



MESA DA ASSEMBLEIA

Presidente: Deputado Dinis Pinheiro
1º-Vice-Presidente: Deputado José Henrique
2º-Vice-Presidente: Deputado Hely Tarquínio
3º-Vice-Presidente: Deputado Adelmo Carneiro Leão
1º-Secretário: Deputado Dilzon Melo
2º-Secretário: Deputado Neider Moreira
3º-Secretário: Deputado Alencar da Silveira Jr.

SUMÁRIO

1 - ATAS

- 1.1 - Reunião Ordinária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 17ª Legislatura
- 1.2 - 16ª Reunião Especial da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 17ª Legislatura - Destinada à realização do ciclo de debates “Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes”
- 1.3 - Evento Realizado na 39ª Reunião Ordinária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 17ª Legislatura - Destinada à realização do ciclo de debates “Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes”
- 1.4 - 18ª Reunião Especial da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 17ª Legislatura - Destinada à realização do ciclo de debates “Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes”
- 1.5 - 19ª Reunião Especial da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 17ª Legislatura - Destinada à realização do ciclo de debates “Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes”
- 1.6 - Reunião de Comissões

2 - TRAMITAÇÃO DE PROPOSIÇÕES

3 - COMUNICAÇÃO DESPACHADA PELO SR. PRESIDENTE

4 - MATÉRIA ADMINISTRATIVA



ATAS

ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA EM 27/6/2013

Presidência da Deputada Liza Prado

Sumário: Comparecimento - Falta de quórum.

Comparecimento

- Comparecem os Deputados e as Deputadas:

Adelmo Carneiro Leão - Neider Moreira - Almir Paraca - André Quintão - Anselmo José Domingos - Bosco - Duarte Bechir - Fábio Cherem - Fred Costa - Glaycon Franco - Gustavo Corrêa - João Leite - Lafayette de Andrada - Leonardo Moreira - Liza Prado - Luzia Ferreira - Mário Henrique Caixa - Marques Abreu - Rômulo Veneroso - Sargento Rodrigues - Sebastião Costa - Tiago Ulisses - Vanderlei Miranda - Zé Maia.

Falta de Quórum

A Sra. Presidente (Deputada Liza Prado) - Às 14h15min, a lista de comparecimento não registra a existência de número regimental. A Presidência deixa de abrir a reunião, por falta de quórum, e convoca as Deputadas e os Deputados para a especial de logo mais, às 20 horas, nos termos do edital de convocação.

ATA DA 16ª REUNIÃO ESPECIAL DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 13/6/2013

Presidência dos Deputados Dinis Pinheiro e Paulo Lamac

Sumário: Comparecimento - Abertura - Ata - Destinação da reunião - Composição da Mesa - Registro de presença - Execução do Hino Nacional - Palavras do Sr. Presidente - Palavras da Deputada Liza Prado - Palavras do Sr. Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho - Esclarecimentos sobre a dinâmica dos trabalhos - Palavras da Sra. Marinella Machado Araújo - Palavras do Sr. Emílio Merino Dominguez - Palavras do Sr. Geraldo Spagno Guimarães - Registro de presença - Esclarecimentos sobre os debates - Debates - Encerramento.

Comparecimento

- Comparecem os Deputados e a Deputada:

Dinis Pinheiro - Adelmo Carneiro Leão - Cabo Júlio - Carlos Pimenta - Fabiano Tolentino - Glaycon Franco - Ivair Nogueira - Liza Prado - Paulo Lamac - Rogério Correia - Sebastião Costa.

Abertura

O Sr. Presidente (Deputado Paulo Lamac) - 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 Liza Prado, 2ª-Secretária “ad hoc”, procede à leitura da ata da reunião anterior, que é aprovada sem restrições.

Destinação da Reunião

O locutor - Destina-se esta reunião à realização do ciclo de debates “Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes”, com os seguintes objetivos: mobilizar o poder público e a sociedade civil em torno do tema da mobilidade urbana e da construção de cidades inteligentes e sustentáveis; discutir os principais temas definidos para o fórum técnico, procurando apontar as alternativas e os desafios relacionados à questão da mobilidade urbana; buscar a sensibilização dos agentes públicos, da sociedade civil organizada, dos trabalhadores nos sistemas de transporte e da população em geral para a construção dos Planos Municipais de Mobilidade, em atendimento à Lei Federal nº 12.587, de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Composição da Mesa

O locutor - Convidamos a tomar assento à Mesa os Exmos. Srs. Defensor Público Eduardo Cyrino Generoso, Assessor Interinstitucional da Defensoria Pública do Estado, representando a Defensora Pública-Geral, Andréa Abritta Garzon Tonet; Delegado Oliveira Santiago Maciel, Chefe do Detran-MG; Emílio Merino Dominguez, Assessor e Perito Sênior Local do Ministério das Cidades no Projeto de Implementação da Lei de Mobilidade Urbana; Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, Mestre em Engenharia de Transportes e Técnico de Planejamento e Pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Ipea -; e Geraldo Spagno Guimarães, Professor Universitário e da Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro; a Exma. Sra. Marinella Machado Araújo, Professora Coordenadora do Núcleo Jurídico de Políticas Públicas da Faculdade Mineira de Direito da PUC Minas e Pesquisadora do Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico e do Observatório das Metrôpoles; e o Exmo Sr. Deputado Ivair Nogueira, Presidente da Comissão de Transporte desta Casa.

