via Expressa. O terminal urbano, outro componente do complexo, terá duas plataformas, com 80 vagas e com previsão de 400 vagas para bicicletas. O Bairro Eldorado é uma área que não tem uma atividade muito acentuada. Portanto, nós pretendemos estimular o acesso das pessoas da região a esse equipamento, por meio de bicicletas. Por isso foi previsto um bicicletário e ciclovia chegando até o terminal. Além disso, existem 33 lojas nesse terminal e 80 vagas no estacionamento, numa área de 2.000m<sup>2</sup>. Esta imagem mostra alguns perfis, como as laterais do terminal urbano, a perspectiva e a estação de metrô, que é o último componente do terminal intermodal. Trata-se de uma estação que segue o padrão da CBTU, cujo projeto foi desenvolvido junto à CBTU e é o principal componente para que esse terminal intermodal tenha característica metropolitana, porque ela será o ponto de ligação desse terminal com a cidade de Belo Horizonte, principal destino de grande parte dos usuários da cidade de Contagem. Esta vista é da passarela, que segue todo um padrão de acessibilidade, considerada um componente importante na interligação dos três terminais. Com a implantação do terminal, é lógico que haverá impactos no entorno da área de implantação. Fizemos, assim, toda uma previsão para a mitigação dos impactos do sistema viário da Via Expressa, onde a articulação do terminal será feita principalmente do viaduto do Água Branca e por um novo acesso a ser criado na Avenida Helena Vasconcelos, um dos principais pontos de congestionamentos na Via Expressa. Além disso, será feito todo um tratamento das Ruas Portugal e Manoel Teixeira dentro do Bairro Eldorado, que será o acesso para o terminal urbano. A obra está com o projeto executivo pronto. Está sendo encaminhado agora um estudo de viabilidade geral, mas há um orçamento estimado que já vimos discutindo com a Prefeitura de Belo Horizonte, com o governo do Estado e com o próprio governo federal, no sentido de viabilizar a implantação do projeto. Há uma estimativa de R\$5.000.000,00 para o terminal urbano; R\$22.000.000,00 para o terminal metropolitano rodoviário; R\$2.500.000,00 para a passarela. Já para a estação de metrô e sua extensão será de R\$43.000.000,00. Se considerado o custo de outras extensões, é um custo muito baixo, devido ao equipamento já estar parcialmente instalado. No sistema viário, serão gastos R\$25.000.000,00 entre as melhorias no Bairro Água Branca, na Avenida Helena Vasconcelos e no sistema viário do entorno do terminal. Estão sendo estimados em R\$7.500.000,00 as desapropriações, perfazendo um total geral de R\$105.000.000,00. Quanto ao cronograma, no ano de 2010, estamos fechando todo um modelo de financiamento. Ao final de 2010 e 2011, será a licitação e a implantação do modelo. Pretendemos inaugurar essas obras no ano de 2012. Este é o nosso projeto, que tem a ver com a Copa de 2014, tentando descentralizar parte dos equipamentos que existem dentro de Belo Horizonte, dando uma opção de serviço fora e dentro do Município de Contagem. Agradeço, mais uma vez, a esta Casa o convite. Estou à disposição para quaisquer dúvidas.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

Palavras do Sr. Marcelo Pinto Guimarães

Início a minha fala agradecendo a oportunidade de estar aqui. Tive uma experiência muito agradável e enriquecedora ao ouvir os palestrantes antes de mim. Creio que a minha exposição de debatedor não é de apresentar algo novo, mas de chamar a atenção para alguns pontos que foram colocados aqui com uma visão mais particular. Quando me refiro a uma visão particular, quero salientar a posição das pessoas que ficarão vinculadas ao problema do transporte. A situação de debater os projetos de preparação para as Copas de 2013 e 2014 lembram a situação de arrumarmos a sala, porque chegará uma visita muito importante. Ficamos na dúvida se arrumaremos o sofá, se compraremos uma capa ou adquiriremos um novo. Nessa situação, acho muito importante a realização desses eventos, pois nos pressionam a tomar certas atitudes em função de um pleito, de uma demanda que já é bem antiga. Aqui mesmo, na Assembleia Legislativa, foi aprovada uma legislação, de nº 11.666, de 1994, que falava de acessibilidade. Temos decretos e leis federais nesse sentido. O Brasil, aliás, é um dos países que têm as melhores leis no mundo. Então a urgência de tomarmos uma atitude faz com que tenhamos de repensar as situações que temos deixado acumular. É em função disso que nos referimos a uma demanda repesada. Estou tentando fazer uma analogia com algumas ideias que foram expostas aqui.

Vejamos a ideia de BRT "versus" metrô. Uma questão de urgência hoje determina que o BRT seja o mais econômico, o mais rápido de fazer. Vamos, certamente, com a competência dos nossos profissionais, chegar lá e dar conta do recado.

Lembramos ainda que, onde foi implantado, o BRT funciona bem, principalmente por valorizar as áreas já degradadas, porque, de certa forma, a escala dos edifícios - como tivemos a oportunidade de ver aqui - é enorme, e isso significa ruptura das áreas de vizinhança. O que quero dizer com isso? Estou, de fato, colocando a questão na perspectiva da sustentabilidade. Lembramos que, na ONU, o documento "Nosso futuro comum" menciona seriamente a ideia de que devemos baixar a escala, que devemos pensar em menos congestionamento e em menos densidade social, para que em longo prazo as coisas sejam resolvidas.

Falaram aqui claramente sobre um sistema intermodal, mas muitas vezes ouvi propostas em que colocavam ônibus "versus" carro. Lembramos que devemos lidar com o elemento humano. Este não é o passageiro, mas o pedestre. É claro que ele é passageiro, mas, para chegar lá, andou pela calçada. Para sair de lá, ele terá de encontrar a calçada. Então, volto a falar de um planejamento sistêmico e gostaria de chamar a atenção para isso.

Ouvi também um certo jargão - e acredito ser ele natural - dos especialistas da área de trânsito, que constantemente referiram-se à acessibilidade. Senti-me até emocionado, porque, há anos, luto pela acessibilidade. Contudo, a acessibilidade que abordo é a ambiental, para as pessoas, e não a do lugar. Falando das pessoas, gostei muito de ouvir o Prof. Monte-Mór falar sobre o envelhecimento da população. Vimos gráficos que nos alertam sobre essa situação. Vimos o gráfico, mas temos de interpretá-lo, e uma das interpretações é a de que, em 2050, 1/4 da população estará acima de 65 anos de idade. Então, não falaremos sobre o veículo carro, mas cadeira de roda motorizada, e aí o sistema será outro, baixaremos a escala, diminuiremos a velocidade e prenderemos a pessoa no lugar onde ela mora.

Temos, então, de falar em desenho universal, porque infelizmente as pessoas ainda não estão habituadas com uma determinação federal de 2004, o Decreto nº 5.296, que afirma que as normas técnicas devem ser colocadas em prática para atender o desenho universal e não o contrário. O desenho universal não é algo que se tenha apenas somando esforços de uma tentativa bem intencionada de acessibilidade para uma ou outra categoria. Temos realmente de ver posturas, e isso deve iniciar, de fato, hoje, pois a coisa é urgente. Vejo, por exemplo, a necessidade de veículos acessíveis a todos e também adaptados. Estamos com uma enorme frota de ônibus adaptados que não conseguem

carregar as pessoas. Há também pessoas que não estão treinadas para usar os equipamentos, e assim quem precisa da mobilidade está sofrendo na porta de casa.

Também ouvi falar aqui sobre planejamento sistêmico, e é por aí mesmo. Adorei o plano e penso que ele deve significar o seguinte: deve haver uma linguagem comum entre as Prefeituras, porque a Região Metropolitana já é uma deformação. Uma cidade cresceu demais e está quase engolindo as outras. Então, está sendo debatido esse tema, para que os problemas não se agigantem. Tudo bem. Os problemas já existem, e não estamos tirando isso do nada, mas devemos pensar em longo prazo para que esta seja a visão do futuro e não o resultado de ações de curto prazo bem sucedidas.

Chamo a atenção para outro ponto: o planejamento do uso do solo deve evitar a pressão imobiliária. Como é isso? Falo novamente sobre o documento das Nações Unidas que diz que os edifícios não podem ter muitos andares, não pode haver muitas pessoas concentradas, porque não há como alargar as ruas já existentes. Então, temos de pensar em como administrar o que vivemos, e acredito que temos muitas boas experiências. Felizmente Belo Horizonte tem muitas boas iniciativas, que deveriam ser adotadas por outras cidades. Sem olhar criticamente o que está acontecendo, não dá para simplesmente ficarmos na expectativa de que algo novo surgirá.

Fico imaginando, nesse mundo em que as cadeiras de rodas serão os novos veículos, que os edifícios devam ser estimulados a acolher os carros da rua, o que nós já vemos na legislação municipal de Belo Horizonte. Acredito que isso exista em outras cidades da Região Metropolitana, com o objetivo de que os carros não parem nas ruas, mas nos edifícios apropriados para isso.

Belo Horizonte tem topografia péssima, e o histórico da cidade mostra como isso surgiu. A questão é que os veículos são os vetores de acessibilidade. Ninguém escolhe pegar seu carro em vez do ônibus. Isso acontece porque os ônibus estão superlotados. Falar em acessibilidade de ônibus quando os ônibus estão superlotados parece um absurdo. Não adianta haver elevador se não existir um espaço para a pessoa ocupar.

Para tentar incitar o debate, acredito que os edifícios que estarão acolhendo carros no futuro talvez tenham um grande espaço vazio. Espero que esses espaços vazios sejam ocupados por áreas de convivência entre pessoas. Essa é a questão.

Estamos dando muita ênfase ao fato de Belo Horizonte ser capaz de acolher grandes eventos de ordem até internacional, mas é importante que cada cidade dê conta de manter o seu morador nos limites da cidade, proporcionando a ele grandes eventos, para que ele não precise ir até a cidade vizinha, de grande concentração, obter o que necessita.

A participação social no dia de hoje é algo inusitado, e fico muito feliz por isso porque, de certa forma, estamos colocando em prática o que é um planejamento de fato. Um planejamento de longo prazo não é um planejamento até a próxima eleição, porque logicamente os papéis não serão invertidos, e a comunidade vai assegurar-se disso. A noção de leis de acessibilidade ambiental, que hoje estão tão bem no papel, devem ser colocadas em prática agora. Estou falando de acessibilidade ambiental e não do local, porque só assim estaremos vinculando o transporte à qualidade de vida. Do contrário, as ruas serão colocadas como vetores. Muito obrigado.

Palavras do Sr. Francisco de Assis Maciel

Boa noite a todos. Na pessoa do Deputado Carlin Moura, cumprimento todos os componentes da Mesa. Saúdo a minha Presidente Gislene, heroína da luta dos usuários. Parabenizo os organizadores deste evento, que, com certeza, contribuirá para o debate da questão do transporte coletivo e do planejamento urbano.

A autoria do projeto de criação da Agência Metropolitana, do Fundo Metropolitan, é do ex-Deputado Estadual e hoje Vice-Prefeito de Belo Horizonte Roberto Carvalho, que deu à Região Metropolitana todo o arcabouço jurídico e legal que culminou nesse brilhante trabalho desenvolvido pela Agência Metropolitana, sob a direção do nosso querido Lasmar e equipe. Parabenizo-os também pelo esforço na construção do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

O nosso Vice-Prefeito esteve em Brasília tratando da licitação do anel rodoviário, e o Presidente da República determinou ao Ministério dos Transportes que encontrasse uma solução para que a licitação fosse retomada o mais rápido possível.

Dito isso, o que desejo é apenas pulverizar, porque não quero mais torturar os companheiros que resistiram até o presente momento, a duras penas. Eu queria ter dado boa tarde, mas a dinâmica dos trabalhos não permitiu.

Quem dera se o problema do transporte coletivo, nas metrópoles e nas capitais do País, fosse culpa do faxineiro que vai de carro para o serviço! A Avenida Antônio Carlos foi entregue já saturada, ineficaz. Ela foi inaugurada, mas parece que fizeram um congestionamento para inaugurá-la, e a todo segundo a situação caminha nessa perspectiva.

Eu estava prestando muita atenção nas falas e senti a ausência de algumas palavras, por exemplo, sobre a superlotação no transporte coletivo; o descumprimento do quadro de horários; os maus-tratos aos idosos e aos portadores de necessidades especiais; e as gratuidades indevidas, que sangram o sistema do transporte coletivo. Onde já se viu policial militar ter gratuidade. Ora, ele é um trabalhador como o pedreiro, o faxineiro ou o encanador. O militar tem direito ao vale-transporte, mas o governo do Estado não cumpre isso. Ele explora o usuário do transporte coletivo - porque é do bolso do usuário de transporte coletivo que isso sai - para não dar o vale-transporte. O trabalhador paga a conta. Há ainda gratuidade para os Correios e para os Oficiais de Justiça. As planilhas dos Correios e do Judiciário já cobram as despesas pelo envio da correspondência. Também não ouvi falar do alto custo do transporte coletivo, o que sacrifica os usuários do transporte. Não ouvi falar do controle social e da transparência, uma situação que me preocupa, porque é a realidade do transporte coletivo, pelo menos é o que o usuário vê. E o usuário é aquele que está na Avenida Santos Dumont, na Avenida Olegário Maciel, na Aarão Reis, na hora de pico, ou sendo conduzido, a cavalo, com espada, para poder embarcar no transporte coletivo. Isso acontece porque não existe alternativa, pois 90% das intenções de viagem referem-se a trabalho.

Portanto essa realidade ainda existe para o usuário. Eu penso que o momento é importante para registrarmos isso e, então, contribuímos com o debate, a fim de que essa questão se paute mais pela ótica do usuário. Penso que deve ser muito triste para o planejador público - e tão brilhantes são aqueles que estão produzindo o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte - realizar um grande planejamento e encontrar uma realidade tão avassaladora, que destrói qualquer teoria ou avaliação. Não consegue chegar a essa realidade.

Aproveito também para fazer uma denúncia. Voltaram os perueiros no sistema de transporte coletivo, e o pior é que isso é oficial. Essa famigerada integração, anunciada pela Região Metropolitana de Belo Horizonte, consiste em pegar o ônibus da Região Metropolitana. Vejam que esperteza, que loucura! Isso é bom para o usuário, que pagará a metade na outra passagem, mas a famosa integração da Região Metropolitana desintegrará Belo Horizonte. E, ao fazer isso, não sobreviverá. Fizeram uma reserva de mercado, distribuíram entre eles, e os empresários da Região Metropolitana viraram perueiros, fazendo concorrência predatória e sangrando o sistema de Belo Horizonte.

Por quê? Porque, ao sair da Região Metropolitana e chegar a Belo Horizonte, a segunda viagem possível naturalmente já é feita no sistema de Belo Horizonte. Então, otimizarão o sistema da Região Metropolitana tirando demanda da cidade de Belo Horizonte, e isso significa aumento de passagem. Penso que o Sindicato dos Transportadores Metropolitanos - Sintrama - e o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Belo Horizonte - SETRABH - não combinaram isso, porque seria "sangrar" o sistema de Belo Horizonte.

Por que não fizeram a integração total? Integrar é incorporar o sistema. Hoje existem dois cartões que não se comunicam: o da Região Metropolitana e o de Belo Horizonte. As estações de integração ainda são poucas. Quantos anos convivemos com aquele "elefante branco" da Estação Vilarinho? Dava vergonha. O Lula vinha inaugurá-lo, mas parecia um cemitério. Então, essa integração é um risco, penso que é até crime eleitoral. O Ministério Público Eleitoral deveria apurar essa benesse promovida pelo governo em véspera de eleição, em pleno processo eleitoral.

Do ponto de vista do benefício, é como a questão dos perueiros. Perueiro proporciona um benefício ao usuário imediato: a Kombi vem na hora em que se pretende, leva rapidinho o usuário para a casa, e acabou. Isso é ótimo para o usuário imediato, mas é terrível para o sistema.

O que queremos é registrar essa denúncia. Deve haver essa apuração.

A integração deve ser total. Haverá um aumento garantido. Não será preciso reivindicar, mas apenas recompor o novo contrato do sistema. A tarifa de Belo Horizonte será reajustada em, no mínimo, 20% em razão da integração da Região Metropolitana.

Então, peço aqui, Deputado Carlin Moura, pela sua história de luta em defesa dos interesses da classe trabalhadora, de que sou testemunha ocular, para que interceda a fim de que a transparência que ocorreu em Belo Horizonte também ocorra na Região Metropolitana. Onde estão a planilha de custo, a revisão da planilha tarifária e os conselhos populares na Região Metropolitana? Onde estão os avanços de que precisamos e que já alcançamos em Belo Horizonte?

Saúdo, especialmente, três ex-Presidentes da BHTRANS: Dr. Ricardo Mendanha Ladeira, Dr. Osias Baptista Neto e Dr. João Luiz da Silva Dias. Este Plenário está bonito e conta também com a atual Presidente. Com certeza, os três próximos Presidentes da BHTRANS sairão deste Plenário. Obrigado pela atenção.

O Sr. Presidente - Agradecemos ao Sr. Francisco de Assis Maciel, Secretário-Geral da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo da Grande BH, mais conhecido como Chiquinho. Chiquinho, você fechou esse ciclo com chave de ouro, porque nem sempre o que o povo vive corresponde ao que planejamos e votamos aqui, com o que a burocracia enxerga. O povo é sempre corajoso e "coloca o dedo na ferida". Você está de parabéns.

#### Esclarecimentos sobre os Debates

O Sr. Presidente - Neste instante, daremos início à fase de debates. A Presidência informa ao Plenário que os participantes poderão formular perguntas por escrito ou oralmente, mediante inscrição prévia e ficha própria distribuída pelas recepcionistas. Esclarecemos que os interessados já encaminharam as suas inscrições e seus questionamentos durante o transcurso das intervenções. Informamos que também os telespectadores da TV Assembleia poderão participar dos debates. Para isso, basta que acessem o "site" da Assembleia, [www.almg.gov.br](http://www.almg.gov.br), e preencham o formulário para o envio de perguntas ou que liguem para o telefone 08007092564.

#### Debates

O Sr. Presidente - As perguntas foram feitas por escrito, e todos os palestrantes já estão de posse delas. Eventualmente, se houver dificuldade, os palestrantes se comprometem a respondê-las por "e-mail" ou pessoalmente. Através do 0800, recebemos um comentário do Sr. Alfredo Vasconcelos, de Belo Horizonte, que usou as seguintes palavras: "O fluxo de velocidade nas avenidas deveria aumentar, e não diminuir, como ocorre com a instalação de radares. Isso não contribui para o trânsito". Além disso, ele fala sobre a importância de se investir em transporte coletivo. Ou seja, ele defende uma tese polêmica: o aumento, e não a redução, do limite de velocidade.

Temos outra pergunta dirigida a todos os membros da Mesa, da Ana Lúcia Mascarenhas de Araújo, da Câmara Municipal de Belo Horizonte. Na sua opinião, adiar mais uma vez a suplementação do metrô como solução sustentável visando melhorar a qualidade de vida dos cidadãos caminha na contramão do desenvolvimento. Alega ainda que essa suplementação não ocorre porque não existe vontade política.

Por fim, a Teresinha Rocha, do Centro de Vida Independente, Pessoas com Deficiência Física, parabeniza os palestrantes, destaca a necessidade de maior conforto nos transportes e solicita ao poder público a possibilidade de acesso à moradia no interior, garantindo-se condições de saúde e melhor qualidade de vida. Esse tema será objeto de outro debate.

Passaremos a palavra aos palestrantes. Cada um disporá de 5 minutos para resumir as perguntas, respondê-las e fazer suas considerações finais. Com a palavra, a Subsecretária Maria Madalena.

A Sra. Maria Madalena Franco Garcia - Temos uma série de perguntas, sendo que algumas podem ser resumidas, outras, não.

"Quais são as ações do governo estadual para criar novas centralidades na Região Metropolitana?" Na verdade, partimos de uma articulação do sistema de transporte. Não conseguiremos criar novas centralidades se não houver boa acessibilidade. É preciso estruturar o sistema viário em rede para viabilizar essas novas centralidades. Caso contrário, isso não será possível. Se Belo Horizonte hoje é uma grande centralidade, é porque tem grande conexão e boa acessibilidade. Portanto, a questão parte necessariamente da melhora do acesso a outros Municípios da Região Metropolitana para se viabilizar essa proposta.

Se o Rodoanel resolve o problema de ligação entre as cidades? Parcialmente. De fato, ele é um arco, previsto pelo governo federal para resolver parte da mobilidade, que vai de Betim a Sabará, passando por Municípios do Vetor Norte. No âmbito do plano metropolitano, propomos exatamente fechar o Rodoanel com um anel sul, um anel norte, um anel leste e um anel oeste, melhorando assim a conexão entre os diversos Municípios.

Há uma série de perguntas relacionadas ao metrô, tais como: "Por que o governo do Estado insiste em sistemas de ônibus, ao invés do metrô?"; "São possíveis PPPs em locais de baixa tarifa no sistema?"; "Em vez de PPPs, por que não lutar pela liberação de recursos do governo federal?". Como disse anteriormente, essa questão do metrô passa necessariamente por uma articulação com o governo federal para que haja transferência para o governo estadual. A luta por recursos para o metrô ocorre há 30 anos. Não basta simplesmente unir esforços para conseguir a liberação de verbas. Sabemos que não é por aí. Infelizmente, nos últimos oito anos, enquanto o metrô de Belo Horizonte recebeu cerca de R\$100.000.000,00, os metrôs de Recife, Salvador e Fortaleza receberam cerca de R\$400.000.000,00.

Então, Belo Horizonte ficou para trás. Não houve prioridade alguma por parte do governo federal em relação ao metrô de Belo Horizonte. Essa é uma realidade que, aliás, está na internet, na página da CBTU. Há o desembolso de recursos para todos os sistemas de metrô que são ligados à CBTU. O que vemos é a falta de prioridade para Minas Gerais e Belo Horizonte em relação ao metrô, por parte do governo federal. Obviamente, continuaremos lutando. O governo do Estado não vê outra saída que não seja uma parceria público-privada para conseguirmos expandir esta rede de metrô que está aí - aliás, não é uma rede, mas uma linha. Precisamos ter realmente uma rede de metrô para que, de fato, tenhamos condições de melhorar o sistema de transporte coletivo na Capital.

Na verdade, mencionei Inhotim aqui como um exemplo, porque é uma nova centralidade e um ponto turístico bastante importante na Região Metropolitana. No entanto, não é uma prioridade nessa região. O governo do Estado vem investindo em outras ligações, como Juatuba, Mateus Leme, Barão de Cocais e Caeté. Há uma série de outras ligações, que, aliás, não mencionei. Se a Maria Aparecida quiser, depois posso listar uma série de obras que estão sendo feitas na Região Metropolitana. O meu tempo já se esgotou. Depois, posso responder às outras perguntas que ficaram sem resposta por "e-mail". É basicamente isso.

O evento tem como grande mérito podermos discutir essas questões da mobilidade, que, como mencionado, envolve o dia a dia das pessoas. Estamos avançando tanto com o plano metropolitano quanto com os projetos que as prefeituras vêm implementando e com essa integração por Estado e Municípios, que há tempos é fundamental. Entre as três esferas de governo, ela é fundamental para desenvolvermos na questão da mobilidade para a Região Metropolitana. Precisamos avançar e continuar trabalhando nesse sentido para obtermos, de fato, um planejamento integrado e uma gestão integrada do sistema de transporte. A solução para o nosso sistema é realmente uma integração. Como diz o Chiquinho sobre a questão da tarifa, precisamos pensar num sistema, num modelo que permita uma integração tarifária e física entre todos os modos de transporte. Devemos começar a pensar na frente. Quando vemos aquela pirâmide que foi apresentada pelo Roberto quanto à população que está envelhecendo, é que, na verdade, daqui a pouco só teremos passageiros gratuitos no sistema de transporte. Em 2050, o número de gratuitos acima de 65 anos será maior do que o de pagantes. Então, realmente teremos de buscar uma outra forma de financiamento do sistema de transporte coletivo, pois a maioria será de não pagantes. Portanto, fica aqui a sugestão de um novo debate para buscar um novo modelo de financiamento do sistema de transporte público. Obrigada.

O Sr. Roberto Monte-Mór - Na realidade, não há perguntas direcionadas diretamente a mim, mas, sim, à Madalena. Farei apenas algumas considerações. Tentei mostrar ali que estamos abordando o plano de forma múltipla e integrada. Na verdade, uma das questões fundamentais - aliás, isso foi ressaltado aqui de várias maneiras - é que esses problemas não podem ser tratados setorialmente. O transporte, particularmente, não é um problema setorial, ou seja, um problema de transporte em si. Assim como outras pessoas, o Osias, a Madalena e o Marcelo falaram sobre isso.

No nosso caso, temos estes quatro eixos principais. As políticas específicas de transporte estão num eixo de acessibilidade. O transporte é também um problema de sustentabilidade, de urbanidade, de direito da cidade, de acesso a bens culturais - aliás, é necessário que haja um sistema de transporte que permita à população desfrutar do que há na cidade -, de segurança, ou seja, de segurança pública, alimentar e da vida cotidiana.

Enfim, isso é o que estamos tentando, de certa maneira, articular no plano metropolitano: uma visão bastante integrada em que o transporte é condição fundamental para a vida da metrópole. Esse é o primeiro ponto.

Outro ponto que quero ressaltar é o fato de que, na verdade, o sistema de transportes deve ser pensado como articulação - e o Osias falou bastante sobre isso. A Madalena insistiu também, agora, em que é impossível pensar na criação de novas centralidades, na criação de um sistema de parques, enfim, de um sistema de acesso a áreas de lazer, de centralidades complementares se os sistemas viário e de transportes não tornam isso possível. Na verdade, precisamos adequar e fazer grandes investimentos tanto na área do transporte de massa quanto na dos transportes alternativos, a fim de viabilizar essa estrutura metropolitana que se está buscando, porque ela também é condição de solução dos problemas. Obrigado.

O Sr. Raul de Bonis Almeida Simões - Tenho uma pergunta da Sra. Aparecida Maria Martins, que indaga se, em uma metrópole como Belo Horizonte, o metrô completo mais transporte para o meio ambiente seria bem mais saudável do que a situação de hoje. Defendemos integralmente essa linha de raciocínio. Como foi bem mostrado, Belo Horizonte hoje dispõe de uma série de propostas de metrô e de trens. Certamente o estudo mostrará que só temos a ganhar com esse desenvolvimento.

O Sr. Célio Henrique pergunta-nos qual é o posicionamento da CBTU em relação à expansão do metrô Contagem-Betim. A CBTU participa e defende esse projeto há muito tempo e continua defendendo-o. Estudos recentes mostram que há todo um sentido em se realizar essa expansão.

Outra pergunta: "Por que o desinteresse do governo federal em investimentos no sistema de metrô de Belo Horizonte, se investimentos foram realizados em outras regiões?". Talvez não se tenha chegado a entendimentos, mas não há, na minha visão, esse desinteresse. Ao contrário, o governo federal não pode ter desinteresse em relação a algo tão importante para uma das grandes metrópoles brasileiras. Acho que estamos, sim, no limiar de um novo momento, em que todos esses projetos deverão ser realizados.

Há uma pergunta da Sra. Luanna Grammont de Cristo: "Qual é a posição da CBTU sobre a proposta do governo estadual de entrega do patrimônio público, no caso o metrô, para o interesse privado?". Parece-nos que a grande questão não é realmente vincular o setor de transportes ao processo de desenvolvimento. O Dr. João Luiz tem uma análise muito interessante que mostra que o sistema de financiamento por via de tarifa não tem o menor sentido, porque acaba distorcendo toda a capacidade de fazer com que essa realidade do transporte para o desenvolvimento, do transporte como indutor aconteça. É preciso definirmos uma nova forma de financiamento - e a Madalena já a propõe - em que a tarifa cobrirá uma parte desses custos. Mas a sociedade como um todo precisa participar do esforço de garantir a acessibilidade, a mobilidade que precisamos para que o processo de desenvolvimento aconteça. Não quero entrar no mérito da discussão que o governo do Estado está fazendo, mas parece-me que, de uma forma ou de outra, precisamos garantir a condição de mobilidade, de acessibilidade para o desenvolvimento.

Outra pergunta relaciona o metrô e o transporte ferroviário ao turismo e à cultura ambientalmente saudáveis. Acho que retirando carros que poluem das ruas estaremos fazendo isso e garantindo, com a mobilidade, o acesso aos pontos de cultura, de turismo. Quer dizer, esse processo todo leva também a isso.

O Sr. Néelson Dantas pergunta: "Enquanto os grandes investimentos não chegam, por que não realizamos projetos criativos mais baratos?". Uma coisa não inviabiliza a outra. Temos que tratar o grande projeto e as oportunidades disponíveis em termos de intervenções mais curtas.

Novamente, registro minha grande alegria de participar deste momento. Belo Horizonte está no caminho de uma construção importante, e não tenho dúvida de que, independentemente de questões políticas, precisamos de Belo Horizonte com tudo isso que o plano está mostrando, tendo o setor de transporte como suporte. A nossa certeza é que nos próximos 10 anos, com ações de curto, médio e longo prazos, Belo Horizonte estará mais bem servida na questão do transporte, com o metrô e os trens cumprindo um papel importante na construção do desenvolvimento. Obrigado.

O Sr. Artur Abreu - Boa tarde a todos. O Sr. Célio Henrique pergunta como anda o projeto do VLT em Betim. Esse projeto está descartado, porque, pelos estudos de viabilidade, ele não atenderia a demanda futura em um breve espaço de tempo. Como disse o Chico Maciel, já teríamos, de início, um sistema de transporte superlotado. Não é o que desejamos para Betim, cuja solução é o metrô.

O Sr. Hélio Emiliano Moreira pergunta quando iremos de metrô até Betim. Quem ouviu a Prefeita sabe que, se dependesse dela, seria o tempo de construir o metrô, mas há outros fatores técnicos e orçamentários. A verba é limitada, e a Madalena falou que a verba que chegou para Belo Horizonte nos últimos oito anos é irrisória se comparada ao que deveria ter chegado.

É muito prazeroso participar deste evento e ouvir tantos técnicos. Quando vemos uma secretaria desenvolvendo um plano metropolitano, a ação recente da Agência Metropolitana na nossa região e estudos técnicos da BHTRANS, da Transcon e de Betim, ficamos mais otimistas. Isso alimenta nossa alma com uma visão mais clara do futuro, em que finalmente invertemos a lógica. Há mais de 20 ou 30 anos, ouvimos que será dada prioridade ao transporte coletivo. Escutamos muitas pessoas aqui, e um seminário como este serve de ponte entre o que falamos e fazemos. Em breve, teremos de atender a sensibilidade universal e o transporte coletivo. Não podemos nos reunir uma tarde inteira, um mês inteiro falando que o transporte coletivo deve ser prioridade e aceitarmos que na rua haja a cada dia mais e mais carros, mais e mais acidentes. Este seminário serve para reunir pessoas que sabem o que e como fazer - só falta fazer. Mas serve para alimentar este espírito de uma visão mais positiva sobre um futuro próximo. Obrigada.

O Sr. Ramon Victor Cesar - Recebi duas perguntas e uma mensagem do Centro de Vida Independente, com o pedido de que eu a encaminhe ao Prefeito Márcio Lacerda. O Centro de Vida Independente pede uma atuação da Prefeitura para requalificar a Praça Carlos Chagas, dando prioridade ao deslocamento de pessoas com mobilidade reduzida, e alerta para a insegurança da área para o cidadão desse tipo que necessita circular pela praça. Certamente, vou entregar a mensagem diretamente ao Prefeito.

A primeira pergunta, muito direta, é a seguinte: "Foi dito que, com a implantação do BRT, os passageiros farão o pagamento das passagens nos terminais. Isso significa que os cobradores serão demitidos?". Não. Há bilheterias em cada estação, onde eles passarão a vender as passagens.

A outra pergunta, de uma pessoa que não se identificou, é a seguinte: "Foram apresentadas diversas propostas de soluções para a infraestrutura. Entretanto, o Osias falou de problemas de comportamento. Quais as propostas da BHTRANS para isso? Mais sinalização, fiscalização, educação? Há financiamento para isso?". Eu diria que os manuais de gestão do trânsito falam exatamente nesse tripé: a engenharia de tráfego, se entendermos a sinalização como uma parte da engenharia; o que eles chamam, na tradução direta de dispositivo legal, fiscalização; e educação. Não tenho a menor dúvida de que a solução passa por um "mix" disso tudo, que já está nos manuais; todo mundo que trabalha com trânsito pensa nessas coisas.

Mas quero destacar uma coisa: em minha apresentação mostrei um projeto importante, com um investimento muito expressivo - da ordem de R\$30.000.000,00 -, que é a expansão do CCO. Isso significa exatamente prover a BHTRANS dos instrumentos mais modernos que a tecnologia da informação possibilita para a gestão do trânsito. Não podemos ter a ilusão de que vamos dar conta de fazer a gestão do trânsito colocando um agente de trânsito em cada esquina da cidade, pois são milhares de esquinas. Mas temos de usar cada vez mais os instrumentos da tecnologia da informação.

Além disso, na linha de utilizar cada vez mais os equipamentos da tecnologia da informação, a BHTRANS está aumentando o número de radares na cidade. Discordamos da pessoa que defendeu o aumento da velocidade permitida. Em média, a velocidade permitida é de 60km; parece-me que em Londres já é de 50km. Neste ponto, lembro que o Osias tem sido um verdadeiro companheiro da BHTRANS, sempre dando alguma explicação e orientando as pessoas, por meio dos jornais, sobre a importância do radar, por exemplo, para o controle da velocidade. Aliás, o Osias é até mais radical do que nós: ele defende que não deveríamos sequer avisar as pessoas de que à frente há um radar; que isso deveria ser uma questão de comportamento das pessoas. Além disso, estamos com uma licitação na praça para a compra de dispositivos de controle de avanço de sinal vermelho e estamos comprando também dispositivos de controle de avanço, por outros veículos, de faixas exclusivas para ônibus, porque achamos que as faixas oferecidas ao transporte coletivo no conjunto do sistema viário da cidade são muito poucas. Meu tempo já se esgotou. Aproveito para agradecer a todos, parabenizando mais uma vez os organizadores deste evento. Obrigada.

O Sr. Hermiton Quirino da Silva - Como não me encaminharam perguntas, acho que fui muito claro na minha apresentação. No entanto, não posso deixar de fazer uma consideração sobre o que foi discutido hoje. Há três pontos em relação aos quais precisamos avançar nos próximos anos, senão, provavelmente não melhoraremos a mobilidade das nossas cidades.

Como a Madalena e outras pessoas falaram, o primeiro ponto é a integração. Independentemente da divisão administrativa, o usuário é o usuário metropolitano. Hoje os sistemas são separados dentro dos Municípios ou do próprio atendimento metropolitano, ou seja, ou caminhamos novamente para a integração da operação e do planejamento dos sistemas ou nunca conseguiremos otimizar o sistema da Região Metropolitana e oferecer serviço de maior qualidade ao usuário.

O segundo ponto diz respeito ao financiamento. Se pensarmos bem, por meio dos impostos, todas as pessoas pagam pela educação, mas nem todas usam o sistema de educação público. Hoje o sistema de saúde público é o que mais recebe recursos públicos, mas nem todos o utilizam. O sistema de transporte que é utilizado por todos, diariamente, é financiado apenas por seus usuários. É preciso mudar essa matriz de financiamento do sistema para que ele receba recursos e para que possamos fazer os investimentos necessários para o aumento de sua qualidade.

O último ponto é a mudança cultural, própria de cada um. Dias atrás, assisti a uma palestra e ouvi uma frase muito interessante na observação de um palestrante. Disse que somos muito irracionais no uso do sistema de transportes, pois transportamos 100g de pão usando 2t de aço e de borracha, ou seja, o carro. Se não houver mudança na cultura de cada pessoa, no que diz respeito ao seu deslocamento, não melhoraremos a mobilidade. Ou seja, sem financiamento, otimização e integração do planejamento e mudança de cada um, não melhoraremos a qualidade de vida das pessoas por meio da mobilidade pretendida.

Agradeço ao Deputado Carlin Moura e à Assembleia o convite. Muito obrigado a todos.

O Sr. Rogério Belda - Nos 5 minutos que tenho -, não usarei todos -, aproveito para agradecer mais uma vez ter participado deste evento, pois gostei e aprendi muito, conheci pessoas interessantes e recebi duas perguntas. Uma delas foi a do Josué Silva, do Movimento Estudantil Nacional Unificado - Menu -, que pergunta se o aerotrem seria a solução para o transporte intermunicipal e se o Brasil teria tecnologia para implantá-lo. Tenho alguma dificuldade em responder essa pergunta porque não sei exatamente a que sistema está-se referindo. Em Porto Alegre há o sistema experimental aeromóvel, que foi desenvolvido, mas ainda não é utilizado comercialmente no País, no qual os veículos são empurrados por jatos de vento criados por energia elétrica de motores instalados nas estações. Há um candidato em São Paulo que permanentemente se apresenta nas eleições defendendo o aerotrem. Tenho a impressão de que se refere a um trem-viaduto com motor linear, uma nova tecnologia que está sendo pesquisada e parece muito promissora, mas não sei se existe utilização comercial. Ou então se refere ao monotrilho. Em São Paulo há três projetos desse tipo: são tecnologias inventadas na Alemanha, mas desenvolvidas pelo Japão, que as usa como complementação das redes de metrô. Em São Paulo pretendem implantar três linhas desse tipo em áreas de difícil inserção no tecido urbano, já que são veículos que andam em cima de trilhos únicos elevados, suportados por pilastras. Essa cidade pretende que haja mais

capacidade que nos monotrilhos utilizados no Japão. De certa forma, será uma ampliação de uma tecnologia suficientemente controlada, que, como toda novidade, tem adeptos e opositores.

A outra pergunta, que considero estrategicamente mais importante, é da Ten. Virgínia, da Polícia Militar. Ela pergunta se em curto e médio prazo seria viável utilizar o rodízio de placas em Belo Horizonte. O rodízio de placas já foi usado em Caracas e no México, e essas cidades tiveram a sabedoria de deixar de usá-lo. Em vez de resolver o congestionamento, ele incita as pessoas a terem dois carros, ampliando o problema. Estamos diante dessa situação em São Paulo. É como a droga: depois de experimentada, é muito difícil deixar de utilizá-la. Se parar o rodízio em São Paulo, o congestionamento, que já é muito alto, será transformado em excessivo. Com frequência, a Prefeitura recebe sugestões de ampliação, para, em vez de duas placas, serem três ou quatro placas, não sei de que forma. Essa Prefeitura, independentemente da orientação política, muito sabiamente diz que não tem como tirar o rodízio, mas que também não irá aumentá-lo. É a droga que não é solução; pode dar euforia, mas só por algum momento.

São somente essas duas perguntas. Mais uma vez, obrigado por terem-me convidado a participar desta atividade.

O Sr. Osias Batista - Tenho algumas perguntas. Quem fala da tribuna parece que é mais importante, mas é brincadeira, pois não sou.

A primeira pergunta é do Joaquim Ramos Filho. Depois de falar sobre o comportamento do trânsito, ele pergunta qual é a solução em curto prazo. Gostaria de ser incisivo nessa questão da solução em curto prazo. Fui o primeiro Presidente da BHTRANS e tive o prazer de ser uma das pessoas que, na comissão de criação dessa empresa, participou da elaboração de sua lei, que diz claramente que ela é uma sociedade anônima, mas que o capital tem que ser obrigatoriamente público. Criaram uma história de que a BHTRANS é uma empresa mista, privada, de capital privado e que os recursos das multas vão para o bolso do patrão. Usaram isso, e essa questão assumiu grandes proporções, a ponto de a Promotoria embargar a ação de fiscalização da BHTRANS. Não foi na minha gestão que a BHTRANS assumiu a multa. Ela cumpre rigorosamente os preceitos legais de aplicação dos recursos da multa. Para a população, é inteiramente irrelevante se é BHTRANS, Polícia Militar ou Guarda Municipal que está multando: os recursos das multas têm exatamente a mesma destinação. O trânsito de Belo Horizonte ficou completamente caótico quando a BHTRANS saiu da fiscalização, porque a Polícia Militar não tem conhecimento técnico suficiente para agir. Hoje, o comportamento está piorando sensivelmente, porque, como não há mais a visão de engenharia e de operação na autuação, os desmandos e a falta de regras no trânsito em Belo Horizonte são absurdos. Estamos vendo as pessoas gradativamente retornando a práticas que não aconteciam mais.

Tenho certeza de que o Dr. Ramon, junto com o Prefeito, chegarão a uma solução. Quando isso acontecer, ficaremos na mesma situação em que estávamos antes, com as multas sendo aplicadas da mesma forma. Nesse intervalo, até se resolver isso, haverá mortes, congestionamentos e uma série de coisas, pela omissão imposta à BHTRANS na rua. Não sou mais da BHTRANS, saí de lá depois de minha gestão e nunca mais voltei. Digo, de coração aberto, que é um legalismo equivocado o que se faz em Belo Horizonte com relação à multa aplicada pela BHTRANS. Quem está pagando o pato por isso é a população, o usuário do transporte coletivo, que está perdido nos congestionamentos, porque o trânsito está parado. Essa é a primeira resposta.

Adriana pergunta por que não se investe no transporte coletivo. Acho que o Ramon deu uma explicação grande sobre todos os investimentos em transporte coletivo que vêm sendo feitos pela Prefeitura de Belo Horizonte.

Ressalto que é a primeira vez em que vejo um volume de investimentos e de ações voltado para a melhoria do transporte coletivo de Belo Horizonte. Essa ação da Prefeitura atual em relação à melhoria do transporte coletivo em Belo Horizonte é muito diferente do que se praticou até hoje. Não é de uma hora para a outra nem de um dia para o outro; isso tem de amadurecer. As coisas têm de ser implantadas para que elas funcionem.

O Paulo Ceppas Vianna pergunta em que circunstâncias os modais metrô, VLT e monotrilho tornam-se mais ou menos eficientes. Cada um possui uma capacidade e uma inserção na estrutura urbana; por isso, têm de ser analisados separadamente. Não se pode olhar um lugar e dizer que ali é bom isto ou aquilo. Depende de vários fatores, que são muito grandes para serem citados aqui. Caso queira, poderemos conversar depois particularmente.