Registro de Presença

O locutor - Gostaríamos de registrar a presença do Exmo. Sr. José Aparecido Ribeiro, Presidente do Conselho Empresarial de Política Urbana da Associação Comercial e Empresarial de Minas; da Exma. Sra. Kelly Cristina Soares, representando o Vereador Tarcísio Caixeta; e dos Exmos. Srs. Getúlio Amorim, assessor do Vereador Professor Wendelsen; José Amador Ribeiro Ubaldo, assessor parlamentar do Conselho de Arquitetura e Urbanismo; Joel Jorge Paschoali, Diretor do Setrabh; 1º-Ten. Herbert Aquino Marcelino, do Corpo de Bombeiros Militar, e Bombeiro Alisson Francisco Lopes.

Execução do Hino Nacional

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

- Procede-se à execução do Hino Nacional.

Palavras do Sr. Presidente

Exma. Sra. Deputada Liza Prado, Presidente da Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência, minha amiga, companheira de diversas lutas, batalhamos juntos em várias temáticas, como a do “crack”, e a senhora foi um dos membros titulares da nossa Comissão Especial, que é um marco nesta Casa e promoveu, inclusive, a criação da comissão permanente e tantos outros trabalhos que demonstram o compromisso de V. Exa. e que a levaram à Presidência dessa importante Comissão, que tem identidade completa com este fórum técnico, a que hoje damos início, com a abertura deste ciclo de debates. Exmo. Sr. Defensor Eduardo Generoso, Assessor Institucional da Defensoria Pública, que aqui representa a Defensora Pública-Geral Andréa Abritta Garzon - a quem mandamos o nosso abraço, presença constante nesta Casa -; a Defensoria Pública vem se destacando por uma atuação importantíssima em todos os assuntos que dizem respeito aos mais altos interesses da população mineira, assim deixamos aqui o nosso reconhecimento à Defensoria Pública do Estado de Minas Gerais, que, nesta retomada, neste empenho que vem tendo nos últimos anos, demonstra, de maneira inequívoca, toda a sua importância e a necessidade de que seja continuamente reforçada, de maneira que possamos, o mais breve possível, contar com Defensores Públicos em todas as comarcas, senão em todos os Municípios do nosso Estado. Sr. Delegado Oliveira Santiago Maciel, Chefe do Detran, que muito nos honra com sua presença; agradecemos a presença do Detran não apenas nesta reunião, como também nas reuniões preparatórias que antecederam este ciclo de debates. Cumprimento também o Sr. Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, mestre em engenharia de transportes, técnico de planejamento e pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Ipea - e nosso palestrante nesta manhã; o Sr. Geraldo Spagno Guimarães, da Fundação João Pinheiro, professor universitário que muito nos honra com a sua presença; e o Dr. Merino, que veio trazer a experiência do Ministério das Cidades. Gostaria que os demais palestrantes se sentissem cumprimentados na figura das pessoas que citei. Para nós, é realmente uma grande satisfação recebê-los, pois este é o pontapé inicial de um debate extremamente importante e complexo.

O objetivo deste ciclo de debates é dar, de fato, uma visão inicial à discussão que vamos fazer. Gostaria de fazer uma contextualização, para que todos e todas tivessem clareza dos objetivos desta atividade. Durante as reuniões preparatórias para o fórum técnico “Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes”, deparamos com um número significativo de conceitos, de marcos legais e de conteúdos necessários para um debate efetivo, que é o que se pretende fazer nas regiões metropolitanas e nos Municípios do interior de Minas Gerais.

Temos o desafio, que não é pequeno, de estimular os Municípios com população acima de 20 mil habitantes a se prepararem para os seus planos municipais de mobilidade urbana, que devem estar integrados com seus planos diretores. Isso não é desafio pequeno, é



desafio grande. Eles deverão fazê-lo até 2015. A grande maioria desses quase 200 Municípios do Estado de Minas Gerais, que terão de passar obrigatoriamente por esse processo, acreditamos, não estão devidamente preparados para a dimensão do desafio que se apresenta.

Para possibilitarmos discussões profícuas nas etapas metropolitanas que acontecerão no Vale do Aço, em Belo Horizonte e nas macrorregiões do Estado, entendemos que a realização desse ciclo de debates inicial, situando a discussão no País e no Estado, será de grande valia não apenas para aquelas pessoas que conseguiram estar aqui presentes, no Plenário da Assembleia Legislativa, mas para todos aqueles que podem acompanhar a transmissão, que se dá ao vivo pela TV Assembleia, para todo o Estado. Contamos com palestrantes de altíssima qualidade técnica, são especialistas nas diversas áreas que vêm aqui compartilhar o seu conhecimento conosco. O sentido é estarmos bem preparados, afiados, na ponta dos cascos, para os debates do fórum técnico, que terá início na semana que vem.

É uma grande satisfação, uma grande alegria para todos nós que participamos da organização deste fórum técnico a realização desse ciclo preparatório, esse ciclo de debates que ora se inicia. A temática dispensa maiores comentários, é um dos grandes desafios dos nossos tempos, tem o condão de reunir e de trazer, de forma unificada, demandas e questões bastante antigas e discutidas por diversos segmentos, mas isso era feito de maneira isolada. Tivemos a oportunidade de participar, no último final de semana, do encontro da Associação dos Usuários de Transporte Público. Eles fazem a defesa de uma bandeira há muitos anos, a bandeira da qualidade do transporte público, que era trabalhada isoladamente por um segmento. Vejo aqui presente - e será um dos nossos palestrantes - o Dr. Luciano Medrado, do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga. Ele faz, há muito tempo, a discussão, juntamente com o CDL, das questões de carga e descarga no Município, uma questão aparentemente, num primeiro momento, também localizada. Temos a representação - aqui está a Deputada Liza Prado - da Comissão das Pessoas com Deficiência. Essa é uma discussão antiga. Há quanto tempo se discute a qualidade das calçadas... Mas também isso é visto como uma discussão isolada.