O Hélio Emiliano Moreira questiona por que o sistema ferroviário foi desmontado. Ele diz que, há 30 anos, participou da Comissão de Transportes, que prometeu concretizar o metrô Barreiro-Calafate. Então, pergunta por que até hoje isso não foi feito. Esta é uma pergunta que sempre me faço: por que não se fez, e por que não se faz?

O Dan Soares pergunta se não está na hora de insistirmos na educação. A educação é a base, mas temos de tomar um cuidado muito grande. Em 1986, num seminário sobre segurança no trânsito, disse que a educação é a grande desculpa para não se fazer nada, nem mesmo a educação. Pensa-se que não adianta educar muito agora, porque as crianças só estarão grandes daqui a muitos anos. Então, se perde na educação da criança. E não se faz nada mais trabalhado, porque as pessoas não têm educação para usar. Tem de haver educação, não apenas de crianças, mas também em todos os níveis, nas universidades e empresas. Se não aprendermos a conviver no trânsito... Temos o exemplo da China, que é real e vocês podem ver na televisão hoje, pois será mostrado em todos os jornais. Muito obrigado pela oportunidade e pela paciência de vocês.

O Sr. Marcelo Pinto Guimarães - Tenho apenas uma pergunta, que é do Sr. Ernani Ferreira Leandro. Não creio que possa responder a ela com todo o critério, tendo em vista que envolve a questão de financiamento. O Ernani pergunta se as obras e serviços complementares seriam financiados e se poderia ser por meio do Pró-Transporte do Ministério da Cidade, cujo encaminhamento das propostas vencem no próximo dia 31. Ele abre a oportunidade para que eu faça as minhas exposições finais. De uma maneira geral, a ideia da acessibilidade das pessoas tem sido exposta num plano secundário. Isso será encarado; não se preocupem. No final das contas, sempre prevalece a ideia da adaptação, e não de um pensamento que é integrado desde o início. Uma das coisas que se pode pensar em termos de financiamento faz voltar uma discussão importantíssima, que temos de entender. Até que ponto temos de lidar com incentivos e com penalidades? Infelizmente, por mais atuantes que tenham sido os Ministérios Públicos, não temos nenhum caso reportado de real penalidade para as pessoas por não atenderem à lei e ao decreto. Se não atendermos à lei, estamos fora dela. Como prender outras pessoas se não praticamos a lei? Não a transformamos em algo que reflete os nossos valores.

Quero falar sobre uma outra coisa importante em relação aos incentivos. Existem, por exemplo, incentivos, em que até esta Casa atua, por meio do Confaz, que é a ideia da isenção de impostos para a compra do veículo pessoal. Muito pouco se fala sobre a isenção de impostos, que poderia ser um pouco mais abrangente e atender às pessoas quando se fala de equipamentos acessíveis. Essa ideia do incentivo é muito importante. A Prefeitura já faz isso. Por exemplo, ela dá incentivos ao coeficiente de aproveitamento: os edifícios podem aumentar um pouco sua área se algo acessível for feito. Na área do transporte, temos de caminhar nesse sentido, temos de trabalhar com incentivos. Lembro aqui que o governo federal tem cartas de financiamento específicas para a acessibilidade. Já tive oportunidade de trocar experiências com pessoas que trabalham em Brasília, e elas disseram que muitos Municípios, até de regiões metropolitanas, não fazem os projetos para a aplicação dessa verba federal específica. O dinheiro, então, fica retido por falta de um projeto adequado. A questão da educação passa por isso também: a preparação das Prefeituras para colocarem em pauta a discussão sobre a acessibilidade das pessoas, uma vez que o dinheiro existe. É preciso estimularmos as empresas para verem nisso lucro, pois, afinal de contas, estamos preparando a cidade para sua população no futuro: os idosos que mencionamos.

Queria comentar rapidamente que é importante, ao vermos propostas como o BRT, vermos também, agregada a isso, a maneira de se dar a interface modal. Como o BRT vai assimilar as bicicletas? Como as senhoras com carrinhos de bebês estarão no mesmo transporte que as pessoas com cadeiras de rodas? Será que removeremos bancos para acomodar tantas pessoas? Essa é a maneira de pensarmos em um processo sistêmico. Precisamos sempre entender que a ideia da acessibilidade das pessoas deve partir de uma base para entendermos a acessibilidade de todos em vez de fazermos uma simples adaptação. Novamente, agradeço a oportunidade de estarmos aqui. Esperamos, na palestra de amanhã, aprofundar mais sobre o assunto. Muito obrigado.

O Sr. Francisco de Assis Maciel - Mais uma vez, quero agradecer e parabenizar os organizadores deste evento, que traz uma contribuição fundamental para a sociedade, na medida em que discutimos essa temática. A Taquigrafia veio me consultar a respeito da palavra "Sintrama", pois me referi ao Sintram como "Sintrama". Pedi-lhes que mantivessem esse termo, pois estou rebatizando o Sintram, uma vez que é o sindicato que trama contra os usuários na RMBH. Pergunto: se a Copa do Mundo, empreendimento mais importante do mundo, não trouxe o metrô para nós, alguém ainda tem esperança de ter um metrô em Belo Horizonte?

A Sra. Aparecida Maria Martins - Eu ainda tenho.

O Sr. Francisco de Assis Maciel - E eu também. Mas, veja bem, é só esperança. O metrô é fundamental. Tenho esperança de retomarmos a luta social. Aí, faço uma autocrítica: o movimento social está muito passivo diante da realidade. Quando retomarmos a luta, com certeza estaremos avançando. Agradeço a todos vocês; a esta Casa, que dá esse exemplo de democracia; e ao Deputado Carlin Moura, a quem desejo sucesso nos projetos e empreitadas. Peço-lhe que continue do lado do povo, dos trabalhadores, pois é uma referência nesta Casa para todas as lutas que travamos na cidade e na Região Metropolitana. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Muito obrigado. Nesta oportunidade, convido a todos para a continuação deste ciclo de debates, que se reiniciará amanhã, às 9 horas, com prosseguimento às 14 horas. Pela manhã, vamos tirar a limpo a questão do financiamento. Precisamos analisar o que cada governo está investindo: o federal, o estadual e os municipais. Na parte da tarde, vamos decifrar o enigma, pois discutiremos as alternativas, e cada uma delas tem por trás um interesse. Isso até nos ajudará a responder o porquê de não haver metrô, o porquê de há 30 anos Betim não ter metrô.

#### ATA DA 31ª REUNIÃO ESPECIAL DA 4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 16ª LEGISLATURA, EM 26/8/2010

Presidência do Deputado Carlin Moura

Sumário: Comparecimento - Abertura - Ata - Destinação da reunião - Composição da Mesa - Registro de presença - Palavras do Sr. Fabrício Torres Sampaio - Palavras da Sra. Adriana Alves Lara - Palavras do Prefeito Rogério Avelar - Esclarecimentos sobre os debates - Debates - Encerramento.

#### Comparecimento

- Comparecem os Deputados e a Deputada:

Carlin Moura - João Leite - Maria Tereza Lara.

#### Abertura

O Sr. Presidente (Deputado Carlin Moura) - 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

- A Deputada Maria Tereza Lara, 2ª-Secretária "ad hoc", procede à leitura da ata da reunião anterior, que é aprovada sem restrições.

#### Destinação da Reunião

O Sr. Presidente - Destina-se esta reunião à realização do ciclo de debates "Desafios da mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belo Horizonte", com a apresentação do painel "Desafios e alternativas da mobilidade urbana e dos sistemas de transportes" com o tema "Condições de execução dos projetos: financiamento público e privado. Competências: federal, estadual e municipal".

#### Composição da Mesa

O Sr. Presidente - Convidamos a tomar assento à Mesa os Exmos. Srs. Fabrício Torres Sampaio, Subsecretário de Transportes da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas; a Exma. Sra. Adriana Alves Lara, membro da Frente pela Cidadania Metropolitana; e o Exmo. Sr. Rogério Avelar, Presidente da Associação dos Municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte - Granbel - e Prefeito Municipal de Lagoa Santa.

#### Registro de Presença

O Sr. Presidente - A Presidência informa que recebeu dois comunicados do Ministério das Cidades: o primeiro diz que o Sr. Luiz Carlos Bueno de Lima, Secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, seria substituído pelo Sr. Fábio Bandeira Machado, Chefe de Gabinete dessa Secretaria; e o segundo diz da impossibilidade da presença neste evento do Sr. Fábio Machado, em razão de sua participação em reuniões do PAC 2 nesta data, em Brasília. Informamos também que o Sr. Sebastião de Abreu Ferreira, Superintendente Substituto do DNIT em Minas Gerais, justificou a ausência da Sra. Marília Fernandes Zaza Von Dollinger, Supervisora de Estudos, Projetos e Meio Ambiente desse órgão, neste evento, em razão da sua convocação pelo Diretor-Geral do DNIT para participar de uma reunião de trabalho em Brasília. Comunicamos, ainda, a ausência do Sr. Helton Andrade, Presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Automóveis e Acessórios de Belo Horizonte - Sincopeças-BH -, em razão de problemas de saúde.

Registramos e agradecemos a presença dos Exmos. Srs. Rogério Belda, Diretor da Associação Nacional de Transportes Públicos e assessor da Diretoria de Planejamento do Metrô de São Paulo; Raul de Bonis Almeida Simões, Diretor de Planejamento, Expansão e Marketing da CBTU; João Luiz da Silva Dias, Presidente do Instituto de Mobilidade Sustentável Rua Viva; José Abílio Belo Pereira, arquiteto urbanista e assessor da Presidência do Crea-MG; e Vicente de Paula Loureiro, Subsecretário de Estado de Projetos de Urbanismo Regional e Metropolitano do Estado do

Com a palavra, o Sr. Fabrício Torres Sampaio, Subsecretário de Transportes da Setop, que fará uma exposição sobre "Desafios e alternativas da mobilidade urbana e dos sistemas de transportes", cujo tema é "Condições de execução dos projetos: financiamento público e privado. Competências: federal, estadual e municipal".

#### Palavras do Sr. Fabrício Torres Sampaio

Bom dia a todas e a todos. Deputado Carlin Moura, Presidente da reunião, Sra. Adriana Alves Lara, membro da Frente pela Cidadania Metropolitana, colegas, senhoras e senhores, este convite é uma oportunidade muito boa para abordarmos alguns temas que estão na cabeça das pessoas e têm sido objeto de intensos debates, nos últimos anos, não só nesta Assembleia Legislativa, mas também em outros seminários e encontros permanentes que abordam esse assunto.

Iniciarei minha exposição mostrando o que ocorreu em nossa Região Metropolitana. Como podemos observar ali, em 1940, a população era de 368 mil habitantes. Em 1960 havia 931 mil habitantes na Região Metropolitana; em 1970, houve um salto para 1.719.000, e hoje somos mais de 5 milhões, conforme a estatística mostrada, tudo isso agravado por uma condição topográfica desfavorável. Alguém pode ter uma informação diferente, mas, pelo que sei, não existe no mundo aglomerado tão grande numa região topográfica tão acidentada. A cidade de La Paz, por exemplo, está numa situação também bastante difícil, mas com uma população muito inferior à da nossa Região Metropolitana, que continua crescente.

Contraditoriamente, nas últimas décadas houve uma grande concentração de receitas na União. Como consequência, os Municípios e os Estados, antes mais próximos dos anseios da população, não puderam arcar com suas responsabilidades de melhorar principalmente as condições do sistema de uma infraestrutura que permitisse à mobilidade manter um nível razoável.

Hoje existe uma série de problemas que consideramos desafios a serem vencidos em curto prazo, não podemos mais aguardar. Numa projeção conservadora, até 2020 mais 1.500.000 pessoas estarão nessa região conosco. Precisamos, naturalmente, equacionar uma solução para ampliar o metrô de Belo Horizonte, porque, por ser um transporte de massa, necessariamente será o principal eixo de transporte da cidade. Não há alternativa diferente: temos de ampliar a capacidade dos sistemas de transporte coletivo. Daqui a pouco falaremos sobre o que está sendo programado para a cidade. Precisamos também garantir investimentos para continuar a adequação da infraestrutura viária. Abordaremos o que está ocorrendo na Região Metropolitana.

O metrô é responsabilidade do governo federal, que dele cuida há mais de 30 anos. Costumo dizer que, apesar de suas deficiências, o metrô é fundamental. Atualmente transporta cerca de 160 mil passageiros ao dia. Imaginem o caos que se instalaria em Belo Horizonte se o metrô parasse durante 30 dias. Quantos ônibus a mais entrariam na cidade para suprir o que ele atende hoje? Entretanto, o metrô tem uma série de problemas. Ele não é uma rede, mas uma linha só, a Linha 1, num sentido único. Por outro lado, pela sua própria gênese, substituindo um leito ferroviário, ele tangencia o hipercentro de Belo Horizonte. Ainda não adentra o centro da cidade, tem suas limitações.

O governo do Estado e das principais Prefeituras envolvidas, Belo Horizonte, Contagem e Betim, reivindicaram junto ao governo federal a ampliação do metrô, por meio de uma parceria. O empecilho à resolução do problema são os recursos. Conforme mostrado em amarelo no mapa, temos hoje a linha que liga o Eldorado à Estação Vilarinho. O que propusemos, em curto prazo, foi ampliá-la até Contagem e Betim; no outro sentido iria até a Cidade Administrativa, que é uma nova realidade da Região Metropolitana. Ali vocês estão vendo a ligação Barreiro-Calafate, que faz parte da denominada Linha 2, que, numa segunda etapa, continuaria do Calafate até a região hospitalar. Isso seria o mínimo que o metrô necessitaria e que nós admitimos ser condição para que o Estado o assuma juntamente com as Prefeituras. Para isso são precisos recursos, hoje concentrados na União, conforme disse. Esqueci-me de dizer que, no plano diretor do metrô, há ligação entre a Savassi e a Pampulha e que consideramos prioritária a ligação da Savassi à Lagoinha. O metrô é de responsabilidade do governo federal e precisa de investimentos maciços. Sem o equacionamento dessa situação, corre-se o risco de, daqui a 10 anos, haver colapso na mobilidade de Belo Horizonte. Para se ter uma ideia, no centro da cidade, a velocidade média nos horários de pico é de 6km/h. Esse é um dos sérios problemas do transporte coletivo, principalmente do metropolitano, que abordaremos agora, responsável pelo transporte de pessoas que trabalham na Capital. A Constituição determina que a responsabilidade do trânsito e do transporte coletivo urbano é da Prefeitura e que o transporte coletivo entre Municípios, por exemplo entre Belo Horizonte e Contagem ou Betim, é de responsabilidade do Estado. Hoje o transporte metropolitano está bem identificado: em seus ônibus há o desenho da Cidade Administrativa.

Todos os Municípios da Região Metropolitana administram seus sistemas de trânsito. Algumas cidades possuem empresas próprias, como a BHTRANS, a Transbetim e a Transcon; outras administram por meio de suas Secretarias de Transportes. O sistema de transporte coletivo metropolitano, que cuida dos usuários com origem e destino entre Municípios, é gerido pelo Estado, por meio da Setop. Trata-se de um grande sistema que transporta cerca de 720 mil passageiros por dia e possui 650 linhas e 2.700 ônibus. O sistema foi licitado em fevereiro de 2007 e, atualmente, é administrado por sete consórcios de empresas. Nos últimos dois anos, mil ônibus foram substituídos por novos. A idade média da frota do sistema é inferior a quatro anos. Esses são os atuais modelos de ônibus. Os que circulam em Belo Horizonte são vermelhos; esses são os executivos; e os azuis fazem a ligação entre os Municípios da Região Metropolitana, sem passar por Belo Horizonte. O sistema atual tem bilhetagem eletrônica, que passou a funcionar no final do ano passado. Há integração com o metrô, por meio do cartão do sistema de bilhetagem eletrônica, e integração entre ônibus. O sistema permite a uma pessoa pagar menos, se tiver de utilizar dois ônibus do sistema metropolitano ou pegar um ônibus e o metrô. Esse sistema ainda não está completo. Estamos em fase de estudos e de execução dos chamados terminais metropolitanos. São vários os terminais programados. Mostrarei a situação atual. Infelizmente há alguns contratados, mas as obras talvez sejam iniciadas daqui a um mês, devido a problemas com desapropriação que estão sendo resolvidos na Justiça. Esses terminais são muito importantes para o futuro funcionamento do BRT, da Prefeitura de Belo Horizonte. Quando a Prefeitura tiver concluído a nova rodoviária, o atual terminal, que hoje pertence ao Estado, será transformado no grande terminal metropolitano do centro da cidade. A situação dos terminais é essa aí. Já estamos com cinco terminais em fase de licitação: Sarzedo, Tancredo Neves, Nova Contagem, Ibirité e Justinópolis; dois outros em fase de estudos: São Benedito e Betim; e em projeto de engenharia aguardando a desapropriação para licitar: no Alvorada, em Sabará, e no Morro Alto, em Vespasiano. Então, nessa primeira fase temos nove terminais em condições de terem sua implantação iniciada o mais rapidamente possível. Isso aí é a concepção de um terminal. Cada terminal recebe as linhas próximas, redistribui, permite a interligação entre terminais e a criação de uma série de linhas sem necessidade de passar pelo Centro de Belo Horizonte. O programa BRT também é de curto prazo. Ele é conduzido pela Prefeitura e conta com a participação do Estado, principalmente na Avenida Antônio Carlos, onde se investiu na duplicação, e na Avenida Cristiano Machado, denominada Linha Verde, que se estende até o Aeroporto de Confins. Esse programa deverá funcionar até a Copa do Mundo, permitindo embarque e desembarque de passageiros em estações predeterminadas ao longo do eixo. Provavelmente todos já estão sabendo disso, pois houve uma palestra específica sobre o tema "Copa".

Falei anteriormente que abordaria a questão da falta de recurso. Para se ter ideia, em nosso sistema metropolitano atual nossas vias são totalmente inadequadas e situadas nos Municípios próximos a Belo Horizonte, que não têm recursos nem para pavimentar as vias de itinerários de ônibus. Em um primeiro levantamento, verificamos que 200km de vias ainda são em terra, ou seja, não são pavimentadas, mas o Estado já realizou os projetos de engenharia necessários para a pavimentação dessas vias. Além disso, outras vias estão completamente esburacadas, principalmente em Ribeirão das Neves e Esmeraldas, Municípios com menor disponibilidade de recursos e que não têm tido condições de consertá-las, e isso leva a um desconforto muito grande. Outro problema sério que ocorre também no sistema de transporte metropolitano refere-se à chegada dos ônibus no hipercentro de Belo Horizonte, pois a dificuldade de trânsito é enorme e os atrasos ocorrem naturalmente em consequência disso. Na Região Metropolitana também temos cerca de 240km de rodovias não pavimentadas. Faz parte da intenção do governo dar continuação a essas pavimentações, o que fecharia toda a malha da Região Metropolitana rodoviária pavimentada. Já está tudo no

projeto de engenharia, e alguns, aliás, já estão em condições de licitação, só que ficará para o próximo governo o trabalho de pavimentar essas vias. Apenas por curiosidade, gostaria de mostrar a vocês algumas alternativas que o mundo tem utilizado além de metrô e de transporte rápido sobre o ônibus. Diga-se de passagem, esse transporte rápido sobre o ônibus BRT está sendo muito propalado. A Colômbia implantou um sistema muito grande em Bogotá, mas o mérito da criação é de Jean Milene, um brasileiro que começou a executar esse projeto em Curitiba há muitos anos. Na verdade, os BRTs nada mais são do que um aperfeiçoamento daquele sistema que Curitiba já tinha há mais de 30 anos. Na Europa utiliza-se muito o sistema de bonde, um aperfeiçoamento daqueles bondes antigos que tínhamos aqui. Há dois outros exemplos aqui. Esse aqui é um sistema que está muito difundido hoje na Ásia, desenvolvido até na Malásia, mas que está sendo construído com uma grande intensidade na Índia e na China. Vale ressaltar que, recentemente, São Paulo também contratou 20km de monotrilho. Um sistema como esse exige um pilar muito delgado, ocupa pouco espaço e tem a vantagem de não obstruir vias. Ele realiza curvas e rampas bastante elevadas. Esta é a fotografia do interior do trem. Vejam como a estação é suspensa. É muito interessante. Apresentarei a vocês o vídeo de um protótipo que a China está estudando. Ai está uma fotografia do interior do trem. A estação é suspensa. Esta outra imagem, trouxe apenas como curiosidade. Trata-se de um protótipo que a China está estudando. Utilizam um trem de alta velocidade para fazer o transporte metropolitano. O vagão fica parado na estação, e as pessoas já entram nele. Uma vez cheio, o trem de alta velocidade se aproxima e o leva, deixando outro, para os passageiros saírem. Então, não há perda de tempo com a parada do trem. Esse estudo está sendo realizado na região de Cantão, em Xangai. É apenas uma curiosidade. Acredito que um dia chegaremos lá. Não tenho mais nada a acrescentar. Quero agradecer muito. Estaremos à disposição para qualquer pergunta. Muito obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

Palavras da Sra. Adriana Alves Lara

Bom dia a todos e a todas. Saúdo as autoridades presentes e todos os participantes que estão aqui debatendo a mobilidade urbana. Estamos aqui para refletir sobre a mobilidade na Região Metropolitana. Para isso, precisamos pensar em alguns elementos - aliás, o mundo já pensa neles, mas não conseguimos implementá-los. Estamos falando como usuários. Ao pensar em mobilidade, temos que pensar quais as condições existentes atualmente: a maioria das calçadas está em situação precária e, às vezes, elas nem existem; as vias públicas são mal planejadas, irregulares, sem sinalização, muitas vezes sem calçamento ou pavimentação; e as indicações e sinalizações são precárias e insuficientes. Nos corredores, temos de pegar os ônibus pela indicação dos números, pois não há identificação dos Municípios. Se uma pessoa não souber o número do ônibus, não saberá onde andar e como pegará o transporte. E consideram intermunicipal o ônibus executivo, apesar de intermunicipal ser de uma cidade da Região Metropolitana. Não temos isso. Se um turista for pegar ônibus aqui, não saberá para onde está indo: Vespasiano, São José da Lapa, Lagoa Santa ou outra cidade. Nos corredores, também os pontos são distantes e as pessoas precisam andar muito. Às vezes vemos algumas cortando o meio do corredor, pois seu ônibus não para naquele lugar. Antes dessas reformas, andávamos menos, mas hoje andamos mais, o que aumenta o tempo gasto. A condição dos pontos finais dos ônibus da Região Metropolitana é vergonhosa. São imundos, não dão condição a ninguém de permanecer neles. Se vocês forem ao ponto da Carijós, da Rio Grande do Sul, daquela região, verão as condições desumanas. Dizem que a BHTRANS não libera recursos. Estamos falando de Região Metropolitana. Belo Horizonte é a Capital, nós estamos no entorno. Quem vai gerenciar a questão metropolitana? As questões estão muito em nível de vaidade, de quem é dono do terreno, mas todos nós pagamos e temos responsabilidade, por isso devemos ser respeitados enquanto usuários.

Vou dar um exemplo em relação às distâncias, do que acontece em Sete Lagoas e Vespasiano. Os ônibus que passam pela penitenciária param a 2km porque não têm condições de circular lá dentro. Quem vai fazer uma visita ou quem trabalha lá tem de andar 2km para ir e 2km para voltar. As vias não têm nenhuma condição: são sem acostamento e sem asfalto. Quem fiscaliza isso? Os ônibus não andam dentro de alguns bairros, talvez por causa das condições da topografia, mas temos os microônibus que poderiam circular, a exemplo dos que circulam na Serra e em algumas favelas. Hoje, as pessoas que moram nos morros não têm condução. Existem pessoas com deficiências a quem é negada a possibilidade de transitar. Alegam que faltam passageiros, mas, na verdade, falta é qualidade no transporte, regularidade nos horários e cumprimento da legislação. O que faz uma pessoa optar por um transporte particular ou um transporte clandestino? A irregularidade dos horários e a falta de qualidade do transporte. O transporte público é colocado aqui como um problema, mas, na verdade, é solução. Ele só é problema porque não é oferecido conforme o contrato de 30 anos assinado com as empresas. Quem fiscaliza isso? A quem recorrer? Já tivemos várias reuniões com o DER para discutir sobre o transporte, mas, se ligamos para lá, alegam que vão organizar e conversar com as empresas. Se discutimos com as empresas, não vão reconhecer os erros e fazer uma autocrítica. As empresas não vão aceitar as críticas. Em relação ao calor, por exemplo, alguém já pegou um ônibus lotado, com o sol rachando na cabeça? As janelas não têm uma cortina ou um "insufilm" para amenizar o calor. Não existe a mínima condição. Outra questão são as tarifas. A maioria dos Municípios não tem um órgão de transporte forte. A maioria está coordenada pelo DER, com tarifas e horários irregulares, fazem parte do consórcio da Linha Verde, e não temos como fazer esse controle. O que pensamos e sentimos hoje é que não existe condição para esse diálogo entre Estado e Municípios. Recentemente participei de uma reunião em que alguém disse que em Belo Horizonte, Betim e Contagem não havia como entrar, mas nos outros Municípios faziam o que bem entendiam. Realmente, há uma ingerência política nos Municípios. Hoje, com essa construção dos terminais metropolitanos, a exemplo de Vespasiano, gostaria que me apontassem a realização de uma audiência pública para discutirmos o que é, de fato, esse terminal, se realmente é necessário, se precisa ser feito naquele local e se vai atender. Vespasiano e Sabará reivindicaram essa audiência e apontaram uma saída, mas até o momento não conseguimos fazer essa discussão. Como garantir, por exemplo, a qualidade dos veículos? Darei um exemplo. Na lei consta que o cano de descarga deve jogar o gás carbônico para cima, não é isso? Mas, no trânsito, percebemos que muitos veículos o jogam para baixo. Anotei a placa de um carro que faz isso, mas não conseguimos diminuir a precariedade do trânsito, da qualidade dos transportes. É preciso haver audiência pública sobre a construção dos terminais. Em Venda Nova, o terminal perto do metrô está subutilizado; o mesmo acontece em Sabará, no terminal da Av. Cândido da Silveira. Mas ambos poderiam ser melhor utilizados: é preciso haver uma integração entre os dois sistemas. A BHTRANS e o DER não articulam as passagens nem os cartões. Nós, como usuários, não podemos pagar pela dificuldade de diálogo existente entre esses órgãos; isso é problema deles. Os setores devem conversar. Não podemos ser responsabilizados por isso nem pagar o preço da falta de diálogo, de compreensão e do cumprimento de normas. Elas existem, e quem as cumpre? Sobre o trânsito e a Copa perguntamos: as cidades metropolitanas têm órgão de trânsito municipal implementado e articulado. Como integrá-las? Ao pensar a atual realidade e a perspectiva futura, como incluir a ampliação do projeto em articulação com as cidades? Em várias cidades, os órgãos de trânsito não têm condições de gerir o trânsito municipal. Como articular isso de forma metropolitana? Recentemente, as concessões para o transporte público passaram para 30 anos, o que envolve muitas questões, entre elas adequação e aprimoramento no atendimento das demandas. Como garantir que as empresas cumpram com suas obrigações, conforme determinam as concessões, se estiverem organizadas em consórcio? Por que o emplacamento dos ônibus fica concentrado apenas em uma cidade, deixando, assim, de se responsabilizar o trânsito local das cidades em que se instalam suas garagens? Até quando manterão esse modelo de política? Quem deveria regulamentar outra prática? Que estrutura de metrópole os ônibus de trânsito rápido previstos para a Copa levam em consideração? Porque elas param no meio do caminho. Pensamos um modelo a partir de uma realidade. Que modelo está sendo pensado? Atende à demanda atual, mas não reestrutura a cidade. É preciso pensarmos em ampliar a cidade, pois o modelo atende a Belo Horizonte e ao acesso ao estádio. O que ganham as cidades vizinhas? Tradicionalmente, diz-se que uma obra viária, alargamento de vias, túneis e viadutos apenas transferem congestionamentos para frente. Como depois das divisas há afunilamento, o problema vai para o vizinho.

O metrô de Belo Horizonte usou a faixa de domínio da ferrovia e foi lançado em locais de baixa densidade de moradias, de comércio e de serviços. Essa é a alternativa que permanece? O financiamento público das obras já é um fato, ou seja, no momento as parcerias público-privadas - PPPs - estão descartadas. O acompanhamento de gastos, a fiscalização dos orçamentos e a execução de obras são prioritários, porém não se fala em financiamento público de transporte. A passagem é inteiramente paga pelo usuário, inclusive a dos idosos, militares e deficientes. Se a passagem é cara, há menos usuários. Se há menos usuários, haverá menos horários disponíveis. Se houver poucos horários disponíveis, haverá mais carros, trânsito ruim e perda de qualidade de vida e de condições de trabalho. Aliás, precisa voltar à pauta o item "ser contemplado por legislação relativa a direitos". Só haverá mais disponibilidade de horários se o passageiro não pagar por 110% das tarifas e continuar usando transporte clandestino. O relógio não para. A fim de haver resultado, a estrutura de fiscalização deve ter início imediato. Como fiscalizar tudo isso? Pouco adianta deixar para daqui a dois anos, pois será tarde demais para aprender por onde os recursos passam e como é acompanhar uma obra de execução de orçamento. Gente, o dinheiro vai embora pelo ralo. É muito dinheiro que se investe, e o efeito é muito pequeno. Há alguns anos, foi feita uma proposta de integração do metrô, do transporte metropolitano e dos vários sistemas de transporte urbano, chamado Metroplan, que sumiu pelas gavetas. Isso foi pago por financiamento internacional. Sem um órgão gerenciador do

transporte metropolitano, não há solução à vista. O DER cumpre dupla função, com a Setop, e acaba por exercê-la com menores resultados. É necessário pensar em outra proposta e rever as posturas, as funções e a relação com os demais órgãos e com a sociedade civil. O que propomos? Propomos a criação de um comitê de gestão do transporte metropolitano. Com isso, poderemos integrar todas as cidades metropolitanas, com tarifas justas, facilitando o uso do cartão único. Temos de pensar, debater propostas, acompanhar e fiscalizar as políticas do transporte metropolitano. Há um exemplo atual: as cidades do entorno de Belo Horizonte utilizam determinado cartão; a Capital, outro. Isso dificulta a integração e a mobilidade da população. O cidadão não pode arcar com os ônus e as dificuldades de articulação entre os entes públicos responsáveis pela mobilidade - pelo trânsito - e pelo transporte coletivo. Além disso são cobrados preços exorbitantes pelas passagens em determinados Municípios, sem qualquer parâmetro para as tarifas. Sabemos que foi construído o comitê técnico de mobilidade da Região Metropolitana, por meio da agência, ligado ao conselho deliberativo. Talvez não fosse necessário criar outro, poderíamos juntar os dois. Como fazer isso? O que nos daria legitimidade? Gostaríamos de garantir o transporte por trens metropolitanos. O metrô é de responsabilidade do governo federal, a nossa malha ferroviária é de responsabilidade do Estado. Também temos condições de fazer com que esses trens retornem, para articularmos uma cidade a outra e não sermos obrigados a ir ao Centro de Belo Horizonte para pegarmos o transporte para outras cidades. Poderíamos sair de Vespasiano e ir ou para Sabará ou para Ribeirão das Neves. Hoje não é possível fazer isso, pois temos de passar antes pelo Centro. Isso não precisa ser feito somente por via rodoviária. Falam na construção de outras vias. Podemos pensar nisso. Ontem alguém falou em atalho, o que não queremos. Gostaríamos de efetivar, de fato, uma rede entre as cidades. Não estamos passando o pires para fazer uma atalho e para inserir uma via secundária. Queremos uma via principal, compreendida como rede.

O PDDI tem propostas advindas de um acordo entre as lideranças da sociedade civil. É importante que esta Casa Legislativa e os órgãos políticos se comprometam a cumprir as diretrizes do plano, a captar recursos de financiamento e a buscar parcerias para a execução das mesmas. Sem pretender desvalorizar qualquer iniciativa, informo-lhes que já há inúmeras propostas. Gastamos muito tempo, e muito já foi discutido, todavia há pouca efetividade, e o tempo urge uma resposta. O PDDI já tem todo um processo. Não se trata de uma única resposta, mas de um coletivo de propostas. Esta Casa tem o dever de assumi-lo como compromisso e de inseri-lo no PPAG e nas leis orçamentárias para garantir a implementação do transporte. Todos os modelos apresentados aqui ontem e hoje pelo Dr. Fabrício têm de ser discutidos pela população. Não podemos mais arcar com projetos que vêm de cima para baixo, como se fosse um rolo compressor. Não podemos mais suportar isso. Quais são os nossos desafios? Precisamos garantir: o direito e o respeito ao usuário de hoje e ao de amanhã; as audiências públicas para a construção dos terminais metropolitanos; a audiência pública para a implementação de obras na MG-424, que tanto pedimos, sem que tenhamos, em nenhum momento, sido ouvidos, o que se faz necessário há muito tempo; a participação da sociedade civil e dos usuários por intermédio de espaços e dinâmicas, por meio dos quais seja possível compreender e permitir condições para que os usuários de fato possam opinar, sugerir e criticar; a universalização do acesso à integração das passagens, dos sistemas e dos terminais rodoviários; a fiscalização do cumprimento das normativas, das condições de trabalho e do atendimento aos usuários pelas concessionárias. Como faremos isso? Teremos de recorrer ao Ministério Público? Quem fará isso?

Precisamos, ainda, garantir: um corpo técnico especializado na maioria dos Municípios para a formulação de projetos, pois não contamos com um corpo técnico capacitado para projetos, como o Pró-Transportes; a construção, a partir das propostas do PDDI, de uma nova mobilidade, que se baseie nos problemas atuais e, simultaneamente, em nossas metas para a Região Metropolitana, com melhor mobilidade e de acordo com um contexto de sustentabilidade; um canal efetivo de contato entre os usuários e o órgão gestor do transporte. Se um carro estiver funcionando adequadamente, todos ganham, mas, se ele quebrar, haverá transtornos para todos. Um carro quebrado pode causar quilômetros de congestionamento. Assim é a nossa mobilidade. Se o trânsito vai mal, a culpa não é de um setor; não se pode dizer que é da BHTRANS, do DER, desse ou daquele: a responsabilidade é de todos. Todos ganharão com um trânsito bom: o trabalhador, o empresário, a sociedade civil, o meio ambiente e o nosso tempo. Não podemos temer - aliás, devemos assumir - a responsabilidade de enfrentar esse problema e de resolver essa questão porque há saídas. Se discutirmos quem são os grandes financiadores de campanhas e de outros grupos políticos e econômicos, talvez não mexamos com isso. Mas, se tivermos coragem de mexer, isso não tirará o mérito de ninguém porque todos ganharão com a melhoria do trânsito, inclusive os empresários. Ontem, quando perguntei sobre a qualidade do ônibus, alguém disse que a BHTRANS já melhorou muito. Não tenho dúvidas disso, mas não estou falando sobre a BHTRANS, e sim sobre o transporte metropolitano. O que as cidades estão fazendo para respeitar a qualidade do transporte público metropolitano? Não estou falando da cidade A, B ou C, pois há uma articulação entre elas, dependemos umas das outras. Estamos falando coletivamente. Espero que o diálogo com a sociedade civil continue e que o DER aceite sentar-se para conversar, porque é um dos poucos que participou da construção do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - PDDI. Sinto dizer, mas o DER não participou de nenhuma discussão. E digo isso porque participei de todas as discussões. Eles não se empenharam em discutir coletivamente a mobilidade com os Municípios que a desejavam mais. Queremos que esse debate se efetive de fato e que não fique apenas no papel. Deputado Carlin Moura, gostaria que essa discussão se transformasse em notas taquigráficas e fosse um documento para implementarmos a política de mobilidade para a nossa Região Metropolitana. Muito obrigada.

#### Palavras do Prefeito Rogério Avelar

Bom dia a todos. Saúdo o Deputado Carlin Moura, Presidente desta reunião; o Sr. Fabrício Torres Sampaio, Subsecretário de Transportes da Setop; a Vereadora Adriana Alves Lara, de Vespasiano, e membro da Frente pela Cidadania Metropolitana; os demais Vereadores; os Secretários Municipais; as senhoras e os senhores. Parabênico a Assembleia Legislativa pela realização deste encontro, um ciclo de palestras que possibilitará a ampliação das discussões sobre mobilidade urbana, tema muito importante e que diz respeito a toda a população metropolitana. A Granbel é uma associação que congrega os 34 Municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte e representa uma população de 5,5 milhões de habitantes. Ao longo dos seus 30 anos de atuação, dedica-se a questionar, discutir e buscar soluções para os temas mais proeminentes de toda a metrópole e da sua região de influência. Em relação à questão da mobilidade urbana, hoje temos a visão do cidadão metropolitano, aquele que mora em determinada cidade e se desloca a trabalho ou para estudar em outro Município. Essa questão tem a ver com a qualidade de vida da população, o tempo da viagem, a condição desta, o congestionamento das vias. Gostaria de colocar aqui algumas questões. A primeira está relacionada ao transporte individual e ao transporte coletivo. As vias estão totalmente inadequadas para o transporte individual. Quanto mais esse sistema de transporte individual é incentivado ou quanto menos o transporte coletivo é incentivado, mais as vias se tornam ineficazes para o deslocamento das pessoas. Agravando esse problema temos as motocicletas, que colocam em risco a vida de tantas pessoas. Vemos a falta de preparo de vários motoqueiros que entram no meio dos veículos, o que é proibido pelo Código de Trânsito. Essa prática acontece não só em Belo Horizonte, mas em outras tantas metrópoles. Infelizmente, os acidentes mostram a vulnerabilidade desse transporte individual.

A dificuldade da implantação do metrô de Belo Horizonte demonstra uma fragilidade da RMBH. Em primeiro lugar, isso mostra uma fragilidade política, porque muitos Deputados votados na RMBH não assumem o compromisso de representá-la. Muitas vezes, dedicam-se a outras regiões do Estado porque os votos aqui não têm muita identidade. A Granbel está muito preocupada com o assunto, por isso lançou a Frente Parlamentar Federal em prol da RMBH. Por que falamos isso? Se considerarmos a importância de Belo Horizonte, veremos que as Regiões Metropolitanas de Fortaleza e Porto Alegre, sem contar Rio e São Paulo, estão recebendo recursos federais. Está havendo uma evolução muito grande nessas cidades, principalmente na questão metroviária. Belo Horizonte está ficando para trás, está ficando frágil para angariar recursos, principalmente para o metrô.

Independentemente da questão do metrô, se considerarmos os sistemas de transporte coletivo de Recife e Curitiba, a situação fica pior, porque estão bem à nossa frente, demonstrando uma capacidade de interlocução muito maior.

Parabênico a Assembleia pela promoção deste debate para mostrar essa realidade, recuperar o tempo perdido e caminhar como as demais cidades. Gostaria de mostrar o exemplo de Curitiba e Recife, porque as reuniões que temos feito nessas cidades demonstram que há uma evolução muito grande no sistema de transporte coletivo. Belo Horizonte tem de caminhar nesse sentido.

A necessidade de uma visão de complementaridade entre os sistemas de transporte é fundamental. O metrô de Belo Horizonte quase não liga nada a coisa nenhuma. Efetivamente, ele não traz essa visão de complementaridade. Quando vemos a implantação das Regiões Integradas de

Transporte - RITs -, notamos que o caminho tem de ser por aí. Se não tivermos as estações alimentadoras de um sistema que se comunica, isso não faz sentido. A questão da centralidade do transporte utilizando-se principalmente as Avenidas Cristiano Machado, Antônio Carlos e Amazonas mostra toda a fragilidade do nosso sistema de transporte. Essas vias estão constantemente congestionadas, não favorecem, em hipótese nenhuma, a melhora do nosso sistema de transporte. O que é necessário? Que tenhamos sistemas periféricos, descentralizados de deslocamento, novos corredores de transporte, fundamentalmente da região do Vetor Norte para Betim e Contagem, de Nova Lima para Sabará e Neves. Novos corredores, sem passar pelo Centro de Belo Horizonte: não vejo outra alternativa porque a centralidade mostra toda a fragilidade que vivemos hoje.

O transporte público de qualidade é fundamental para que as pessoas sejam desestimuladas a usar transporte individual. Notamos, em Belo Horizonte, uma ou duas pessoas por veículo. Não vemos transporte solidário. Caso não haja uma medida eficaz a curto prazo, teremos de adotar o sistema alternativo de placas existente em São Paulo, porque, da forma como está, o trânsito não se desenvolve de maneira alguma.

Outra questão fundamental refere-se ao uso da malha ferroviária existente, que hoje é destinada exclusivamente ao transporte de cargas. A malha já existe, não há necessidade de desapropriação, mas é necessário planejamento para que seja adequada a transporte de passageiros por meio de trens metropolitanos. Essa é uma demanda de muitos Prefeitos, principalmente os de Santa Luzia e Contagem, que têm debatido a questão da utilização da malha ferroviária existente, principalmente pela inexistência de custo adicional de implantação. Mas, para a viabilidade de utilização dessas vias, há necessidade de articulação com o setor privado.

Outra questão fundamental é a que diz respeito às novas tecnologias. Como o custo de implantação do metrô é alto, não vejo, em curto prazo, possibilidade de sua implantação nos próximos cinco, seis anos, já que ficou praticamente parado, nos últimos 20 anos, em Belo Horizonte. Acho complicado mudar essa realidade em curto prazo.

Falarei um pouco sobre o monorilho, que foi implantado em Colônia, na Alemanha, em 1950, tecnologia que se difundiu por diversas partes do mundo, como Estados Unidos, Europa, Malásia e Japão. A ligação do aeroporto de Narita ao centro de Tóquio é feita por um monorilho. Essa tecnologia não agride a cidade; é um sistema de transporte silencioso, sem desapropriações, com menor custo de implantação; não causa transtornos para a cidade e respeita as vias já existentes, o que é fundamental. O monorilho, como novo eixo de transportes no centro da Avenida Amazonas, não causaria transtornos às pessoas. O monorilho foi implementado com sucesso em diversas partes do mundo por meio de estruturas modulares, e seu custo é significativamente menor que o do metrô. Temos de abrir o leque de discussões sobre essas novas tecnologias. Por exemplo, na Colômbia, instalaram um teleférico ligando as zonas periféricas ao centro, à Capital, o que foi muito significativo porque diminuiu o tempo de viagem das pessoas, que também não tiveram de modificar seus hábitos de vida. Respeitaram-se as suas comunidades.