Neste momento em que o aumento da frota de automóveis, os problemas ambientais, tudo conspira para que a problemática da mobilidade urbana se transforme num grande bolo, tudo isso vem junto. Antigas solicitações, antigas demandas, antigas reivindicações passam a ter caráter de solução e passam a ter necessidade de ser apreciadas conjuntamente. A complexidade da nossa sociedade hoje materializa-se na forma desses problemas, que não são de simples resolução, e, certamente, não têm um caminho único para a viabilização das nossas cidades. Mas isso traz também a riqueza, que é hoje a discussão do espaço urbano, a amplitude das cidades, desafio que todos temos à nossa frente.

A mobilidade é um dos aspectos importantes da organização do nosso espaço urbano. Todas as pessoas querem e precisam deslocar-se, ir e voltar gastando o mínimo de tempo e fazendo-o da mais confortável possível, dispondo de recursos da maneira mais justa e equitativa possível. São elementos, temperos que vêm formando essa grande complexidade, a cuja análise damos início. Neste primeiro momento, a intenção é destrincharmos a problemática, para que, nos fóruns que acontecerão nas regiões metropolitanas e nas macrorregiões do Estado, possamos lançar um olhar mais específico sobre tais regiões.

Agradeço imensamente a todos e a todas que participaram da equipe preparatória desta atividade. Foram entidades, instituições, pessoas e órgãos públicos que realizaram 10 reuniões preparatórias extremamente ricas e importantes, que possibilitaram a realização não apenas deste ciclo de debates, mas de todo o fórum técnico, o que é um grande desejo desta Casa. O Presidente Dinis Pinheiro não mediu esforços para que trouxéssemos aqui palestrantes e convidados da mais alta qualidade e competência, tanto do nosso Estado quanto do País e de outros países. É um empenho claro e determinado do Presidente Dinis Pinheiro. O Presidente se empenhou muito, foi realmente orientação dele que não medíssemos esforços para que esta atividade fosse - como está sendo e será, nas suas diversas etapas - um grande sucesso. Agradeço muito a presença de todos e todas. Vamos seguir a nossa programação. Muito obrigado.

O Sr. Presidente (Deputado Dinis Pinheiro) - Vamos quebrar o protocolo. É verdade, gente. Fui convocado pelo Governador, mas foi bom que o Paulo Lamac descontraiu o ambiente. Quero fazer uma breve saudação às senhoras e aos senhores. É uma alegria muito grande receber esta plateia tão distinta, tão sábia, tão qualificada, que tem o desafio de discutir tema gravíssimo para todos nós. Costumo dizer, amigo Paulo Lamac, que estamos vivenciando um martírio urbano. E esse é o papel da Assembleia. Às vezes, a imprensa questiona: por que a Assembleia está fazendo isso? A Assembleia debate tudo que é importante, tudo que tem significado de alto relevo para a nossa vida, para o nosso cotidiano, para o nosso dia a dia. Essa questão da mobilidade urbana é dura, é verdadeiramente um martírio urbano que todos estamos vivenciando. Eu tinha de estar nesta audiência, fui chamado agora, saí até cedo do Palácio das Mangabeiras. Porém, o trânsito hoje realmente é um problema gravíssimo para todos nós. Mas quero reafirmar o compromisso do Parlamento de Minas com o bem-estar, com a qualidade de vida do nosso povo, da nossa gente. Eu estava dizendo à Deputada Liza Prado que ontem participamos de um momento muito bonito, um momento que considero uma bela conquista do povo mineiro. Hoje celebraremos a abertura do edital de licitação da 381. Ontem, no Salão Nobre, falei que a 381 é conhecida como um matadouro. Esperamos que agora, com a sua duplicação, celebremos a Rodovia da Vida, e que ela possa ser de fundamental importância para o desenvolvimento de Minas e do Brasil.

Tenho muito orgulho de presidir esta Assembleia. Como empregado dos mineiros, procuramos, cada dia mais, sacudir o Estado de Minas Gerais, discutir os problemas, encontrar soluções, fazer legislações de maior eficácia, que vão ao encontro das pessoas. Essa é a melhor maneira de fazermos algo mais positivo, que possa provocar uma tranquila colheita de paz, prosperidade e justiça para com o próximo, o semelhante. Quero, portanto, abraçá-los, reverenciá-los e tenho certeza absoluta de que, neste ciclo de debates, haveremos de ofertar à sociedade algo extremamente positivo, que vai impactar significativamente em favor de uma melhor qualidade de vida para o nosso povo, para a nossa gente.

A V. Exas., Deputado Paulo Lamac, Deputada Liza Prado, Deputado Ivair Nogueira, e a todos que aqui se encontram nesta Mesa tão distinta, desejo todo o sucesso, muito êxito. Minas espera muito da contribuição, da inteligência e da entrega de cada um de vocês. Muito obrigado, um ótimo dia e mãos à obra.