Ficamos muito concentrados na questão do metrô, cujo custo não é barato, mas duas situações têm de ser apresentadas: o atendimento a Contagem e a Betim é fundamental, é necessária a expansão do metrô para essas duas cidades e, no Vetor Norte, até o Aeroporto Tancredo Neves, para atendimento ao Centro Administrativo, além da Copa do Mundo, que está aí. Estamos muito preocupados com a infraestrutura das cidades-sedes, visto que é muito precária quanto à mobilidade urbana e vulnerável quanto à questão aeroportuária. O aeroporto Tancredo Neves, até 2005, recebia em torno de 500 mil passageiros por ano; em 2010, recebe mais de 6 milhões de passageiros por ano. E a perspectiva, nos próximos anos, é de que receba 20 milhões de passageiros por ano. Se hoje a estrutura já é precária para atender a 6 milhões, imaginem como estará nos próximos anos! Então uma solução de acessibilidade ao aeroporto é fundamental, porque, com a Avenida Cristiano Machado e com a Avenida Antônio Carlos, muitos passageiros perderão voo, pois não conseguirão chegar ao aeroporto. É necessária uma solução alternativa.

A Região Metropolitana de Belo Horizonte é a terceira região metropolitana mais importante do Brasil. Em termos de competitividade, temos de discutir o fato de que a nossa Região Metropolitana compete com Rio, São Paulo, Buenos Aires e Santiago. As cidades mais bem-estruturadas terão mais aporte de investimentos e recursos ao longo dos próximos 20 anos. No PPDI, que está sendo discutido com muita responsabilidade pelo governo do Estado e pelas cidades, a questão da mobilidade é fundamental. Nós estamos preocupados com isso porque, para um barco que não tem destino, nenhum vento é favorável. Uma região metropolitana sem competitividade quanto a planejamento, estrutura e viabilidade não receberá os investimentos necessários, nem do setor público nem do setor privado. Por isso é necessário que reuniões como essa sejam traduzidas em soluções, em alternativas e, fundamentalmente, em uma consciência crítica apurada, para colocarmos a nossa região competitiva em relação a diversas outras que temos no eixo sul da América, para que possamos responder às demandas da nossa população.

Quando falamos no termo "macro", não podemos perder o foco na qualidade de vida do cidadão metropolitano que, às vezes, pega um ônibus para ir para casa e demora 3 horas para chegar. Que qualidade de vida esse ser humano pode ter? Como será a sua produtividade na empresa? Como será o relacionamento dele no final de uma jornada de trabalho? Ele está exaurido. Com isso, teremos uma desestruturação familiar, porque a pessoa chegará em casa muito estressada. É claro que precisamos pensar em termos econômicos, gerenciais, de viabilidade e de competitividade, mas não podemos perder o foco no ser humano. Quando digo isso, falo sobre a qualidade de vida da população. O foco tem de ser esse. Esse encontro possibilita ampliar nossas discussões na busca de soluções para que a nossa Região Metropolitana cresça em competitividade, sem perder o foco na qualidade de vida da nossa população metropolitana. Muito obrigado.

#### Esclarecimentos Sobre os Debates

O Sr. Presidente - Iniciaremos agora a fase dos debates. Os telespectadores da TV Assembleia também poderão participar. Para isso, basta acessar o "site" [www.almg.gov.br](http://www.almg.gov.br) e preencher o formulário para envio das perguntas ou ligar para o 08007092564 e fazer sua pergunta pelo telefone. A Presidência informa que os participantes poderão formular perguntas aos expositores. As questões poderão ser encaminhadas por escrito ou oralmente, mediante inscrição prévia. Para que possamos agilizar o debate, solicitamos aos participantes que fizerem uso do microfone que se identifiquem, sejam objetivos e sucintos, dispensada a formalidade das saudações pessoais. Cada participante disporá de até dois minutos para fazer a sua intervenção, sendo garantido o mesmo tempo para as respostas.

#### Debates

O Sr. Presidente - Com a palavra para sua pergunta, a Vereadora Neusinha Santos, membro do Conselho Nacional das Cidades e da Frente Nacional de Vereadores pela Reforma Urbana.

A Vereadora Neusinha Santos - Bom dia. Na pessoa do meu amigo Deputado Carlin Moura, cumprimento a todos os presentes. Parabéns-o, Deputado, pela realização deste debate, essencial para o desenvolvimento de Belo Horizonte. É preciso pensar no planejamento de forma articulada, em especial o da mobilidade urbana.

Deputado Carlin Moura, assim que acertarmos a data com o Ministro das Cidades, será realizado um debate sobre esse tema na Câmara Municipal de Belo Horizonte, com foco no metrô de Belo Horizonte e Região Metropolitana. Aproveito para convidar os presentes a participar também desse debate.

Recentemente saí do Comitê Técnico de Habitação e Interesse Social do Conselho Nacional das Cidades e estou no Comitê Técnico de Mobilidade Urbana. No início do primeiro governo Lula, quando foi criado o Ministério das Cidades - o João Luiz que citei há pouco participou

desse debate -, lembramos que a primeira coisa que devemos discutir é o modelo que utilizaremos em Belo Horizonte para o metrô sair do papel na região metropolitana. Sem dúvida nenhuma, é necessário termos um modelo de gestão. Defendo o modelo de Porto Alegre. É necessário que haja uma empresa federal com sede em Belo Horizonte, porque assim conseguiremos executar uma gestão eficiente dos vários projetos para a Região Metropolitana. Quando a empresa atua apenas em âmbito municipal, não tem autonomia para resolver todos os problemas; deve reportar-se ao governo federal. Primeiro, temos de ter o nosso modelo de gestão.

Deputado Carlin Moura, estou focando o metrô. V. Exa., como portador de deficiência, compreende muito bem o que é mobilidade urbana nas cidades e sabe como estão nossas calçadas; mas Belo Horizonte inventou uma modalidade nova deixando os carros ficar nos passeios.

Minha sugestão é que, ao final dos debates, se solicite aos governos de Belo Horizonte e do Estado que digam qual é o modelo e a proposta de metrô da região.

Aproveito para cumprimentar nossa companheira Deputada Maria Tereza Lara, que se encontra neste Plenário. É um grande prazer vê-la.

Qual metrô estamos defendendo? Apenas faremos uma parte da Linha 1, de 4km? Vamos construir as Linhas 1 e 2? Estou dando enfoque mais ao metrô, pois Belo Horizonte não suporta mais o caos urbano. O transporte coletivo não responde à nossa demanda. Precisamos de um metrô eficiente e de saber qual é a proposta para ele. Não sei se foi discutida aqui qual a proposta que Belo Horizonte defende e qual é a proposta do governo do Estado sobre o metrô. Precisamos fazer uma PPP, mas ela pode ser realizada com recursos federais? Deixo essa indagação para o Presidente da reunião, para que possamos nos debruçar sobre ela e sermos exitosos em resolver os desafios de mobilidade urbana.

O Sr. Ernani Ferreira Leandro - Bom dia. Meu nome é Ernani Ferreira Leandro, sou Presidente de uma das associações comunitárias da região Oeste. Minha pergunta é dirigida à Sra. Adriana Alves Lara. Foi-nos repassado um documento da sua Frente pela Cidadania Metropolitana sobre o programa Pró-Transporte. Um passo muito objetivo deve ser dado após essas reuniões, uma vez que esse assunto vem sendo tratado há muitos anos e até agora não tem solução. Gostaria que a Adriana Alves nos informasse sobre o Pró-Transporte e sobre o cronograma para os projetos Transporte e Mobilidade Urbana, administrado pelo Ministério das Cidades. O prazo para a apresentação de projetos vencerá dia 31 de agosto. Gostaria de saber se os vários problemas que a senhora abordou poderiam ser financiados pelo Pró-Transporte. Muito obrigado.

O Sr. Sérgio Leôncio - Bom dia. Sou Sérgio Leôncio, do Movimento Pró-Metrô, e Diretor do Sindicato dos Metroviários. Minha pergunta é dirigida ao Sr. Fabrício. Há mais de 20 anos as obras do metrô estão sendo discutidas. De acordo com o projeto original, juntamente com a antiga Metrobel, o metrô iria até Betim, mas essa proposta foi retirada. Apesar da necessidade do povo, no Barreiro as obras estão paradas. Vários políticos se candidataram com a promessa de levar o metrô até lá. Hoje, ruas ilhadas, que não permitem o tráfego das pessoas, servem para marginais. Em Belo Horizonte não há uma definição do que queremos. Nossos políticos não brigam pelo metrô, como acontece em São Paulo. Apresentam-se modelos paliativos, como o monotrilho. Pode ser, mas a solução é o metrô, que transporta 1.500 pessoas em uma viagem de 2 ou 3 minutos. Cobro de vocês - e de nós também - um investimento político. Que depois venha o monotrilho, o aeromóvel, mas o metrô é essencial. Outra coisa importante é o ônibus, sem o qual o metrô não existe. Obrigado.

O Sr. André Kraemer Góes - Bom dia. Meu nome é André Kraemer Góes. Sou estudante de arquitetura e urbanismo. Trabalhei no plano metropolitano e hoje trabalho na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. Acompanhei o desenvolvimento do plano metropolitano, um projeto fantástico, com propostas extremamente interessantes para a região metropolitana. Por ser um projeto executado pelo governo do Estado, preocupo-me com sua continuação, quando mudar o mandato. Gostaria de saber do Sr. Rogério Avelar, assim como da Adriana Lara, que estratégias os Municípios e outras esferas políticas poderiam adotar para garantir a implementação desse plano.

A Sra. Terezinha Oliveira da Rocha - Bom dia a todos. Mais uma vez, parabéns pela iniciativa e pela preocupação com o cidadão. Meu nome é Terezinha Oliveira Rocha. Represento o CVI, o Movimento de Pessoas com Deficiência e outros movimentos. O tempo é curto, e muitas são as nossas preocupações. Ontem quase não cheguei aqui porque, ao pegar o ônibus do Belo Vale, que faz a linha de Santa Luzia até aqui, a dificuldade de acesso foi muito grande. O exemplo está aqui. O pedal da minha cadeira quase se quebrou. Passei um grande aperto. As pessoas que ajudaram a descer minha cadeira quase se machucaram, por causa dos degraus e porque as portas dos ônibus são estreitas. Mandeí bilhete para a Expresso Luziense, mas ninguém fez nada. Aproveito a oportunidade para chamar a atenção de todos para esse problema. Não estamos falando do deficiente físico, mas do ser humano com mobilidade, que têm deficiências e sequelas de acidentes e que estão ficando doentes. Na semana passada, fizemos um seminário sobre violência no trânsito. Gostaria que fosse feita revisão nas normas da ABNT, que não nos atendem. Temos exemplos de rampas que foram aprovadas por ela a que não temos acesso. Nem todos os deficientes são atletas. Por isso, temos dificuldades de descer e subir essas rampas. A Adriana falou muito bem sobre a preocupação com o cidadão e a dificuldade de acesso a coletivos. Realmente, é necessário fazer uma adaptação nos coletivos suplementares, porque não possibilitam o acesso a cadeirantes. Não só os deficientes, mas também as pessoas com mobilidade reduzida, como, por exemplo, os idosos, não têm direito de pegar esses ônibus. Já levamos essa questão ao conhecimento da Promotoria de Defesa das Pessoas com Deficiência, mas não obtivemos nenhuma resposta até hoje. Quero saber dos representantes da BHTRANS que se encontram presentes se há uma lei que responsabiliza o motorista ou o cobrador com multas, caso acionem o elevador para as pessoas com mobilidade reduzida, como muleta e outros, e não só para cadeirantes. Quero aproveitar a oportunidade para cobrar uma posição nesse sentido, porque, no meu entendimento, a mobilidade urbana tem de ser acessível não só para pessoas com deficiência. Temos direito de trabalhar e estudar, mas estamos sendo privados, porque alguns estabelecimentos não nos permitem esse acesso. Peço desculpas pela delonga, mas, infelizmente, o cidadão que não anda de avião e não tem acesso fácil não tem espaço nem tempo.

A Sra. Virgínia Lúcia Menezes Pacheco - Bom dia a todos. Meu nome é Virgínia Lúcia Menezes Pacheco. Sou Oficial da ativa da Polícia Militar, licenciada no momento. Na falta do representante do DNIT neste ciclo de debates sobre mobilidade urbana, não podemos ter como foco apenas a situação do metrô e dos ônibus. Queremos saber da Mesa qual é a solução em curto e médio prazos para a BR-381 e para o anel rodoviário, onde acontecem vários acidentes todos os dias.

O Sr. Rogério Belda - Meu nome é Rogério Belda, da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP. Faço uma pergunta ao meu xará Rogério Avelar. Você mencionou uma rede de metrópoles - Buenos Aires, Santiago e São Paulo. Naturalmente, no Brasil há outras grandes metrópoles. Moro em São Paulo e vivo essa situação. Lá não há apenas uma, mas três metrópoles: Campinas, que faz o interior; São Paulo, que é preponderante nesse conjunto; e Santos. Portanto, se insere numa rede global de cidades com muita vontade. Ontem, foi falado que Belo Horizonte e Minas Gerais sofrem, de um lado, influência de Brasília; de outro, de São Paulo; e, de outro ainda, do Rio. Diria que a influência do Rio não é tão forte, porque esse Estado está num momento de transição muito difícil. A minha pergunta é a seguinte: não seria estratégica uma combinação de Belo Horizonte com a cidade do Rio de Janeiro, em que se faria esse eixo do litoral ao centro, da mesma forma que São Paulo tem um eixo em Santos e São Paulo e Campinas ao centro? O Município do Rio de Janeiro está passando por uma situação de transição, ao contrário de Belo Horizonte, que, como vive uma fase de importante desenvolvimento, poderia fazer essa aliança com vantagens mútuas muito grandes. É algo estratégico. Sugiro que isso seja estudado porque poderá ser um caminho de implementação de um futuro melhor, de equilíbrio para essas regiões. Além do mais, São Paulo não será prejudicado, porque o fortalecimento do Rio de Janeiro é uma vantagem para o Brasil. Obrigado.

A Vereadora Terezinha Berenice de Sousa Van Stralen - Bom dia a todos. Meu nome é Terezinha, sou Vereadora de Sabará. Também sou membro da Frente pela Cidadania Metropolitana. Ressalto a nossa preocupação - solicito uma posição da Setop - com os terminais metropolitanos. Precisamos repensar o projeto de construção desses terminais. Digo isso em função da situação de Sabará. Conforme o projeto, um terminal metropolitano será construído a 2km de um terminal localizado na Avenida José Cândido da Silveira, o qual está praticamente subutilizado, porque pouquíssimas linhas passam por ali. Como está no projeto, o terminal não resolverá o problema da conexão

com o metrô. Além disso, na área que está sendo desapropriada existe um centro de saúde, o maior da região, porque atende uma população de 35 mil habitantes. Queremos discutir os benefícios e os custos desse terminal. A cidade precisa fazer essa discussão porque o projeto não está sendo discutido pela Câmara nem pela Prefeitura, em audiências públicas. Isso é necessário para que haja melhor utilização de um projeto que poderá beneficiar a população, desde que seja feito em melhores condições. Obrigada.

A Sra. Kátia Ferraz Ferreira - Meu nome é Kátia Ferraz Ferreira, sou do CVI de Belo Horizonte. Há algum tempo, fomos procurados por uma comunidade localizada próxima ao anel rodoviário. Ficamos sabendo anteontem, por meio da Câmara Municipal de Belo Horizonte, que as obras do anel rodoviário foram suspensas pelo DNIT. Ficamos preocupados com essa notícia porque existe um grande perigo de atropelamento de crianças no acesso às passarelas naquele local. Há algum tempo, uma carreta envolvida em um acidente quebrou uma das passarelas, o que vem oferecendo grande perigo aos transeuntes. Mães e filhos continuam atravessando aquela parte do anel rodoviário. Queremos saber o que se pretende fazer para que isso seja corrigido. Após a notícia de que o DNIT havia suspenso as obras do anel rodoviário, ficamos muito preocupados com a situação. Obrigada.

O Sr. Presidente - Encaminharemos as perguntas orais e escritas aos palestrantes para que sejam respondidas. O Sr. Renato Ferreira Bastos, de Contagem, enviou ao Dr. Fabrício, pela internet, a seguinte pergunta: "Depois da criação do Decreto nº 44.603, que aprovou novo regulamento de transportes coletivos para ônibus, por que, até o momento, a legislação supracitada não tem sido cumprida na íntegra pelo DER e pela Setop?". Ele sugere também que este ciclo de debates tenha etapas regionalizadas. No próximo evento procuraremos descentralizar mais o debate, já explicando que este ciclo foi dividido em duas etapas. A de agosto estará discutindo a RMBH, e a do final do ano abordará a situação da Região Metropolitana do Vale do Aço. Aproveitamos para esclarecer à Oficial da Polícia Militar que a BR-381 receberá ênfase maior na discussão relativa ao Vale do Aço, pela importância estratégica da estrada na ligação de Belo Horizonte a Ipatinga, Governador Valadares etc. Sem dúvida, será um dos temas mais significativos do debate do final do ano. Antes de passar para os debatedores, queria fazer uma reflexão. Passamos a ter a compreensão de que o sistema deve ser pensado como um todo, num processo que pressupõe diversos elementos: o metrô, o transporte coletivo alternativo e a junção desses sistemas. Fico encucado porque praticamente não se toca num determinado assunto. Temos questões a serem tratadas mais em longo prazo, talvez o metrô seja uma delas, mas qual é a via de transporte que liga quase todas as cidades da RMBH e que não é utilizada? São os trilhos do famoso "suburbão". Quem sobrevoa a Região Metropolitana pode constatar o que estou dizendo. É de dar dó a quantidade de linhas férreas não usadas. Elas existem em Sabará, em Rio Acima, em Sarzedo, em Ibitaré, em Contagem, em Betim. A Região Metropolitana já está interligada por esses trilhos, só que não são utilizados. Existe um terrível monopólio exercido por uma empresa que se diz dona desses trilhos. É um questionamento jurídico profundo, e ninguém fala nada. De imediato, se se recuperassem alguns vagões de trens de passageiros que interligam a região metropolitana, amenizariamos a demanda do transporte coletivo. Gostaria de saber dos nossos debatedores o que se pensa sobre os trilhos da antiga Rede Ferroviária Federal. Ela foi privatizada e hoje exerce o monopólio das empresas, mas os trilhos ficam lá sem utilização, e ninguém fala nada. Qual a visão dos debatedores, principalmente a Adriana, sobre essa questão dos trens suburbanos? Não seria possível, de imediato, emergencialmente, colocar os trens para circular ligando Contagem a Ibitaré, Sabará a Betim, chegando a Rio Manso, Rio Acima e a tantas outras cidades em que vários trilhos estão parados? Passaremos a palavra ao Dr. Fabrício Torres Sampaio, que responderá as indagações. Em seguida haverá uma nova rodada, para as considerações finais, pois o tempo ainda o permite.

O Sr. Fabrício Torres Sampaio - Antes de começar a responder as questões, queria fazer um esclarecimento. Parece que houve um desencontro em relação às audiências públicas dos terminais metropolitanos. Houve audiência pública, sim. Compareci à primeira, nesta Assembleia, das 14 horas às 19 horas, com a presença de Vereadores de Vespasiano e de Sabará. Foi convocada pelo Deputado Wander Borges. Há mais de um ano tratamos com ele e com o Deputado Ademir Lucas de todos os terminais metropolitanos. Em Vespasiano, foi realizada outra audiência pública local, na qual compareceu um representante da Secretaria. Mantivemos vários contatos com todos os Prefeitos envolvidos. Sabemos das questões de Sabará e de Morro Alto. O estudo de transporte é baseado em pesquisa. Todos os usuários são ouvidos. Em novembro de 2007, realizamos uma, quando concluímos que ninguém consegue falar pelos usuários. Somente eles podem falar por si. Esses terminais foram concebidos em função dessa pesquisa e atendem a uma série de condições levantadas. Os terminais particulares de Morro Alto e de Sabará têm tudo a ver com o sistema BRT, pois os ônibus deverão sair do terminal e se integrar aos eixos das Avenidas Antônio Carlos e Cristiano Machado. Por isso o terminal terá de ser instalado um pouco antes. Com relação à localização, infelizmente, a Região Metropolitana está toda ocupada; não há área livre. Apenas em Sarzedo e Ibitaré há áreas desocupadas; nos outros lugares, fica muito difícil.

Para não perder tempo, passaremos às outras questões. O Sr. Felício pergunta: (- Lê:) "Diante da dificuldade de pavimentação de alguns trechos de rodovia citados por você, por que não se aproveitam os vários quilômetros de malha ferroviária, como os que ligam Belo Horizonte a Miguel Burnier e não são usados há 10 anos?". Essa questão foi muito bem considerada pelo Deputado, e o assunto foi inteiramente esclarecido. Tudo depende de outras questões, uma vez que a malha ferroviária não pertence nem aos Municípios nem ao Estado, mas é importante dizer que ele tem razão: quanto maior a malha ferroviária, melhor.

Outra questão é do Sr. Ernani Ferreira Leandro: (- Lê:) "Sobre conexões entre metrô, trem, BRT e BHBus, citadas ontem pelo Dr. Raul, da CBTU, peço informação sobre a futura utilização do Tergip e se houve consenso para tal uso entre os diferentes Estados e Municípios". Posso dizer apenas da conexão do sistema metropolitano com o metrô, já existente. Com a BHTRANS, não há, mas estamos em contato com eles. Tudo depende de uma série de ajustes dos sistemas. Hoje há conexão entre os ônibus e o metrô. Com relação ao Tergip, que é do Estado, é importante dizer que ele foi cedido à Prefeitura, como rodoviária. Logo que a nova for executada pela Prefeitura, o Estado lhe dará destinação. A ideia é utilizá-lo como terminal metropolitano de transportes na área central.

A 1ª-Ten. Virgínia apresenta a seguinte pergunta: (- Lê:) "Mobilidade urbana não se restringe a metrô e a melhoria do transporte coletivo urbano. Por que não aproveitamos este evento para falarmos sobre a BR-381 e sobre o anel rodoviário?". Essa questão também foi mencionada pelo Deputado Carlin Moura, que afirmou que será realizada uma audiência pública específica para discutir o assunto. Acho que o DNIT tem de ser ouvido.

O Sr. José Geraldo Alves, do Sindimetro, pergunta: (- Lê:) "Procede a informação de que o governo do Estado solicitou a suspensão da verba para a compra de 10 trens, para aliviar a Linha 1, visando a PPP?". Não procede. Como disse, o Estado, junto às Prefeituras próximas - Belo Horizonte, Contagem e Betim -, apresentou proposta de ampliação do metrô de Belo Horizonte. É claro que isso não é suficiente, como alguém comentou. Hoje deveríamos falar das Linhas 5, 6 e 7. Em Belo Horizonte, deveria haver mais metrôs.

Também é do Sr. José Geraldo Alves a seguinte questão: (- Lê:) "Há possibilidade de o Estado assumir o metrô somente com recursos garantidos para as Linhas Eldorado-Betim e Barreiro-Calafate?". Não há a menor possibilidade. A condição imposta pelo Estado à União para assumir o metrô é a participação da União nos investimentos, pois o Estado não possui recursos. Para se fazer apenas o que eu disse, serão precisos R\$3.000.000.000,00. Os investimentos no metrô, principalmente no subterrâneo, são muito vultosos, e, por isso, o Estado não tem como assumir todos esses investimentos. Por essa razão, a proposta é uma parceria, da maneira como foi feita, a qual está sendo analisada pela União.

Outra pergunta, do Sr. Ronaldo Silvestre, do Conselho Comunitário de Segurança Pública de Vespasiano: "A Secretaria de Transportes e Obras Públicas tem estrutura para gerenciar o trânsito nos Municípios da RMBH?". Absolutamente, não. Isso é responsabilidade constitucional dos próprios Municípios, e a Secretaria não gerencia trânsito em Municípios. "Como se dá o processo licitatório para concessão das referidas linhas de ônibus?". Já houve esse processo por meio do edital publicado em fevereiro de 2007, que atende às duas leis vigentes, as Leis nºs 8.666 e 8.987 - essa é a lei de concessões do Brasil.

A Sra. Flávia Garcia Costa faz perguntas pela internet: "Quais são as discussões mais atuais que dizem respeito ao transporte público na região

da Cidade Administrativa? O poder público, de fato, está pensando em estender o metrô da Estação Vilarinho até o Centro Administrativo ou mesmo utilizar o VLT? Como isso seria feito?". A verdade é que precisa ser feito algo. Apresentamos a proposta de levar o metrô até a Cidade Administrativa. O metrô já está próximo, no Vilarinho, a apenas 3,5km de distância. Acreditamos que essa seja a solução mais viável.

Do Sr. Almir Duarte de Jesus, do Sindimetro: "Hoje existe um projeto de implantação de metrô em Curitiba, ou seja, um BRT, que já não atende à demanda de circulação da cidade. Belo Horizonte insiste em BRT. Não estaremos, então, retrocedendo, se nos compararmos com Curitiba?". Não, avançaremos e procuramos um bom caminho, como o encontrado por Curitiba. Essa é a minha opinião.

Do Sr. Ronaldo Silvestre, do Conselho Comunitário de Segurança Pública de Vespasiano: "As comunidades foram ouvidas ou participaram do processo de escolha do local onde será construído o terminal metropolitano?". Sobre a questão do terminal e da escolha, já falei bastante aqui, hoje.

Do Sr. Renato Melo, da UFMG: "Por que, em Belo Horizonte, a integração entre linhas de ônibus não é gratuita, como acontece em Goiânia?". Bom, isso tem de ser perguntado à BHTRANS, que gerencia o sistema de ônibus em Belo Horizonte. Realmente, não tenho conhecimento disso. Fiquei tão curioso sobre esse assunto que até me informarei hoje ainda, pela internet, para saber como funciona isso.

Uma pergunta sem nome - é importante que a pessoa se identifique -: "Em que situação está a integração tarifária do transporte coletivo metropolitano, principalmente entre linhas gerenciadas pela BHTRANS e pelo DER?". As linhas não são gerenciadas pelo DER. Existe ainda essa conotação porque a Superintendência de Transporte Coletivo, que gerencia as linhas, está localizada no DER, mas é ligada à Setop. Daqui a algum tempo estaremos todos nos mudando para a Cidade Administrativa, e essa confusão acabará. Ela realmente faz parte da Setop. A integração tarifária do transporte coletivo metropolitano já está funcionando com o metrô e entre os ônibus. Nunca primeira etapa - que será mais fácil para nós, porque o sistema é o mesmo -, pretendemos integrar com as Prefeituras de Contagem e de Betim. Em Belo Horizonte, vai demorar um pouco mais, mas já estamos conversando com o Presidente da BHTRANS. É importante que haja essa integração.

Da Sra. Aparecida Maria Martins Pereira, do Conselho de Saúde de Guanhães: "Moro em Belo Horizonte e participei da 4ª Conferência das Cidades. Houve várias moções, e temos muita esperança de que esse congestionamento se resolva. O metrô seria a nossa solução?". Realmente, não entendi a pergunta. Peço a ela que utilize o microfone para refazer a pergunta.

A Sra. Aparecida Maria Martins Pereira - Meu nome é Aparecida Maria Martins Pereira. Sou liderança comunitária e pertencem à ONG Zeladoria do Planeta. Na verdade, disse que o metrô era a solução porque há muito tempo esperamos por isso. Já temos linhas prontas, e a implantação do metrô seria uma solução também na área da saúde. Vivemos diante dessa mobilidade urbana sem metrô e já não aguentamos mais esperar. Agora queremos uma solução. Já fizemos caminhadas, pelo Comitê Pró-Metrô. A saúde depende disso. Saí do Barreiro hoje, e o trânsito estava congestionado. Ficamos em pé. Não aguentamos mais falar nisso, queremos solução para os problemas. Precisamos sair daqui com decisões. Não queremos ficar apenas na esperança. Queremos respirar ar puro, pois precisamos disso e também de respeito mútuo e tudo o mais. Ficamos também com muita pena dos motoristas de ônibus, pois o estresse deles é muito grande.

O Sr. Fabrício Torres Sampaio - Concordamos com tudo o que a senhora falou e também com a posição de que o metrô é a solução. Isso, porém, depende do governo federal, como já expus aqui. Infelizmente, o poder de decisão não está hoje aqui, nesta Mesa.

Outra questão: "Por que, até o momento, o Decreto nº 44.603 não tem sido cumprido na íntegra pelo DER e pela Setop?". Esse decreto foi elaborado há dois anos e publicado pelo governo do Estado. Ele regulamenta o sistema de transporte coletivo em Belo Horizonte e prevê uma série de sanções no caso de a empresa o descumprir. É possível que tenham ocorrido multas. Na realidade, como mostrei, o sistema transporta 720 mil passageiros por dia. São 2.700 ônibus e milhares de horários; portanto, é possível ocorrer algum problema. Agora, a pessoa pode fazer essa consideração diretamente para o setor de fiscalização do DER, para apuração. O decreto deve ser cumprido, e entendemos que está sendo. Se não for, as empresas estarão sujeitas às sanções previstas no regulamento. Esse decreto é até objeto de elogios, pois estabelece o direito dos motoristas, dos usuários e das empresas. A pessoa está dizendo que ele não está sendo cumprido, mas é importante saber qual é o caso específico, pois não podemos responder a uma questão tão vaga.

O Sr. Presidente - Obrigado, Dr. Fabrício. Antes de passar a palavra ao próximo, gostaria de mencionar um depoimento feito pela internet, do Sr. Cid Ragnar, de Belo Horizonte: "Todos sabem que a grande maioria dos automóveis circulam com apenas uma pessoa, ocupando maior espaço físico no trânsito e consumindo mais combustível que o necessário. Pensando nisso, adquiri uma motocicleta, mas me deparei com um problema enorme: não há na região Centro-Sul condições de estacionar uma motocicleta. Ao enfrentar a competição pelas poucas vagas, temos prejuízos com arranhões e amassados. Poucos estacionamentos aceitam motos. Assim, acabei voltando a utilizar o carro". Relativamente ao depoimento enviado, gostaria de saber se as autoridades estão cientes da dificuldade para o estacionamento de motocicletas na região Centro-Sul de Belo Horizonte. Com a palavra, o Prefeito Rogério Avelar, para responder às suas questões.

O Prefeito Rogério Avelar - Estão perguntando se a Granbel, que congrega os Municípios da Região Metropolitana, tem discutido a formação de uma frente parlamentar municipal em defesa da utilização da rede ou da malha ferroviária entre os Municípios para transporte de passageiros. Lembro que a frente municipal deve ser de iniciativa dos Vereadores e que a Granbel é uma associação de Prefeitos. Como representante deles, temos discutido em nível de Assembleia Legislativa e Congresso Nacional. Estivemos em Brasília. Com uma semana, a frente parlamentar foi implementada. A reunião foi feita na Prefeitura de Belo Horizonte. Essa questão da utilização da malha ferroviária existente está sendo discutida no âmbito da Assembleia Metropolitana e da Agência Metropolitana. Fizemos diversas reuniões, mas dando ênfase aos aspectos locais. Em relação à frente parlamentar federal, estamos buscando fortalecer politicamente a nossa região para trazer recursos, que, aliás, ultimamente não têm vindo. E vou ser bastante honesto: os recursos não chegaram à nossa região nem no governo Fernando Henrique nem no governo Lula. Essa é a verdade. Estamos frágeis politicamente e precisamos pensar muito nisso, porque a nossa região é muito importante e devemos mudar a sua realidade.

Outra pergunta feita aqui diz respeito aos convênios estabelecidos para implementação das redes. Na verdade, o convênio não foi estabelecido com a Granbel, que não tem esse papel. Legalmente, ela não pode fazer isso, porque é uma associação e não representa juridicamente os Municípios, embora os represente. Isso é feito diretamente com os Municípios, através do DER. O que acho interessante é que essa licitação foi feita de 2007 para 2008, e as exigências são fundamentalmente a idade média da frota e as tecnologias, principalmente em relação à bilhetagem eletrônica. O que motivou esse edital foi uma pesquisa de origem e destino. Isso é fundamental, porque existe um planejamento para a implementação, que visa fundamentalmente à melhoria da infraestrutura, principalmente em relação aos novos corredores de transporte. Então, isso fica a cargo do DER, com os Municípios.

Com relação à questão da BR-381, nos gera um estresse muito grande abrir o jornal todos os dias e ver mais um acidente, com não sei quantas mortes. Isso demonstra como somos frágeis. A duplicação da BR-381 já deveria ter ocorrido há muitos anos. Não aconteceu porque, infelizmente, não estamos tendo competência política para trazer os recursos necessários.

O PDDI está sendo desenvolvido pela UFMG sob a coordenação do Prof. Roberto Monte-Mór. As reuniões itinerantes são realizadas nos Municípios, com a participação da Assembleia Metropolitana, da Agência Metropolitana e, fundamentalmente, da Sedru. Esse trabalho está sendo desenvolvido a quatro mãos, e cada passo dele é apresentado aos Prefeitos. Portanto, não está sendo feito dentro de um gabinete; há uma interlocução. A Granbel já procurou a Secretaria de Política Nacional de Transportes, do Ministério dos Transportes, para tentar viabilizar

áreas de ferrovias dos Municípios da região. Existem possibilidades de incluí-los como reserva técnica, senão operacionais. Essa malha viária existente está sendo muito discutida. Está mais fácil porque não há investimento de implantação, mas necessita de uma articulação entre o governo do Estado, o governo federal e a iniciativa privada. Esse é o caminho mais fácil para a implementação, em função da realidade e, principalmente, do alto custo da ampliação do metrô e de novas tecnologias.

Outra questão mencionada aqui foi metrô "versus" monotrilho. Essas tecnologias não são concorrentes, mas complementares. Se pararmos para realizar o que está no orçamento, vamos cair na mesmice de fazer o mínimo possível. Precisamos de iniciativas ousadas e inovadoras para extrapolar a questão orçamentária. Um governante que faz o que está no orçamento é apenas um gestor da mesmice. Uma PPP, uma alternativa diferente tem que ser implementada. Não temos necessariamente de fazer uma em detrimento de outra: temos que ter uma perspectiva de implementar diversas tecnologias com soluções inovadoras, que não dependam apenas do orçamento público.

Algo cuja discussão aqui acho fundamental e que foi colocado em uma pergunta minha diz respeito à competitividade entre as regiões metropolitanas. Durante a Conferência das Cidades, tivemos a oportunidade de ouvir representantes das Regiões Metropolitanas de Campinas, de Santos, de São Paulo, de Recife e de Buenos Aires. Na verdade, o que existe? Independentemente de haver regiões metropolitanas próximas, há competitividade entre elas. Há competitividade entre a Região Metropolitana de Belo Horizonte e a Região Metropolitana de Ipatinga. Da mesma forma, existe uma concorrência acirrada entre Campinas, São Paulo e Santos. Independentemente da questão metropolitana, a empresa é instalada no Município. Assim, o ICMS e o ISS são gerados para o Município; não são compartilhados entre as cidades da região metropolitana. Além da concorrência entre regiões metropolitanas, há uma disputa entre os Municípios, o que é preciso deixar claro. Primeiro, buscamos investimento para a nossa região metropolitana; depois, há uma concorrência entre os Municípios para se ver onde será implementado.

Quanto à Região Metropolitana de Belo Horizonte, a ideia é promover uma estrutura que concorra em igualdade de condições com Santiago, Buenos Aires, São Paulo, Rio de Janeiro e outras do País. No que se refere a planejamento, estamos muito à frente dessas regiões. Contratou-se a Jurong, empresa de Cingapura, que fez um planejamento em relação às vocações e às potencialidades dos 14 Municípios que ficam no entorno do Aeroporto Tancredo Neves. Por que estou falando do aeroporto? Hoje, há um significativo déficit aeroportuário. Em Guarulhos, há 3 mil imóveis no entorno do aeroporto que ocupam a área de forma desordenada, o que inviabiliza a sua ampliação. Quanto ao Galeão, todos sabem que sua ampliação é inviável. Há dois aeroportos no Brasil que têm necessidade de ampliação: Viracopos, em Campinas, e Tancredo Neves, em Belo Horizonte. Entretanto, a área do entorno do Tancredo Neves está totalmente preservada e já foi declarada como sendo de utilidade pública. Hoje há um plano de expansão do aeroporto para que existam três pistas para pouso e decolagem simultâneos. E a área do entorno está preservada para a implementação de indústrias de alta tecnologia. Além disso, a perspectiva de crescimento do aeroporto é de que chegue a 20 milhões de passageiros por ano. O Aeroporto Tancredo Neves é, disparado, o que mais cresce no Brasil, tanto que atingiu a sua capacidade máxima.

Nesse mapeamento dos Municípios, o que temos? A área urbanizada, a área de preservação ambiental, e as potencialidades foram definidas de acordo com o perfil socioeconômico, estabelecendo-se a implantação de determinado tipo de indústria, conforme o perfil de cada Município. Isso é novidade no Brasil. Já vemos acontecer na Ásia, China, Austrália, Estados Unidos e Europa, mas não aqui. No Brasil, em termos de planejamento, a Região Metropolitana de Belo Horizonte está na frente. No planejamento, há dois eixos viários fundamentais. Um deles é o rodovial, que não deve ser considerado eixo de deslocamento de alta velocidade, mas uma franja de desenvolvimento de suas artérias. Isso é fundamental, porque não queremos um corredor de transportes na Região Metropolitana: queremos uma via de integração econômica entre os Municípios. Esse diferencial é fundamental. Quando, por exemplo, pensamos no anel rodoviário, é bom esclarecer que isso não é o rodovial, mas uma via de integração das potencialidades econômicas de cada Município - em hipótese nenhuma, concordamos que seja considerado simplesmente como um corredor. Queremos uma via que integre os Municípios e potencialize as atividades econômicas, que gere emprego e renda e aumente a competitividade da região. Gostaria de expor algo que tem acontecido, para que tenham noção. Primeiro, houve a revitalização do aeroporto; depois, a implantação do Centro de Manutenção da Gol, que já está sendo expandido. Há estudos para trazer a Boeing para o nosso aeroporto. O polo de aviação civil que está sendo implementado na região de Lagoa Santa significará, para a nossa região, o que o ITA significa para São José dos Campos, em termos de conhecimento, tecnologia e preparo para o futuro. Além disso, o Campo de Marte, em São Paulo, e o Campo de Recife, da Aeronáutica, serão desativados para implementação do Parque de Material Aeronáutico de Lagoa Santa. Isso será muito positivo. Há outra iniciativa nesse sentido: o Centro de Instrução e Adaptação da Aeronáutica - Ciaar -, que funciona no Aeroporto da Pampulha em condições extremamente precárias, será transferido para Lagoa Santa, com investimento da ordem de R\$200.000.000,00. Para terem noção, isso significará capacitação para 70% de todo o pessoal que ingressará na Força Aérea Brasileira.

O polo de microeletrônica está sendo implementado no Município de Vespasiano. Parece que há uma tecnologia como essa somente na Costa Rica. Na América Latina, haverá essa tecnologia somente na Costa Rica e no polo de microeletrônica em Vespasiano. Essa tecnologia é de exportação de "chips". Refiro-me à competitividade na Região Metropolitana. Há estudos para a implementação de uma arena multiuso para 80 mil espectadores na região metropolitana, um autódromo e a Fundação Educacional Lucas Machado - Feluma -, com 6 mil vagas de curso superior. Poderia dizer muito mais, mas gostaria de lembrar somente o seguinte: estamos fortalecendo economicamente, em termos de infraestrutura e de planejamento, a nossa Região Metropolitana, pois sabemos que, se não o fizermos, ficaremos atrás de São Paulo, Rio de Janeiro, Buenos Aires e Santiago, pois o investimento acontece onde há melhor infraestrutura. A mobilidade urbana é fundamental para essa estrutura. Parabeneizei o Deputado Carlin Moura exatamente por ter trazido esse tema, já que, em relação à infraestrutura, a mobilidade é tudo. É claro que há outras demandas, como energia, mas a questão da mobilidade é fundamental. Discordo do que disseram, pois é quase impossível, pelos motivos que citei, uma parceria. Não se pode imaginar duas regiões, distantes 400km a 500km, comunicando-se. Em termos de logística, isso é totalmente inviável, pois, se há uma competição acirrada até entre Campinas e São Paulo, o que poderá haver entre a Região Metropolitana de Belo Horizonte e a do Rio de Janeiro? Queremos sair na frente e estamos trabalhando para isso. Todos os 34 Municípios estão imbuídos desse propósito. Ressalto que o governo do Estado tem feito a sua parte, mas é muito importante que o Poder Legislativo também caminhe junto, o que tem feito, para que a nossa região seja cada vez mais competitiva e para que esse crescimento possa ser traduzido em melhoria na qualidade de vida da nossa população.

O Sr. Presidente - Obrigado, Prefeito Rogério Avelar. É importante lembrar esse polo aeronáutico, pois nunca houve tanto investimento do governo federal em Minas Gerais como agora. Há um projeto do Estado, por meio do Cetec, para a criação de cursos superiores na área de aeronáutica. O Ministério da Educação já liberou uma parte significativa da verba, e agora estamos na expectativa dessa liberação por parte do governo estadual. Com a palavra, o Sr. Luiz Felype, da Sedru, que trabalha também com o PDDI.

O Sr. Luiz Felype Gomes de Almeida - Bom dia a todos. Deputado, sou assessor da Sedru, que tem acompanhado os trabalhos do PDDI. Gostaria de prestar um esclarecimento ao Deputado e aos demais presentes sobre a questão da malha ferroviária. Uma das propostas do plano diretor é a recuperação da malha ferroviária já existente, a ampliação do metrô e a criação de uma rede integrada de transporte. Isso está num documento público, no "site" rmbh.org.br. Essa proposta de recuperação da malha ferroviária tem sido contemplada e está no plano diretor da Região Metropolitana. Todos podem acessá-la e ver como tem avançado. Existe o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano, em que o Estado e os Municípios aportam recursos e que foi aprovado no Conselho Deliberativo da RMBH. Seria interessante que parte desse fundo fosse utilizado na contratação de uma consultoria para estudar a viabilidade de utilização dessa malha ferroviária existente e todos os processos necessários à interlocução com a iniciativa privada e com o governo federal. Além de ser uma proposta do plano, já há recursos utilizados para estudar a viabilidade dessa utilização. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Com a palavra, a Sra. Adriana Lara, para responder as perguntas.

A Sra. Adriana Alves Lara - A primeira pergunta é do Ronaldo, do Consep de Vespasiano: "O que é a Frente pela Cidadania Metropolitana e de que forma a sociedade civil pode colaborar com ela?". Lembro que hoje estou Vereadora. Essa frente tem cidadãos comuns, representantes

eleitos, representantes do Executivo e do Legislativo e servidores públicos, mas a Frente pela Cidadania Metropolitana vai além. Estamos, enquanto cargo, ocupando um trabalho, mas somos cidadãos. Essa frente nasceu do processo de construção do Vetor Norte, no ano passado; consolidou-se no PDDI neste ano, no dia 29 de abril, quando um grupo de pessoas respaldadas por vários Municípios da região metropolitana compreendeu que era importante discutir sobre a cidadania metropolitana para pensarmos os problemas de forma diferente. Quando mudamos o lugar que ocupamos, a reflexão também muda. Enquanto cidadãos, com certeza pensaremos novas alternativas que não sejam aquelas apontadas por um determinado órgão. Temos de garantir a visão de cidadania para pensar os problemas da região metropolitana, e de forma que as pessoas participem. O "e-mail" é [frentecidadaniametropolitana@gmail.com](mailto:frentecidadaniametropolitana@gmail.com). Esse é o espaço em que nos comunicamos. Já fizemos um seminário neste ano e queremos manter essa reflexão coletiva. O Ernane, da associação comunitária, pergunta se o Pró-Transporte está relacionado com os problemas que apresentamos. As questões que apresentei para que constem nas notas taquigráficas não são mirabolantes. Não estamos falando de propostas que envolvem grandes recursos, mas do cumprimento da legislação. Estamos falando, por exemplo, que temos um contrato de concessão de uma empresa que diz minimamente o que ela tem que cumprir. Não são necessários recursos para isso porque a empresa foi contratada para cumprir essa função. Estamos falando de legislação, estamos falando que o cidadão tem prioridade para atravessar e direito de ser identificado. A parada também deve estar identificada. Os ônibus têm de ser identificados, e o semáforo deve estar funcionando. Isso não é pedir demais. Temos de ter claro que, quando começamos a falar de grandes coisas, esquecemos-nos dos detalhes, que estão complicando nosso trânsito local. Pensamos em respostas grandes. Ontem foi mencionado aqui o problema da China, salientando que as tecnologias não respondem aos problemas que estão vivendo. Em nenhum lugar do mundo, esses problemas são respondidos. Estamos pensando grande, e isso não gasta recursos. Vivemos uma demanda para otimizar recursos. Acho que falta vontade política, porque os recursos chegam às obras, mas estas são feitas sem considerar tudo que deve ser considerado. Eu lhes darei um exemplo bem claro. Na construção da Linha Verde, participei das discussões com muita dedicação. Eu, Ronaldo e uma turma, enquanto discutíamos a implementação da Linha Verde, pedimos que houvesse a ciclovia. Lembramos várias vezes que a queríamos até Lagoa Santa. Sabem o que nos responderam? Isso não é problema para agora. Vamos fazê-la depois, pois agora temos de resolver somente a questão da pista. Foi dito que agora cerca de R\$14.000.000,00 serão gastos em 200km dentro de Belo Horizonte. Quantas obras terão de ser refeitas para adaptar a legislação, que determina o direito de ir e vir? Temos de otimizar os recursos. Não é por falta de falar, de pensar e de legislação que isso não acontece. Falta vontade política, compromisso. É disso que estamos falando.

Terezinha, da ONG Zeladoria do Planeta, que fala sobre os ônibus superlotados e os motoristas estressados, quero dizer-lhe que também estamos tratando disso. Não são necessários recursos, mas estabelecimento e cumprimento de regras. Alguém nos pergunta, quanto a esse Decreto nº 44.603, do DER e do Setop, quem fiscalizará as próprias empresas. Ninguém fará isso. Como eu e o Carlin podemos fiscalizar a nós próprios? Quais outros órgãos interferirão? Não existe isso. Hoje o cidadão e o usuário não têm espaço de fato para interferência. Estamos apelando e solicitando ao Ministério Público, que peça uma audiência pública para discutir a questão dos terminais. Talvez tenha acontecido uma reunião com os Prefeitos e com os Vereadores, mas não houve diálogo com a sociedade civil sobre os terminais metropolitanos. Houve reuniões na Assembleia? Pode ter havido, mas estamos falando de reuniões no local, onde as pessoas estão inseridas.

Quero falar um pouco sobre a pesquisa, que atende à demanda e orienta nosso objetivo. Se fizermos determinadas perguntas, vamos obter as respostas que desejamos. Essas entrevistas, essas perguntas e esses questionários são muito importantes, mas temos de considerar outros elementos pensados pelo coletivo. Muitas vezes, como usuários, pensamos em nós mesmos, não temos a concepção do conjunto. Temos de entrevistar pessoas que não estejam pensando em seu problema local, mas discutindo o problema de forma coletiva. Muitas vezes, vamos cair no individualismo, o que não podemos mais permitir. Não podemos pensar políticas do ponto de vista individual, atendendo a interesses, que talvez não sejam coletivos, de alguns grupos. Por que os ônibus que têm elevador, administrados pelo DER, que passam no Padre Eustáquio, não param para os cadeirantes? Essa obrigatoriedade está na lei. A quem vamos denunciar? Podemos reclamar na Setop, no Setor de Comunidades, mas quem vai fiscalizar? Que parâmetro temos? Por isso, estamos propondo que haja um setor colegiado, uma discussão metropolitana de aplicação real. Quando a Terezinha fala que os ônibus não comportam o cadeirante, de fato isso é verdade. Os cadeirantes não circulam em nossas cidades porque não há vias, não há calçadas, não há condições básicas para tal circulação. Eles não aparecem. Se melhorarem as condições de mobilidade, com certeza, vão aparecer. Haverá resposta para isso. Quando menciono ônibus menores, refiro-me aos morros. Por cidades em que há morros íngremes não passa nada. Se não é possível a passagem, se não se pensar um planejamento urbano para o problema, o objetivo será sempre o de vender os terrenos. Em Vespasiano, ônibus pequenos e grandes mal entram nas ruas, onde só quiseram ganhar dinheiro com o mau uso do solo. Temos de pensar em outras alternativas. Foi permitida a construção desses bairros. Já falei sobre a questão do semáforo, agora abordarei a dos trilhos. As coisas que podem ser resolvidas com mais velocidade são aquelas que menos demandam recursos. A volta dos trens metropolitanos necessitará de um mínimo de recursos. Temos de ser humildes, pois não dispomos de recursos para fazer muita coisa. Necessitamos saber o que poderemos fazer com o que temos. E fazer benefício, com qualidade, garantindo a mobilidade. A volta dos trilhos, é fato, resolve muito dos problemas. Dessa forma, daremos um passo a cada dia, mas temos de cumprir o dever de casa hoje, tanto o Estado quanto os Municípios, os órgãos gerenciadores e a sociedade civil.

Quanto às tecnologias, as grandes mudanças começam pelas pequenas coisas. Antes disso, alguém perguntou se os órgãos teriam interferência nas cidades para gerir transporte metropolitano. Acredito que, se houver um órgão metropolitano competente, sério, que leve em consideração todo esse processo, com certeza será um instrumento para forçar - e direi essa palavra - forçar e obrigar os Municípios a cumprirem sua legislação em seu território. Ocorre que os órgãos municipais competentes para regular o trânsito não o fazem, e não há quem os force a fazê-lo. Se houver um órgão sério na Região Metropolitana, acredito que isso será benéfico para os Municípios, forçando-os a agir porque se tem uma legislação cujo cumprimento fará com que promovam discussões coletivas etc. Há setores do Executivo que não querem discutir o problema. Mas é da importância da construção deste debate, da importância da existência de espaços metropolitanos onde todos os entes participem com responsabilidade que estamos falando. E nós também somos responsáveis por garantir essa mobilidade e o direito de ir e vir a todos os cidadãos. Obrigada.

O Sr. Presidente - Surgiram algumas novas perguntas. Faremos apenas mais uma rodada de perguntas e, na oportunidade, pedimos aos palestrantes que, ao respondê-las, também façam suas considerações finais. Registro que Aparecida Maria Martins, da ONG Zeladoria do Planeta, apresenta um comentário: "Que saudade de ir ao Rio de Janeiro no trem Vera Cruz, ir a Raposos, ir à cachoeira com amigos, saudades da adolescência...".

Pergunta, pela internet, de Carlos Alberto, de Belo Horizonte, que deseja saber quais seriam os recursos financeiros disponíveis, tanto o dinheiro proveniente do exterior como o dos governos. Há também um comentário - as redes sociais são importantes pelo seu dinamismo - de Renato Ferreira Barros, do Bairro Nacional de Contagem, pela internet, relativo à pergunta: "O Decreto nº 44.603 não tem sido cumprido na íntegra e, por esse motivo, criou-se um sentimento de impunidade entre as empresas prestadoras de serviços. Gostaria de ter oportunidade de discutir com afinco essa situação com o Sr. Fabrício Torres Sampaio, da Setop, 'in loco'. Sua resposta não foi convincente, provando, mais uma vez, que nossos administradores públicos não verificam o nível de reclamações através de suas ferramentas legais de administração autárquica. Obrigado pela participação". Vamos retornar a palavra para o Subsecretário responder às questões.

O Sr. Fabrício Torres Sampaio - São três questões. Quero dizer ao Sr. Renato Ferreira Barros, que deseja um encontro para tratar do assunto, que não poderei recebê-lo. Ainda peço a ele que procure a Dra. Mônica, Superintendente ligada a mim, que cuida do assunto. A partir de amanhã, estaremos na Cidade Administrativa, no 7º andar. A Sra. Mônica é a responsável direta pelo transporte metropolitano, e você pode procurá-la. Se quiser detalhar por "e-mail", pode mandar para o meu: [fabricao.sampaio@transporte.mg.gov.br](mailto:fabricao.sampaio@transporte.mg.gov.br). Tratar o assunto de reclamação de maneira vaga, para mim, é impossível. É preciso que diga exatamente a questão.

O Sr. Soares, da Emater de Sarzedo, pergunta qual o critério utilizado na escolha dos Municípios para a implantação dos terminais rodoviários metropolitanos. Como eu disse, o critério foi consequência de uma pesquisa. O terminal de Sarzedo atenderá também a Matozinhos e Brumadinho. A ideia é a seguinte: os passageiros de ônibus que se destinam a diversos locais, Belo Horizonte e outras cidades, desceriam no terminal e, de lá, teriam uma maior disponibilidade de horários para o seu destino. Sarzedo atende a esses Municípios, e o critério é atender praticamente toda a nossa Região Metropolitana. Mas não teremos necessariamente a construção de terminais em todos os Municípios, porque

um pode atender a vários. Existem também aqueles Municípios que não precisam de terminais, porque são menores e mais distantes e têm estação rodoviária.

A última pergunta é do Sr. Almir Duarte de Jesus, do Sindimetro: por que o projeto de expansão do metrô visa atender à Cidade Administrativa, quando, na realidade, deveria ser projetado para atender a cidades como Santa Luzia e Neves, se o projeto é metropolitano? É verdade. O metrô jamais chegará a todas as cidades. Existe, como foi colocado pelo Prefeito de Lagoa Santa, a possibilidade de um transporte metropolitano que interliga diversos Municípios. Mas o metrô precisa avançar. A diretriz daquela linha já é prevista em direção ao terminal Tancredo Neves, que prevê, de acordo com estudos, um número de passageiros, até 2030, da ordem de 30 milhões, se sofrer as intervenções necessárias nas novas pistas. Em breve atingirá 6 milhões e meio. A ideia é um transporte de massa, metrô ou monorail, nessa direção. Como dissemos, o metrô até a Cidade Administrativa não está atendendo somente à Cidade Administrativa, mas atende também à região do Morro Alto, Serra Verde e aos aglomerados que estão ali, porque ele é público. Atende até Santa Luzia e Neves com a integração do ônibus, que hoje é feita na Estação Vilarinho. Parece-nos lógico esse assunto, mas ainda não está decidido. O metrô necessariamente passará próximo, não há por que não passar na região da Cidade Administrativa e Morro Alto. Agradeço, Sr. Presidente, a oportunidade de estar aqui. Espero que tenhamos contribuído com alguma informação que não era do conhecimento de todos. Foi bom ouvir as questões colocadas, particularmente da Vereadora de Vespasiano. Gostaria de ter uma cópia delas, porque foram listados mais de 100 itens, o que é impossível de ser analisado com pressa. O importante é meditarmos e vermos o que é possível a curto prazo. Várias questões são de fato municipais, mas há as de responsabilidade do transporte coletivo metropolitano, gerenciado pela Secretaria. Para todas que forem viáveis e possíveis de atender a curto prazo, tomaremos providências nesse sentido. Muito obrigado a todos.

O Sr. Presidente - Com a palavra, para suas considerações finais, o Prefeito Rogério Avelar.

O Prefeito Rogério Avelar - Estava comentando com o Carlin e chegamos à conclusão de que nós, mineiros, somos pouco ousados. Está na hora de levantarmos a voz e cobrarmos mais, juntamente com os nossos parlamentares, procurando uma interlocução privilegiada com os governos federal e estadual, para buscarmos soluções definitivas para a mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Na pessoa do Deputado Carlin Moura, Presidente da Mesa, parabeno a Assembleia Legislativa pela realização deste evento. Muitos parlamentares ou candidatos em campanha abordam esse assunto, mas vemos o Deputado preocupado com a mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Se o Deputado Carlin Moura estivesse em campanha, talvez angariasse votos. Mas essa é a hora de as pessoas terem consciência crítica e valorizarem aqueles que verdadeiramente estão lutando pela qualidade de vida da nossa população. Digo isso porque o mandato remete à solidão de trabalhar no gabinete e de lutar por melhorias para a população, mas muitas vezes essa mesma população não sente a sintonia nem a eficácia desse trabalho. Infelizmente, quem paga mais a um cabo eleitoral pode obter êxito eleitoral. Sabemos que hoje o custo da campanha está muito alto em função da falta de consciência política e crítica de muitas comunidades. Não poderia deixar de dizer isso, porque é algo que me incomoda muito. Ao longo dos últimos 30 anos, a Granbel tem procurado aprofundar a discussão desse tema. Porém, sem a participação efetiva dos nossos parlamentares, é impossível chegar a uma solução positiva para a nossa população. Assim, parabeno o Deputado Carlin Moura pela disponibilidade em presidir esta Mesa. Você está sendo um exemplo para toda a Assembleia Legislativa de Minas Gerais. Ressalto a minha satisfação em poder contribuir singelamente. Fiz questão de estar aqui hoje, porque esse tema se refere à nossa infraestrutura. A infraestrutura da Região Metropolitana de Belo Horizonte tem a ver com a nossa competitividade, e a competitividade da Região Metropolitana de Belo Horizonte significa mais geração de emprego e renda e mais qualidade de vida para a nossa população.

Ao longo de seus 30 anos de existência, a Granbel tem procurado discutir com profundidade os temas mais relevantes e que afetam a nossa população e as melhores soluções e alternativas para eles. É por isso que estamos aqui representando os 34 Municípios metropolitanos. Temos consciência da nossa responsabilidade e não vamos faltar ao debate. Colocaremos o dedo na ferida, doa a quem doer. A questão do municipalismo é grave, pois o Município arca com toda a demanda. A municipalização de várias atividades está afetando significativamente todos os Municípios. O Município está mais vulnerável, pois a porta do gabinete do Prefeito é aberta a todos. Às vezes, recebemos uma demanda que não temos condição de atender, pois o Município recebe 5% da receita corrente líquida do País; os Estados recebem 27%, e a União fica com os 68% restantes. Precisamos de um novo pacto federativo que repense o municipalismo, valorize os Municípios para que possam atender melhor à nossa população.

O Sr. Presidente - Obrigado, Prefeito Rogério Avelar. Na oportunidade, agradeço a presença da Deputada Federal Jô Moraes, que compõe a Frente Parlamentar Federal em Defesa da Região Metropolitana. O Prefeito Rogério Avelar me contou sobre a reunião dessa frente parlamentar e a importância da união dos Deputados Federais numa defesa mais contundente para conseguirem maiores recursos para a Região Metropolitana de Belo Horizonte. Nesse mundo de muitas concorrências, dependemos de muita unidade, de muita força. A Deputada Jô Moraes, com demais Deputados Federais, tem dado importante contribuição para o fortalecimento da nossa Região Metropolitana. A Deputada Jô Moraes é uma defensora árdua da extensão do metrô. Ela luta para que o metrô vá não só até ao Barreiro, mas também a Ibituripe, a fim de se contemplar o Bairro Industrial, ao qual ela dedica um carinho muito especial. Com a palavra, a Vereadora Adriana Alves Lara, para as suas considerações finais.

A Sra. Adriana Alves Lara - Agradeço a todos e a todas a oportunidade. O debate é muito importante, mas espero que não fiquemos apenas aqui. Temos de pensar alguma forma de concretizá-lo. Há documentos de outras associações, como do Movimento Nacional de Direito de Transporte Público, de 2003. Essa luta do transporte é muito antiga. Não somos os precursores, estamos apenas continuando uma caminhada. São muitas as pistas de ação apontadas. Estamos repetindo praticamente o mesmo que se falou anteriormente e que não foi implementado. Hoje, temos um ponto favorável, que é começar a pensar os problemas coletivamente, como cidades integrantes de uma região metropolitana. O problema do vizinho também é meu. Faço um apelo ao Prefeito Rogério, que está representando a Granbel. Por mais que não tenha força jurídica, temos força de organização. Como se está pensando em muitos empreendimentos, não só para o Vetor Norte, mas para toda a região metropolitana, devemos pensar em uma forma de responsabilização com as empresas que estão indo para esses locais. Uma vez que estão ocupando esses espaços, é preciso pensar em contrapartidas coletivas para os Municípios. É preciso contribuir para a formação e a realização de políticas públicas. Dessa maneira, teremos recursos da responsabilização entre todas as partes: sociedade civil, empresários, Legislativo, Executivo. Todos poderemos contribuir para a efetivação do plano metropolitano que está sendo construído coletivamente. Não podemos deixar escapar. Temos de garantir isso. Para resolver o problema do transporte daqui a 20 anos, temos de aplicar bem o recurso hoje, e não deixar para pensar de novo daqui a 20 anos, senão a bola de neve ficará maior do que já está. Temos de aplicar bem, fazer bem hoje, para daqui a 10 ou 15 anos os problemas assumirem uma dimensão diferenciada da atual. Espero que possamos fazer um bom trabalho a partir do resultado da discussão política que travamos aqui hoje e dos documentos que dela serão extraídos. Obrigada.

O Sr. Presidente - A Assembleia Legislativa de Minas Gerais e as entidades parceiras manifestam agradecimentos aos expositores e debatedores, que muito contribuíram, às autoridades, ao público em geral e aos telespectadores da TV Assembleia e do portal da Assembleia Legislativa.

#### Encerramento

O Sr. Presidente - A Presidência manifesta a todos os agradecimentos pela honrosa presença e, cumprido o objetivo da convocação, encerra a reunião, convocando as Deputadas e os Deputados para a ordinária de logo mais, às 14 horas, com a ordem do dia já publicada, e para a especial também de hoje, às 20 horas, nos termos do edital de convocação. Levanta-se a reunião.

Sumário: Destinação da interrupção dos trabalhos ordinários - Composição da Mesa - Palavras do Sr. Vicente de Paula Loureiro - Palavras do Sr. José Osvaldo Lasmar - Palavras do Sr. João Luiz da Silva Dias - Exibição de vídeo - Palavras do Sr. José Abílio Belo Pereira - Registro de presença - Esclarecimentos sobre os debates - Debates.

#### Destinação da Interrupção dos Trabalhos Ordinários

O Sr. Presidente (Deputado Carlin Moura) - Destina-se esta parte da reunião à realização do ciclo de debates "Desafios da mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belo Horizonte", com a apresentação do painel "Desafios e alternativas da mobilidade urbana e dos sistemas de transportes", com o tema "Integração dos sistemas de transporte - física, operacional e tarifária: metrô, veículo leve sobre trilhos - VLT -, transporte rápido de ônibus - BRT -, ferroviário, rodoviário, ciclovias".

#### Composição da Mesa

O Sr. Presidente - A Presidência convida a tomar assento à Mesa os Srs. Vicente de Paula Loureiro, Subsecretário de Projetos de Urbanismo Regional e Metropolitano do Estado do Rio de Janeiro; João Luiz da Silva Dias, Presidente do Instituto de Mobilidade Sustentável Rua Viva; José Osvaldo Lasmar, Diretor-Geral da Agência de Desenvolvimento da RMBH; e José Abílio Belo Pereira, arquiteto urbanista e Assessor da Presidência do Crea-MG.

Com a palavra, o Sr. Vicente de Paula Loureiro, para sua exposição sobre "Desafios e alternativas da mobilidade urbana e dos sistemas de transportes", com o tema "Integração dos sistemas de transporte (física, operacional e tarifária): metrô, VLT, BRT, transporte ferroviário, rodoviário, ciclovias".

#### Palavras do Sr. Vicente de Paula Loureiro

Boa tarde, Deputado Carlin Moura, membros da Mesa, senhoras e senhores. Tenho muito prazer e muita honra em estar aqui e por ter aceitado esse convite em nome do governo do Estado do Rio de Janeiro. Não sou especialista em transporte, minha área de atuação é urbanismo. Venho aqui fazer breve apresentação do que estamos realizando ou tentando realizar no Estado do Rio de Janeiro no campo da infraestrutura urbana. Estamos procurando articular as ações de infraestrutura com as de transporte, de modo a aumentar a mobilidade na Região Metropolitana do Estado e também a melhorar a qualidade de vida em toda a região.

Rapidamente, falarei sobre alguns números, que são lembretes a serem guardados como referência. A Região Metropolitana do Rio tem quase 12 milhões de habitantes e dezenove Municípios. Existe uma fragilidade institucional devido à omissão do Estado no trato da questão metropolitana, já há duas décadas. Abrimos mão, no passado, de tratar do tema metropolitano, e, por isso, nossa Região Metropolitana assistiu, nos últimos 20 anos, a um entra e sai de Municípios em iniciativas individuais oriundas da Assembleia. Hoje há 19 Municípios na Região Metropolitana, mas, devido a essa situação excepcional, esse número tem variado com alguma frequência.

Este mapa tenta representar o que está por trás ou o que nos fez realizar esforços ao longo desses últimos três anos. Depois de muito tempo, de muito sofrimento, de esvaziamento econômico e político da Capital e de todo o Estado, recentemente, começamos a recuperar um pouco da nossa economia e das perspectivas que nos colocam como um Estado novamente com capacidade de alavancar desenvolvimento e de atender demandas reprimidas. Esse esforço já dura alguns anos. Antes só acumulávamos, cada vez mais, passivos urbanísticos, ambientais, infraestruturais e de serviços públicos e agora começamos a antever perspectivas estimulantes de solução. Claro que é impossível resolver todos os problemas, mas, no caso dos mais agudos, dos mais graves, como a violência etc., temos expectativas e perspectivas de solução a médio prazo - o que não poderíamos imaginar há um tempo - graças a um conjunto de investimentos e de conquistas que a cidade e o Estado do Rio de Janeiro obtiveram nesses tempos mais recentes. É claro que a escolha do Rio como sede das Olimpíadas, como sede da final da Copa do Mundo, dos Jogos Militares e dos Jogos Pan-americanos foi e é um ato que impõe decisões, compromissos e certamente deixará um legado à cidade e à Região Metropolitana como nunca aconteceu, pelo menos na história mais recente do Estado. Ao lado disso, no curso da recuperação econômica do País e também do nosso Estado, um conjunto de investimentos privados de grande monta estão ocorrendo e têm impactos significativos na Região Metropolitana. Cito os mais significativos: a implantação do Complexo Petroquímico da Petrobras - Comperj - no Município de Itaboraí, na parte leste da Região Metropolitana; a recém-inaugurada sede da Siderúrgica do Atlântico - CSA -, a maior planta siderúrgica no nosso Estado, já em funcionamento; a ampliação da terceira geração de empresas ao redor de Duque de Caxias, no coração da Região Metropolitana; e a obra do Arco Metropolitano, em construção, que agrega todos os potenciais e impactos positivos e negativos desses investimentos e anuncia a possibilidade de um reordenamento no território metropolitano.

Este mapa mostra outros investimentos de menor monta, descendo da casa dos bilhões para a casa dos milhões de dólares, mas também são importantes porque há muito tempo não aconteciam, ao mesmo tempo e no mesmo território, investimentos industriais e logísticos dessa natureza. Distritos industriais na periferia metropolitana, que funcionavam precariamente, vêm crescendo há cerca de cinco anos em razão de políticas de incentivos fiscais.

Este quadro mostra um croqui da expansão demográfica na Região Metropolitana. Nos últimos 20 anos, ela tem-se expandido para essas localidades: no extremo oeste, Itaguaí tem apresentado as taxas de expansão demográfica mais elevadas, pois lá estão localizados essa siderúrgica, a segunda planta da CSN e o porto de Itaguaí, em expansão; Santa Cruz também tem apresentado taxas de expansão significativas; no extremo leste, Maricá, com atividade de cidade-dormitório, tem sofrido expansões demográficas importantes nas últimas duas décadas; e Itaboraí, que já vinha sendo fronteira de expansão urbana, com o Comperj está vivendo um processo acentuado de especulação, supervalorização do solo, entre outros impactos já visíveis; e no centro, na direção da Via Dutra e da BR-040, Duque de Caxias, Nova Iguaçu e Queimados têm taxas expressivas de expansão demográfica superiores à média nacional.

Esses são os vazios metropolitanos. A ocupação dessa região foi marcada por alguns vetores que orientaram sua expansão no século passado. O primeiro é o vetor ferroviário, com três grandes ramais suburbanos: Leopoldina; Central, subdividido em dois, para a Zona Oeste e para a Baixada Fluminense; e as rodovias Via Dutra, Avenida Brasil e BR-101, fazendo expansão rodoviária para essas regiões. A expansão foi tentacular a partir do núcleo, e alguns vazios ficaram entre esses corredores metropolitanos consagrados ao longo do tempo, quer os ferroviários, quer os metroviários, quer os rodoviários. Nesses interstícios, começam a acontecer, em razão das transformações econômicas em curso, alguns projetos de habitação de grande porte. São bairros planejados de 10 mil, 15 mil, até 20 mil unidades, construídos em fases. São investimentos que já haviam sido feitos, destinados às Classes A e B, haja vista o Alphaville e a Barra da Tijuca. Começamos a assistir a esse fenômeno agora, com investimentos destinados à Classe C espalhados no território metropolitano.

Temos conhecimento de três grandes empreendimentos desse tipo, que apenas cito: em Maricá, um conjunto de empresas, que está sendo estudado; em Caxias, em uma fazenda cortada pelo Arco Metropolitano, em um bairro projetado pelo arquiteto Jaime Lerner, um empreendimento com habitações e atividades logística e industrial, comércio e serviços; e um empreendimento em Nova Iguaçu, também com uma área industrial e um conjunto expressivo de unidades habitacionais. São exemplos do porvir e de atitudes que certamente causam impacto, pela demanda de infraestrutura e serviços, na questão da mobilidade, principalmente. São novas possibilidades e demandas que a conjuntura econômica do Brasil, com o crescimento do poder aquisitivo da classe média e o aumento de oferta de crédito, oferece e cria.

O que fizeram para enfrentar isso o governo do Estado e a Prefeitura do Rio de Janeiro? Selecionei as ações mais importantes do ponto de vista viário - de transporte rodoviário, ferroviário e metroviário. Neste mapa, vemos as grandes obras de infraestrutura rodoviária: o Arco Metropolitano, em azul, abraçando toda a Região Metropolitana, e alguns corredores que estão sendo implantados - uns já em construção, outros planejados e em processo de licitação - e que são estruturantes de um novo modelo e de uma nova perspectiva de circulação na Região Metropolitana. Dois deles, aliás, incorporando o BRT, ambos transversais - um já em licitação pela Prefeitura, outro em formatação - e com o compromisso de conclusão até os Jogos Olímpicos. Aqui, vemos outros corredores realizados pelo Estado: um corredor de expansão já existente, a Via Light, levando até a Av. Brasil. Essa é uma ação interessante de aproveitamento de linhas de transmissão que iniciamos há 15 anos, quando implantamos o primeiro trecho; agora vamos implantar o segundo. No Rio, estamos considerando essas linhas de transmissão como um grande ativo preservado pela Light, nossa concessionária. É certo que ela preservou esse ativo por causa da alteração das linhas de transmissão, mas, por causa da excelente localização, ele revela-se hoje com grande potencial para receber investimentos em transporte e mobilidade viários e também com a possibilidade de instalação de BRT e VLT em futuro próximo - aliás, imediatamente; tem capacidade para isso. Além dessas, vemos outras ligações no extremo Leste: em Niterói, levando a Maricá e a Itaboraí, articulando melhor o sistema de transporte naquela região, que vai viver - aliás, já está vivendo - um processo de transformação intensa, graças ao Comperj. Assim, em vermelho mostram-se as ações em obras viárias, obras de estruturação da rede viária do Estado, da Região Metropolitana, todas já projetadas e construídas com capacidade de receber serviços de transporte mais robustos.

Nesta outra imagem, vemos um esquema do que está ocorrendo ou vai ocorrer com os compromissos assumidos principalmente para os Jogos Olímpicos nos transportes ferroviário e metroviário. Temos alguns projetos já licitados e em curso, como a extensão da Linha 4 do metrô, da Zona Sul até a Barra da Tijuca, embaixo; a transformação do trem suburbano em metrô de superfície, em uma perspectiva de aquisição de equipamentos, melhoria de sistema e aperfeiçoamento de serviços nos principais ramais - em um primeiro momento até Deodoro, que é um entroncamento; depois, levando até a Baixada, na Zona Oeste, em três ramais: Campo Grande, Nova Iguaçu e Duque de Caxias, três grandes centralidades metropolitanas.

Esse projeto é muito importante, talvez um dos mais importantes que está sendo construído no regime de concessão adotado pelo Estado por meio de um financiamento internacional do Banco Mundial, que, no passado, não impôs investimentos aos concessionários. Trens e equipamentos já estão sendo comprados, os lotes devem chegar a partir de 2010 ou 2011. Além disso, há pequenas intervenções como a melhoria de ramais subutilizados da rede ferroviária, no sentido de Saracuruna e de Paracambi, e uma ligação importantíssima também no ramal de trens que já funciona no extremo oeste ligando Campo Grande a Santa Cruz, mas principalmente Santa Cruz a Itaguaí, que integrará melhor a zona de intensa expansão demográfica, imobiliária e industrial que ocorre na Região Metropolitana.

Este é um esquema mais claro da estrutura rodoviária que se encontra em execução ou em processo de licitação pelo governo do Estado do Rio ou pela Prefeitura. Desculpem-me, me esqueci de citar um dado importantíssimo, então voltarei atrás. A Avenida Brasil, o principal corredor rodoviário metropolitano, cuja extensão se localiza no Município do Rio, porém com contribuição de toda a Baixada Fluminense e da Zona Oeste da cidade, regiões muito povoadas, foi o primeiro corredor de transporte no Brasil a ter faixas exclusivas para ônibus. Depois de todos esses anos, há cerca de 30 anos ele não sofreu melhoria ou aperfeiçoamento algum. Vimos isso acontecer em vários cantos do Brasil. O Rio não foi capaz de mexer na Avenida Brasil.

Conforme desenho que mostrarei em breve, o projeto de instalação de BRTs no corredor central da Avenida Brasil foi financiado pelo Banco Mundial e está sendo concluído.

Este é o modelo rodoviário e o sistema de metrô e trem, algumas estações de integração de locais onde há fortes centralidades. Ao longo de muitos anos, governo, empresários e sociedade fizeram investimentos nas centralidades-sedes de cidades metropolitanas ou em alguns bairros relevantes do Rio, como o Méier e Madureira, verdadeiros "hubs" do ponto de vista do transporte. Costumamos tratá-los em demasia na logística, porém no âmbito urbano não cuidamos do potencial urbanístico que isso pode desenvolver. Devemos adensar-nos ao redor dessas regiões e instalar atividades comerciais de serviços, pois são locais ideais para equipamentos de grande apelo e utilidade para a população. No entanto, não fomos capazes de ocupar, de forma correta e planejada, essas centralidades construídas ao longo do século passado. Precisamos intervir e melhorar as estações, mas, sobretudo, criar condições urbanísticas de qualificação desses locais com grande poder de geração de emprego e de serviços e que prestam, mesmo sem cuidados, importantes e significativos serviços à população. Precisamos dedicar atenção especial a essas áreas.

Estamos desenvolvendo projetos para algumas estações. São pequenos atos, mas que começam a mudar atitudes, como, por exemplo, a instalação de escadas rolantes, rampas, elevadores para portadores de necessidades especiais. Enfim, criam-se condições de atratividade, segurança e conforto não apenas para o usufruto do trem como instrumento importante no dia a dia das pessoas, mas também para a travessia de um lado para o outro das cidades ou dos bairros cortados ou servidos por ele.

Rapidamente, trarei alguns dados do Plano Diretor do Transporte, alguns pouco distintos dos daqui e outros muito parecidos, que demonstram o peso do transporte coletivo individual, do não motorizado, além do transporte utilizado no interior da Região Metropolitana. Em resumo, o transporte coletivo realiza 46% das viagens praticadas; o individual, 17%; e o não motorizado, a pé ou de bicicleta, 37%. Nas viagens motorizadas, o peso do transporte coletivo é de 74% e o do transporte individual é de 26%, com todos os impactos no que se refere a retenções e engarrafamentos, cada vez maiores, com maior tempo para tentarmos encontrar uma solução para as impediências que geram esse tipo de ampliação do sistema de transporte individual.

Este quadro mostra o peso dos modos de transporte, em que os ônibus municipais dentro da Região Metropolitana, na Capital e nas cidades, existem em quantidade expressiva. Como podem ver, o peso dos intermunicipais é de 14% e o do municipal é de 57%. O transporte alternativo já caiu um pouco. Vem sendo realizado um processo de regulamentação desse setor, então, ele não tem mais esse peso. Houve um pequeno aumento no metrô e no trem em relação a esses números da pesquisa do PDTU. Já há alterações, porém não muito expressivas. Os outros são de menor peso.

Este é um dado sobre o custo tarifário até o Centro do Rio: quanto mais verde, mais caro, com a tarifa mais inacessível. As pessoas dessas regiões pagam a tarifa mais pesada e têm mais dificuldades em se locomover, portanto o seu índice de mobilidade é menor, e o peso da tarifa no orçamento também é perversamente muito maior.

Estas são as zonas, no mapa auxiliar, para mostrar como se faz. Neste quadro há a seguinte observação, que considero importante: se pegarmos a zona mais rica e a mais pobre da Região Metropolitana, a Zona Sul do Rio e a Baixada Oeste, a Baixada Fluminense, área de expansão - Japeri, Seropédica, Itaguaí -, perceberemos que, apesar de transportarem mais ou menos o mesmo percentual de população, o número de viagens por pessoa na Zona Sul corresponde a mais do dobro. Percebe-se então o quanto o preço e o peso das tarifas no orçamento das famílias reduz a mobilidade. Nas áreas mais ricas e mais bem servidas, o índice de mobilidade é bem maior que nas áreas mais pobres. Essa é a perversidade principal do sistema. Esses gráficos são por faixa etária, por sexo, por renda, por escolaridade. Qualquer indicador que utilizarmos, qualquer corte que realizarmos, perceberemos que quanto mais pobre, quanto menor a escolaridade, quanto mais longe se mora, pior é a situação e menor é a possibilidade de se locomover. Isso influencia diretamente as outras áreas, gerando para esses segmentos uma imobilidade no sentido de acesso às oportunidades de emprego, serviços e benefícios gerados na região. Destacarei agora as obras mais importantes, para mostrar o tamanho delas. O Arco Metropolitano é uma obra realizada com o apoio do governo federal - 80% dos recursos - e 20% de contrapartida do Estado. Obra de mais de R\$1.000.000.000,00, em execução, com aproximadamente 30% dos serviços já realizados. Ela deve ficar pronta em final de 2012. Esse é o segmento em construção, o segmento virgem. São 75km em território virgem ligando a BR-040, estrada que vai para o Rio, até o Porto de Itaguaí. Quando o arco estiver pronto, serão cinco rodovias federais articuladas por ele,

abraçando a Região Metropolitana.

Essa é a Via Light - já com 10km -, construída com compactação das linhas de energia da Light. Agora estenderemos mais 3km, ligando até a Av. Brasil. Para o futuro, a Prefeitura do Rio já faz o mesmo projeto ligando a Av. Brasil até Madureira, onde encontrará o BRT que vai do Aeroporto do Galeão até a Barra da Tijuca, formando um "T" articulado de sistema de BRT completamente distinto no território, em outro espaço, transversal, portanto, ao sistema de trens e de metrô. Essa obra também é importante. É um outro ativo que estamos recuperando, o primeiro, e desejamos ver no futuro outros exemplos realizados. Trata-se das margens de rio na Região Metropolitana, área de baixada - o próprio nome diz, Baixada Fluminense -, que tem rios e quase todos estão com a faixa marginal ocupada por barracos. São ocupações clandestinas. Nesse caso vamos reassentar e estabelecer uma avenida canal, articulando a Via Dutra e a BR-040, numa ligação transversal entre as cidades da Baixada Fluminense. Essa obra e a Via Light estão em licitação e em parceria: uma com o financiamento do BNDES e a outra com recursos do governo federal, com contrapartida do Estado. Essa é a Av. Brasil. Já havia citado o projeto da Av. Brasil, que terá mais ou menos essa configuração. Esse investimento é também importante. Isso tudo está sendo realizado com muita briga e discussão. São muitos interesses, e não é fácil presidir e construir soluções dessa magnitude, com o impacto que tem. Em relação à questão das conexões, imaginamos que devem ser trabalhadas as articulações entre os sistemas para alimentar esses mais estruturantes e, de fato, de natureza e de caráter metropolitano.

Aqui abro um parêntese. São exemplos de novas conectividades, ações inovadoras que realizamos, de pequena monta se comparadas a outras, mas de grande significado e simbolismo. Uma é o elevador, que liga a estação do metrô de Ipanema à Favela do Cantagalo e Pavão-Pavãozinho. O custeio desse serviço será bancado pelo metrô, como se fosse uma escada rolante do metrô, permitindo, com uma diferença de cota de 120m, as pessoas saírem do metrô e irem direto para a comunidade. Isso levava 45 minutos de caminhadas e escadarias. Essa obra está pronta e funcionando. Nos fins de semana, durante a semana em menor escala, é usado por turistas que desejam usufruir da vista privilegiada da Zona Sul do Rio, da Lagoa Rodrigo de Freitas e das Praias de Copacabana e Ipanema. Está virando atração turística, até mesmo o uso dos bares da comunidade, que estão fazendo feijoada aos sábados para os turistas. Essa é uma mudança de hábito e de costume inimaginável tempos atrás. Essa foi uma das primeiras comunidades a ter as unidades de polícia pacificadora, o que permitiu realizar esse tipo de mudança. Uma outra mudança também interessante, mais cara, mais complexa e inovadora é a implantação do sistema teleférico como transporte público, usado em outros países da América Latina, que importamos e estamos implantando. As estações estão construídas, e as cabines estão sendo montadas. Em setembro será realizado o primeiro teste de funcionamento. Até o fim deste ano estará inaugurado e operando, integrada à estação de trem do ramal da Leopoldina, da SuperVia, na Estação de Bom Sucesso, que é um bairro, uma centralidade importante do Rio de Janeiro. Ele servirá o Complexo do Alemão, onde estamos fazendo um importante investimento do PAC. Essa é uma obra do PAC, numa parceria do governo federal com o governo estadual. Essa é uma mudança expressiva. São 25 mil viagens por dia, e será um sistema integrado e operado, provavelmente pela SuperVia. Estão sendo feitos estudos da maneira de compor e incorporar na tarifa, para a administração e gestão do sistema depois de construído. O que importa é que tivemos uma importante iniciativa, talvez a mais difícil de executar, a implantação do bilhete único. Depois de três anos de muita negociação, muita tourada entre os atores, conseguimos implantar um sistema que está funcionando e está dando resultados muito expressivos, e a população está muito satisfeita. Trata-se de um sistema que faz com que as pessoas da periferia da Região Metropolitana usufruam por 2 horas e 30 minutos da integração entre todos os modais. Essa ação tem dado resultados sociais e econômicos importantes, e estamos convictos de que também dará importantes resultados urbanísticos. Quer dizer, há a possibilidade de fazer-se a expansão metropolitana mais ordenadamente, avançando e aproveitando os vazios ao redor dos corredores de transportes já consagrados, o trem e principalmente o metrô. Essas eram as minhas considerações. Desculpem-me a correria no final. Muito obrigado pela atenção.

- No decorrer do pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

A Sra. Presidente (Deputada Maria Tereza Lara) - Agradecemos ao Sr. Vicente, que veio do Rio de Janeiro para relatar-nos sua experiência. Sabemos da importância de conhecer as experiências positivas de cada Estado. É fundamental que os Estados se integrem, aprendam e troquem experiências. Aqui estamos relatando as experiências positivas de Minas e ganhando com as experiências positivas do Rio de Janeiro.