Palavras da Deputada Liza Prado

Bom dia a todos e a todas. Farei rápida saudação para ouvirmos nossos palestrantes. Cumprimento o Presidente desta Casa, Deputado Dinis Pinheiro, com o qual tenho a honra de compartilhar dos trabalhos no dia a dia. Percebo que é um Presidente que realmente faz jus ao “slogan” da Assembleia: “Poder e voz do cidadão”. Realmente, as cidadãs e os cidadãos têm espaço na Assembleia. Temas importantes foram colocados em debate e se transformaram em ações, o que, com certeza, mudou a vida de muita gente. Presidente, eu o cumprimento pelo trabalho maravilhoso. Não sabia que V. Exa. era uma pessoa tão comprometida com nossa população. Parabéns pelo trabalho. Cumprimento meu colega de trabalho Deputado Paulo Lamac, que tem um papel fundamental não só no fórum, mas construindo a cidade inteligente, discutindo a mobilidade urbana. Tive oportunidade de compartilhar de vários trabalhos com ele, e é importante dizer que é uma pessoa estudiosa, comprometida e que realmente nos orgulha. É importante que V. Exa. realmente desenvolva esse trabalho e faça com que possamos, por meio da contribuição de todos, mudar um pouco o nosso Estado e ser exemplo para o Brasil, porque aqui temos pessoas que pensam, comprometidas com o coletivo, o que faz toda a diferença. Cumprimento o Deputado e amigo Ivair Nogueira, que precisa se retirar porque tem de ir para Congonhas. Muito obrigada, Deputado Ivair, pela sua contribuição, pelo seu trabalho, porque sei que trabalho de base é importante. Cumprimento as autoridades que compõem a Mesa, todas as entidades que se encontram presentes. A participação de vocês é muito importante. Encerro minhas palavras desejando um bom dia a todas e a todos.

O Sr. Presidente (Deputado Paulo Lamac) - Aproveito para dar aqui um primeiro aviso. O fórum técnico “Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes” é um evento, como já dito, composto por várias etapas. Este ciclo de debates é a primeira delas. Além do ciclo, já gostaríamos de deixar formalizado o convite para que todos e todas possam participar do encontro da Região Metropolitana do Vale do Aço, que acontecerá nos dias 17 e 18 de junho, em Timóteo, no Sesi, Bairro Timirim, e para o encontro da Região Metropolitana de Belo Horizonte, também na próxima semana, nos dias 20 e 21. Será realizado em Betim, no Município do Deputado Ivair Nogueira, nosso Presidente da Comissão de Transporte, no auditório da PUC Minas, na Rua do Rosário, 1.081, Bairro Angola. Ambas são etapas propositivas deste fórum e terão foco nas regiões onde acontecerão. Também compõe esse evento uma agenda com os Municípios, que será iniciada em Montes Claros, no dia 25 de junho, na sede da Amams, na Av. Maj. Alexandre Rodrigues, 416, Bairro Ibituruna. Após Montes Claros, levaremos essa discussão para todas as outras macrorregiões do Estado de Minas Gerais. Essa agenda será divulgada amplamente nas regiões e também por meio da nossa TV Assembleia, para que todos e todas possam sempre participar.

Com a palavra, o mestre em engenharia de transportes pela Coppe, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, e Técnico de Planejamento e Pesquisa da Coordenação de Estudos Urbanos do Ipea, Sr. Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, nosso palestrante magno, cuja fala vai versar sobre “Desenvolvimento urbano, mobilidade e deseconomias”. Muito obrigado pela presença, Sr. Carlos Henrique. É uma grande satisfação recebê-lo e dar início às nossas atividades com uma fala tão qualificada como a sua. Seja muito bem-vindo.

Palavras do Sr. Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho

Bom dia a todos. Em nome do Ipea, gostaria de agradecer o convite da Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais para participar deste importante evento em Belo Horizonte. É com grande satisfação também que participo representando o Ipea, porque praticamente iniciei minha militância na área de mobilidade em Belo Horizonte, mais precisamente na BHTRANS, no início da década de 90, no nascedouro da BHTRANS. Tenho muito orgulho disso. Vejo aqui vários colegas da BHTRANS que participaram dessa empreitada. Foi um momento muito rico, que ocorreu logo após a Constituição de 1988, com a municipalização do trânsito e transporte e o início da empresa municipal responsável pelo gerenciamento de transporte e trânsito. Vejo aqui vários colegas dessa época, o que me traz muita alegria e satisfação. Muito obrigado pelo convite da Assembleia para participar deste evento.

Antes de iniciar a minha apresentação, falarei rapidamente de minha trajetória. Comecei na BHTRANS, no início da década de 90. Depois fui para Brasília trabalhar como Gerente Técnico da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos. Particpei do grupo técnico da ABNT que desenvolveu as normas de acessibilidade no transporte público urbano, assim como as normas de construção de ônibus acessíveis. Nos últimos cinco anos, estou no Ipea, mais precisamente na Diretoria de Estudos Urbanos, em que o tema mobilidade urbana tem um destaque especial por tudo que representa para a qualidade de vida urbana da população brasileira.

O Ipea, apesar de se notabilizar por estudos voltados para a área econômica, tem sua Diretoria de Estudos Urbanos, que tem produzido muitos trabalhos, muitas pesquisas nos últimos 10 anos focadas na questão da mobilidade. Inicialmente o Ipea desenvolveu trabalhos ligados a custos dos congestionamentos de trânsito, quantificando o que isso representava para a sociedade brasileira. Depois evoluiu para estudos focados nos custos de acidentes de trânsito, em quanto a sociedade brasileira paga por acidentes de trânsito que ocorrem no País, seja nos aglomerados urbanos, seja nas rodovias. E ultimamente tem se dedicado a estudos com foco nessa tendência de individualização do transporte, da mobilidade urbana no âmbito dos gastos das famílias brasileiras em transporte urbano, com base na pesquisa de orçamento familiar. Tentarei apresentar rapidamente alguns resultados dos trabalhos feitos dentro de um encadeamento mais lógico, tentando diagnosticar o que ocorre não só na mobilidade urbana em Minas Gerais, mas também na tendência nacional que temos observado nos últimos anos.

Este gráfico é muito interessante porque mostra como era a mobilidade na cidade do Rio de Janeiro em meados do século passado e no ano de 2005. Ele é muito emblemático e representativo do ponto de vista da configuração das alterações no padrão de mobilidade urbana no Brasil. Em azul estão as viagens urbanas na cidade do Rio de Janeiro em 1950, quando basicamente os bondes eram responsáveis pela grande maioria das viagens, seguidos dos trens e dos ônibus. O fenômeno dos lotações estava começando no Rio de Janeiro, mas, mesmo assim, os bondes eram mais lotados. O número de viagens realizadas por automóveis era irrisório.

Em 2005 a situação é completamente diferente. Os automóveis passam a ter hegemonia nas viagens urbanas. O movimento dos ônibus cresce muito, e os trens praticamente ficam no mesmo nível. Ou seja, com o crescimento populacional e das cidades, obviamente o trem perdeu muito mercado, e os bondes zeraram suas viagens. Isso significa que, do ponto de vista de perfil de



mobilidade urbana, estamos deixando uma mobilidade focada nos trilhos, eletrificada e coletiva para ter uma mobilidade focada nos pneus e carbonizada, porque passou a existir basicamente em função do transporte motorizado - uma mobilidade focada no individualismo, no transporte individual. Ao olharmos este gráfico, fica claro como a situação se tornou insuportável no tocante ao sistema de mobilidade nos últimos 50 anos, o que acaba sendo uma tendência não só no Rio de Janeiro, mas em todas as grandes metrópoles brasileiras.

Este gráfico também mostra, nos últimos 15 anos, o crescimento da frota de automóvel e motocicleta no transporte público urbano. O que está acontecendo? A venda de motocicletas cresceu, nesse período, a uma taxa de 12% ao ano. A venda de automóveis cresceu a uma taxa de 7% ao ano. O PIB brasileiro cresceu, no mesmo período, a uma taxa de 4% ao ano. Ou seja, a frota de motocicletas está crescendo três vezes mais rápido do que a economia brasileira, e a frota de automóveis está crescendo duas vezes mais. Ao mesmo tempo, vemos, em amarelo, a demanda de transporte público nas principais metrópoles brasileiras, que, nesse período, perdeu demanda. A conjuntura que temos atualmente é de crescimento do transporte individual, ao mesmo tempo em que o transporte público vem caindo, principalmente o transporte sobre pneus. Lembramos que nesse período houve crescimento da demanda do transporte sobre trilhos, mas ele representa menos de 5% dos deslocamentos urbanos nas grandes metrópoles brasileiras. Mesmo havendo esse crescimento nesse período, quando contabilizamos o transporte público, verificamos que houve perda de demanda.

Então, não preciso nem dizer que isso nos traz uma situação de grande insustentabilidade. As viagens individualizadas vêm crescendo, têm taxas muito altas, ao mesmo tempo que as viagens coletivas, com transporte público, vêm caindo. Isso mostra o caminho de insustentabilidade que estamos trilhando nos últimos anos.

Um dos motivos da alteração do perfil do sistema de mobilidade nas grandes metrópoles brasileiras, sem dúvida nenhuma, é o aporte de automóveis. Em 1950, somente as pessoas mais ricas tinham automóvel, que era um artigo de luxo. Isso, porém, tem mudado. Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - Pnad -, há Estados, principalmente no Sul, como Santa Catarina, onde, em 70% dos domicílios, existe um transporte individual, automóvel ou motocicleta. A média brasileira é 48%, e Minas Gerais fica em torno dela. É interessante que o nosso Estado representa um pouco o Brasil: tem parte da alta riqueza do Sul, como é demonstrado pela alta posse; mas tem também uma população com baixa posse em função da baixa renda. Por isso, a média do Estado é bem próxima à brasileira no que se refere à posse de automóveis e também a outros indicadores socioeconômicos.

Se a situação está ruim, com muitos carros nas ruas e congestionamentos, lamento informar aos senhores que poderá piorar. Quando analisamos as taxas de motorização do Brasil em relação a outros países, constatamos que ainda estamos muito aquém - e isso até em relação a países vizinhos. Por exemplo, no Brasil, em 2009 - e essa taxa cresce relativamente devagar -, tínhamos cerca de 15 veículos para cada grupo de 100 habitantes, enquanto, nos países desenvolvidos, esse número chega até a 80, como é o caso da Europa e dos Estados Unidos - 60 a 80. A própria indústria automobilística já percebeu essa possibilidade de ganho de mercado. Não é à toa que, nos últimos 10 anos, houve uma corrida delas para se instalar aqui. A nossa taxa de motorização é muito baixa, portanto há ainda muitas possibilidades de ganho de mercado. Na Argentina essa taxa é superior. Também no México, que tem uma realidade econômica semelhante, essa taxa é o dobro da do Brasil. Os senhores, então, podem perceber o quanto ainda podemos avançar em termos de motorização. Repito que a própria indústria percebeu isso, e, atualmente, nosso parque industrial tem uma capacidade instalada três ou quatro vezes maior que há 15 anos.