Prof. Lasmar, quero ressaltar a importância do trabalho da Agência. De fato, todas essas questões, sobretudo o nosso transporte, que é metropolitano, são fundamentais. Há muito tempo o nosso transporte foi municipal, mas hoje não é mais, principalmente na Região Metropolitana. Portanto, destaco o importante trabalho da Agência. Obrigada. Com a palavra, o Sr. José Osvaldo Lasmar, para sua exposição.

Palavras do Sr. José Osvaldo Lasmar

Boa tarde a todos. Saúdo a Deputada, por quem cumprimento os componentes da Mesa e todos os participantes desta jornada, tão importante para equacionarmos os problemas de mobilidade na Região Metropolitana. Muito do que vou falar parecerá redundante, tendo em vista que os que me antecederam - Ramon, da BHTRANS; Osias; o Subsecretário de Transportes, Fabrício - já devem ter explicado com bastante proficiência a agenda, os problemas. Faremos uma viagem bem rápida sobre como a Agência Metropolitana, que só tem um ano de existência, tem procurado pautar a questão da mobilidade na Região Metropolitana. De início, de que região estamos tratando? Falamos de 25% da população do Estado que está aqui conurbada. Falamos de algo em torno de 34% do PIB de Minas Gerais. Ou seja, falamos de pessoas, cargas e produção que se deslocam e se cruzam por aqui. O mais importante: falamos de pessoas. Se desconsiderarmos o colar metropolitano, que são 12 Municípios - Sete Lagoas etc. - não incluídos na região, podemos chegar a 6 milhões de pessoas conurbadas numa área razoavelmente pequena. Chamo a atenção para o território extremamente exíguo da Capital: 335km<sup>2</sup>. Isso nos coloca na posição de que a integração metropolitana não é uma opção, mas uma obrigação. Em alguns casos, cidades-sedes, Capitais brasileiras são tão grandes como o Rio de Janeiro. Não sei se o Vicente concorda, muitos dos problemas de integração metropolitana do Rio de Janeiro decorrem do fato de ter sido Capital Federal e ser uma região tão grande. Belo Horizonte é muito pequena, chegou na sua fronteira de território e também na sua fronteira de eficácia das políticas públicas municipais. Então, Deputada, não é apenas a mobilidade que Belo Horizonte não resolve sozinha, também não resolve mais sozinha o problema do seu lixo, do saneamento básico da Pampulha, do saneamento do Córrego do Castanheira, na divisa de Sabará, e de moradia, porque a cidade é muito pequena e já chegamos ao limite da eficácia dessas políticas públicas municipais. Daí a importância da agenda metropolitana ressaltada pela senhora desde já.

No caso específico da mobilidade, a Agência partiu, no ano passado, de um diagnóstico que não é muito bom, mas realista. Já fomos mais competentes em matéria de integração institucional para gerir mobilidade metropolitana. Começamos nos anos 70 com o Plambel, uma agência de planejamento em que o plano metropolitano era efetivamente o canalizador do investimento na metrópole, ou seja, para se fazer investimento em infraestrutura passava-se pelo plano metropolitano; em habitação, pelo plano metropolitano; em saneamento, pelo plano metropolitano. A extinção da Plambel e a posterior criação da Ambel, assembleia metropolitana, jogaram-nos em uma espécie de vazio de coordenação. Já fomos mais competentes em matéria de gestão de trânsito e de mobilidade, especificamente quando criamos em 1978 a Metrobel, que era uma empresa e, como tal, tinha a flexibilidade de uma empresa para contratar, demitir, investir, e assim por diante. Ao contrário de outras capitais, regredimos e deixamos de ser uma empresa, a Metrobel, e passamos em 1987 a ser uma autarquia. Enquanto em Recife caminhavam para tornar sua empresa um consórcio intermunicipal metropolitano, nós nos engessamos em uma autarquia para, logo em seguida, também extinguímos a Transmetro, uma autarquia. Criamos em Betim a gestão municipal, a partir da Constituição de 1988, e, em seguida, chegamos com a Transcon a Contagem, em 1997. Essa sequência é só para que pensemos no grau de fragmentação que essa gestão foi adquirindo. Perdemos não apenas a Metrobel, como também a Transmetro. A Constituição deu esse poder aos Municípios, mas em Recife ocorreu o contrário. Aqui fizemos uma fragmentação ainda maior quando a câmara de compensação foi extinta e, logo em seguida, a integração tarifária também implodiu. Então, o nosso cenário ficou ameaçado por um processo de desintegração institucional tarifária, física, territorial e assim sucessivamente. Como encaramos esse desafio? O sistema de gestão foi implantado no ano passado. A Agência foi criada em abril, consequência de um sistema que vinha desde 2007.

O que eu queria resumir rapidamente é que hoje estamos trabalhando da seguinte forma: a Agência Metropolitana que dirijo é um órgão de planejamento e execução de funções públicas de interesses comuns tais como transporte, sistema viário, saneamento, saúde, habitação, gestão e fiscalização do território, do loteamento irregular, das áreas de risco, e assim sucessivamente. Mas ela está submetida a um conselho deliberativo que é integrado por representantes da sociedade civil, de dois Deputados desta Casa, por representações dos Prefeitos de Belo Horizonte, de Betim e de Contagem e dos outros Municípios, que se reúnem e possuem dois representantes. Quais são os instrumentos de planejamento com os quais contamos? Um, o Plano Diretor Metropolitanano, que deverá ser entregue em novembro e que foi objeto de discussão ontem. Dois, o Fundo de Desenvolvimento Metropolitanano, que, mesmo com pouco recurso, vem sendo testado na prática. É um aporte de recurso do Estado e de cada Município, na proporção da população que integra a região. Com base nesses recursos, Deputado, é que pagamos o Plano Diretor Metropolitanano, que será entregue este ano. O conselho deliberativo concordou, na reunião de anteontem, que o saldo restante de R\$700.000,00 será para diagnosticar as condições da malha ferroviária da Região Metropolitana e para verificar as possibilidades de seu aproveitamento. Esse é o atual sistema. Passamos em seguida para o grau de desintegração que estamos hoje experimentando e, para usar a feliz expressão do meu colega do Rio de Janeiro, o Vicente: é uma verdadeira tourada. O pacto federativo determina que, em matéria de circulação urbana, é o Município que gere. O problema é que, quando se está numa região conurbada, muitas vezes o que é uma via urbana é também um corredor metropolitanano. Vejamos alguns casos clássicos. Há ruas em Ribeirão das Neves, em Santa Luzia e Vespasiano que são do Município, mas são corredores metropolitananos. Então precisamos de investimentos solidários, porque são ruas que não estão asfaltadas, cujo esgoto está a céu aberto e por lá transitam passageiros que são metropolitananos. Essas ruas mereceriam o nosso apoio de qualquer forma, mas, como somos gestores de um órgão metropolitanano, estamos vendo o que são os corredores.

Fiscalização. As Prefeituras têm pouco apoio técnico e acabam fazendo isso solidariamente com a Polícia Militar e com o Batalhão de Trânsito, apesar de um certo grau de dificuldade. Na Região Metropolitana, precisamos fortalecer a capacidade institucional de todos os Municípios, de Baldim a Itaguara, para que possam aumentar a autonomia na gestão trânsito local. Não somos nós que sabemos onde deve ser instalada uma placa, onde é contramão, onde há trânsito ou não. Eles conhecem essa realidade. Se não forem apoiados no fortalecimento da gestão, teremos problemas muito sérios de mobilidade, de acidentes, de vítimas fatais, não obstante os esforços da Polícia Rodoviária Estadual, do Detran, em ser parceiros nesses convênios. Na circulação rodoviária, a desintegração também é patente. Temos, nas rodovias estaduais, o DER; nas federais, o DNIT e Polícia Rodoviária Federal. Em alguns trechos, a Polícia Rodoviária Federal e o DNIT conveniaram-se com a nossa Polícia Rodoviária Estadual, que está fazendo uma gestão do tráfego. Citamos como exemplos o anel rodoviário e a saída da BR-381. Isso não significa uma integração perfeita. Darei um exemplo que é do conhecimento de todos. No anel rodoviário, temos um único radar móvel. A Polícia Rodoviária Estadual precisa de um segundo. Ele só pode ser autorizado pela Polícia Rodoviária Federal, que até agora não o autorizou. Precisamos de dois radares fixos no anel, que só podem ser deslocados pelo DNIT. Vejam que, até nessas gestões dos radares, há um desafio. A Polícia Rodoviária Federal fica com os radares móveis e o DNIT com os fixos, que também não deslocam, embora tenhamos dois radares fixos desativados, não sei se na BR-381 ou na BR-262. Isso é para ilustrar que, não obstante esses convênios, não há uma garantia de integração nesse caso. Há outros problemas de integração no anel rodoviário, por exemplo, não existem baias para os ônibus, até mesmo de Belo Horizonte, para encostarem e para embarcarem e desembarcarem passageiros. Então os acidentes do anel, muitas vezes, Deputada, não dependem de grandes planos nem de grandes quantias de milhões de dólares, basta uma articulação institucional e boa vontade - para usar uma expressão do José Abílio, numa das nossas reuniões na Agência Metropolitana. Temos de sentar e fazer, e a um custo muito baixo.

Malha ferroviária. Esse é um ponto que nos preocupa. O Rio de Janeiro, com todos os problemas que tem, com a Central do Brasil, a superlotação, a supervia, está de parabéns. São Paulo e Rio de Janeiro merecem nota 10, pois preservaram a sua malha ferroviária suburbana, não deixaram que tudo virasse carga. Nós, na RMBH, levamos o vexame de entregar, na licitação de extinção da Rede Ferroviária Federal, toda a nossa malha ferroviária metropolitanana. Maria Tereza e tantos que estão aqui devem se lembrar que as pessoas se deslocavam de Rio Acima para Belo Horizonte, trabalhavam aqui e iam para Sabará e outras cidades. Esse fenômeno é recente. Sucateamos, arrebentamos a nossa malha. Existe, sim, um problema nesse setor.

Temos um grande potencial nessa área, pois, dos 34 Municípios da região metropolitanana, numa política estratégica de recuperação desse transporte ferroviário de passageiros, 21 serão beneficiados. Agora, é um esforço hercúleo, pois temos trechos abandonados, com trilhos e dormentes roubados, estações desprotegidas e caindo, com exceção das que foram tombadas pelo patrimônio histórico e viraram casa de cultura, não sendo mais, portanto, estações de passageiros.

É um desafio, mas também um enorme potencial que teremos de enfrentar já, e não futuramente.

De novo o transporte ferroviário tem uma boa desintegração. Costumo fazer uma brincadeira amarga, mas séria, de que nós, mineiros, chamamos tudo de "trem", mas a única coisa que realmente é trem chamamos de metrô, a Linha 1, de 18km, 19km, que temos hoje e está sob a administração da CBTU, do governo federal, e não do Estado. Então essa fragmentação ocorrerá da mesma forma no que concerne aos planos de expansão. Estivemos no Rio de Janeiro, participando do 7º Seminário Nacional Metroferroviário - aliás, Negão e Betinha também estavam conosco -, e fomos informados pela CBTU de que não havia absolutamente nada previsto para investimento na expansão da malha metroferroviária de Belo Horizonte. O que fariam, no máximo, era prolongar a Linha 1. Se conseguirmos que ela cumpra o que está planejado, trazer as novas 10 composições de trem - afinal, isso já está estourado, com pico de 150 mil, 160 mil passageiros por dia -, essa Linha 1 melhorará. No entanto, segundo a direção, não há nada previsto. Um representante de Betim fez uma pergunta ao Diretor da CBTU: "E a extensão do metrô de Eldorado até Jardim das Alterosas?". A resposta foi a seguinte: "Se vocês fizerem pressão política, pode ser que aconteça". Ora, isso não é planejamento. Depois, em "off", ele acrescentou: "Mas não acreditamos em extensão de linha 'ad infinitum'". Naquela hora, ele entendia que chegar ao Jardim das Alterosas era uma extensão "ad infinitum".

Portanto, Deputada, temos dois problemas. Primeiro, do ponto de vista orçamentário, não se prevê nada; segundo, há uma crença de que essa extensão Eldorado seja uma extensão "ad infinitum". Temos de convencê-los do contrário, pois "ad infinitum" é o sofrimento ao qual submetemos o passageiro da RMBH não tendo o metrô, o que já está durando demais, além da conta.

No que diz respeito à carga, quando começamos o nosso planejamento na Agência Metropolitana, nos demos conta de que há uma enorme hegemonia dos problemas que cercam o passageiro, e com razão. Mas a carga é muitas vezes demonizada pelos planejadores e reguladores. Voltando ao sindicato dos transportadores de carga, Luciano Medrado, um grande especialista, disse: "Dr. Lasmar, goste ou não, a metrôpole tem de ser abastecida; e ela é abastecida por caminhão". Ele tem um jargão: "Tá na mão? Veio de caminhão". Então não tem como demonizar, tem de tratar, tem de saber como receberemos esses caminhões de forma que eles possam otimizar, minimizar e mitigar o impacto urbano do transporte de carga. Essa é uma outra fragmentação que temos.

No que se refere à carga sobre trilho, Coutinho é a minha grande referência nesse assunto. A carga sobre trilho foi toda licitada para a Vale e para a MRS, e ainda não temos certeza dessas promessas de compartilhamento de carga e passageiro, como também se construir a linha de passageiro ao lado da linha de carga seja possível e viável economicamente, uma vez que seus contratos licitados são contratos para 20 anos ou mais. Portanto não basta um desejo; não basta uma vontade ou um entendimento das transportadoras para que isso seja viável.

Passarei rapidamente pelos marcos legais da regionalização do metrô. Gostaria de dizer que poucas pessoas sabem que foi criada uma empresa metropolitanana para o transporte. Aliás, ela passou por uma modificação na sua denominação em 2003, passando a chamar Transportes Metropolitananos de Belo Horizonte - incluindo aí a gestão dos ônibus e da RMBH. Ela conta com a participação do Estado, Belo Horizonte e 10% de Contagem. É claro que precisa ser revista, até mesmo porque, como vocês estão vendo, Betim não está aqui, não falamos aqui do Vetor Norte. Na verdade, ela precisa ser reconfigurada. No entanto ela é um instrumento que está a nossa disposição, e acredito que, a qualquer momento, pode ser uma alavanca para dar mais organicidade a isso.

Ela é chamada familiarmente de Metrominas e cuida da regionalização do metrô. Não vou repetir esses "slides", porque todos conhecem a Linha 1 do metrô, mas ainda temos de melhorar a nossa integração com as estações desse metrô. Em alguns casos, os operadores do metrô, em Belo Horizonte, já nos alertaram que isso pode ser um desejo muito frustrado, uma vez que, em horários de pico, não se consegue fazer essa integração, a não ser que esses investimentos, nas dez composições a mais, melhore a capacidade de carga do metrô. No entanto, em outros casos, há, sim, possibilidade de integração.

Quando tomei posse na Agência Metropolitana, uma das primeiras providências que fizemos foi uma visita ao Vilarinho. Deputada Maria Tereza Lara, ficamos surpresos ao ver que a integração com a BHTRANS estava correndo muito bem, mas com a Setop ela ia muito mal, com infiltrações no cimento. Esse é um dado que nos animou muito, porque, de lá para cá, conseguimos 28 linhas por meio de uma autorização do Governador e de um entendimento com a CBTU. Essa parte está melhorando. No entanto, onde não for possível e operador do metrô indicar que estourou, teremos de repensar as possibilidades.

Quais são os macroproblemas que enxergamos? Um deles é a sobreposição de ações. É muito difícil convencer as pessoas de que a Agência Metropolitana não tem uma agenda própria, isto é, ela é uma articuladora de agendas. Eu não estou, nem a minha equipe, tampouco o Governador ou ninguém que integra o Conselho Deliberativo, determinado a invadir e apropriar-se da pauta de trabalho de quem quer que seja. A Agência, repito isso para a Deputada, tem de ser o endereço único para que a CBTU, os gestores municipais, a Setop e o Sindicato dos Transportadores de Carga possam assentar-se e combinar minimamente o jogo, na falta de um modelo mais integrado. Se assim não fizermos, estaremos sobrepondo atividades e projetos, muitas vezes de uma forma criminoso, em se tratando de finanças públicas, dado o desperdício de recursos e a penalidade imposta ao usuário.

A fragilidade e a incapacidade do transporte sobre trilho já foram fartamente debatidas aqui. O que ouvimos no Rio de Janeiro, Betim e Contagem, por parte da diretoria da CBTU, é que não há previsão de investimento em expansão de malha do metrô de Belo Horizonte. O que existe é uma previsão de R\$14.000.000,00 de um projeto executivo, que retoma os estudos das Linhas 2, 3, etc., que está longe, muito longe do que o Vicente disse aqui ou do que São Paulo falaria a respeito de VLT e monotrilhos. Nada previsto. Há uma escassez de recursos federais para esse propósito.

A oferta de trens é suficiente, e torcemos para que as dez composições cheguem e que pelo menos a Linha 1 dê mais conforto para seus usuários. Esperamos que Vilarinho realmente acelere a sua integração com as 28 linhas metropolitanas de ônibus, que o bicicletário seja construído, que a ciclovia do Vilarinho fique pronta e que possamos dar uma prova maior de competência e multimodalidade desses transportes.

O aumento da frota já foi constatado aqui, e os especialistas o chamam de Taxa de Motorização. Belo Horizonte caminha para uma taxa de dois habitantes por veículo e também para uma situação extremamente perigosa, que é a expansão do uso de motocicleta.

O "slide" a seguir mostra a frota "per capita", e vocês já têm conhecimento disso. O número de carros nas ruas está aumentando. Aliás, ontem, o Osias deu um "show", mostrando como centramos o nosso modelo industrial na indústria automotiva, cujo financiamento tem ido para lá. Privilegiamos o transporte sobre rodas, e, pior, o transporte privado. Aqui criamos a cultura de que o ônibus atrapalha o automóvel. Isso foi muito bem debatido ontem.

O que mais preocupa a Agência hoje, com a falta de integração tarifária na região metropolitana, é o fato de que, se o cidadão de Esmeraldas quiser fazer uma consulta médica na Santa Casa de Misericórdia, pagará duas tarifas, já que ele vai precisar vir de Esmeraldas para Belo Horizonte e, em seguida, dependendo do seu desembarque, seguir até a Santa Casa, de ônibus, supondo que ele tenha dinheiro para isso.

Feito o cálculo, hoje, é mais barato a pessoa financiar uma moto que se submeter a isso. Este quadro que vocês estão vendo não é surpresa. A taxa de moto, hoje, por habitante, conforme vocês podem ver pela linha, é mais verde e caminha para manchas perigosas, que são aquelas amarelas e alaranjadas. Não repetirei aquilo que já foi dito ontem e certamente hoje pela manhã. A moto não é eficiente como transporte público nem privado. Esqueçamos essa agenda de mototáxi ou do "delivery", porque não é adequado você transitar de moto em uma cidade de 2.400.000 habitantes com um milhão de veículos, porque é acidente certo, com os altíssimos índices de traumatismo e de vítimas fatais em acidentes de moto, que têm sido confirmados pelos médicos do João XXIII e pela rede Fhemig. Deputada, caminhamos para uma saída, aquela que o usuário tem. Se ele não é atendido de uma forma, ele procura outra alternativa. Soubemos hoje de uma notícia interessante, por meio de um especialista de São Paulo. No Japão, motos de determinada cilindrada não são permitidas para consumo interno, porque são um perigo. São produzidas apenas para a exportação. Ora, exporta-se para os países subdesenvolvidos. Esses países é que as compram.

No Comitê de Mobilidade, temos feito um esforço grande. Há outros, mas me lembro aqui do Negão, que nos ajuda muito em Contagem. Por exemplo, quando foi autorizado o mototáxi, a Agência Metropolitana recomendou explicitamente a todos Prefeitos da região metropolitana que não o regulamentasse. Deputada, estou chegando agora de Governador Valadares, onde sua colega Maria Elisa herdou um belo abacaxi. Está tudo regulamentado. Está cheio de mototáxi em Governador Valadares e, obviamente, com muitos acidentes e vítimas. O esforço aqui é parar, integrar a tarifa e colocar as pessoas dentro do sistema de transporte coletivo, com conforto e segurança. E deixar moto para quem queira fazer "trail" ou a utiliza por "hobby", não para se deslocar.

Vamos agora falar sobre as perspectivas da melhoria da infraestrutura viária. Quanto a Linha Verde, essa é sem dúvida o orgulho da engenharia, eu não diria nem mineira, mas nacional. O que existe de melhor em matéria de segurança rodoviária temos na Linha Verde. A perspectiva é boa, mas é preciso olhar com muito cuidado. Ontem, foram apresentados dados da própria Subsecretária, que mostram que, quanto mais caminhamos para a Cidade Administrativa, para o Vetor Norte, há uma intensificação do fluxo e da velocidade, que torna a Linha Verde também uma perspectiva preocupante. Como faremos de uma boa engenharia uma boa perspectiva e não um bom veneno, com alta velocidade e grande fluxo?

Quanto à duplicação da BR-381, estou, na Assembleia Legislativa, chovendo no molhado, porque os Deputados fizeram uma belíssima frente parlamentar pela duplicação. Entretanto, ela não ocorre, e quanto mais tarda, mais pessoas morrem. Como Diretor da Agência Metropolitana, não reivindicando apenas o trevo de Caeté, mas toda sua extensão, onde as pessoas estão morrendo todos os dias, ao fazer esse trajeto.

A requalificação da Avenida Metropolitana, que é o atual Anel Rodoviário. Trata-se de uma perspectiva boa. Há um projeto muito bem estruturado, mas todos estão acompanhando pela imprensa o imbróglgio que virou a suspensão da licitação. Novamente temos um cenário meio cinza, um horizonte meio cinza. Se não retornarmos a licitação do DNIT, atrasaremos a reforma do Anel - e mais do que isso - o arco norte, ou nosso novo Rodoanel, fica comprometido da mesma forma.

Aproveitando os meus últimos 3 minutos, faço uma nota de pé de página. Deputada, existem várias ações que a Agência Metropolitana está procurando articular, que não dependem do DNIT, nem de grandes planos ou grandes investimentos e nem do DER. Por exemplo, em reuniões com o Ten. Donizete, da Polícia Rodoviária Estadual, vimos que é preciso providenciar diversas coisas: baias para os ônibus; deslocamento dos radares, móveis e fixos, que estão desativados; e - parece prosaico - a nossa Polícia Rodoviária Estadual clama por autonomia para manipular aqueles placares eletrônicos, com os quais ela alerta para o perigo de acidente. Ela não tem essa autonomia. Precisa ter. Esse acordo com a nossa Polícia Rodoviária Estadual para que ela mesma manipule aqueles placares não é complicado.

Sobre a requalificação da MG-424, todos ficaram espantados com o que aconteceu em São José da Lapa, há dois meses. Um cavalo atravessou a pista, quando veio um automóvel e o atropelou, logo após, veio um ônibus, que virou, um caminhão, etc., ocasionando vítimas fatais. O Guido, Prefeito de São José da Lapa, realizou conosco, em uma oficina, um procedimento similar ao de abrir a caixa-preta de um Boeing acidentado. Por que o acidente aconteceu? Em muitos casos, acidentes rodoviários acontecem porque falta o que chamam de coneamento. Faltou cone, mas por quê? Porque ele estava a caminho. E por que não havia cone próximo? Porque não há onde armazená-lo. Mas morrer por isso? É preciso uma causa mais forte. Então o acordo que estamos fazendo com a Polícia Rodoviária e com os Municípios que margeiam a MG-424, como Pedro Leopoldo, São José da Lapa, etc., é que eles conversem mais com os Tenentes responsáveis pela gestão - no caso, há apenas um, o Ten. Vitório -, para que essas questões ligadas a passeio situado em faixa de domínio do DER sejam fiscalizadas e haja a exigência da construção dele. Se isso não for feito, acontecerá o que o Prefeito nos mostrou: meninos morrendo ou atravessando fora da faixa. É preciso fazer passarelas, etc.

O melhor assunto, a integração que estamos fazendo, ficou para o final. O Fabrício deve ter explicado essas integrações dos ônibus metropolitanos. Desceremos com linhas-tronco, e essa é uma ótima perspectiva.

A segunda perspectiva é a integração tarifária, que já conseguimos fazer com os ônibus metropolitanos. Desde já, quem utiliza o ônibus metropolitano e precisa pegar o segundo em Belo Horizonte usufrui de 50% de desconto. A perspectiva é muito boa, porque a autorização dada há três meses inicia-se com 28 linhas integradas na Estação Vilarinho - isso foi parte desse pacote - e já começa com a integração dos ônibus metropolitanos com eles próprios. Com seu cartão Ótimo, é possível vir de uma cidade metropolitana, passar por Belo Horizonte e, em um espaço de 90 minutos, pegar o segundo ônibus com 50% de desconto na tarifa.

Outra perspectiva é a criação, na Agência, do Comitê PET- Mobilidade. Farão parte dele a Sedru, a Setop, Belo Horizonte, Contagem, Betim, e os Municípios que já estão ligados ao Sistema Nacional de Trânsito, como Santa Luzia, Nova Lima, etc. A situação atual é a dificuldade dos Municípios para aderir.

Encerrarei com uma boa notícia: há um acordo realizado com o sindicato das companhias seguradoras, que patrocinará o primeiro consórcio intermunicipal para o fortalecimento da gestão municipal de trânsito na região metropolitana. O sindicato concordou em fazer, no orçamento deles, aquela modelagem técnico-jurídica para essa gestão consorciada.

Há também o incentivo ao uso da bicicleta. Saúdo aqui a BHTRANS pelo programa Pedala BH e o governo federal pelo Bicicleta Brasil. Todos temos de copiar, imitar e integrar. Fica aqui a nossa preocupação com a hipótese de isso não ser realizado, Deputada, pois, em julho, já atingimos quase o recorde de acidentes do ano passado inteiro. Essa informação decorre de dados da Polícia Rodoviária Federal.

Finalmente, falarei sobre o Plano de Prevenção de Acidentes da Agência, que está apoiado em quatro pilares. Pretendemos melhorar as condições viárias, a educação para o trânsito e a capacidade dos Municípios de gerir seu trânsito local. Esse plano metropolitano decorre do plano estadual, cujo decreto deve ser assinado na próxima semana. Entretanto já o adiantamos bastante. Aliás, o João Luiz ajudou-nos muito com esse trabalho na Agência Metropolitana.

Cumpri meu tempo. Muito obrigado. Estarei aqui para o debate.

- No decorrer do pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

A Sra. Presidente - Obrigada, Sr. Lasmar. A nossa Comissão de Segurança Pública percorreu todo o Estado, discutindo e realizando um diagnóstico sobre segurança e violência. Eu conversava com o Deputado João Leite, Presidente da Comissão de Segurança Pública, a respeito de como seria importante discutirmos também a segurança no trânsito.

O secretário nacional disse que em todo o Brasil ocorrem cerca de 37 mil mortes no trânsito por ano. A situação é, pois, muitíssimo grave. O número deve ser proporcional ao tamanho do Rio de Janeiro, de Minas Gerais, enfim, ao tamanho de cada Estado. O problema é geral, dos Estados e dos Municípios, onde as coisas acontecem. Esse é um desafio.

O senhor está propondo exatamente um trabalho preventivo e educativo. Temos de criar uma mentalidade, uma cultura de não levar tão a sério, desde uma criança de três, quatro anos, um jovem... É lógico que também deve haver fiscalização, com a educação como suporte. Se a pessoa teve oportunidade e conhecimento, discutiu o assunto e ainda assim quer burlar as leis, colocando em risco a própria vida e a vida do próximo, tem de sofrer uma fiscalização muito rigorosa. Não podemos mais aceitar que ocorram tantas mortes injustamente. Às vezes, as pessoas estão no trânsito na maior tranquilidade, seguem as leis de trânsito e, de repente, sofrem um acidente sem nenhuma culpa, porque a outra pessoa dirigia alcoolizada, por exemplo, o que é um problema gravíssimo.

Portanto creio que, em relação à mobilidade, ao trânsito, a questão metropolitana é mais séria, porque o desafio também é muito grande para as pequenas cidades. Que bom que já existe uma proposta aqui. Temos de somar forças.

Agradecemos mais uma vez ao Sr. Lasmar e passamos a palavra ao Dr. João Luiz da Silva Dias, Presidente do Instituto de Mobilidade Sustentável Rua Viva, que disporá de 30 minutos. Posteriormente, ele terá mais 3 minutos para apresentar um vídeo, conforme combinado com o Deputado Carlin Moura.

Palavras do Sr. João Luiz da Silva Dias

Boa tarde a todos. Deputada Maria Tereza Lara e Deputado Carlin Moura, parabéns esta belíssima iniciativa da Assembleia Legislativa. Tenho certeza de que esta reflexão que fazemos aqui hoje irá gerar frutos.

O tema proposto é "Desafios e alternativas da mobilidade urbana". Temos muitas e melhores alternativas que o modelo de mobilidade que abraçamos no Brasil. O desafio começa pela conformação do próprio sistema de transporte. As partes do sistema têm a sua razão de ser como um todo. Não podemos dizer que temos um sistema de transporte público. Temos diversos subsistemas que concorrem entre si, estão em conflito, conforme depoimentos feitos nesta Casa.

A minha apresentação será longa, mas farei um resumo, para que haja um bom resultado. A proposta que fechamos é para constituir um consórcio metropolitano com as linhas intermunicipais. A nossa Agência Metropolitana está envolvida nesse reencontro da concertação entre todos os Municípios metropolitanos, mas isso é imperativo, um ponto imediato de partida no resgate daquela trajetória perdida lá atrás. Recife consolidou o seu sistema metropolitano, assim como outras cidades não se degradaram com o sistema de Curitiba. O melhor de todos os sistemas no País foi a Metrobel, gestada no Plambel no período tecnocrático. Curitiba também era tecnocrática, entretanto permaneceu.

Infelizmente a Metrobel foi degradada e transformada naquela autarquia a que o Sr. Lasmar se referiu aqui. E felizmente essa autarquia foi

extinta, pois era uma fachada para a gestão privada do transporte público, que foi resgatado pela Prefeitura de Belo Horizonte com a BHTRANS. O transporte estava em péssimas condições naquele momento.

Estruturar a rede metropolitana por meio de estações intramunicipais e intermunicipais. Estamos falando de um sistema. Essas conexões têm um sentido, aliás, não só como a conexão de transporte, mas também de um equipamento urbano da maior importância e que fortalece a centralidade.

Isso é muito claro para todos nós quando percebemos as Estações do Barreiro e de Venda Nova. Essas estações foram projetadas dentro do Plano Diretor de Belo Horizonte para reforçar regiões administrativas importantes. Barreiro é uma cidade. A Estação do Barreiro vem cumprir um papel não só de compactar a demanda daquela região - aliás, da região metropolitana em direção ao Centro -, mas também de atender aos deslocamentos na região do Barreiro. Para o cidadão poder vir e trocar de lado no Barreiro, era preciso que ele pegasse uma linha em direção ao Centro, descesse na Tito Fulgêncio e pegasse um ônibus no sentido contrário, senão não iria para o Barreiro de Cima. Então ocorriam coisas desse tipo. Portanto estruturar uma rede metropolitana por meio de estações intramunicipais e intermunicipais, concebidas com essa lógica, juntamente com os Municípios, o que, aliás, não vem acontecendo.

Cindir o Metrô BH da CBTU. O nosso companheiro Raul de Bonis está aqui. Participamos de uma longa discussão sobre a questão da regionalização. A cisão do metrô de Belo Horizonte é tratado no "caput" do art. 3º da lei que determinou que todos os sistemas fossem transferidos e, no § 3º - que era exceção -, de criarmos uma empresa para receptionar. O que significa cindir? Significa desmembrar da CBTU, que é uma empresa ainda federal, cujas ações serão transferidas progressivamente ou, quando for acertado no acordo dos acionistas, para o governo local, o Estado e as Prefeituras. Então se dá uma condição inicial, por exemplo, o trem metropolitano de Porto Alegre, a Trensurb, empresa federal em Porto Alegre ligada ao Ministério das Cidades, com uma diretoria local, ou seja, uma gestão local. A CBTU, administração central, fica liberada até para que o governo federal recupere o seu papel de planejador do sistema sobre trilhos - aliás, papel antigamente cumprido de maneira mais ampla e geral pela IBTU. Esse é um papel que se reserva para a CBTU. Ele está realizando um belíssimo trabalho, apoiando a implantação do metrô de Curitiba, entre outros. Por último, a mobilização social para a reforma fiscal do transporte público. É fundamental compreendermos que, num modelo fiscal que abraçamos no Brasil para o transporte público, não temos capacidade de produzir um transporte adequado. O transporte continuará sofrendo concorrência até de motocicleta. Do ponto de vista privado, é mais barato andar de motocicleta. A tarifa de ônibus paga a prestação da motocicleta. Do ponto de vista social, não estamos contando com todo o congestionamento, a poluição e os leitos hospitalares que são ocupados pelas vítimas dessa modalidade.

Partiremos agora dessa realidade trágica: estamos vivendo um colapso da modalidade no Brasil. Seguindo como estamos e desejamos, com altas taxas de crescimento econômico, o Brasil caminhando para se tornar um país com uma renda mais bem distribuída, incluindo os contingentes maiores da população, a má notícia é que o problema vai piorar. Então há um colapso que é resultado desse crescimento explosivo, urbano e desordenado. Além disso, uma metropolização dos grandes centros, em que a cidade passa a ser uma ficção política. Se a pessoa atravessou a rua, já não está mais em São Paulo, mas em Guarulhos; se passou daqui para lá, estará em Contagem, Betim e Sabará. Se mudou e atravessou a rua, estará em Sabará. A cidade é uma ficção política; a grande cidade é a metrópole, da qual somos cidadãos.

O transporte público como bem de mercado. Essa é a grande tragédia nacional. Veremos que diversas questões levantadas ontem, aqui, pelo Prof. Marcelo Guimarães têm resposta nessa condição a que está submetido o transporte público. Não é pela natureza da operação, não é o fato de haver o operador privado. Ele está desvirtuado como bem, transformado em mercadoria, o que tem efeito extremamente grave. Não é, repito, a natureza do operador. O sistema de transporte da França, de Paris, é de gestão pública, da RATP; todas as outras cidades são operadoras privadas. Em todos os lugares, se faz da mesma forma, sob controle público; o transporte é especificado pelo poder público. Essa não é nossa realidade, e veremos que somos todos, até os produtores do transporte, os empresários, prisioneiros dessa lógica privada.

Modelo industrial centrado na indústria automobilística e, pior, distorcido pelo mercado na indústria de transporte público. O que é o mercado de transporte público? O mercado são os operadores. Por que as empresas de ônibus compram os equipamentos para produzir transporte? Porque está definido pelo sistema de remuneração. Ao se melhorarem - e veremos isso em seguida - as condições do sistema de remuneração do transporte, ao se qualificar o transporte, gradativamente se agravará a exclusão. O transporte público no Brasil exclui as pessoas de menor capacidade de renda. Veremos que ele será excluído pelas pessoas à medida que a renda cresce, e o cidadão, o passageiro cativo do transporte público, procurará se libertar e adotará outros modos mais eficientes, já que o transporte público é produzido aqui sob más condições.

Por último, o que é trágico, a falta de reação aos efeitos negativos do modelo de mobilidade que adotamos. Convivemos com a realidade brutal dos acidentes de trânsito, que o Prof. Lasmar e a Deputada Maria Tereza Lara mencionaram. A Europa enfrentou essa realidade na década de 70 e inverteu o número de mortos no trânsito. Hoje, em todos os países da Europa, o número de mortos é inferior a esse período. Fechamos nossos anos 80 com 20 mil mortos; hoje se fala, com todas as nossas deficiências, em 37 mil mortos. Não sabemos ainda se, em 2010, o máximo ficou para trás.

Declínio do transporte público. Assistimos a isso. Tenho números aqui, mas o Rogério Braga mostrou que, em São Paulo, já está equilibrado: 50% do transporte público, 50% do transporte privado.

Poluição sonora do ar, aumento dos tempos de deslocamento. Sem reação. O que é pior, porque temos comportamento proativo ao nos anteciparmos aos acontecimentos e comportamento reativo, o que não é bom. Reage-se porque está acontecendo, porque já aconteceu. Nem reação temos ainda. Esperamos nesse ambiente, nesse trabalho, essa reação que se impõe.

O colapso está caracterizado, há congestionamentos com uma taxa de motorização inferior a 3 veículos por 10 pessoas. O Lasmar mencionava que, em Belo Horizonte, estamos chegando quase a 5 por 10. Brasília tem a maior taxa de motorização e está nessa faixa, em torno de 5; Belo Horizonte está em torno de 4; os Estados Unidos têm 8,3. Entretanto temos mais congestionamentos que os países com taxa de motorização mais elevada. A grande questão são as alternativas. Precisamos falar em alternativas a esse modelo de mobilidade. O que é modelo? Modelo é como se reparte, como se produz o transporte entre os diversos modos nos deslocamentos na cidade ou região.

O número para o qual o Rogério chamava a atenção em São Paulo já é de 50%: o transporte privado está representado pela linha vermelha, e o transporte coletivo, pela linha verde. Esses dados de 2002 mostram que em Belo Horizonte havia uma participação maior no transporte coletivo, mas está caindo. O Secretário Fabrício Sampaio disse que o transporte intermunicipal metropolitano transporta 750 mil passageiros. Em 1994, quando eu estava na BHTRANS, transportava 1 milhão. Com todo o crescimento da região metropolitana, com taxas de 7%, o transporte de 750 mil passageiros agora mostra uma decadência do sistema, e não significa que as pessoas não necessitam se deslocar.

Os modos de transporte privado e público se diferenciam pela eficiência - consumo de tempo, espaço e energia, sendo os dois últimos fundamentais -, pelas externalidades negativas - poluição sonora e do ar - e pela segurança - acidentes de trânsito. O mundo inteiro está entrando com especificações mais rigorosas; ao comprar um eletrodoméstico, verifica a eficiência e o consumo energéticos, e os veículos também virão identificados pelo grau de segurança. Temos toda uma evolução de segurança veicular. É evidente que a moto não atende nenhuma delas. A motocicleta não é um modelo de transporte urbano, conforme ressaltou o Prof. Lasmar, é um fenômeno asiático. Diversas fotografias mostram motocicletas com três pessoas carregando bagagens inimagináveis. Mas, na realidade asiática, as motocicletas substituíram a bicicleta e se comportam como tal, andam muito devagar no meio das pessoas e das bicicletas. A motocicleta foi trazida para o Brasil de forma irresponsável, substituindo o automóvel. É um modal vulnerável como pedestres e ciclistas, mas nenhum dos dois andam a 50km/h entre os veículos. Há uma tragédia que vai se agravar, e a indústria automobilística será tratada, em algum momento do futuro, como

a indústria bélica e de cigarros, produtora de vítimas. Por mais que investamos em educação, nosso investimento redundará em muito pouco, teremos mortos mais educados e pessoas vitimadas com sequelas graves mais educadas, mas elas existirão porque o modo é vulnerável para essa condição de produção.

Esta é aquela fotografia que a Madalena mostrou ontem, fazendo a comparação do consumo dos carros e dos ônibus, o consumo energético, sendo o automóvel o grande consumidor, e ilustrando a poluição, sendo a motocicleta a mais poluente. Este gráfico é de São Paulo, mas se aplica à nossa pesquisa. Neste eixo temos a população cuja faixa de renda mensal familiar é de R\$400,00 a R\$6.000,00. Este eixo mostra o índice de mobilidade, quantas viagens o cidadão faz por dia. Basicamente são no mínimo duas viagens, ele vai e volta. Alguém pode ir ao trabalho, à escola e voltar para casa, completando três viagens. Estamos falando de médias, já que há pessoas que não fazem nem uma viagem por dia. Viagem é um deslocamento maior, não aquela movimentação em torno da residência. As pessoas de menor renda têm uma mobilidade média de 1,5 viagem "per capita" e as de renda superior a R\$6.000,00 fazem quase 3,5 viagens "per capita".

A primeira constatação que fazemos neste gráfico é que o padrão de mobilidade no Brasil não é democrático: quanto menor a renda, menor o índice de mobilidade; quanto maior a renda, maior a mobilidade. No gráfico, verificamos o crescimento da mobilidade com o crescimento da renda. A linha azul refere-se ao total de viagens; as outras são uma decomposição entre transporte coletivo, individual e a pé. A segunda constatação é que o padrão de mobilidade também se altera por nível de renda: 60% das viagens das pessoas de menor renda são feitas a pé, 30% por transporte coletivo e 10% por transporte privado, estes últimos geralmente porque o veículo faz parte da própria ferramenta de trabalho. Com o aumento da renda, cresce a mobilidade baseada no transporte motorizado privado. No gráfico, vemos que, à medida que cresce a renda, cresce o transporte individual - é ele que responde pelo aumento da mobilidade. A terceira constatação é que o transporte público é excludente das pessoas de menor renda. Como vimos, 60% das pessoas com até R\$400,00 de renda familiar andam a pé, não por gostarem, mas porque estão excluídas do transporte, porque pagar pelo transporte significa tirar de sua mesa, tirar de seu orçamento de subsistência. Assim, andam a pé por grandes percursos. Falar em 35% de deslocamento a pé em São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Fortaleza é uma brutalidade, mas é a nossa realidade. Então, o transporte público exclui os mais pobres, mas, à medida que a renda cresce, ele é excluído pelas pessoas, ou seja, as pessoas se libertam do transporte público e buscam alternativas, como a motocicleta, a Brasília amarela e outros meios de transporte que se apresentam. Então, o transporte público no Brasil é um produto de mercado - o que é muito grave - popular. É o que se demonstra aqui: esta curva roxa mostra que, com o crescimento da renda, o transporte público começa ganhando, ou seja, as pessoas deixam de andar a pé e começam a andar de ônibus. Mas, quando chegamos à faixa de renda de R\$1.600,00 a R\$3.000,00, ele começa a cair. Ou seja, as pessoas se libertam do transporte público porque ele não as atende.