Aqui já estou apresentando alguns dados. Vamos considerá-los como se fossem um diagnóstico do sistema de mobilidade em nosso país. Esses dados vêm de uma pesquisa desenvolvida pelo Ipea em cima da pesquisa de orçamento familiar desenvolvida pelo IBGE. Isso fica muito claro nos gastos com transporte público e privado. No privado, estamos considerando aquisição, gasolina, documentação e gastos no espaço urbano, como estacionamento, pedágio, etc. Observamos que, no Brasil, em média, as famílias brasileiras gastam cerca de cinco vezes mais com transporte privado que com transporte público. Obviamente o maior componente é a aquisição, ou seja, o valor da prestação paga para adquirir um automóvel.

Isso representa algo em torno de 15% de impacto sobre a renda das pessoas. Um fato interessante que descobrimos na pesquisa é o seguinte: como as famílias mais pobres estão tendo acesso ao transporte privado, o comprometimento da renda dessas famílias com o transporte está aumentando muito, atingindo cifras superiores a esse valor. Temos aqui uma média que não está especificada por classe social. Então, o fenômeno da individualização do transporte e do acesso ao transporte privado ocorre em todas as classes sociais. Os dados da pesquisa deixaram isso bem claro.

No colar metropolitano essa relação é três vezes maior, e no interior é nove vezes maior. As cidades do interior dependem maciçamente do transporte individual. As famílias se deslocam usando praticamente só transporte individual. Nas cidades do colar metropolitano, obviamente onde há uma população de menor renda, as pessoas tendem a usar mais o transporte público, até por questões ligadas à renda e por terem menor acesso a veículo privado. Por isso nas cidades do colar metropolitano essa relação do gasto com o transporte privado é menor em relação ao transporte público.

Este gráfico também é interessante porque mostra a propensão das famílias brasileiras em gastar com o transporte privado em detrimento do transporte público. Temos aqui gastos "per capita" por classe social, por índices de renda. Este primeiro nível do gráfico são os 10% das famílias mais pobres, e o último nível 10% das famílias mais ricas.

Dei um "zoom" nesta parte para melhorar. O vermelho representa os gastos com transporte privado. Podemos observar claramente que, à medida que a renda das famílias aumenta, mais elas tendem a gastar com transporte privado, aliás proporcionalmente mais do que seu aumento de renda. O transporte público é o contrário: ele cresce até determinado nível de renda, mais ou menos em torno da mediana. A partir da mediana, as famílias tendem a diminuir os gastos com transporte público. Ao aumentar o nível de renda das famílias, elas tendem a gastar cada vez mais com transporte privado.

Então, fica bem clara a propensão das famílias de se livrar do transporte público e migrar para o transporte privado à medida que a renda aumenta. Isso nos leva a pensar que esse é um caminho natural. As pessoas ficam ricas e querem ficar livres do transporte público. Mas esse não é um caminho natural, a não ser no Brasil. Na Europa, por exemplo, as pessoas têm alta renda, têm seu automóvel, mas será que usam esse automóvel cotidianamente? Vemos claramente na Europa o alto nível de utilização do transporte



público. Falar que alta renda é incompatível com transporte público não é verdade porque na Europa podemos verificar que é perfeitamente compatível; a alta renda tem carro, mas no dia a dia usa o transporte público. É claro que há uma série de fatores que levam essas famílias a usar o transporte público, entre eles a qualidade do sistema de transporte público oferecido.

Por outro lado, nos Estados Unidos as pessoas têm alta renda, mas o transporte público não é muito atrativo. O que acontece é que as pessoas usam intensivamente o automóvel, ao contrário da Europa. Aqui no Brasil temos de escolher que caminhos queremos. Queremos o caminho do aumento de renda, mas com uso de transporte público de qualidade ou o caminho americano, em que a renda é alta e as pessoas usam intensivamente o transporte privado e não fazem muita questão de usar o transporte público?

Este gráfico mostra um pouco sobre isso. Principalmente de 2002 para cá, a população brasileira está tendo aumento de renda, e grande parte desse aumento de renda está sendo canalizado para o gasto com transporte privado, principalmente com a aquisição de veículos. Numa comparação entre 2003 e 2009, é interessante que os mais altos estratos de renda passaram a gastar menos ainda com o transporte público, mostrando a tendência no Brasil de que aumento de renda ocasiona perda de demanda do transporte público. Não foi à toa que isso ocorreu no Brasil nos últimos 15 anos.

Por que isso ocorre? Quais são as políticas que nos levam a intensificar esse uso do transporte individual? Primeiro, ficou bem claro que é o aumento da renda. As pessoas estão tendo mais acesso ao transporte privado. Dessa forma, com esse aumento da renda, há uma propensão natural, como mostrei, em se gastar cada vez mais com o transporte privado. Esse é um fator. Além disso, existem políticas públicas, em âmbito local mas principalmente em âmbito nacional, que estimulam cada vez mais o uso do transporte individual. Vejam como esse gráfico é interessante. Ele mostra a variação dos preços - são dados do IBGE e do IPCA - entre 2002 e 2012. A inflação medida pelo IPCA, nesse período, foi de 77%. As tarifas de ônibus urbano nas nove regiões metropolitanas brasileiras, nacionais, em que Belo Horizonte está incluída, variaram 111%, ou seja, muito acima da inflação. As tarifas de metrô também variaram acima da inflação. Por outro lado, o preço do automóvel novo, nesse mesmo período, subiu apenas 4%, isto é, houve um aumento bem menor do que o valor da inflação do período. O custo de aquisição do automóvel barateou. O preço da motocicleta variou apenas 3%, praticamente também não se alterou. Já a gasolina subiu 41%, um valor bem menor que a inflação registrada no período.

Não é à toa que verificamos, na última semana, movimentos no Rio e em São Paulo contra aumento de tarifa. Aliás, ano após ano, temos observado aumento de tarifas sempre acima da inflação no nosso país, o que obviamente vai prejudicar principalmente a população mais pobre. A população mais rica, que usa automóvel próprio, está tendo custos preservados, principalmente o da gasolina. Aliás, quando se fala em aumentar a gasolina, a primeira coisa que o governo federal faz é reduzir a Cide para que não haja aumento da gasolina. Nos últimos cinco anos, foram feitas várias ações com esse objetivo. O governo abriu mão de receitas da Cide para preservar o preço da gasolina, e isso obviamente estimula cada vez mais o transporte individual, prejudicando o transporte público.

A grande pergunta que se faz é: qual o problema do aumento do transporte individual se o sonho de todo brasileiro é ter seu carro na garagem? O Presidente Lula disse isso várias vezes. Ele disse que o seu sonho era que o trabalhador tivesse sua casinha com um carro na garagem. Em relação ao bem-estar individual, não há problema nenhum nisso, muito pelo contrário, porque é um aspecto positivo o fato de todas as classes sociais terem acesso a bens de consumo que antes não tinham, seja um automóvel, seja uma motocicleta. O problema disso, e a resposta está aí, são os aumentos das externalidades negativas. Quais são as principais externalidades negativas dessa intensificação do uso do transporte individual? Acidentes, congestionamentos e poluição atmosférica, sonora e visual. Esse assunto faz parte da seara do Ipea, no desenvolvimento dos seus trabalhos em relação à quantificação dessas externalidades.

Qual o custo disso para a sociedade? A primeira externalidade, sem dúvida nenhuma, são os acidentes dos transportes terrestres. Esse gráfico mostra os dados do Datasus - as mortes por acidentes de transportes terrestres no ano de 2011 - 'em que podemos verificar que os motociclistas, os usuários de motos, já representam a maioria das mortes em acidentes de transporte terrestre. Há 15 anos esse número era marginal, ou seja, as mortes de motociclistas representavam menos de 2%, e hoje eles são as principais vítimas. Morrem mais usuários de motocicleta do que usuário de automóvel, sendo que a frota de motocicleta é menos de um terço da frota de automóvel.

O pedestre também é outra grande vítima nos acidentes de trânsito. Hoje, 21% das mortes no Brasil são de pedestres. Voltando ao problema do motociclista, a taxa de crescimento da frota de motocicleta nos últimos 15 anos foi de 13% ao ano, e a taxa de crescimento das mortes foi de 20% ao ano. Ou seja, quanto maior a frota de motocicleta e quanto maior a taxa de crescimento da frota, maior ainda será a taxa de crescimento das mortes com motociclistas nesse mesmo período, de 13% para 20%. Em 2011, ocorreram cerca de 43 mil mortes por acidentes no Brasil.

Este gráfico mostra claramente que o crescimento dos acidentes com motocicleta entre 1997 e 2011 foi de 1.080%. Os pedestres são as grandes vítimas, mas, no passado, correspondiam ao maior número de mortos. Hoje, os motociclistas já ultrapassaram esse índice. Por exemplo, em 1996, cerca de 37% dos mortos eram pedestres. Em 2011, esse índice caiu para 21%, mas, mesmo assim, é um volume muito grande, são aproximadamente 10 mil mortos em atropelamentos por ano. Ficou bem claro ali que o índice de mortos por motocicleta é muito alto; por carro, também vem crescendo, de 10% pulou para 23%, obviamente, em função do aumento da frota.

Aqui, o gráfico com índices de mortes por acidentes no Brasil. Fica bem claro que houve um período de queda em função do novo Código de Trânsito Brasileiro implantado em 1998. No Brasil é sempre assim, de certa forma há uma rigidez nas leis, no primeiro momento, o impacto é grande, mas, depois, há um relaxamento. Vemos isso aqui claramente. Depois do impacto inicial do novo Código de Trânsito Brasileiro, houve esse relaxamento, e os índices voltaram a subir. Houve uma pequena queda no período da implementação da Lei Seca, quando a sociedade se mobilizou bastante, mas o número de mortos já está voltando a subir. O impacto das legislações é muito localizado. Obviamente, é preciso que haja ações permanentes de mobilização, fiscalização e uma série de outras medidas.