Para construirmos a mobilidade sustentável, temos alguns princípios norteadores: a inclusão social por meio do aumento da oferta de bens públicos e da prevalência do interesse coletivo sobre o particular; a universalização da mobilidade e da acessibilidade e a sustentabilidade ambiental e econômica. Ora, princípios devem ser assumidos; não podem ficar no palavreado sonoro e vazio, no discurso fácil. Assim, a primeira questão que se nos apresenta e que acho muito interessante é definirmos a mobilidade, não só no conceito da física, pelo qual a mobilidade é o movimento das pessoas e das cargas nos espaços, mas principalmente no conceito jurídico: mobilidade compreende o direito de todos os cidadãos ao acesso aos espaços públicos, aos locais de trabalho, aos equipamentos e serviços sociais, culturais e de lazer através dos meios de transporte coletivos, individuais e não motorizados e dos meios de comunicação - ou seja, até a internet é mobilidade, pois movimentamos contas bancárias e fazemos compras de casa, sem sair do lugar -, de forma segura, eficiente, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável.

Então, a primeira grande questão é a efetividade: em que medida tudo o que estamos discutindo se concretiza. Vou dar como exemplo dessa efetividade, lembrando a questão levantada ontem pelo Prof. Marcelo Guimarães, a acessibilidade no transporte coletivo, nos ônibus. Vemos aqui um ônibus de piso baixo, onde a pessoa entra com autonomia e espontaneidade, ou seja, é um equipamento fabricado com um desenho universal para transportar e alcançar todas as pessoas. Além de o piso ser baixo, com a suspensão a ar, o ônibus abaixa, ou seja, se ajusta a uma calçada com guia de 17cm e permite perfeitamente que a pessoa entre. Podemos comparar essa solução com o uso de elevador em ônibus. Mesmo se todos os ônibus tivessem elevadores, haveria várias questões a serem discutidas. A primeira delas é que ele não é autônomo, ou seja, depende do operador; a segunda é que, não é espontâneo, pois é necessário que os passageiros aguardem aquela operação, como se dependêssemos dos outros para que fôssemos atendidos. Além disso, na maioria dos casos, o elevador não funciona. E mais: não atende as pessoas com alguma dificuldade de locomoção. Não devemos levar em consideração apenas os cadeirantes; não é possível que o transporte público exija que o usuário seja atleta. Muitas pessoas têm dificuldade para subir em um caminhão encarroçado. Os ônibus com elevador e com motor dianteiro usam o mesmo chassi de caminhões, ou seja, são caminhões que foram encarroçados como se fossem ônibus. O seu chassi mede 1,05m de altura. Então, com essa altura e três degraus, o primeiro degrau, mesmo quando o ônibus se aproxima da calçada, terá meio metro de altura. Muitas pessoas têm dificuldade de entrar nos ônibus, e o elevador não foi instalado para elas, mas apenas para os usuários de cadeira de rodas. Esse fato mostra que estamos envolvidos somente com paliativos, e isso não se dá por uma dificuldade tecnológica. Produzimos e exportamos ônibus de piso baixo integral articulado. Se formos ao Chile, em Santiago, veremos belíssimos ônibus brasileiros articulados, de piso baixo integral, circulando.

Para mudar essa realidade, devemos enfrentar quatro paradigmas. O primeiro deles, que foi mencionado e é muito grave, é o automóvel como solução universal; o segundo é a visão do transporte público como bem de mercado; o terceiro é a tarifa de transporte público como custo médio do passageiro pagante; e, por último está a motocicleta como meio de transporte urbano alternativo.

Além de ser ineficiente e de o consumo de energia por passageiro-quilômetro transportado ser alto, como vimos, o automóvel consome mais espaço. Não é possível produzir todos os espaços referidos, principalmente se todas as pessoas tiverem automóvel. Não adianta fazer a Linha Vermelha, no Rio de Janeiro, ou a Linha Verde, pois sofrerão congestionamentos. Os viadutos são lindos para quem os percorre por cima, mas horrorosos para quem está lá embaixo, principalmente o comércio. E o transporte público ficou lá embaixo. Adotamos soluções rodoviárias em avenidas de Belo Horizonte para privilegiar o transporte privado, e não o coletivo. Não adianta: todo espaço que for criado será ocupado.

Estou preocupado, pois meu tempo está se esgotando e ainda tenho muitas questões a mostrar. Por isso, rapidamente, mostrarei esta construção extremamente importante: é necessário que tenhamos a percepção de que falamos de dois mundos diferentes. Bem público e bem privado são dois universos distintos, duas realidades distintas e independentes na ciência econômica. Produção de bens privados e públicos são coisas diferentes. Quem produz aqui: o setor privado ou o público? Vemos, nesse "slide", a economia de mercado e a teoria do consumidor que, imagina-se, explica tudo e determina a eficiência e uma área sombreada em que o governo produz e intervém em bens privados, por razões estratégicas de desabastecimento ou por qualquer outra imperfeição de mercado. Do lado de cá estão os bens públicos, que não admitem exclusão, pois são universais. Por definição, o mercado é excludente. Como vimos no fenômeno do ônibus, se não houver exclusão, não há mercado. O mercado exclui pessoas e firmas. Empresas são marginalizadas, porque não tiveram eficiência para concorrer com outras e quebraram. Pessoas foram alijadas, não são consumidoras, ainda que desejem, porque não têm renda. O preço é o equilíbrio entre a oferta e a demanda. Isso é lei de mercado. Bem público não segue essa lógica. Educação e saúde não estão sujeitas à exclusão. Isso é inadmissível, inclusive porque seriam ineficientes. É ineficiente excluir pessoas da vacinação pública, da educação, da saúde pública, do transporte público. Não podemos falar que o transporte público seja deficitário. Transporte deficitário é ônibus lotado, como é deficitário o sistema de saúde que não consegue atender todos que dele necessitam. A falta de leito hospitalar é déficit do sistema de saúde. Déficit no sistema de transporte não é no caixa das empresas de ônibus; é falta de ônibus qualificado, é falta de metrô. A lógica de produzir é outra, a viabilidade é outra. É viabilidade social. Contabilizamos os custos e os benefícios sociais. Quando alguém diz que é muito caro fazer metrô, a verdade é que é muito caro viver sem metrô.

Os bens públicos são bens que não estão limitados a um consumidor. O princípio da exclusão é inaplicável ou ineficiente. Quanto aos bens privados, a exclusão é essencial; sem exclusão não existe mercado. Tarifa não pode ser colocada como custo médio por passageiro pagante transportado. Tarifa é um valor que, quando se cobra - porque pode nem sequer ser cobrado -, complementa o orçamento público entre os diversos modos e por política de transporte. A tarifa não pode excluir ninguém.

Falarei rapidamente, pois meu tempo acabou, o que é uma pena. Diretrizes de uma política de transporte procuram induzir a matriz para um sistema mais eficiente. Se tivermos um sistema mais eficiente, ninguém andar de motocicleta, porque ficará mais caro andar de motocicleta que num transporte público que tenha muito mais qualidade, grande oferta, ônibus e metrô de alta qualidade. Então, há um sistema que pode funcionar melhor.

Usarei somente um "slide". Isso aconteceu em Madri, em 1985. Foi criado o Consórcio de Madri, e foram definidos recursos fiscais de impostos vinculados a ele. Esse consórcio passou a planejar o transporte para os próximos 10 anos. No ano seguinte, já com recursos, criou o abono, o subsídio - aliás, já era subsidiado - estabelecendo que ninguém com menos de 20 anos e acima de 65 pagaria tarifa e que quem pagasse não pagaria o que custava. O transporte é subsidiado. O transporte perdia posição e a recuperou, em número de passageiros. Essa recuperação iniciou-se em 1986. Madri tem construído 13km de metrô subterrâneo por ano, a um preço extremamente reduzido, porque tem escala e investiu na sua engenharia, na sua indústria ferroviária, fazendo trens de alta velocidade por toda a Espanha. É essa a realidade que precisamos abraçar rapidamente.

- No decorrer do pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

A Sra. Presidente - Obrigada, Sr. João Luiz. Precisamos de pessoas como o senhor e os outros palestrantes, que são entusiasmados e têm experiência, para nos ajudar a resolver a questão da mobilidade urbana e do metrô.

#### Exibição de Vídeo

A Sra. Presidente - Convidamos os presentes para assistir a um vídeo trazido pelo Sr. João Luiz da Silva Dias.

- Procede-se à exibição do vídeo.

O Sr. João Luiz da Silva Dias - O projeto original do metrô é a implantação da transposição de Belo Horizonte. O projeto do metrô de Belo Horizonte é o projeto da travessia ferroviária, que possui um trecho central, entre o Horto e o Eldorado, que está funcionando desde 1993. Esse tramo leste foi assumido agora. Não era assim: saía do matadouro e ia para Capitão Eduardo, mas foi alterado, usando o leito atual. O tramo oeste vai até Betim e está projetado pelo governo federal desde 1980.

Se em 1980 já havia mobilidade para transportar passageiros, hoje há muito mais. Fizemos uma estimativa, e são 111 mil passageiros só pelo deslocamento do sistema de transporte público. Esse vídeo nos mostra que o trecho do lado oeste também é um trecho operado pela Ferrovia Centro-Atlântica, da Vale do Rio Doce, e é um gargalo ferroviário de extrema gravidade. À medida que se resolve o tramo leste, vai se agravar o gargalo do tramo oeste.

A Sra. Presidente - Obrigada, Sr. João Luiz. Realmente, o metrô para Betim é um grande desafio. Ontem a Prefeita de Betim, Maria do Carmo, esteve aqui e nos relatou as articulações que tem feito junto às lideranças de Betim, à Prefeita Marília, de Contagem, às lideranças de lá e às de Belo Horizonte para que possamos ter o metrô.

Sr. Lasmar, como Diretor-Geral da Agência Metropolitana, contamos com o seu apoio nesse trabalho. O senhor também defende o metrô. Se verificarmos pelo número de habitantes, veremos que hoje Betim tem mais de 450 mil habitantes e Contagem, quase o dobro disso. Um grande número de trabalhadores sai de Belo Horizonte para trabalhar em Betim e Contagem e vice-versa. Portanto, a justificativa técnica já existe há muito tempo. Precisamos unir esforços. Com certeza, o governo federal já está sensibilizado para isso. Esperamos ter em breve a notícia de que vamos ter, com a união de esforços das três esferas de poder, dos Prefeitos da Região Metropolitana e do governo federal, sobretudo com a destinação de recursos federais - pode até ser uma PPP -, o metrô. Está havendo um trabalho integrado, continuado, insistente para que tenhamos o metrô até Betim. Não queremos, de forma alguma, impedir que haja ampliação desse metrô para outras regiões de Belo Horizonte, mas lá o metrô é questão de prioridade. Para tanto, as Prefeitas de Betim e de Contagem têm feito grandes esforços. Com certeza, acreditamos que teremos esse metrô, pois essa é uma aspiração da população da Região Metropolitana.

Mais uma vez, agradecemos ao Sr. João Luiz. O Sr. José Abílio ajudou a construir este ciclo de debates. Ele e outras lideranças participaram de todas as reuniões de organização. Depois pediremos a todos para apresentarem-se. Desde já agradecemos a participação do José Abílio não apenas hoje, mas em todo o processo de construção deste ciclo de debates. Com a palavra, o Sr. José Abílio Belo Pereira.

#### Palavras do Sr. José Abílio Belo Pereira

Saúdo a todos e a todas. Cara Deputada Maria Tereza Lara, na pessoa de quem cumprimento os componentes da Mesa, agradeço o convite da Assembleia e ressalto que estamos em um momento muito importante de constatação do nosso atraso no sistema de mobilidade metropolitana - podemos dizer que somos os mais atrasados do Brasil -, mas também, ao mesmo tempo, com muita esperança, estamos produzindo ideias, unificando pensamentos e ações para caminharmos rapidamente a fim de termos projetos de mobilidade metropolitana. Com esses projetos e planejamentos metropolitanos, teremos condições de captar todos os recursos necessários para tal. Na verdade, a culpa de não ter havido a captação de recursos é nossa, da sociedade metropolitana, do conjunto das três esferas do poder público e de nós mesmos, que não conseguimos construir este processo de discussão: o que realmente queremos e como fazer esse processo de mobilidade sustentável na Região Metropolitana.

Acho que estamos, de alguma forma, nos redimindo e com bastante celeridade. Estou muito esperançoso em relação a todos os processos.

Meu papel é de debatedor. Por isso, farei uma primeira pergunta à Mesa. Posteriormente, gostaria de me expressar, uma vez que fui convidado, sobretudo para trazer um olhar um pouco diferenciado acerca da questão da mobilidade. Depois voltarei e refarei minha indagação. A minha pergunta para a Mesa é a seguinte: o que devemos fazer como gestores públicos e privados, técnicos, especialistas e população, a partir de hoje, olhando para o futuro, a fim de construirmos uma mobilidade sustentável em nossa cidade metropolitana? Encaminharei duas subperguntas, por meio das quais estabeleceremos algumas diretrizes deste ciclo de debates: precisamos de um órgão gestor que centralize todos os aspectos de mobilidade? É esse o caminho ou precisamos de um planejamento integrado, participativo, que subsidie a ação de cada órgão, até mesmo dos três níveis de governo, e que permita uma gestão colegiada e articulada? Pode ser que haja outras formas de encaminhar a questão da mobilidade. Gostaria apenas de fazer essa pergunta à Mesa para nos aprofundarmos nessa discussão.

Falarei sobre coisas óbvias, mas, de vez em quando, mostrarei exemplos bastante interessantes de como o processo de mobilidade constrói uma cidade, um agente de inclusão social, etc. Sempre faço perguntas muito básicas. Por que nos movemos? Nós nos movemos para trabalhar, estudar, tratar da saúde e obter serviços. Há um fator interessante: sempre partimos de casa e a ela retornamos no final do dia. O lugar da moradia e o lugar do transporte coletivo, fundamentalmente, deverão sempre estar bem conectados. A origem e o destino são sempre a moradia ou o bairro.

Como deverei ser breve, peço que, simultaneamente à minha fala, leiam o que está nos "slides". Farei uma síntese da exposição. Como nos

movemos? Nós nos movemos a pé, e é interessante o fato de que é sempre a pé que se inicia e termina o nosso processo de mobilidade. No começo do dia, caminhamos para pegar o transporte, qualquer que seja ele, até mesmo nosso carro particular. No fim do dia, caminhamos para chegar ao nosso local de descanso, que é a nossa casa. Nós nos deslocamos de ônibus, carro, bicicleta, motocicleta, avião, etc. Foi muito bom ouvir o Vicente. Para arejar um pouco nossa maneira de pensar, citarei o Rio de Janeiro, que possui barcos. Em Salvador, há planos inclinados. O Rio de Janeiro também os possui, mas para poucos passageiros. Há os elevadores urbanos, como o Elevador Lacerda, em Salvador, que é uma atração turística dessa cidade há mais de um século. Existem teleféricos, como o de Medellín. Os meios de transportes, que são muitos, devem ser adaptados ao que existe na cidade. Não adianta dizermos que aqui há uma topografia muito complicada. Devemos inventar os nossos modos para a nossa topografia complicada. Isso precisa ser um estímulo à nossa criatividade, e não, um limite à nossa mobilidade.

Uma questão interessante é que cada modo demanda uma energia. A primeira é a vital. Quando consumida demais nos trajetos das pessoas, é responsável por estresse, por perda de tempo de convívio com a família, por perda do lazer ou da possibilidade de se fazer qualquer outra coisa. Isso tem reflexo diretamente na nossa saúde. Assim, a energia vital é fundamental nos deslocamentos, sem falar nas outras todas que conhecemos muito bem.

Onde nos movemos? Cada modal exige uma base, uma infraestrutura. Cada um, digamos, tem uma parafernália para se mover. O modo a pé tem a sua também, que são os passeios. Em princípio, deviam ser largos, de boa qualidade, sombreados no verão, ensolarados no inverno. Já que é para nos movermos com qualidade e o andar é o primeiro módulo, devemos partir dessa mobilidade. Os outros meios também têm as suas exigências - pistas exclusivas, por exemplo.

Uma primeira conclusão é que falar de mobilidade é falar de seres humanos em movimento, da vida cotidiana, dos compromissos, dos afazeres que temos, da maneira como nos deslocamos no espaço. Sempre nos deslocamos para algumas atividades que são muito específicas, especiais e predominantes, como o trabalho, o estudo ou coisa similar. Então, quando falamos de deslocamento, estamos referindo-nos à maneira como a cidade define onde estão os lugares de trabalho, de moradia, de lazer, como utiliza o solo e o espaço. Se fizermos uma utilização melhor, poderemos nos mover mais facilmente; se pior, com mais dificuldade. Essas questões ficarão mais claras mais adiante, mas já dá para fazer uma relação bastante forte entre movimento e atividades.

Outra questão interessante é que todos os modos dependem de estrutura específica. Nas cidades, tudo se move, não somente os seres humanos. Para se comprar o pãozinho na padaria, no fim do dia, teve de chegar um caminhão, no dia anterior, com a farinha de trigo. Para dispensarmos o lixo, mesmo reciclado, terá de passar algum mecanismo que o recolha, que de preferência o leve para a fábrica que usará o produto que descartamos. Então, na cidade, tudo está em movimento. Ele é, de alguma forma, uma espécie de razão de ser da cidade. E não são somente os seres humanos. A sobrevivência na cidade, produzida pelo acesso aos bens, a tudo que precisamos, está transitando.

Assim, uma outra conclusão a que chegamos é que, nas cidades, a vida se tece ou acontece pela interação de tudo e de todos. Se não houver isso, não haverá vida urbana. Se não houver pessoas se movendo, objetos e serviços, a cidade não existirá. Ela é exatamente a construção dessa interação. Assim, o desafio da mobilidade é muito complexo, pois estamos falando do que é mais fundamental nas cidades. É, nesse sentido, coletivo, pois envolve tudo e todos. Precisa ser construído pela interação de cidadãos que se movem. São cidadãos, não interessa por qual meio se movem, se é um empresário ou um operário. Todos os dois estão se movendo. Então, o primeiro olhar da mobilidade não é o do técnico, do especialista, do gestor público, mas, sim, o do cidadão. Antes de sermos qualquer uma das coisas que nos qualificam como especialistas, técnicos, professores, donos de frota, gestores, somos cidadãos. Vivemos a mobilidade individualmente, como qualquer um dos cidadãos.

Gostaria de abordar, na mesma linha, uma outra questão que também é um desafio econômico. Afinal, tratar da mobilidade é um desafio econômico. Já ouvi dizer que 20% de todo o processo de construção de riqueza de conhecimento nacional se dá em torno dos modos de transporte. Desde a pesquisa, o desenvolvimento tecnológico até a parafernália de transporte, tudo isso faz parte de uma intensa produção de conhecimento, de tecnologias e de geração de riquezas. Passarei por cada um desses itens, mas somente para dar um exemplo.

Trata-se de um desafio econômico e social a partir do princípio pelo qual todos se deslocam. Sendo assim, é um desafio do conjunto da sociedade. O deslocamento é que faz a nossa possibilidade de sobrevivência, pois não somos árvores que nascem e que ficam quietas no lugar. Seres humanos são seres moventes. É um desafio ambiental, porque jogamos resíduos dos combustíveis no ar e também porque toda essa construção que fazemos - automóveis, viadutos, vias asfaltadas -, tudo isso um dia tem de ser descartado, substituído. Então, o desafio é reciclar todo esse material de que precisamos. É um desafio também saber como organizar o nosso território. Se o organizarmos de formas diferentes, poderemos mover-nos diferentemente, priorizando mais ou menos o transporte individual ou o coletivo. Por exemplo, Los Angeles é uma cidade que prioriza o transporte individual. Ela tem imensas avenidas e viadutos, e a população espalha-se nesse território gigantesco. Já Bilbao é uma cidade que nasceu a partir de um processo de discussão que durou 13 anos. Trata-se de uma região metropolitana que, em um certo sentido, dá a impressão de que existe a negação ao automóvel. Lá, tudo é convidativo para que as pessoas utilizem o transporte coletivo e dificulta o uso do transporte individual.

Então, quais são as grandes referências que queremos ter em nossa vida e em nossa Região Metropolitana? Temos de amadurecer essa questão conjuntamente. Há também o desafio de compartilhar a gestão. Essa gestão não é de técnicos e governos, mas uma gestão coletiva, pois todos estão financiando esse processo. Então, mais do que uma obrigação do poder público, essa gestão tem o dever de ser coletiva.

Portanto, é um desafio econômico, social, ambiental, territorial e da gestão, mas a mobilidade também é um importante item de construção da sustentabilidade. Se estamos tentando construir uma sociedade sustentável, um desenvolvimento sustentável, é importante prestarmos atenção a esse item.

Gostaria de recheiar agora com uns pequenos exemplos, aos quais dei o apelido de boas práticas. O primeiro deles, muito citado e que já tem 40 anos, uma espécie de exemplo internacional, é o exemplo de Curitiba. Não sei por que, no Brasil, somos os últimos a chegar a ter essa referência. Talvez seja pelo nosso complexo de baixa estima: achamos que tudo que é nacional é sempre pior. Aliás, já foi citado aqui que esse modelo está se reproduzindo na Colômbia, na Turquia e por aí fora. Trata-se de um modelo que junta a questão do transporte coletivo ao adensamento demográfico. Ou seja, onde as pessoas se concentram mais para morar com o adensamento do comércio e do serviço. Isso tudo se junta ao sistema que tem simultaneamente os ônibus rápidos - os famosos BRTs -, que já são antigos, com mais de 40 anos, mas que, para nós, são a novidade do momento. Utiliza também o trânsito lento para fazer movimentos de pedestres que acessam o transporte rápido, vai de um lado e do outro - as linhas amarelinhas - o trânsito rápido, e, nesse miolo todo, agrega-se ao maior adensamento demográfico de comércio e de serviços. Em baixo vocês visualizam isso melhor, mas já dá para verem nas fotos como isso se expressa na imagem da cidade. Vemos esses corredores estruturais facilmente.

A maior parte das pessoas mora nas proximidades do transporte coletivo; então, elas não precisam fazer o exercício de pegar o seu carro ou o ônibus e dar várias voltas para usar o transporte coletivo, porque ele está ali e é convidativo.

O exemplo de Brasília é interessante porque existem outras formas de conviver, na vida residencial e nas nossas habitações, com as vias de trânsito muito rápidas. Metrópoles também precisam ter trânsito muito rápido, e andar de carro é uma forma de andar nas cidades. Temos de saber conviver melhor com o transporte coletivo, mas andar de carro sempre será algo importante e necessário. Do ponto de vista urbanístico, Brasília sinaliza maneiras de trafegar rapidamente, em boa convivência com o tecido urbano. O que existe em Brasília é uma via expressa,

rápida, e não, uma mistura de via expressa com uma estrada que acaba virando avenida urbana e não dá conta de ter nem velocidade nem segurança para os cidadãos.

Aqui quero mostrar um sistema existente em Medellín. A fonte foi Curitiba, mas Medellín conseguiu dar grandes passos para a frente. Tudo o que aí está utiliza o sistema de transporte como um estruturador da vida social. Medellín é um grande, imenso vale, uma região metropolitana com 3.500.000 habitantes, formada por cinco Municípios. Esta faixa azul mais clara é o rio, e os Municípios aparecem no quadradinho vermelho. A linha de metrô é esta linha azul mais escura, a amarelinha e a verde, que fazem a grande estrutura da mobilidade metropolitana. Essas 3.500.000 pessoas têm como referência essa grande estrutura. Para essa grande estrutura convergem todos os outros modos de transporte, seja o ônibus, seja o teleférico, seja a bicicleta. Aliás, nas estações do metrô também existe bicicletário, ou melhor, no próprio vagão do metrô existe um lugar para se carregar bicicleta. Dessa forma, a pé ou da maneira que for, coloquei estas linhas coloridas para indicar modos diferentes de ter acesso a esse grande elemento estruturador da mobilidade.

Este quadro mostra os teleféricos, o chamado "metro-cable", que, na verdade, é uma continuação do metrô. A concepção desse teleférico foi feita para se buscar a pessoa onde ela estiver, até mesmo no alto do morro, nas áreas mais densas, que são justamente o local onde vivem as populações mais pobres. O teleférico foi feito para buscar essas pessoas nas partes mais altas da cidade e trazê-las para dentro da estação do metrô. Imagino que o sistema do Rio seja similar a esse. Nesse caso, a pessoa é desconvidada a pegar qualquer carro ou usar outro modo de transporte, até a caminhar a pé, porque o teleférico está na porta da sua casa. Isso é muito bom porque cada carro transporta seis pessoas, e são diversos carros correndo simultaneamente. Além disso, o teleférico e o metrô não são poluentes, são rápidos e seguros, atendem as questões ambientais e são confortáveis.

Esse sistema de transporte também cumpre um importante papel de conformação urbana no fundo desse vale, no tocante ao meio ambiente e às áreas verdes. O que está em verde são as áreas de preservação e os parques. É tudo muito esquemático. Além disso, esse sistema de transporte também costura as atividades de lazer de fim de semana. O nosso transporte, em geral, se oferece para o trabalho e para os estudos. Isso quer dizer que, nos finais de semana, que são o momento de lazer, de ir ao cinema ou passear nos parques, o nosso sistema de transporte é absolutamente ruim. Sair de casa para ir ao zoológico utilizando o sistema de transporte é bem complicado, e as pessoas que precisam dele nos fins de semana sabem muito bem o que estou dizendo. Todo o nosso olhar está voltado para a cidade produtiva, e não, para a cidade do encontro, que celebra os seres humanos em convívio.

Além de esse sistema de transporte estar planejado para esse acesso ao lazer, ao encontro e à celebração da cidadania, ele também dá acesso à inclusão sociocultural, o que é representado aí pelos quadrinhos brancos. Ao longo desse trajeto e nos espaços que vão a ele, há uma rede de 35 bibliotecas e 3.500 pessoas. Todas as bibliotecas possuem essas categorias que estamos vendo. Não possuem apenas livros, ou seja, são centros de inclusão digital e de capacitação. Na maior parte das vezes, são colocadas nos parques, são também centros de lazer e de encontros. No caso, o sistema de transporte constrói uma nova forma de vida urbana mais inclusiva e ambientalmente melhor: do ponto de vista da produção, ele é muito menos estressante e, do ponto de vista do cidadão, muito mais convidativo. Estamos olhando para questões próximas, estou passando longe da Europa.

São Paulo, assim como o Rio de Janeiro, já fez a integração com os trens metropolitanos. Como o Lasmar disse, fomos capazes de deixar desaparecer todo o nosso sistema ferroviário de transporte de passageiros. Para se ter uma ideia, o que está colorido representa o metrô subterrâneo; o que está preto são as linhas ferroviárias que fazem o transporte metropolitano. Há 60 estações de metrô e 110 de trem metropolitano. Como se vê, isso agora está se conformando, saindo desse sistema linear para entrar em um sistema de rede. Dá para vermos quantos anos-luz São Paulo está na nossa frente. O mesmo acontece em relação ao Rio de Janeiro, Recife e Porto Alegre. Estamos na rabeira desse processo.

Vemos aí uma imagem aérea de Goiânia. Essas partes mais escuras são os fundos de vale de Goiânia, que estão preservados. Essa é a parte mais central. No caso, podemos ver onde correm os riachos de Goiânia. Vemos todo fundo de vale absolutamente preservado. Podemos ter uma ideia da proporção da área de preservação. Não são 30m para cada lado; é muito mais. São áreas imensas que vão conformando um parque em torno de toda a cidade. É um modo superadequado para andar a pé e de bicicleta. Portanto, podemos andar de bicicleta e a pé fora das pistas dos automóveis. Mostramos aí uma ideia de proporção, um bairro e o sistema de proteção de fundos de vale de Curitiba.

Podemos articular todos esses elementos e promover, na cidade, uma mobilidade completamente diferente, a partir de exemplos nacionais, de Estados vizinhos. Não precisamos ir muito longe. Temos uma proposta do Colegiado Metropolitano que muita gente já conhece. O Colegiado, que é uma instância da sociedade civil, fez em 2008 uma proposta para o Conselho que subsidiou um termo de referência do plano metropolitano. E o PDDI está indo exatamente nesse rumo.

Estas linhas vermelhas são a base da nossa mobilidade metropolitana, que é toda radioconcêntrica. Tudo se concentra no Centro de Belo Horizonte - todas as pessoas já falaram a respeito disso. Este desenho à esquerda é um símbolo, uma representação dessa forma de mobilidade metropolitana. Tudo converge para o Centro. As relações são muito difíceis entre os diversos Municípios, porque tudo passa pela área central. A proposta é substituir isso ao longo do tempo, é sobrepor a essa malha radioconcêntrica existente uma outra malha muito mais rica de conexões entre os Municípios, entre as partes da cidade metropolitana, de modo que haja uma ampliação imensa da possibilidade de mobilidade e, ao mesmo tempo, uma ampliação muito grande das possibilidades de os Municípios receberem indústrias e distribuírem melhor a moradia pelo espaço. Enfim, é a mobilidade fazendo uma conformação de uma nova Região Metropolitana.

Na figura localizada à esquerda, está representada essa mobilidade em rede que permitirá criar novas centralidades metropolitanas, por sua vez representadas pelos pontinhos amarelos. Ontem o Prof. Roberto Monte-Mór falou sobre isso. Os quadrinhos vermelhos podem ser os centros municipais, e os círculos verdes podem ser outros centros, como Venda Nova, Barreiro e São Benedito. A ideia é interligar todos esses centros por meio de uma rede viária, por uma rede de transporte coletivo, mas também por meio de uma rede ferroviária. Veremos isso daqui a pouco. Podemos chegar, rapidamente, a um esboço da rede ferroviária da Região Metropolitana.

No desenho localizado à direita, as linhas azuis representam grandes vias rápidas, como se estivéssemos inspirando-nos em Brasília. A cidade fica próxima ao largo, nas cercanias. Aqui está a representação das vias expressas, e as linhas vermelhas representam os corredores, como em Curitiba, centros lineares de um grande adensamento demográfico, de comércio e de serviço. Então, essa proposta tem um olhar voltado para o que Curitiba nos ensina. Dessa forma, montaríamos um novo sistema de transporte, uma nova forma de uso do solo, pelo qual nos moveríamos com muito mais conforto, qualidade e segurança.

Analisaremos agora uma imagem de Belo Horizonte disponibilizada pelo Google. As linhas amarelas representam o sistema viário sobre o qual nos movemos, as nossas estradas. Observem que os nomes dos Municípios estão escritos. A bolinha vermelha representa o Centro de Belo Horizonte. Esse é o arco metropolitano, denominado Rodoanel, que terá um papel importante na reestruturação metropolitana porque começará a produzir essa rede que mostrei anteriormente.

Veremos aqui o que está representado pelo branco. O traço cheio, mas fino, representa as ferrovias já existentes. O traço cheio, mas grosso, representa o metrô existente. O traço branco, mas pontilhado, representa novas linhas que construiríamos, que seriam a extensão até Betim, do Vilarinho a Neves e a criação de outra linha norte-sul junto ao Rodoanel. Dessa forma, começaremos também a construir uma rede sobre trilhos, além de restaurar o transporte de passageiros, o que permitirá reestruturarmos todo o processo de centralidade daquele desenho meio abstrato que mostrei há pouco. Passaríamos do que existe hoje de base para o transporte para o que foi apresentado de uma forma bastante

rápida e com custos bastante acessíveis.

Concluindo, podemos trabalhar uma mobilidade muito mais inteligente, que, além de transportar pessoas, seja profundamente vinculada à vida urbana, às questões de inclusão social, de desenvolvimento econômico etc.

Para terminar, refaço a pergunta que fiz no começo estendendo-a a cada um de nós e não apenas à Mesa: o que cada um de nós pode e deve fazer, a partir desses debates, na posição de cidadãos metropolitanos e como especialistas, gestores públicos e privados, empresas, empresários, sindicalistas, movimentos sociais, ambientais etc, para construir uma mobilidade que transforme nossas cidades metropolitanas em espaços de oportunidades e fruição da vida coletiva? Muito obrigado.

- No decorrer do pronunciamento, procede-se à exibição de "slides".

A Sra. Presidente - Agradecemos ao Sr. José Abílio, que não participa desta Mesa apenas como assessor do Presidente do Crea, mas como participante de todo o processo de construção.

#### Registro de Presença

A Sra. Presidente - Registramos a presença das Exmas. Sras. Adriana Lara e Neuzinha Santos, respectivamente Vereadoras de Vespasiano e de Belo Horizonte. É importante a participação dos Vereadores da região metropolitana neste ciclo de debates. Registramos também a presença da Deputada Federal Jô Moraes e do Pe. Chico, que esteve aqui durante toda a programação, porque é uma pessoa muito engajada nas discussões sociais.

Convido os representantes de entidades que ajudaram na organização deste ciclo de debates a ficarem de pé. Não podemos nominar todos, mas valorizamos colaboradores como a Terezinha, a Kátia e os demais. Não sei de cor o nome de todos, mas lhes damos os parabéns. Foram inúmeros os trabalhos e muitas as reuniões. Várias entidades foram representadas. Este é um evento construído a muitas mãos. Os frutos realmente serão visíveis porque houve comprometimento.

#### Esclarecimentos sobre os Debates

A Sra. Presidente - Neste instante, daremos início à fase de debates. A Presidência informa ao Plenário que os participantes poderão formular perguntas por escrito ou oralmente, mediante inscrição prévia e ficha própria distribuída pelas recepcionistas. Esclarecemos que os interessados já encaminharam as suas inscrições e seus questionamentos durante o transcurso das intervenções. Informamos que também os telespectadores da TV Assembleia poderão participar dos debates. Para isso, basta que acessem o "site" da Assembleia, [www.almg.gov.br](http://www.almg.gov.br), e preencham o formulário para o envio de perguntas ou que liguem para o telefone 08007092564.

A Presidência informa que a ata deste ciclo de debates, contendo a transcrição de todas as exposições, será publicada no "Diário do Legislativo" do dia 11 de setembro. No "site" da Assembleia também serão divulgadas todas as palestras.

#### Debates

A Sra. Presidente - Existe uma pessoa inscrita para questionamento oral, que deve se apresentar, dizendo o seu nome e a entidade que representa. Com a palavra, a Sra. Clarise Fernandes da Silva, Presidente da ONG Clarosofia Núcleo Mundial.

A Sra. Clarise Fernandes da Silva - Boa tarde a todos da Mesa e a todos os presentes. Gostaria de falar de uma situação muito importante. A ONG Clarosofia Núcleo Mundial é uma instituição ética e filosófica, preocupa-se em defender o social como um todo, ciente de que o ser humano não é apenas um nariz, uma boca ou uma perna. Também defendemos a segurança social, o transporte e, principalmente, a situação do usuário. Queremos efetivar o transporte de qualidade, de forma permanente.

Gostaria de saber se é possível criar um código de postura para regulamentar o trânsito nas esferas municipal, estadual e federal, e se é possível as empresas voltarem a gerenciar o serviço, de forma a reduzir o custo operacional. Já me certifiquei de que o ISS pode ser revertido em 4,5%, para que haja contrapartida aos empresários. Como disse o João Luiz, a passagem não pode aumentar com frequência, e sim a cada cinco anos. A câmara de compensação deixou um déficit muito grande para os empresários, o que acabou refletindo para os usuários. Os empresários foram ao BDGM buscar empréstimo, e muitos faliram. Quem pagou a conta foram os usuários. Começou a haver aumentos, não havia qualidade. Hoje, as crianças e os adolescentes andam de graça, enquanto o usuário pagante fica intimidado, devido ao grande número de isentos. Às vezes, cinco adolescentes sobem no ônibus. Quem os segura? O trocador, o motorista ou o usuário?

Por último, gostaria que fosse estudada uma proposta de implementação de estação-tubo, a exemplo de Curitiba. Não há estrutura, porque em Belo Horizonte e em grande parte das cidades brasileiras há muito morro. Se acontece um acidente com 80 passageiros hoje, por exemplo, pode ser que amanhã esse número passe para 160 ou 200. Não há planejamento geográfico para suportar os ônibus articulados. Obrigada. Desculpe-me. Um abraço.

A Sra. Presidente - Obrigada, Clarise. Estão encerradas as inscrições tanto orais quanto escritas. Os senhores estão participando bastante. Parabéns! Peço a todos que sejam mais sintéticos para ouvirmos mais participantes. Com a palavra, o Sr. Ronaldo Silvestre, da Frente pela Cidadania Metropolitana.

O Sr. Ronaldo Silvestre - Boa tarde a todos. Quero dirigir uma pergunta ao Prof. Lasmar. Qual é o real papel da Agência Metropolitana? O senhor poderia nos expor se é da representatividade mesmo do cidadão metropolitano e tudo mais? Hoje já existe a BHTRANS, a Transcon e a Transbetim, além de mais oito Municípios onde o trânsito é municipalizado. Há um trabalho da agência para montar um comitê, ou seja, um segmento para regulamentar essa situação do trânsito e transporte metropolitano? Solicito à Mesa que torne disponível as palestras proferidas aqui - aliás, todas são muito interessantes e boas - para que possamos acessá-las no "site" da Assembleia Legislativa, a fim de obtermos um material de trabalho nas nossas comunidades. Não sei se isso já será feito. Obrigado.

A Sra. Presidente - Ronaldo, realmente as exposições aqui apresentadas estarão disponíveis no "site" da Assembleia Legislativa - [www.almg.gov.br](http://www.almg.gov.br) -, no "hotsite" deste ciclo de debates. Certamente todas as palestras estarão disponíveis.

O Sr. Ronaldo Silvestre - Obrigado. Passarei para o Prof. Lasmar a palestra feita hoje pela manhã pela Adriana Lara, que é da frente, para que tome conhecimento e, se possível, remeta-nos as respostas.

A Sra. Presidente - Com a palavra, a Vereadora Terezinha, nossa companheira de Sabará, para as suas considerações orais.

A Vereadora Terezinha - Boa tarde a todos. Queria formular duas perguntas. A primeira se refere ao projeto da Vale, que foi passado muito rapidamente. Pensou-se em alguma forma de utilizar também o transporte de passageiros nesse projeto? Ou ele foi pensado apenas como transporte de carga? A segunda se refere aos terminais metropolitanos. Como disse hoje de manhã, umas das nossas grandes preocupações é a construção dos terminais. A frente já se pronunciou. Estivemos com a Promotoria Pública e conversamos com a Agência Metropolitana. Gostaria de saber da Mesa, se possível, qual é a opinião deles em relação a esse projeto, que, no nosso entender, deve ser repensado no intuito de uma melhor integração com o sistema já existente, como, por exemplo, com o metrô.

A Sra. Presidente - Obrigada, Vereadora Terezinha. Com a palavra, o Sr. Cláudio Márcio de Oliveira, da Escola Municipal União Comunitária.

O Sr. Cláudio Márcio de Oliveira - Boa tarde a todos. Minha questão é dirigida primeiramente ao Prof. João Luiz, da Rua Viva - temos a mania de chamar todo mundo de professor; é só proferir palestra que vira professor -, mas se estende à Mesa. Quero rapidamente, por causa do tempo, dar dois exemplos. Moro no Estoril e certa vez fui visitar minha mãe em Venda Nova. Eu queria pegar o metrô, mas a linha 205, que liga ao metrô, é suprimida aos domingos. O argumento da BHTRANS é de que não há demanda. Faço uma pesquisa de doutorado sobre a experiência formativa dos deslocamentos urbanos de trabalhadores do Barreiro. Uma diarista faz faxina em feriado, mas a Linha 3051, Flávio Marques Lisboa-Savassi, é suprimida nos domingos e feriados. É uma das coisas que tem me tocado, também sobre o mesmo argumento da demanda.

O debate público-privado não é apenas uma questão de gestão, é uma questão política. Não dá para todos ganharem em uma questão desse tipo, alguém precisa ceder. Gostaria de uma reflexão da Mesa sobre o transporte público em Belo Horizonte, que está pensado na lógica da cidade, única e exclusivamente, para o trabalho. O habitante da Vila Cemig e de Flávio Marques Lisboa tem acesso direto à Savassi em dias úteis, mas a ideia de dia útil para quem é diarista é falha, já que a pessoa pode fazer faxina no sábado e no domingo. Para trabalhar, ela serve, mas no domingo a linha é suprimida, e o deslocamento é dificultado. Queria mais uma reflexão sobre esse debate público-privado.

Sobre a questão dos automóveis, como alguém precisa ceder, em que medida o aparelho estatal deveria pensar sua intervenção, não no desestímulo por via do transporte público, mas uma intervenção estatal no debate da produção? Concorro com o argumento sobre a questão da indústria bélica. Como não se interfere na produção, esse debate concorrencial pode ser desleal. Era isso.

A Sra. Presidente - Obrigada, Cláudio. Com a palavra, o Sr. Narcisio Ramos Penido, do Sindicato dos Metalúrgicos de Betim, último inscrito para considerações.

O Sr. Narcisio Ramos Penido - Boa tarde a todas e a todos aqui presentes. Acho esse tema instigante, embora o tempo seja curto para fazermos alguma intervenção. Parece-me que o João Luiz abordou a questão de se ter parte do transporte público na mão da iniciativa privada. Mas aí se está à mercê de um mercado, que acho que também não atende à população. Pensando-se em termos de investimento do transporte coletivo urbano para mobilidade urbana, aqui foram citadas várias questões. É um tema muito abrangente, não se resume apenas ao transporte, envolve pessoas. Infelizmente tivemos o exemplo da rede ferroviária, que simplesmente foi sucateada; não há prioridade. A questão do inchaço dos grandes centros urbanos vem dos anos 50, 60. É preciso pensar em termos de transporte urbano em médio e longo prazos para efetivamente haver um transporte de qualidade, que atenda a grande parte da população.

A Sra. Presidente - Muito obrigada. A Terezinha Rocha, do CVI, sempre atuante - não é, Terezinha? -, também ajudou a organizar o evento. Ela solicita que não chamemos as pessoas de "portador de necessidades especiais", mas de "pessoas com deficiência". Existe uma modificação, de acordo com as reflexões, com o desenvolvimento do movimento, que é organizado. Atualmente, sei que o movimento definiu que usássemos a denominação "pessoas com deficiência".

Foi aprovada pela ONU. Trata-se de uma questão de mentalidade e discussão do próprio movimento. Pedimos que não usemos mais o termo "portador de necessidades especiais", mas "pessoas com deficiência". Sei desse processo porque já trabalhei muito na outra legislatura com os direitos das pessoas com deficiência.

Há duas perguntas dirigidas a toda a Mesa. Lerei as perguntas que vieram pela internet. A Lisandra Silva, de Belo Horizonte, pergunta: "Quando implantamos uma nova tecnologia, na maioria das vezes postos de trabalho são extintos. Com a implantação do BRT todos os postos de trabalho serão mantidos?". E o Flávio Tavares, de Belo Horizonte, pergunta: "Para onde vai o dinheiro das passagens de ônibus, já que o serviço é péssimo? Para os rodoviários não vai, pois vivem fazendo greve".

Antes de conceder a palavra aos componentes da Mesa, com a palavra, a Sra. Kátia Ferraz Ferreira, do Centro de Vida Independente - CUT -, que deseja fazer uma consideração a respeito do termo "pessoas com deficiência".

A Sra. Kátia Ferraz Ferreira - O termo foi uma conquista de um acordo internacional entre 192 países, do qual o Brasil é signatário. Hoje, é o Decreto Legislativo nº 196, votado na Câmara e no Senado por mais de 3/5 do quórum de cada Casa. Agora, é uma emenda constitucional, e esse processo de readequação da nomenclatura nas demais legislações depende do movimento. Por isso temos tentado fazer a nossa parte para que a nomenclatura seja correta.

Desejo fazer uma pergunta ao Prof. Lasmar. Mais cedo, falamos a respeito da suspensão das obras do Anel, com o que os Vereadores de Belo Horizonte estavam revoltadíssimos. Está havendo um trabalho de esclarecimento junto aos Vereadores ou eles não estão sabendo? Foi dito a respeito do entrave das licitações e ficou parecendo que se trata de uma briga entre os Vereadores e o DNIT. Sempre temos uma informação nova porque transitamos como movimento social na Câmara e na Assembleia. Quero saber como isso está sendo feito.

A Sra. Presidente - Vamos conceder a palavra ao Sr. Lasmar. Se o senhor não puder responder todas as perguntas, poderá responder algumas e deixar para responder as outras por e-mail. Se for breve, acredito que haverá tempo para responder a todas. Com a palavra, o Sr. Osvaldo Lasmar.

O Sr. José Osvaldo Lasmar - Vamos tentar. Quero começar pela pergunta do Ronaldo, que me dá oportunidade de esclarecer o que é a Agência Metropolitana e a que veio. O objeto aqui é a mobilidade, mas a Agência Metropolitana foi criada para apoiar todos os Municípios metropolitanos, assessorando-os e integrando-os nas funções públicas de interesse comum, como a saúde. Aproveito para registrar a presença da Diretora de Planejamento Leticia Campos, que veio justamente da Secretaria de Saúde e que nos está ajudando muito nisso. Fato é que já contratamos uma consultoria para um diagnóstico da urgência e emergência na região metropolitana e das práticas salariais médicas, na tentativa de diminuir a disputa entre os Municípios pelos médicos do Programa de Saúde da Família. Então, saúde, transporte, saneamento, todo o problema dos resíduos da construção civil - a Agência Metropolitana está também capacitando os gestores municipais para tratar os resíduos da construção civil, porque 40% dos resíduos sólidos urbanos devem-se à construção civil e à demolição - e várias outras funções públicas de interesse comum estão sob a nossa responsabilidade, para apoiar os Municípios, melhorar sua integração e assessorá-los.

A Agência tem também um importante papel, Ronaldo, na fiscalização e na regulação do uso do solo. Ou seja, obtida anuência prévia na Secretaria de Política Urbana para um loteamento, se você, o Prefeito ou qualquer pessoa, seja quem for, denunciar à Promotoria Pública, a Agência fiscaliza e, se for o caso - se o loteamento for irregular, não estiver cumprindo anuência prévia ou não estiver anuído -, pune. Então,

ela tem um amplo leque de atuação para melhorar a gestão metropolitana e tornar essa região menos heterogênea, menos desigual.

Quanto à participação da sociedade civil, há dois representantes no conselho deliberativo. É pouco; então, criaram um colegiado da sociedade civil, com, se não me engano, 25 membros, sendo que geralmente esses dois representantes encaminham as questões da sociedade civil.

Pergunta formulada por Flávia Garcia Costa: "Qual é o debate mais atual sobre o transporte público no Vetur Norte de BH? Realmente, não há planos de extensão do metrô, ou VLT, até a Cidade Administrativa?". Não. A proposta é transporte sobre trilhos saindo do Vilarinho e indo a Confins. A questão que está posta é: se também vamos estender do Eldorado até Jardim das Alterosas, em Betim, é de todo aconselhável que a tecnologia seja a mesma, para não perdermos escalas. A Agência, movida pelas Prefeitas de Contagem e de Betim, mas também pelo Comitê Metropolitano, está incentivando muito que, quando pensarmos em VLT, que seja VLT de Eldorado a Betim, até mesmo para termos o mesmo parque de manutenção e talvez o mesmo parceiro privado na PPP. Se for monotrilho, que seja nos dois, para não ficar segmentado. Mas, seguramente, a Linha Verde não dá conta do recado. Será preciso ter transporte sobre trilho, e teremos de definir a tecnologia - se monotrilho ou VLT - até o final. A propósito, está aqui o Paulo Monteiro, coordenador do Programa Metropolitano de Mobilidade, que acolherá na Agência todas as perguntas feitas sobre o que está acontecendo e o andamento das discussões travadas, até mesmo sobre o convênio que a Agência fez com a Setop para, juntos, fazermos o plano de mobilidade com o recurso do BID que está chegando.

Pergunta da Célia: "Já pensaram na duplicação da Linha Verde, vendo o cenário grandes empreendimentos para o Vetur Norte?". Vejam que situação: ela nem bem foi inaugurada e a Célia está perguntando se já pensamos em sua duplicação. Não. O que o Plano Diretor Metropolitano vai nos indicar - a você, à Assembleia, a todos nós - é que façamos um esforço para a consolidação de novas centralidades metropolitanas ao invés de ficar duplicando e facilitando o acesso às mesmas centralidades. Betim é um caso clássico, que aponta como uma nova centralidade. Então, antes de pensarmos em duplicar a Linha Verde, temos de resolver os problemas de acessibilidade a Betim. O Vetur Sul, do Alphaville, é outra centralidade. Então, Célia, a estratégia é inaugurar outras centralidades metropolitanas ao invés de ficar no mesmo círculo vicioso de melhorar a acessibilidade e as pessoas virem com mais automóveis, esgotando-a; melhora-se a acessibilidade, aumenta-se a rotatividade e esgota-se.

O Carlos está presente? Sua pergunta é sobre a meia passagem: "O que acontecerá se os 90 minutos estourarem?". Essa é uma típica resposta que o Paulo Monteiro lhe encaminhará por "e-mail". Tenho a impressão de que, passados os 90 minutos na integração metropolitana, ele perderá o desconto de 50 minutos. De qualquer forma, Deputada, o "e-mail" dele está aqui e a resposta correta lhe será enviada.

O Paulo Rocha está presente? Ele faz uma pergunta fundamental sobre as estatísticas. É um caos completo. A Polícia Rodoviária Estadual tem estatísticas das ocorrências com vítimas atendidas no local. Se ela transportar uma vítima do Anel ou de outro lugar para o Hospital João XXIII, concluir a ocorrência com a vítima do trânsito ainda viva e a vítima morrer 1 minuto depois, a ocorrência não aparecerá na estatística da polícia. É um caos total. O João XXIII tem as suas estatísticas. Para sua e nossa informação, a BHTRANS trabalha com estatísticas de acidentes de trânsito em Belo Horizonte de um banco de dados de 2008. É uma encrenca formidável.

Voltando ao programa de mobilidade do Plano Metropolitano de Prevenção de Acidentes, a notícia boa é que um dos grupos de trabalho da Agência que está andando mais rápido é o de como integrar várias fontes estatísticas, ou seja, as da Polícia Rodoviária Federal e as da Polícia Rodoviária Estadual. Novamente, o Tomaz, o Paulo, a BHTRANS, etc., trabalharão muito com esse objetivo. Há a expectativa de um salto de qualidade até dezembro. Não resolveremos todos os problemas, mas será melhor que hoje. Pelo menos não ficaremos na situação - e cito a fonte - que o João Luiz disse: o sujeito joga na Mega Sena às 19 horas, às 20 horas sabe-se quem foi o ganhador do Brasil. Para sabermos quem morreu, onde morava e a causa de acidentes de trânsito ocorridos em 2010, recorreremos a um banco de dados de 2008.

Há aqui também uma pergunta que merece a nossa consideração, aliás, todas merecem, é sobre a educação para o trânsito. Deputada, já me perdi, não sei de quem ela é, se é do Sérgio, do Paulo Rocha, não, a dele fala das estatísticas e já foi respondida. Mandaremos a resposta ao Carlos por "e-mail", a da Célia e da Flávia foram respondidas. A pergunta que falta é da Virgínia, 1ª-Tenente. Suas perguntas são todas muito importantes, mas confesso que não tenho resposta para nenhuma. Vou lê-las: "Quando as 10 novas composições do metrô serão disponibilizadas?". Não sei, mas o Raul de Bones, Diretor da CBTU, gentilmente está acompanhando o debate e poderá dar-lhe uma resposta em seguida. "Como provocar a CBTU para haver um projeto de expansão do metrô?" Confesso-lhe que fiquei muito espantado com o que ouvi no Rio de Janeiro. O Diretor disse que não acreditamos na extensão "ad infinitum" da Linha 1, mas se fizerem pressão política - e essas foram as suas palavras - em Brasília, ou no Ministério das Cidades, a CBTU estudará a realização do projeto. Não sei como isso funcionaria sob pressão. A outra pergunta é: "Uma audiência pública sobre esse tema seria possível?". Acho que é possível e muito importante. Como o João Luiz disse, Porto Alegre é uma espécie de CBTU gaúcha, tem certa autonomia e faz planejamento. Aqui não acontece dessa forma, pois está vinculada ao Rio de Janeiro. O Raul, que nos honra com sua presença, é Diretor nessa cidade. Então encaminharei essas perguntas a ele.

A pergunta do Júnior, que chegou pela internet, é sobre a educação para o trânsito. Um dos nossos grupos trabalha para integrar os esforços de educação para o trânsito. O Detran, ligado à Polícia Civil, e a Secretaria de Transportes fazem a educação para o trânsito. Além disso, o Sindicato dos Transportadores de Carga faz esse trabalho com os motoristas, o Sindicato das Seguradoras, com as escolas, a BHTRANS e Betim também o fazem. A Agência Metropolitana está procurando todos os programas para disponibilizá-los de ponta a ponta, ou seja, de Baldim a Itaguara, para que todos tenham a chance de ter um programa de educação para o trânsito. Há muita segmentação e duplicação. A ideia é que a agência tenha uma estatística inteira.

Deputada, estourei o meu tempo. Peço desculpas por não ter tido a oportunidade de responder a todas as perguntas.

A Sra. Presidente - Sr. Lasmar, o senhor poderia deixar seu "e-mail", porque há algumas pessoas que querem fazer outros questionamentos, mas não é possível, devido ao tempo. Isso possibilitará que elas peçam mais detalhes, informações, que elas possam conversar. Seria interessante.

O Sr. José Osvaldo Lasmar - Vamos combinar assim, aproveitando que estou aqui com os senhores de imprensa da Agência, a Joana Bonfim, a Diretora Leticia e o Dr. Mateus Guide, Diretor de Inovação e Logística, ex-Prefeito, que está nos ajudando muito. O "e-mail" é comunicação@agenciarmbh.mg.gov.br. Essa é uma boa ideia, e teremos o maior prazer em receber suas questões e comentários.

Encerro por aqui. Só uma pergunta muito rápida do Júnior, que veio pela internet. Ele é de Sabará e está perguntando se a Linha Verde foi feita só para facilitar a vida dos turistas que vão para Confins. Ele quer saber o que os pobres ganham com ela. A Linha Verde não foi pensada para Confins, mas para criar um eixo de desenvolvimento do Vetur Norte. A duplicação do Aeroporto de Confins como aeroporto industrial, a ida de fábricas de turbinas para São José da Lapa etc., todo um complexo, inclusive a ligação com a duplicação da Ceasa pelo arco norte, é para gerar um outro vetor de crescimento, um outro vetor de geração de emprego e renda. Eventualmente, principalmente se alguém quiser, espera-se haver um acesso mais adequado ao Aeroporto de Confins. Tem que ser um jogo de ganha-ganha. Obrigado.

A Sra. Presidente - Obrigada, Sr. Lasmar. O senhor sempre tem sido tão presente nesta Casa, todas as vezes em que é convidado. Queremos, em nome da Assembleia Legislativa, agradecer a sua atuação e o seu trabalho de integração das cidades da RMBH. Temos esperança de que poderemos colher muitos frutos, além dos que já estão visíveis, com esse trabalho e com a Agência Metropolitana.

Com a palavra, o Sr. Vicente de Paula Loureiro, que veio do Rio para contribuir com o nosso debate, para responder às questões e fazer suas

considerações finais.

O Sr. Vicente de Paula Loureiro - Muito obrigado. Tenho algumas perguntas, uma delas da União Estadual por Moradia Popular de Minas Gerais, do Renato Sambi Colotto. Ele pergunta como anda o projeto do Maglev Cobra, trem urbano por levitação magnética desenvolvido pela UFRJ. Pergunta também se tal sistema seria muito útil em uma linha no Anel Rodoviário. Não sei, não tenho notícia mais atualizada. A última que tenho é que aguardavam financiamento, recursos e apoio para fazerem o protótipo funcionar dentro do câmpus da Universidade. Essa notícia já tem alguns meses, não tenho notícia mais atualizada.

O André Goes, da Escola de Arquitetura da UFMG, afirma que foi discutida neste seminário a dificuldade de utilizar a malha antiga da Rede Ferroviária Federal para o transporte de passageiros, tendo em vista que está concedida à iniciativa privada. Ele quer saber como esse obstáculo foi superado, no caso do Rio, para a expansão do trem metropolitano. Esse trem não foi expandido ainda. Há um projeto de aperfeiçoamento do sistema. Os ramais não foram expandidos, ao contrário, houve reduções nos últimos anos. Alguns ramais viraram sub-ramais, rabinchos - como são tratados -, mas não se expandiram. Ao contrário, o que tem havido são investimentos na compra e aquisição de trens e melhoria do sistema de gestão. Foi superado no Rio porque se optou, na época, pela utilização de alguns ramais consagrados, chamados suburbanos, da Leopoldina, da antiga Central do Brasil, na linha da Baixada e da Zona Oeste. Esses ramais e os da linha auxiliar foram mantidos como ramais de trens de passageiros.

E dois outros ramais, que depois também se interligam, foram designados para o transporte de cargas que demandam principalmente o porto do Rio de Janeiro. Então, há uma convivência com funções diferentes. Onde vigora o trem de cargas, vigorou nos anos 60 um ramal de passageiros. Eram concomitantes. Com a concessão para a exploração privada desse ramal, o transporte de passageiros deixou de existir também nesse caso.

O Sérgio Leônico, da Pro-Metro BH, diz que, pelos dados fornecidos, 37% da população não é motorizada e que fica claro que o modelo do Rio é excludente e nocivo à população. Ele pergunta o que o governo está fazendo para melhorar a mobilidade da população e não apenas a do turista. Creio que não fui claro quando disse que os turistas usam também o elevador do metrô que atinge a comunidade do Cantagalo e Pavão-Pavãozinho. O elevador não foi feito para turista, foi feito para atender à população e fidelizar essa população ao uso do metrô. Por um acaso, pela localização e pela beleza da vista que se tem lá de cima, também está sendo usado, principalmente nos fins de semana, por turistas para usufruir daquela vista e participar de algumas atividades que a comunidade vem produzindo, como rodas de samba, feijoada e outras coisas dessa natureza.

Em relação ao modelo excludente, à situação de crise que toda cidade de região metropolitana do Brasil e do mundo vive, algumas mais agonizadas que outras, concordo com isso. Aliás, os números demonstram o nível de exclusão. Em algumas regiões do território há expressivo contingente da população sem acesso ao sistema ou com acesso precário, enfim, em condições de muito peso no seu orçamento ou sem possibilidade de usar sistemas mais racionais, que gastem menos tempo de viagem. Mas as coisas estão sendo feitas. Talvez não na medida e na expressão que se deveria, mas o governo do Estado do Rio tem feito investimentos importantes no metrô, no trem e no sistema viário, longe de atingir um sistema seguro, sustentável e que realmente diminua essas iniquidades. Há investimentos importantes. Nos próximos anos, se a economia brasileira continuar a apresentar esses indicadores de expansão, creio que teremos cada vez mais recursos para investir e resgatar o papel estruturante, em termos urbanísticos e, inclusive, em termos sociais, do sistema de transporte.

Há uma outra pergunta do Sérgio Leônico. Ele pergunta se a concessão do sistema ferroviário do Rio não foi a responsável pela queda do número de usuários e do sucateamento do sistema ferroviário do Rio. Sérgio, quando a operação foi terceirizada, quando foi adotada uma modelagem lá, o sistema já estava bastante deteriorado, transportava cerca de 1/5 do que transportava no passado. Os trens estavam bastantes sucateados. De lá para cá houve aperfeiçoamento importante na gestão. É justo dizer isso. Os números não mentem. O número de passageiros aumentou, e a segurança melhorou. Ainda há falhas e deficiências, e quase não houve investimentos. Os investimentos foram poucos, pois o modelo de concessão adotado foi um modelo de terceirização da operação. Os investimentos continuaram por conta do Estado, que demorou a realizá-los.

Isso fez com que o sistema chegasse ao limite, em termos de segurança, para ser ampliado e continuar atraindo pessoas que estavam em outros modos de transportes, principalmente no individual. Eles começaram a usar o trem, principalmente na periferia metropolitana, nas cidades e nos Bairros de Campo Grande e Bangu, na Zona Oeste do Rio. Eles usavam automóvel, mas voltaram a usar o trem à medida que ele ganhou pontualidade, mais conforto e até ar-condicionado. Isso é importante registrar.

Por fim, há mais algumas observações. Alguém falou sobre o uso do automóvel. Não citei isso na minha fala, mas acredito que teremos de enfrentar a problemática do uso intensivo do automóvel, que se incorporou à vida das pessoas. Antes de estar no governo do Estado, tive oportunidade de dirigir um órgão de planejamento da Prefeitura de Volta Redonda, no Estado do Rio de Janeiro, e fui responsável pela elaboração do plano diretor dessa cidade.

Ao rever dados do passado, impressionou-me que uma cidade com maior incidência do uso da bicicleta no Brasil, em vinte ou vinte poucos anos, passou a ter uma das maiores taxas de motorização. Houve uma mudança de comportamento: com o ganho de "status" e o empoderamento financeiro de parte da população, a cidade acabou virando dependente do automóvel. O Jaime Lerner, grande brasileiro, humanista conhecido de todos nós, disse que temos de ter uma relação com o automóvel mais ou menos como temos com a sogra: uma relação fraterna, respeitosa, mas não dependente. Acredito que quando somos dependentes demais, criamos problemas e intromissões. Essa é só uma brincadeira. Na verdade, construímos uma sociedade muito dependente do automóvel. Penso que vamos precisar, de certa forma, demonizar um pouco isso, caso contrário não conseguiremos vencer essa batalha. Falamos que falta transporte, por isso usamos automóvel, porque não temos transporte. O governo deveria enfrentar melhor esse dilema.

Quero pedir licença, pois tenho de pegar o avião. Faço uma observação relacionada à pergunta do José Abílio, que foi muito singela, mas que merece também uma resposta singela, se me permite. O que falta principalmente nos planos diretores das cidades é a modelagem. E ele se arriscou, corajosamente, a apresentar uma. Não conheço Belo Horizonte nem a região metropolitana para afirmar se ela é correta ou não, mas a ousadia, a coragem de voltar a modelar é importante. Vi planos diretores, como o da cidade do Rio de Janeiro, que está em vigor, em que não há um desenho sequer. O plano trata de creche e de não sei o quê, de um monte de outros assuntos que nada têm a ver com desenvolvimento urbano, ou têm de forma indireta, mas o fundamental, que é a coragem de modelar, de buscar o modelo de uso e ocupação do solo, de mobilidade, deve ser perseguido. Temos abandonado o papel que o urbanismo pode ter nesse desenho e nessa modelagem. Era isso que queria responder-lhe, timidamente. Muito obrigado a todos.

A Sra. Presidente - Agradecemos ao Sr. Vicente de Paula Loureiro, Subsecretário de Projetos e Urbanismo, que veio do Rio de Janeiro. Realmente, ele fez sua exposição com muita simplicidade. Não se vangloriou. Brinquei com ele dizendo que ouvi alguns comentários de que o Rio de Janeiro já estava ultrapassando Curitiba, mas ele me disse que não era verdade. De fato, vemos o importante esforço do Estado do Rio para criar condições de mobilidade urbana. Ele nos trouxe essa experiência. Portanto, agradeço a sua presença e colaboração. Espero ir ao Rio brevemente para curtir as belezas de lá. Obrigada. Quero mencionar a importância da participação da BHTRANS, da Transbetim e da Transcon não só neste evento, mas na construção de uma mobilidade urbana na região metropolitana. Há muitas outras entidades, como o próprio Crea. Quero também agradecer ao Raul de Bonis, que ontem foi palestrante e está conosco até agora, representando a CBTU neste evento. Com a palavra, o Sr. João Luiz da Silva Dias, para as respostas às questões e suas considerações finais.

O Sr. João Luiz da Silva Dias - Tentarei agrupar as perguntas para responder todas. A primeira, feita no auditório, sobre o vídeo da Vale, indaga se está previsto, contemplado o transporte de passageiro. A Sra. Liliana Hermont, da Transbetim, indaga se a compatibilização das melhorias necessárias para linhas de transporte de carga na Região Metropolitana, com a criação do novo trecho ferroviário para transporte de passageiro, é uma estratégia para viabilizar a expansão da Linha 1 do trem até Contagem e Betim. Agrupei as duas perguntas porque nasceram juntas. Fiz a menção aqui ao projeto do trem metropolitano de Belo Horizonte. Trata-se do projeto da travessia ferroviária de Belo Horizonte, que é um grande gargalo. Todo o Nordeste, para ir para São Paulo, tem de passar por Belo Horizonte, no que diz respeito ao transporte ferroviário. E todo o transporte de soja de Goiás, do Triângulo Mineiro, para chegar ao porto do Espírito Santo, tem de passar por Belo Horizonte. Portanto, há aqui um gargalo no sistema ferroviário nacional da maior gravidade. Foi feito um projeto no final dos anos 70 com o objetivo de melhorar toda a travessia ferroviária, duplicando a linha de carga, incluindo a linha de passageiros, que existia. Tínhamos um subúrbio que operava de Betim a Belo Horizonte. É por esse motivo que essa questão é tão forte naquela cidade. As pessoas de Betim têm como referência essa questão. Muitos dizem que, quando meninos, os pais os levavam ao dentista, ao Hospital da Previdência no subúrbio. Desciam na estação central e chegavam a pé ao destino. Isso está na memória dos betinenses. Então, foi feito um projeto executivo em 1980, iniciado em 1981, mas só implantado no trecho Eldorado-Horto. Havia o ramal do Matadouro, que já tinha sido desativado. Estava previsto reativar o ramal com linha de passageiros até ele. Esse local é o que chamamos hoje de Estação São Gabriel. Além disso, estava previsto o ramal Barreiro-Calafate. Não estava previsto o transporte de passageiros no trecho que o pessoal chamava Beira-Linha, que era a extensão do ramal do Matadouro até o Bairro Capitão Eduardo. O projeto da Vale ficou parado por muitos anos. Foi feito pela Rede e iniciado o trecho da linha de carga em direção ao Matadouro. Há, aliás, o túnel debaixo da Avenida Cândido da Silveira. A CBTU teve de arcar com as obras até o São Gabriel para a faixa de domínio. Esse projeto foi abandonado em 1993 em virtude de um conflito entre a Rede Ferroviária e a Vale do Rio Doce, que havia investido no projeto. Isso só foi solucionado agora com esse projeto mostrado. Ele não contempla o transporte de passageiros, o que é uma lástima, porque nesse trecho existia, no passado, a linha que ia para Caeté, para Raposos e Rio Acima, mas que foi desativada.

Respondendo à pergunta da Liliana Hermont, se vamos implantar o trem metropolitano, precisamos da faixa. Ela existe e é a parte mais fácil de ser feita, porque foi preservada pelo Plano Diretor de Betim, que determinou como área não edificante 15m para cada lado da faixa de domínio. Então, isso preservou razoavelmente a linha, apesar de haver 30 anos de projeto. É muito rápida a consecução. Se o governo quiser assumir, a ferrovia é de uma importância econômica muito grande, pois estamos falando de abastecimento da Fiat, do terminal de combustível de Imbiruçu, que recebe álcool do Sul de Minas e manda gasolina com álcool anidro para o Norte de Minas, além do aço que a Fiat recebe, retirando caminhões da BR-381. É um projeto extremamente importante do ponto de vista ferroviário. O tramo leste é muito importante devido ao risco social. Por exemplo, aquelas curvas que vimos ali são perigosas, e o trio opera a uma velocidade de 10Km transportando combustível. Se houver um desastre ali, a consequência será trágica, pois a população mora ao lado da linha. Portanto, trata-se de uma grande questão social. Contagem e Betim são um polo econômico da maior importância que está sendo asfixiado por não ter condição de mobilidade adequado às cargas, às suas mercadorias e à sua força de trabalho. Qualquer problema que acontecer na Amazonas, em Betim, nos viadutos, ou simplesmente se uma carreta tombar, os trabalhadores da Fiat, polo industrial do País, não poderão render aqueles do próximo turno - no total são três turnos que se revezam. São 30.000 trabalhadores em um único local, numa única fábrica. Não é só por causa disso. Trata-se de uma questão extremamente importante. Há um projeto que, na hora que o governo quiser - e essa é a minha insistência -, num piscar de olhos, o atualizaremos para que possa ser implantado o projeto ferroviário. A partir daí, serão abertas duas faixas para o trem de passageiros e a implantação do metrô. Os dois projetos estão casados, são irmãos siameses, andam juntos. Não podemos perder esse "time" do projeto e não dar sentido à Linha 1 de Belo Horizonte.

O nosso tempo é pouco, mas há outras perguntas a serem respondidas. Importante ressaltar que o projeto de Belo Horizonte, ao estabelecer a Linha 2 e a Linha 3 - ambas do governo federal -, o fizemos dentro do plano diretor. Depois foi contratado o projeto das Linhas 2 e 3. A Linha 2, que se estende do Barreiro até a região hospitalar, no desenvolvimento do projeto, irá até a estação Santa Tereza. A partir daí, ela segue até o Vilarinho com outro tipo de equipamento, mais leve e que permite uma frequência maior. O trecho mais carregado é o do Vektor Norte. No momento em que se implanta essa linha com maior oferta de transporte, libera-se a Linha 1 para crescer na sua direção, que é um trem metropolitano, com intervalos de estação de 3km. Esse trem opera mal dentro de Belo Horizonte porque tem intervalos curtos, mas que são longos para o metrô. Intervalos entre estações tem de ser, no máximo, 800m. Por exemplo, no intervalo entre a estação Cândido da Silveira e Santa Inês, o nosso trem já sai freando, porque o intervalo é muito pequeno. Na hora que acelera e alcança a velocidade, já tem de reduzir para conseguir chegar a outra estação. O equipamento é pesado. Agora, para Imbiruçu, Jardim Teresópolis, PTB, Jardim das Alterosas, Betim Industrial, Betim, é uma maravilha, com intervalos de 2,5km, 3km, onde ele realmente tem a vocação para cumprir o seu papel.

Lerei rapidamente as perguntas. A primeira, do Sr. Ernani Ferreira Leandro, do Conselho Regional de Segurança Pública: "É muito caro viver sem metrô. Ouvimos da Mesa que 'sem pressão popular, não sairá nada'. Como o instituto vê essa situação?" A outra pergunta é da Sra. Graça Frederico, da Associação Comunidade Ativa Boa Esperança, de Santa Luzia: "Hoje o desafio não é mais planejar, mas, sim, implementar os projetos concertados com a participação da sociedade civil. Quais estratégias a sociedade deve empreender para que os planos se realizem efetivamente?" E a Sra. Liliane Hermont, da Transbetim, pergunta o seguinte: "Qual a estratégia que a sociedade civil organizada pode buscar para viabilizar a melhoria do transporte público?" Em primeiro lugar, não é verdade que os projetos já estão todos acertados. Infelizmente somos o tempo todo contaminados com interesses privados.

Há uma outra pergunta feita sobre a questão da fiscalização do transporte público, mas o meu tempo acabou.

A Sra. Presidente - O senhor pode fazer as perguntas.

O Sr. João Luiz da Silva Dias - São duas perguntas feitas pela internet. A primeira, feita por Wellington Martins: "Se serviços públicos, como saúde, educação etc., recebem aporte financeiro do Estado, por que o transporte coletivo não é contemplado? Estatizar o transporte coletivo seria viável, ou é uma utopia?" A segunda pergunta, feita por Luciano Gonçalves: "Existem agências reguladoras que fiscalizam os serviços de telefonia, planos de saúde etc., visando à eficiência e qualidade dos prestadores. Por que o transporte coletivo de BH e região não é fiscalizado, já que usuários utilizam um serviço caro, de péssima qualidade, além de motoristas e cobradores que recebem mal e sofrem com a pressão e péssimas condições de trabalho nesse 'negócio'?"

A grande questão é que existem as agências reguladoras, fiscalizadoras do transporte público, que são a BHTRANS, a Transbetim, a Transcom e a Setop. O problema é saber como fiscalizar um transporte que não foi especificado. No modelo de concessão adotado pelo Estado e posteriormente seguido pela Prefeitura de Belo Horizonte, o transporte não mais é especificado pelo poder público. Não é ele que determina a frequência, isto é, se existem índices de qualidade que deverão ser lidos.

Curitiba possui um sistema totalmente estruturado e organizado, e o órgão que gerencia esse sistema é a Urbanização de Curitiba - Urbs -, sendo que todas as empresas e operadoras são privadas. A Urbs é o poder público, a BHTRANS de Curitiba, responsável pela especificação de todo o sistema e pela arrecadação. Todo vale, todo cartão de integração é comercializado pela Prefeitura de Curitiba, e as empresas recebem da Prefeitura, que paga pelo serviço que comprou, contratou e especificou. Por exemplo, uma determinada empresa foi contratada para operar com 25 ônibus e para fazer um número "x" de viagens a um preço "y". Nesse caso, eu só vou pagar por aquilo que comprei. Esse era o sistema da câmara de compensação, que nós implantamos com a Metrobel em 1981, e que hoje foi reproduzido em Curitiba. Entretanto, esse sistema foi desmontado e substituído por um sistema de cartel de mercado, que perde a qualidade de agência reguladora - BHTRANS e Setop - de um transporte que não especificou. Nesse caso, se não especificou, como poderá falar que houve descumprimento? Descumprimento do quê, se quem especifica o que vai cumprir é a própria empresa operadora? É dessa forma que os serviços começam a ser eliminados aos sábados, domingos e feriados, por não serem econômicos, isto é, por não terem demanda. Não há demanda, porque não há oferta.

A grande questão da estatização ou não estatização do transporte não é importante. Em Curitiba, todo transporte é privado. Em Porto Alegre existem duas operadoras públicas da maior importância para o sistema, sendo que os outros operadores são privados. Lá existem a Carris,

empresa de ônibus da cidade de Porto Alegre, e a Transurb, empresa pública federal, que operam o sistema. Com duas operadoras públicas e um bom gerenciamento, temos um sistema perfeito, que pode especificar e funcionar muito bem, como funciona em Curitiba. Então, estatizar o transporte, só com uma certa cautela.

A Companhia Municipal de Transporte de São Paulo, que já não existe mais, pois que foi desmanchada numa certa administração, chegou a ter mais de 25 mil trabalhadores. Se Belo Horizonte for fazer um sistema de uma única empresa pública operadora de ônibus, se existem cerca de 4 mil ônibus, serão 20 mil trabalhadores. Uma empresa pública com 20 mil trabalhadores, com essa característica de operação, isto é, de programação de viagem por viagem e de jornadas, com uma frota de 4 mil ônibus, essa não será uma questão fácil. Nesse caso, é preferível descentralizar e, se houver um bom órgão gestor, será possível fazer isso qualificadamente. Sendo o metrô de Belo Horizonte uma empresa pública, ela é o equilíbrio, porque é a estruturadora do sistema. Então, compramos das empresas privadas o transporte, porque o metrô depende do sistema de ônibus. Dessa forma, o que existe é um sistema de transporte. Se houver a empresa pública na estruturação, uma boa gestão pública resolverá o problema.

Por último, respondendo a pergunta do Avelinos, entre o órgão público, o gestor central e uma gestão colegiada, digo que os dois modelos são possíveis. A Metrobel centralizou a era monolítica, e podemos ter uma gestão multigerenciada. Eu posso ter um sistema, o sistema é único, isto é, as linhas e definições de todo o sistema são únicas, mas o gerenciamento é descentralizado por meio da Transbetim, da Transcom e da BHTRANS. Então, posso fazer um consórcio para o intermunicipal, uma empresa operadora dos Municípios, e todas as operações municipais serão integradas, realizadas e gerenciadas pelos seus Municípios que planejam o sistema.

Acho que esse sistema é mais flexível do que uma Metrobel hoje gerenciando o sistema de transporte lá em São José da Lapa, em Pedro Leopoldo etc. Fica complicado porque você teria de abrir uma série de filiais para dar uma presença boa. O transporte exige a presença do controlador junto do usuário. Por isso o Estado é um péssimo administrador do transporte urbano. O DER não tem condições de operar o transporte entre Uberlândia e Araguari porque é transporte urbano, com gente indo para a aula e para trabalhar. Como o DER pode administrar isso? O governo federal é incompetente quanto à capacidade de fazer, de operar, por exemplo, o transporte entre Petrolina e Juazeiro, que é um transporte entre a Bahia e Pernambuco. Trata-se de transporte urbano de gente indo para a aula ou para o hospital. Trata-se de transporte urbano, mas é gerenciado pelo DNIT, em Brasília. Isso não funciona, então a descentralização em direção à localidade e aos Municípios. Muito obrigado.

A Sra. Presidente - Muito obrigada, Sr. João Luiz, pelas suas considerações. Quero dizer que contamos com o seu apoio para estendermos realmente o metrô, não só em Betim, onde moro, mas em toda a região metropolitana. Pedimos o seu apoio porque o senhor é mesmo defensor do metrô. Esperamos unir forças para que brevemente haja essa ampliação do metrô por toda a região metropolitana. Agradecemos a sua exposição e o seu entusiasmo pelas causas da mobilidade urbana, sobretudo do metrô, pela sua experiência. Muito obrigada. Com a palavra, o Sr. José Abílio Belo Pereira, para responder as questões e para suas considerações finais.

O Sr. José Abílio Belo Pereira - Não me foi dirigida nenhuma questão. Acho que respondi tão bem que não me dirigiram perguntas.

Quero agradecer novamente o convite da Assembleia e dizer apenas uma coisa que acho importante. A questão do transporte não é apenas mover pessoas de um lugar para outro. Trata-se de uma questão de concepção de como queremos viver na cidade onde moramos. Isso é fundamental. Articular planejamento urbano e transporte é uma coisa cada vez mais importante e necessária. Muito obrigado.

A Sra. Presidente - Vieram algumas questões para mim. Três enviadas pela internet pelo Renato Barros, que é sindicalista e nos parabeniza, a mim e ao Deputado Carlin Moura, pela iniciativa do ciclo de debates. Ele, que representa a Associação Comunitária de Integração Social do Nacional e Adjacências - Ascis -, diz: "Seria de extrema importância a criação de um intercâmbio em que houvesse a participação dos moradores e usuários por região das cidades que compõem a região metropolitana. A realidade das deficiências e transtornos do transporte coletivo da região metropolitana carece de um espaço onde pudéssemos ouvir na íntegra as reivindicações dos trabalhadores e usuários que sofrem no dia a dia com os abusos das empresas que compõem as RITs a exemplo da região do Nacional em Contagem". Em outra mensagem, ele diz o seguinte: "A Ascis conhece de perto a deficiência e os problemas do transporte coletivo especificamente na região do Nacional e suas adjacências. O sentimento geral entre os trabalhadores e usuários desta região é que a empresa que oferece o serviço não é punida. Uma vez que os problemas aqui levantados são constantemente apontados ao DER e à Setop e nada concreto foi efetuado até aqui. Sendo assim, por que não batalharmos juntos por audiências públicas em diversas regiões, onde debateríamos e cobraríamos efetivamente que os nossos direitos coletivos fossem devidamente respeitados, em conformidade e padrões exigidos no 'Novo Regulamento de Transporte Coletivo' para ônibus? Seria uma oportunidade para conscientização da modalidade urbana para sua cidade".

Proponho encaminharmos a questão à Comissão de Transporte e a acompanharmos de perto. Certamente poderemos convocar audiências públicas para ouvir a comunidade de acordo com a solicitação dessa liderança comunitária. Com a palavra, a Sra. Terezinha, que a solicita para fazer uma proposta de encaminhamento.

A Sra. Terezinha Oliveira Rocha - Obrigada. Meu nome é Terezinha Oliveira Rocha, do Movimento das Pessoas com Deficiências, Saúde e outros. Também faço parte do Conselho do Morrão. Peço esta oportunidade para convidá-los a participar do Dia do Excluído, que comemoramos todos os anos, no dia 7 de setembro. Agradecemos o carinho daqueles que, desde ontem, colaboram com este debate.

A Sra. Presidente - Terezinha, então você convida todos a participarem do Grito dos Excluídos em Betim, no dia 7 de setembro, na Praça do Senai, perto do viaduto, no início da cidade.

A Sra. Terezinha Oliveira Rocha - Não só Betim, mas também toda a região metropolitana tem contribuído para este encontro todos os anos.

A Sra. Presidente - Sim, o Grito dos Excluídos acontecerá em Betim, mas é organizado por pessoas da região metropolitana. É organizado e incentivado pela CNBB.

A Sra. Terezinha Oliveira Rocha - Sim, pela união dos movimentos populares. Obrigada e boa noite a todos.

A Sra. Presidente - Agradecemos-lhe. Mais uma vez, agradecemos a todos os que participaram, às entidades, cujos nomes estão registrados no convite. Agradecemos àqueles que ficaram até o final, aos que participaram ontem, aos expositores da Mesa, aos movimentos sociais, à sociedade civil aqui representada, à assessoria da Assembleia, à GPI, à assessoria de imprensa e de comunicação da Casa e à TV Assembleia. Agradecemos àqueles que vêm preparando conosco este ciclo de debates. Foi uma iniciativa do Deputado Carlin Moura, que nos convidou a participarmos juntos. Estiveram aqui representantes da CBTU, representando o governo federal, Secretários de Governo, representantes da Transbetim, da Transcom, da BHTRANS, dos movimentos sociais, das entidades de classe, além de pessoas que, individualmente, têm interesse neste tema.

Haverá desdobramentos. Todos os organizadores terão acesso ao relatório e às ações, que serão continuadas. Há um grande desafio, um processo de construção. O ciclo de debates é importante, mas é apenas um passo. Precisamos continuar este processo, envolvendo as três esferas de poder - federal, estadual e municipal -, além da sociedade civil organizada e dos órgãos públicos que gerenciam o trânsito e o

transporte.

Pedimos a Deus que abençoe esta luta continuada para que tenhamos qualidade de vida, sobretudo com relação a este tema específico que debatemos na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Até o final do ano, haverá uma discussão deste tema com a Região Metropolitana de Ipatinga.

## ATA DA 60ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DA 4ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 16ª LEGISLATURA, EM 8/9/2010

Presidência do Deputado Doutor Viana

Sumário: Comparecimento - Abertura - 1ª Parte: Atas - 2ª Parte (Ordem do Dia): 2ª Fase: Discussão e Votação de Proposições: Discussão, em turno único, do Projeto de Lei nº 4.687/2010; discurso do Deputado Padre João; questão de ordem - Encerramento.

### Comparecimento

- Comparecem os Deputados e a Deputada:

Alberto Pinto Coelho - Doutor Viana - José Henrique - Dinis Pinheiro - Sargento Rodrigues - Adelmo Carneiro Leão - Ademir Lucas - Agostinho Patrus Filho - Alencar da Silveira Jr. - André Quintão - Arlen Santiago - Carlos Gomes - Carlos Mosconi - Célio Moreira - Délio Malheiros - Delvito Alves - Doutor Rinaldo Valério - Duarte Bechir - Fábio Avelar - Gláucia Brandão - Inácio Franco - João Leite - Juninho Araújo - Lafayette de Andrada - Mauri Torres - Padre João - Pinduca Ferreira - Rômulo Veneroso - Sebastião Costa - Tiago Ulisses - Vanderlei Miranda - Wander Borges.

### Abertura

O Sr. Presidente (Deputado Doutor Viana) - Às 9h15min, a lista de comparecimento registra a existência de número regimental. 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 reuniões anteriores.

### 1ª Parte

#### Atas

- O Deputado Sargento Rodrigues, 3º-Secretário, nas funções de 2º-Secretário, procede à leitura das atas das duas reuniões anteriores, que são aprovadas sem restrições.

### 2ª Parte (Ordem do Dia)

#### 2ª Fase

O Sr. Presidente - Nos termos do edital de convocação, a Presidência vai passar à 2ª Parte da reunião, em sua 2ª Fase, com a discussão e votação da matéria constante na pauta, uma vez que não há matéria a ser apreciada na 1ª Fase.

### Discussão e Votação de Proposições

O Sr. Presidente - Discussão, em turno único, do Projeto de Lei nº 4.687/2010, do Governador do Estado, que autoriza o Poder Executivo a ceder, a título oneroso, direitos creditórios originários de créditos tributários e não tributários ou integrantes de carteiras de ativos diversos e demais créditos de propriedade do Estado de Minas Gerais. A Comissão de Justiça concluiu pela constitucionalidade do projeto. A Comissão de Fiscalização Financeira opinou pela aprovação do projeto com a Emenda nº 1, que apresentou. Emendado em Plenário, voltou o projeto à Comissão de Fiscalização Financeira, que opina pela rejeição da Emenda nº 2. Em discussão, o projeto. Com a palavra, para discutir, o Deputado Padre João.

O Deputado Padre João - Sr. Presidente, nobres colegas Deputadas e Deputados, o Projeto de Lei nº 4.687/2010 autoriza o Poder Executivo a ceder, a título oneroso, direitos creditórios originários de créditos tributários e não tributários ou integrantes de carteiras de ativos diversos e demais créditos de propriedade do Estado de Minas Gerais. Para esses créditos, conhecidos como fundos recebíveis, o governo pede autorização para repassá-los, administrá-los e renegociá-los com a Minas Gerais Participações - MGI -, que é uma empresa estatal. Esses direitos creditórios são originários de créditos tributários, de parcelamentos administrativos referentes a ICMS, de créditos devidos ao Estado referentes à Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais - Cfem - é compensação pela utilização de recursos hídricos e minerais, discussão que precisa ser ampliada e aprofundada em nível nacional, e não somente em Minas Gerais; é importante que a Cfem seja discutida a partir de Minas Gerais - e também de carteira de ativos e créditos adquiridos pelo Estado em decorrência da extinção da MinasCaixa e da privatização do Credireal e do Bemge. Trata-se, portanto, de venda de direitos por parte do Estado visando ao recebimento antecipado de parcelas futuras.

O que o Estado quer? Ele já tem esses créditos de diversas origens - da Cfem, da privatização do Bemge, do Credireal, da MinasCaixa - e, em vez de receber esse dinheiro que lhe é devido, quer vendê-los e antecipar os recursos financeiros. O governo quer antecipar esses créditos em forma de dinheiro, porém não deixa claro qual é o valor. Se a empresa vai adquirir créditos que estão para serem pagos há 10 ou há 20 anos, qual é o custo disso? Qual será o custo desse risco? Nesse sentido, o custo do risco é, na verdade, uma compensação, porque o valor será menor que o dos créditos. A empresa irá apostar, pois ainda vai receber os créditos. O projeto autoriza essa transação. Por ele, o governo solicita à Assembleia Legislativa a negociação desses créditos para que o dinheiro entre rápido no cofre do Estado. Assim, as empresas da iniciativa privada ficarão com esses créditos a receber, como já disse, oriundos da Cfem ou do processo de privatização do Bemge, da MinasCaixa e do Credireal. O governo do Estado está passando por apertos financeiros e quer transformar créditos, de forma imediata, em dinheiro para haver caixa. Estranhamos o fato de não haver prioridade de investimentos. O Brasil inteiro está crescendo muito, e Minas Gerais tem o dever de crescer mais. Se houvesse um bom governo, uma boa gestão, o crescimento seria superior, porque aqui existem as melhores terras, o melhor clima e a maior concentração e diversidade de minérios. Participamos de uma Comissão Especial que discuti a atividade minerária no Estado de Minas Gerais. Nenhum Estado ganha em diversificação mineral nem no volume de determinados minerais de Minas Gerais. Aqui temos o dever de crescer mais. Também temos o maior volume de água doce bem-distribuída pelo Estado inteiro, o que garante fertilidade da terra. É preciso avançar na indústria, na agricultura, na pecuária e garantir que o Estado de Minas cresça muito mais que os outros, que enfrentam grandes desafios climáticos, escassez de água, solo pobre e grande extensão de matas. Ainda não está claro o que uma empresa adquire quando compra o equivalente, hoje, a R\$1.000.000,00 em forma de crédito, devido ao risco. Quanto está ficando para a

empresa? São R\$800.000,00? Por isso é importante aprofundarmos esse debate.

Concedo aparte ao companheiro, Deputado Adelmo Carneiro Leão.

O Deputado Adelmo Carneiro Leão (em aparte) - Agradeço a V.Exa. a oportunidade de refletir sobre esse projeto de lei. Precisamos esclarecer melhor que negócio é esse que o governo do Estado está fazendo com créditos. O Estado ganhará apenas uma antecipação? Qual é o ganho, qual é a comissão que essas instituições que estão adquirindo esses créditos receberão? Que resultado positivo ou negativo haverá para o Estado? Estou de acordo, Deputado Padre João, com a sua reflexão de que o Estado de Minas tem de crescer mais em todos os sentidos. Às vezes ouvimos que ele está crescendo mais, mas o mais que queremos é muito mais, para que Minas alcance os coirmãos do Sudeste. Deputado Doutor Viana, em Minas a mortalidade infantil é a maior do Sudeste. Mesmo que tenha melhorado esse índice, a situação que encontramos no Estado é inaceitável. É possível, por medidas simples e efetivas, reduzirmos em 30%, 40% a mortalidade infantil. Então, é necessário avançarmos muito mais no setor de saúde.

O Estado de Minas Gerais continua teimando - com argumentos falhos, falsos, inaceitáveis - em não cumprir a Emenda à Constituição nº 29, alegando que se deve regulamentá-la. Se, hoje, o Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais exige o fiel cumprimento da aplicação dos recursos no setor de saúde por parte dos Municípios, por que não exigir o mesmo do Estado? O nosso é o penúltimo dos Estados brasileiros em aplicação de recursos em saúde. Temos de melhorar muito mais; temos de promover o desenvolvimento do nosso Estado de tal forma que os recursos possam ser direcionados também para o povo mineiro, para os trabalhadores e trabalhadoras de Minas Gerais. V. Exa., que é um grande batalhador pela agricultura familiar, sabe que, se houver mais recursos, se o Estado se empenhar em investir, as terras de Minas serão ocupadas pelos mineiros. O que vemos hoje - daí o desafio - para Minas crescer mais e depressa, é a compra acelerada das nossas terras por estrangeiros, de grandes espaços de terra para ocupação do solo e para agricultura e também do nosso subsolo. Podemos negociar com os estrangeiros os nossos produtos agrícolas - é importante; é a vocação do Brasil; é a vocação de Minas -, mas não temos de entregar nosso solo para os estrangeiros. Podemos negociar os minérios com outros países do mundo - o intercâmbio é importante para as relações de negociação - mas não podemos vender nossas minas. É o que está acontecendo. Esses recursos, que são de Minas, devem estar dentro de um contexto de planejamento, de um projeto de planejamento, de tal forma que os governos sucessivos de Minas Gerais fiquem correndo atrás do prejuízo, entregando seu patrimônio e, eventualmente, nesses negócios, tendo uma relação comissionária que não podemos aceitar. Então, antes de votar um projeto dessa natureza, entendo que é preciso que nos debruçemos sobre ele, que entendamos que tipo de negociação é essa, para, eventualmente, podermos legitimá-lo e votá-lo na Assembleia.

Agradeço muito a atenção de V. Exa. e a oportunidade de discutirmos os desafios para Minas Gerais.

O Deputado Padre João - Agradeço a V. Exa. Temos de ter plena consciência do que estamos fazendo aqui. Cada voto nosso tem repercussão em todo o Estado de Minas, além de poder garantir avanços ou retrocessos por décadas, antes que tenha uma consequência imediata. Como afeta a vida de todos os mineiros, é grande a nossa responsabilidade. Por isso temos de ter esse nível de consciência. O que se pede aqui é essa venda de direito, por parte do Estado, visando o recebimento antecipado de parcelas futuras, de todas essas cartas de crédito. Como realizaram uma venda a prazo, a empresa tem de ter o comprovante de que será paga no futuro, conhecida como recebíveis. Pode ser uma duplicata, uma fatura de cartão de crédito ou um cheque pré-datado. Qual é o risco? Qual a diferença do risco da empresa? O Estado está abrindo mão de muita coisa ou não? Estas são interrogações que fazemos em torno desse projeto. Qual o preço que se paga pela pressa do Estado em receber em dinheiro? Está abrindo mão de que volume? Se por um lado quer receber, por outro lado pode estar abrindo mão de um volume, e a pressa não compensa. Tem de haver outras formas, talvez nessa linha de investimento nos Municípios, que hoje estão sacrificados, porque todo o serviço que o Estado apresenta como dele custa um alto convênio ao Município. A Prefeitura banca o convênio com a Polícia Militar, assim como com a Polícia Civil. A Emater, importante empresa de assistência técnica e extensão rural, apoia o agricultor para que Minas possa produzir bem mais, com diversidade.

Aqui em Minas, há diversidade de produção, porque há desde clima bem frio, bem ameno, até clima mais quente. Podemos produzir as mais diversas culturas típicas do Rio Grande do Sul, do Pará e do Amazonas. O grande problema, companheiro Adelmo Carneiro Leão, é que os estrangeiros enxergam isso e, na ausência de políticas públicas, adquirem terras, porque sabem do potencial de Minas Gerais. O nosso Estado ainda não chegou nem à metade da sua produtividade, ainda possui muito potencial em todas as áreas. Se houvesse investimentos - tínhamos tantos recursos -, não seria necessária tanta pressa na renegociação de créditos, muitas vezes até se abriria mão de valores que podem fazer falta nos próximos governos.

Temos de avançar muito na modernização do Estado com a eficiência de gestão e de planejamento, porque há muitos equívocos nesse sentido. Para se ter uma ideia, há três anos houve uma negociação com os profissionais da educação e foi dada a seguinte garantia: daqui há 36 meses seriam reposicionados todos os profissionais na tabela. Passado esse tempo, sem que houvesse planejamento e eficiência na gestão, disseram: "Agora não temos condições de reposicionar os servidores na tabela e na carreira". Uma coisa é o que passa pela imprensa; outra é a realidade da relação, seja com os Municípios, seja com os servidores.

Portanto, essa antecipação de dinheiro nessa renegociação de crédito pode ser um equívoco, porque o Estado está abrindo mão de um valor que pode fazer falta para investimentos na saúde e na própria infraestrutura. É necessário continuar a discussão para que possamos fazer o debate, esclarecer a matéria e votá-la. O esclarecimento sobre as consequências de se gerar um projeto como esse é muito importante para o telespectador e para o povo mineiro.

Temos de modernizar o nosso Estado, companheiro Adelmo Carneiro Leão, porque ainda existe muita perseguição. Um dos parques estaduais mais recentes criados em Minas Gerais é o Parque Estadual da Serra de Ouro Branco. Depois de muitos debates aqui, com parcerias importantes, o governo nomeou um administrador para esse parque, mas, por arbitrariedade da Casa Civil, essa pessoa foi transferida sob a alegação de que era indicação minha. Isso é um absurdo. Então, esse importante parque, que, aliás, estava em chamas esta semana, está sem um administrador em virtude de retaliação e perseguição da Casa Civil, do Sr. Danilo de Castro. Esse tipo de política não leva nenhum Estado à frente, por isso precisamos bani-la e inaugurar uma nova cultura política.

#### Questão de Ordem

O Deputado Padre João - Sr. Presidente, como não existe quórum para a continuação dos nossos trabalhos, solicito-lhe que encerre esta reunião e preserve o meu tempo de discussão. Obrigado.

O Sr. Presidente - Deputado Padre João, a Presidência atende ao seu pedido e preserva o tempo que lhe resta.

#### Encerramento

O Sr. Presidente - A Presidência verifica, de plano, a inexistência de quórum para a continuação dos trabalhos, e encerra a reunião, convocando as Deputadas e os Deputados para a ordinária de logo mais, às 14 horas, com a ordem do dia já publicada, e para a extraordinária também de hoje, às 20 horas, nos termos do edital de convocação. Levanta-se a reunião.

Presidência do Deputado Délio Malheiros

Sumário: Comparecimento - Abertura - 1ª Parte: Ata - 2ª Parte (Ordem do Dia): 1ª Fase: Discussão e Votação de Pareceres: Parecer de Redação Final do Projeto de Lei nº 4.640/2010; aprovação - 2ª Fase: Discussão e Votação de Proposições: Prosseguimento da discussão, em turno único, do Projeto de Lei nº 4.687/2010; discursos dos Deputados Padre João e Antônio Julio; questão de ordem - Encerramento.

Comparecimento

- Comparecem os Deputados e as Deputadas:

Alberto Pinto Coelho - Doutor Viana - José Henrique - Dinis Pinheiro - Sargento Rodrigues - Ademir Lucas - Agostinho Patrus Filho - Alencar da Silveira Jr. - André Quintão - Antônio Genaro - Antônio Júlio - Carlos Mosconi - Cecília Ferramenta - Délio Malheiros - Dilzon Melo - Djalma Diniz - Duarte Bechir - Elmiro Nascimento - Fábio Avelar - Fahim Sawan - Gil Pereira - Gláucia Brandão - Gustavo Corrêa - Gustavo Valadares - Inácio Franco - Ivair Nogueira - João Leite - Juninho Araújo - Lafayette de Andrada - Luiz Humberto Carneiro - Mauri Torres - Neider Moreira - Padre João - Paulo Guedes - Pinduca Ferreira - Sebastião Costa - Tiago Ulisses - Vanderlei Miranda - Walter Tosta - Wander Borges.

Abertura

O Sr. Presidente (Deputado Délio Malheiros) - Às 20h15min, a lista de comparecimento registra a existência de número regimental. 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.

1ª Parte

Ata

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

2ª Parte (Ordem do Dia)

1ª Fase

O Sr. Presidente - Nos termos do edital de convocação, a Presidência passa à 2ª Parte da reunião, em sua 1ª Fase, com a discussão e a votação de pareceres e a votação de requerimentos.

Discussão e Votação de Pareceres

O Sr. Presidente - Parecer de Redação Final do Projeto de Lei nº 4.640/2010, do Governador do Estado, que autoriza a abertura de crédito suplementar ao Orçamento Fiscal do Estado no valor de R\$241.149.195,97 em favor do TJMG. Em discussão, o parecer. Não há oradores inscritos. Encerra-se a discussão. Em votação, o parecer. As Deputadas e os Deputados que o aprovam permaneçam como se encontram. (- Pausa.) Aprovado. À sanção.

2ª Fase

O Sr. Presidente - Esgotada a matéria destinada à 1ª Fase, a Presidência passa à 2ª Fase da Ordem do Dia, com a discussão e a votação da matéria constante na pauta.

Discussão e Votação de Proposições

O Sr. Presidente - Prosseguimento da discussão, em turno único, do Projeto de Lei nº 4.687/2010, do Governador do Estado, que autoriza o Poder Executivo a ceder, a título oneroso, direitos creditórios originários de créditos tributários e não tributários ou integrantes de carteiras de ativos diversos e demais créditos de propriedade do Estado. A Comissão de Justiça concluiu pela constitucionalidade do projeto. A Comissão de Fiscalização Financeira opinou pela aprovação do projeto com a Emenda nº 1, que apresentou. Emendado em Plenário, voltou o projeto à Comissão de Fiscalização Financeira, que opina pela rejeição da Emenda nº 2. Continua em discussão o projeto. Com a palavra, para discutir, o Deputado Padre João, que ainda dispõe de 10 minutos e 12 segundos para o seu pronunciamento.

O Deputado Padre João - Cumprimento o Sr. Presidente, os colegas Deputados, os telespectadores que nos acompanham pela TV Assembleia. Saúdo especialmente os servidores do TJ, aqui representados pelo Serjusmig.

Foi apreciada a redação final da suplementação do orçamento do TJ. O projeto foi amplamente discutido e apreciado na semana passada. Uma das condições para a votação do projeto era que o Desembargador Cláudio Costa recebesse os servidores do TJ. E isso aconteceu. Agradecemos por isso, embora seja dever do Presidente do TJ receber seus servidores. No Executivo, esse dever é do Governador; no Legislativo, do Presidente da Assembleia; no TJ, é dever do Presidente, por uma questão de respeito aos seus servidores. O que será do TJ sem seus servidores, que trabalham no dia a dia, faça sol ou faça chuva, e fazem o trabalho acontecer? Não haveria audiência se as diligências e os mandados não fossem efetuados. Quem dá condições de trabalho à Justiça são todos os servidores.

Nossa expectativa era avançar, pois é muito fácil receber os servidores, cumprindo uma formalidade, e dizer apenas "não". A redação final foi aqui apreciada, mas o Regimento não nos dá abertura para discuti-la. Antes de entrar na discussão do Projeto de Lei nº 4.687, cumprimos todos os servidores do TJ. Sr. Presidente, V. Exa. conhece muito bem as demandas do TJ e de seus servidores, bem como a importância de reivindicar que o Presidente coloque na pauta os projetos de interesse dos servidores. Só assim esta Casa pode dar sua contribuição. É importante que projetos dessa natureza sejam apreciados.

Entendemos que são reivindicações justas, porque em toda profissão a qualidade e a segurança do espaço de trabalho têm que ser garantidas. Entendemos que, em muitas situações, servidores colocam em risco a própria vida. Como avançar nesse processo? Parabenizo os sempre vigilantes e atentos a todas as ações da Casa.

Sr. Presidente, ainda temos dúvidas em relação ao Projeto de Lei nº 4.687, do Governador do Estado. Entendemos que o governo do Estado foi fazendo dívidas e compromissos, construiu a Cidade Administrativa, foi avançando em áreas afins de construção para mostrar serviço, mas, em relação ao servidor público, foi achatando os salários, adiando o pagamento de determinadas gratificações e deixando de lado o reposicionamento da tabela de todos os profissionais da educação. Em relação ao servidor público, o Governador foi adiando tudo, mas, no tocante à arrecadação, ele quer antecipar as coisas, com a negociação de créditos da CFEM, seja de compensação financeira de atividades minerárias no Estado, seja da privatização do Credireal e da MinasCaixa. O que esse projeto está pedindo em relação a todo esse passivo? Que a Assembleia autorize o governo a repassar esses créditos, a vendê-los. Mas qual é o risco, Deputado Antônio Júlio, dessas empresas que os estão adquirindo? Elas antecipam o dinheiro, põem o dinheiro no cofre do Estado. Mas será que elas também não estão se aproveitando e o próprio governo não está dando uma brecha para comprarem um crédito com um custo bem menor ou aquém do que de fato vale? Por que essa pressa do governo, se Minas é o Estado que mais cresce? Se Minas é o Estado que mais está crescendo, que mais está arrecadando, não há razão para a pressa do governo na negociação desses créditos. Tentam propagandear que Minas cresce em níveis superiores aos do Brasil, mas esse é um dever do governo. Se houvesse, de fato, eficiência no planejamento e na gestão do governo, certamente Minas estaria crescendo muito mais, em consequência de suas riquezas.

O próprio governo federal abriu muito mercado, inclusive para Minas Gerais, nas atividades minerária, agrícola e pecuária. Minas tem tudo para crescer muito mais! Por que essa pressa para pegar esse dinheiro e renegociar esses fundos, chamados fundos de recebíveis? Os fundos de recebíveis se baseiam numa tradicional operação bancária, o desconto de títulos. Ao realizar uma venda a prazo, a empresa obtém um comprovante que garante seu direito de ser paga no futuro, conhecido como recebível. Pode ser uma duplicata, uma fatura de cartão de crédito ou os tradicionais e informais cheques pré-datados. A alternativa mais conhecida para o vendedor antecipar o dinheiro é descontar o título no banco, ou seja, obter um empréstimo utilizando o papel como garantia. Uma das opções é montar um fundo de investimentos dedicado apenas a comprar esses títulos, repassando o dinheiro à empresa.

Para isso, o fundo passa recursos vindos diretamente dos investidores. Trata-se de uma operação de securitização, termo aportuguesado utilizado para denominar títulos de modo geral. O objetivo é permitir que uma empresa obtenha antecipadamente ao vencimento recursos financeiros de que necessita, sem comprometer o limite de créditos junto aos credores e sem prejudicar os índices de endividamento. A securitização tradicional utiliza a emissão de debêntures, que são títulos de longo prazo, que, no caso, parece ser a possibilidade aberta pela participação da MGI na cessão de créditos. Nesse caso, podemos vislumbrar violação do art. 37, da Lei de Responsabilidade Fiscal, que no seu inciso II proíbe o recebimento antecipado de valores de empresa em que o poder público detenha, direta ou indiretamente, a maioria do capital social com direito a voto, salvo lucros e dividendos, na forma da legislação.

Portanto, esse é um projeto que está em discussão e que ainda gera muitas dúvidas. Nesse sentido, temos dificuldade de apreciar o projeto porque ilegalidade é o que conseguimos enxergar. Não há razão de o governo antecipar esses recursos.

Para encerrar, Sr. Presidente, reitero aqui, junto a V. Exa. e ao próprio Presidente desta Casa, a necessidade de atendermos às demandas dos servidores do TJ. Talvez, uma das reivindicações que pode ser atendida seja a de pautar os projetos que estão prontos para a ordem do dia. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Com a palavra, para discutir, o Deputado Antônio Júlio.

O Deputado Antônio Júlio - Sr. Presidente, Srs. Deputados, gostaria de aproveitar esse tempo para falar um pouco também sobre esse Projeto de Lei nº 4.687/2010, do Governador do Estado. Trata-se de um projeto que foge até das normas jurídicas da administração pública por antecipar receitas que, por lei, não poderia haver. Aliás, a Lei de Responsabilidade Fiscal, em seu art. 37, parágrafo único, veda em todos os sentidos essa possibilidade de antecipação de receita. Digo a todos os espectadores que estão nos ouvindo, principalmente aos que estão nas galerias, que o governo está pegando todos os créditos que tem, como o crédito tributário, os créditos da MinasCaixa, outros projetos que estamos aprovando e também o que está devendo ao Bemge, e está transferindo isso para a iniciativa privada, ou seja, para os bancos que têm ganho pouco recursos, pouco dinheiro no sistema financeiro brasileiro. Na verdade, tem sido muito penoso para eles fazerem esse tipo de negócio, porque fazem uma operação com risco zero, isto é, antecipam dinheiro para o Estado gastar da forma que quiser, e o governo ainda se responsabiliza pelo não pagamento do contribuinte. Se isso realmente ocorre, o governo arca com esse não pagamento para o banco. Mas o que mais me assusta é que talvez esse projeto esteja passando despercebido aqui para a maioria dos Deputados. O Deputado Padre João fez um pronunciamento e mostrou com o que estamos preocupados.

O governo editou um decreto em maio, em que concedeu uma anistia, em total desrespeito a este Parlamento, que, mais uma vez, ficou submisso e omissivo, ao atender a interesses do governo do Estado. Já fiz esse pronunciamento e disse que não sou contra anistia. Não seria hipócrita, porque sempre defendi as anistias e a legalidade; porém, não da forma como o fizeram: por decreto, quando isso deveria ter sido feito por lei. A secretaria afirmou que eles estavam atendendo apenas ao que foi determinado pelo Confaz de conta. Quando o governo quer fazer as coisas que não são devidas, diz que o Confaz o autorizou a fazê-las. Como pode o Confaz substituir o Parlamento? Às vezes, fico tentando entender a capacidade desse povo do governo que perdeu o senso do limite e da responsabilidade para fazer negócios escusos, jogando a culpa em cima do Confaz, em total desrespeito a este Parlamento. Mas como a Assembleia não se manifesta, eles vão tocando o barco e fazendo aquilo que acham que deve ser feito para encher o caixa do Estado. Para que essa correria, se aproximadamente dentro de quatro meses vai mudar o governo, que poderá até ser o mesmo? Por que essa correria para fazer caixa para campanha? Esse governo está gastando demais com campanha, em total desrespeito à lei eleitoral, e o Ministério Público e a Justiça fingem que não está acontecendo nada, que a campanha está dentro da normalidade.

Tudo está ocorrendo mais ou menos como aconteceu na campanha para Prefeito em Belo Horizonte, há praticamente dois anos. Fizeram os maiores absurdos que poderiam ter sido feitos no processo eleitoral, e não deu em nada. Parece-me que o ex-Governador tem uma força terrível sobre toda a instituição, sobre a imprensa, sobre o Ministério Público, sobre o Judiciário. Nada contra o governo do Estado tem sequência. O ex-Governador do Tocantins foi cassado por muito menos do que está ocorrendo em Minas Gerais, onde o governo paga a todos os Prefeitos do Estado, no mínimo, R\$300.000,00, para gastar em campanha, onde o Estado consegue na Justiça uma autorização inconstitucional, que ninguém entendeu até agora, para fazer o pagamento do pessoal da educação. Eles precisam receber, mas não no processo eleitoral. Essas coisas, às vezes, me deixam indignado e desmoralizam a política. Elas fazem com que o eleitor fique descrente.

O Projeto de Lei nº 4.687 está aqui para ser votado. O governo, que fez uma anistia vencida no dia 30, quer pegar todo o crédito oriundo dessa anistia para vender ao banco e fazer caixa. O governo que sempre reclamou que não poderia fazer nenhuma mudança desses créditos parcelados, porque haveria uma dificuldade no caixa corrente do Estado, agora quer levantar o dinheiro, os recursos. Não entendemos essas coisas, das quais discordamos. Lembro-me de que, em 1999, o Governador Itamar Franco, quando o Presidente da Assembleia era o Deputado Anderson Adauto, junto a uma secretaria tentou aprovar - e aprovou - o mesmo projeto. Cansei de falar que não haveria lógica, nem como implementá-lo da forma prevista. O governo queria levantar o crédito e transferi-lo para o setor financeiro. Naquela época, propomos uma emenda para criar dificuldades possíveis. Tudo teria de ser feito por intermédio de licitação. O governo teria o crédito e o venderia para o banco que oferecesse melhores condições, a fim de que o Estado não perdesse mais dinheiro. No caso desse projeto atual, o governo está inventando uma entidade, que será criada por decreto, portaria ou resolução. Seria um fundo de investimento de créditos.

Que garantia o governo tem de que esses créditos serão vendidos de forma clara, sem nenhum favorecimento excessivo ao setor financeiro? Quais seriam os valores pagos pelo governo do Estado? Qual seria o deságio para que o banco pudesse assumir isso? Isso seria parcelado? Os créditos do governo, principalmente os que venceram em 30 de julho, são créditos de 10 anos. Qual será o deságio para o governo colocar a mão nesse dinheiro? Ninguém sabe. De acordo com o projeto, isso será feito através de decisão interna da Secretaria de Fazenda, gerido com a

MGI. Vou repetir o que estou entendendo de tudo isso: perderam o senso do limite e da responsabilidade. Não têm medo de mais nada. Talvez não tenham medo do Ministério Público que deveria estar cuidando desse projeto de lei. O Ministério Público tentou entrar na portaria do parcelamento e logo depois não falou mais nada. Falei várias vezes a respeito disso e cobrei do Ministério Público uma atitude mais correta, já que o Ministério Público tem por dever fazer cumprir e fiscalizar as leis. Talvez até por omissão e submissão do Parlamento, eles também deixem isso para lá para ver o que acontece. Vão deixando, as coisas vão acontecendo, e está aqui o projeto. Talvez a maioria não esteja entendendo o que estamos dizendo. A maioria dos parlamentares não sabe nem em que estamos votando, mas eu sei. Em 1999 fui oposição a esse mesmo projeto do Governador de nosso partido, e propusemos uma emenda dizendo que, para ele transferir esse crédito, teria de ser por uma licitação pública. E isso inviabilizou. Eu sabia que ia inviabilizar porque o setor financeiro do Estado de Minas Gerais e de todo o Brasil é complexo. É mais ou menos como o crédito consignado. O governo autoriza o funcionalismo público a pegar dinheiro nos bancos e garante ao banco o pagamento. Isso é a mesma coisa. Ele vai pegar o dinheiro e fazer caixa, porque não é pouco. A informação que tive é a de que nessa anistia feita agora por portaria o governo está arrecadando mais de R\$480.000.000,00. Por quanto ele vai vender essa dívida? Com isso falta dinheiro para o Judiciário conceder o adicional de periculosidade, falta dinheiro para melhorar o salários dos professores, falta dinheiro para a educação, falta dinheiro para a saúde. Para fazer prédio para a saúde não falta dinheiro. Tem prédio do PSF em todos os lugares. Fui a uma cidade de 3 mil habitantes que tinha três prédios do PSF na mesma rua. A Assembleia tinha que apurar isso. Como pode uma cidade de 3 mil habitantes ter três prédios de PSF na mesma rua? Para fazer posto de saúde há dinheiro, mas, para contratar enfermeiro, para contratar médico, não há dinheiro. A Prefeitura está endividada, está com excesso de folha de pagamento, e esses prédios estão lá não sei para quê. Dinheiro para comprar remédio houve. Há dois anos denunciamos que o governo do Estado jogou fora R\$48.000.000,00 em remédios vencidos.

Tentamos fazer uma CPI, conseguimos as assinaturas, mas o governo veio em cima, e dois ou três Deputados não aguentaram a pressão e retiraram suas assinaturas, impossibilitando-nos de instalar a comissão. Então, este é um governo que tem cometido equívocos e que perdeu - volto a dizer, porque gosto dessa frase - o senso do limite e da responsabilidade. A própria imprensa está perdendo esse senso. Ao se omitir, ao ficar amordaçada, ao ser censurada, ela não cumpre seu papel. Todos queremos uma imprensa livre. Ao ver nossa bandeira falando de liberdade, ao me lembrar das frases de Tancredo Neves, ao me lembrar de uma música do carnaval do Rio de Janeiro cuja letra diz "Liberdade, liberdade, abra as asas sobre nós", constato que em Minas Gerais não há liberdade, a imprensa não é livre, o Parlamento não tem liberdade, pois os Deputados se omitem, abaixam as cabeças para atenderem aos interesses de um grupo do governo do Estado, em prejuízo do próprio governo e do próprio Governador, que não está tendo mais prejuízos porque a imprensa não noticia o que realmente está ocorrendo no Estado.

O nosso governo tem a coragem de mandar para esta Casa um projeto que dá aumento às professoras a partir de março do ano que vem, enganando-as e a esta Casa. E todo o mundo fica batendo palmas, achando que está bonito demais. Este é um governo que inventa que os índices de violência estão caindo. É claro que isso acontece se consideramos que as pessoas que tomam um tiro em um assalto ou homicídio e não morrem na hora não são registradas nos índices de crimes violentos. Elas vão para o pronto-socorro e lá ficam. Se morrem depois, inventam outra forma de registrar e preencher os questionários e as análises. Se encontrarem uma pessoa na rua, morta a tiros ou a facadas, e não souberem o que aconteceu, isso não será considerado um crime violento. Se a pessoa for assaltada e não for machucada, ou seja, se apenas sofrer pressão psicológica, isso também não será considerado crime. Houve aquele incidente em Ponte Nova em que morreram 23 detentos, mas é como se não tivesse ocorrido em Minas Gerais, pois nosso Estado não tem isso. Tanto é verdade que a imprensa noticiou o fato durante três dias, e logo tudo estava abafado.

Entretanto, isso fica na memória de pessoas como nós, que queremos um Estado justo, um governo que funcione. Não queremos ser enganados, mas o estamos sendo diariamente e estamos aceitando essa enganação. Esse projeto não tem a mínima condição. Não acredito que o Prof. Anastasia vá sancionar essa lei, pois, se for assim, ele estará jogando o mesmo jogo da Secretaria de Fazenda, fazendo tudo sem respeitar a legislação, o Parlamento. Digo ao Líder do governo, Deputado Mauri Torres, que gostaria de ter uma conversa com o Governador para saber se ele tem ciência do que é esse projeto, do que ele assinou. Ele está transferindo todos os créditos do Estado, inclusive os oriundos da MinasCaixa e do Bemge, para o setor financeiro. Pergunto: com que taxa, com que deságio? É preciso haver uma explicação. Isso não pode acontecer dessa forma.

Digo - e sempre gosto de repetir - que governo é tudo igual. Entretanto, temos a obrigação de levantar esses problemas, de fazer esta discussão, pois, do contrário, estaremos participando desse processo equivocados do governo. Digo equivocados porque, em 1999, na época do Governador Itamar Franco, aprovamos uma lei, e eu já dizia que o projeto não poderia tramitar. Repito que apresentamos uma emenda, determinando que tinha que ser por licitação, o que inviabilizou isso. Agora, acontece o mesmo. Parece até o caso da Cidade Administrativa. O Anastasia, quando era chefe de não sei o que do Hélio Garcia, tinha o sonho de fazer essa cidade, até que conseguiu. Esse era seu sonho de consumo, e ele o realizou!

Com esse projeto, acontece o mesmo. Em 1999, tentaram fazê-lo, e nós, da base do governo; eu, do PMDB, não deixei que se facilitasse essa cessão de crédito da forma como está sendo feita. Portanto, Sr. Presidente, eu acho que esse projeto merecia, pelo menos, ter alguns Deputados aqui para escutarem este discurso, para que eles pudessem atentar para aquilo que votaremos. Eu votarei contra e questionarei, mas o governo tem maioria absoluta nesta Casa. Lutarei, até o último dia, para que esse projeto não seja aprovado.

O governo pediu regime de urgência e deixou tramitar mais tranquilo para que não houvesse tempo para a discussão. Nas comissões, não tivemos oportunidade de discutir porque ninguém queria debater, nem mesmo para eles nos convencerem de que o projeto é legal, bom para o Estado. Sabem para quem ele é bom? Para uma meia dúzia de pessoas que tem "mamado" neste governo. Nesse caso, ele é bom. Ele é bom para o banco, que vai dizer até - e estamos apurando - que o dinheiro já foi levantado. Dizem que o governo quer agora é legalizar a operação de antecipação de receita que já foi feita.

A aprovação desse projeto em regime de urgência não tem justificativa. Esse projeto poderia ser votado no ano que vem. O Deputado Mauri Torres alegou que esse projeto não teria sentido porque ainda teria que ser criada uma empresa. Ela será criada não por lei, mas provavelmente por uma portaria. Vejam o que está acontecendo. A "cara de pau" dessas pessoas. Ora, criarão uma empresa para gerir todo o passivo do Estado de Minas Gerais, para negociar com os bancos por meio de portaria, de resolução interna ou de algum documento interno. Isso não passará por esta Casa.

Faço este alerta. Peço ao Ministério Público, que cuida de tantas coisas pequenas, como da briga da torcida do Atlético, porque o Presidente falou para vigiarem os jogadores que estão nas "baladas". Isso dá ibope, mas é isto aqui que estamos votando, que temos de cuidar. Isso é danoso ao Estado de Minas Gerais, à população de Minas Gerais e ao próximo governo, qualquer que seja ele, porque serão retirados do caixa corrente do Estado mais de R\$50.000.000,00 todo mês. Serão recebidos de uma vez só, mas aquilo que faz parte do caixa do Estado será uma sangria muito grande.

Todas as vezes em que falávamos da cessão de crédito, o governo dizia que não poderia haver cessão de crédito justamente para não haver essa sangria do caixa corrente do Estado. Estamos aí, quase votando esse projeto. Espero que tenhamos oportunidade de pelo menos discutir com a base do governo - que está ausente como sempre - para que tenhamos responsabilidade na votação desse projeto.

Eu falo e faço este discurso justamente para ter o direito de poder reclamar futuramente aquilo que não aconteceu. Quem não participa não tem direito de reclamar. E, como eu estou participando, Sr. Presidente, eu reclamarei.

O Deputado Antônio Júlio - Eu solicito a V. Exa. que encerre a reunião de plano e me dê amanhã o prazo de 8 minutos para continuar, porque quero fazer o resto do meu pronunciamento com a presença dos parlamentares. Peço o encerramento da reunião por falta de quórum.

#### Encerramento

O Sr. Presidente - A Presidência verifica, de plano, a inexistência de quórum para a continuação dos trabalhos e encerra a reunião, convocando as Deputadas e os Deputados para a ordinária de amanhã, dia 9, às 14 horas, com a ordem do dia já anunciada. Levanta-se a reunião.

### ORDEM DO DIA

Ordem do Dia da 17ª Reunião Ordinária da Comissão de Saúde na 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 16ª Legislatura, a realizar-se às 9h30min do dia 15/9/2010

#### 1ª Parte (Expediente)

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

#### 2ª Parte (Ordem do Dia)

Finalidade: debater as reivindicações dos médicos residentes de Minas Gerais, em greve desde o mês de agosto, com convidados mencionados na pauta.

Discussão e votação de proposições da Comissão.

### EDITAIS DE CONVOCAÇÃO DE REUNIÃO

#### EDITAL DE CONVOCAÇÃO

Reunião Especial da Assembleia Legislativa

O Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, no uso da atribuição que lhe confere o art. 82, XVII, do Regimento Interno, convoca reunião especial da Assembleia para as 20 horas do dia 13/9/2010, destinada a homenagear o Grupo Sarandeiros pelos seus 30 anos de fundação.

Palácio da Inconfidência, 10 de setembro de 2010.

Alberto Pinto Coelho, Presidente.

#### EDITAL DE CONVOCAÇÃO

Reunião Extraordinária da Comissão de Turismo, Indústria, Comércio e Cooperativismo

Nos termos regimentais, convoco os Deputados Eros Biondini, Antônio Carlos Arantes, Carlos Gomes e Fábio Avelar, membros da supracitada Comissão, para a reunião a ser realizada em 13/9/2010, às 14 horas, na Sala das Comissões, com a finalidade de esclarecer, em audiência pública, a situação da rede de franquias da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - ECT - e de discutir e votar proposições da Comissão.

Sala das Comissões, 10 de setembro de 2010.

Alencar da Silveira Jr., Presidente.

### COMUNICAÇÃO DESPACHADA PELO SR. PRESIDENTE

#### COMUNICAÇÃO

- O Sr. Presidente despachou, em 9/9/2010, a seguinte comunicação:

Do Deputado Mauri Torres, notificando o falecimento do Sr. João Elói Torres, ocorrido em 8/9/2010, em Barão de Cocais. (- Ciente. Oficie-se.)

### MANIFESTAÇÕES

#### MANIFESTAÇÕES

A Assembleia Legislativa aprovou, nos termos do art. 103, III, "b" a "d", do Regimento Interno, as seguintes manifestações:

de congratulações com o Sr. Dárcio Lopardi Mendes, Desembargador, por sua eleição para integrar a Corte Superior do Tribunal de Justiça (Requerimento nº 6.569/2010, do Deputado Wander Borges);

de aplauso aos nutricionistas por ocasião do Dia do Nutricionista (Requerimento nº 6.593/2010, da Comissão de Participação Popular).

### MATÉRIA ADMINISTRATIVA

#### ATOS DA MESA DA ASSEMBLEIA

Na data de 8/9/10, 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, 5.179, de 23/12/97, e 5.203, de 19/3/02, c/c 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 Sávio Souza Cruz

exonerando, a partir de 13/9/10, Janser Silva Batista do cargo de Auxiliar de Serviços de Gabinete I, padrão VL-27, 4 horas;

nomeando Celio Oliveira Duarte para o cargo de Auxiliar de Serviços de Gabinete I, padrão VL-27, 4 horas.

#### Gabinete do Deputado Weliton Prado

exonerando, a partir de 13/9/10, Lilian de Lourdes Lorena do cargo de Auxiliar de Gabinete I, padrão VL-30, 8 horas;

nomeando Waltecir Gonçalves Xavier para o cargo de Auxiliar de Gabinete I, padrão VL-30, 8 horas.

Nos termos do inciso VI do artigo 79 da Resolução nº 5.176, de 6/11/97, observadas as disposições do inciso II do § 1º do artigo 40 da Constituição Federal, com a redação conferida pela Emenda Constitucional nº 41, de 19/12/03, as disposições contidas na Lei nº 15.014, de 15/1/04, na Lei complementar nº 64, de 25/3/02, e nos artigos 105 e 106 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição do Estado de Minas Gerais e na Resolução nº 5.086, de 31/8/90, assinou o seguinte ato:

aposentando, compulsoriamente, com proventos proporcionais ao tempo de contribuição, a partir de 18/8/10, o servidor Luiz Carlos Alvim Carreira, CPF nº 416.001.426-72, ocupante do cargo de Agente de Execução das Atividades da Secretaria, do Quadro de Pessoal desta Secretaria.

Nos termos do inciso VI do artigo 79 da Resolução nº 5.176, de 6/11/97, verificado o cumprimento das condições previstas nos incisos I, II e III do artigo 3º da Emenda Constitucional nº 47, de 5/7/05, observadas as Leis nº 15.014, de 15/1/04, 16.833, de 20/7/07, 17.637, de 14/7/08 e 18.803, de 31/3/10, e ainda a Lei Complementar nº 64, de 25/3/02, e a Resolução nº 5.086, de 31/8/90, assinou o seguinte ato:

aposentando, a pedido, por tempo de contribuição, com proventos integrais, a partir de 18/8/10, o servidor Márcio Metzker da Silva, CPF: 131.270.806-97, ocupante do cargo efetivo de Técnico de Apoio Legislativo, do Quadro de Pessoal desta Secretaria.

Nos termos do inciso VI do artigo 79 da Resolução nº 5.176, de 6/11/97, tendo em vista o cumprimento das condições previstas nos incisos I a IV do artigo 6º da Emenda Constitucional nº 41, de 19/12/03, das disposições contidas na Lei nº 15.014, de 15/1/04, na Lei complementar nº 64, de 25/3/02, e nos artigos 105 e 106 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição do Estado de Minas Gerais e na Resolução nº 5.086, de 31/8/90, assinou o seguinte ato:

aposentando, a pedido, com proventos integrais, a partir de 3/9/10, a servidora Tânia Mercedes Fiorini, CPF nº 577.109.886-87, ocupante do cargo de Agente de Execução das Atividades da Secretaria, do Quadro de Pessoal desta Secretaria.

#### Termo de Aditamento

Contratante: Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais. Contratada: Extintores Rival do Fogo Ltda. Objeto: prestação de serviço de assistência técnica permanente em sistema convencional de combate a incêndio constituído por extintores de incêndio, hidrantes e mangueiras de incêndio, nas dependências da ALMG - Palácio da Inconfidência, Edifício Tiradentes, Escola do Legislativo, Procon-Assembleia e em todos os seus anexos, inclusive garagens. Objeto do aditamento: ampliação do objeto. Dotação orçamentária: 1011-01-122.701-2.009-3.3.90-10.1

#### Termo de Aditamento

Contratante: Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais. Contratada: Construtora Lance Ltda. Objeto: reforma em sanitários e copas e nas redes hidrossanitária e pluvial do Palácio da Inconfidência. Objeto do aditamento: ampliação do Termo de Contrato nº 209/2009 em 15,92%. Vigência: a partir da data da assinatura, com final de vigência vinculado ao contrato original. Dotação orçamentária: 1011-01-122.701-2.009-3.3.90-10.1.