Taxas de acidentes no mundo: 18 mortes por 100 mil habitantes. Nos países desenvolvidos, são 9 mortes por 100 mil habitantes; no Brasil, são 21,5 mortes por 100 mil habitantes. Estamos acima da média mundial, mas muito longe dos índices dos países desenvolvidos. Minas Gerais é interessante porque foge um pouco do perfil nacional, já que a maioria das mortes, cerca de 37%, acontece com usuários de automóveis. Mas o índice de morte com motocicleta cresceu muito em Minas e no Brasil. Além disso, Minas responde por 10,27% da população brasileira e por 10,58% das mortes brasileiras, ou seja, Minas está um pouco acima da média, mas quase com o mesmo índice da média na nacional. No linguajar “economês”, isso significa viés de alta, porque está acima da média. Temos que trazer esse viés para baixo.

Custos dos acidentes de trânsito, segundo pesquisa do Ipea. Obviamente, há uma metodologia muito grande por trás disso, eu só trouxe um pequeno resumo com os resultados. Há valores de 2011. Na época, fizemos a atualização de dados. Um acidente com vítima fatal em rodovia custa em torno de R\$560.000,00; e em um aglomerado urbano, R\$219.000,00. Por que esse valor é menor no aglomerado urbano? Porque na rodovia o acidente tem maior energia, os carros estão em uma maior velocidade. Geralmente, nos acidentes de rodovia, há mais de uma morte. No aglomerado urbano, pelo fato de os carros estarem em menor velocidade, o custo dos acidentes é menor. Os dados ali nos mostram que o principal custo de um acidente é a perda de produção. Por exemplo, quando um jovem falece, ele deixa de produzir ao longo da sua vida. O maior custo é o da perda de produção, seguidos por dano à propriedade e custos médicos hospitalares. Hoje, há uma série de relatos de cidades de médio porte onde o sistema hospitalar é todo voltado para acidentes de trânsito, principalmente com motocicleta. Fazendo essa contabilidade na expansão estatística, o Brasil perde perto de R\$40.000.000.000,00 por ano somente com acidentes de trânsito.

Outro problema diz respeito aos poluentes globais, que impactam o planeta em função do efeito-estufa, que está em moda, principalmente as emissões de CO₂. Este gráfico - Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas do Ministério do Meio Ambiente - mostra claramente a tendência de crescimento das emissões de CO₂ pelos veículos automotores. De 1980 a 2009 houve um crescimento de 3,6% das emissões. Conforme a previsão, de 2009 a 2020 essa taxa vai subir para 4,7% ao ano.

Este gráfico também mostra a seguinte relação: o transporte individual de 1,2 pessoas em média emite, por pessoa, muito mais que o transporte público. Trabalhamos isso no Ipea e chegamos à conclusão de que um usuário de ônibus polui cerca de quatro vezes mais que um usuário de metrô. Obviamente, nossa matriz energética é mais limpa em função de ser baseada na hidreletricidade. Na Europa essas relações são piores porque lá a matriz energética é em cima de usinas termelétricas, mais poluidoras que a nossa matriz energética. Um usuário de automóvel polui cerca de 36 vezes mais que um usuário de metrô e cerca de 8 vezes mais que um usuário de ônibus, em termos de CO₂.

Essa é uma simulação. Mudando a matriz de deslocamento, aumentando o percentual de transporte público em função dessa maior eficiência - esse é um exemplo de uma cidade de 1 milhão de habitantes -, se aumentarmos o “share” de transporte público de 60% para 70%, vamos conseguir reduzir em torno de 20% as emissões de CO₂. Se, além disso, for implantado um metrô com um “share” de 5%, então, com 70% do transporte público e mais 5% do metrô as emissões de CO₂ serão reduzidas em 25%. Estamos falando somente de poluentes globais apenas para mostrar um pouco o que está acontecendo no Brasil. Por exemplo, Bogotá, com a reestruturação de seu sistema de transporte, conseguiu recursos do MDL e reduziu cerca de 300.000t de CO₂ por ano. Como disse, conseguiu isso somente reestruturando o seu sistema de transporte, que era caótico, como mostra a foto de cima, implantando BRTs sem implantar metrô. Se o metrô fosse implantado, o ganho seria maior.

Existem não apenas os poluentes globais, mas também os poluentes locais, que são bastante problemáticos porque matam, principalmente o monóxido de carbono, óxido de nitrogênio, hidrocarboneto, óxido de enxofre e material particulado. O que acontece? Em São Paulo, um estudo feito pela USP concluiu que há 3 mil mortes por ano em função desses poluentes locais. O automóvel é o principal responsável pela emissão desses poluentes, principalmente o monóxido de carbono e o hidrocarboneto.

Este gráfico é interessante porque mostra o resultado de uma política bem-sucedida em nosso país, ou seja, a política do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos - Proconve. Conforme essa política, houve um ganho de eficiência grande nos carros em termos de emissões, principalmente nos últimos 15 anos. Um carro hoje polui em média, em relação a todos aqueles poluentes, 10 vezes menos que um carro da década de 80. O gráfico mostra claramente a queda das emissões dos veículos, mas isso está chegando ao ponto de inflexão. Isso significa que as tecnologias atuais chegaram ao limite para atingir essa eficiência. Os ganhos marginais são cada vez menores e serão nulos quando chegarem a um certo ponto, ou seja, estamos no ponto de alteração de tecnologia. Quais são as novas tecnologias? Só o tempo dirá. Estamos caminhando para implantar veículos elétricos, veículos híbridos. Fala-se muito também em hidrogênio. O importante é que deve haver políticas de estímulo e incentivo a essa alteração de tecnologia porque os ganhos de eficiência energética individual dos veículos está chegando ao seu ponto máximo, ao ponto de inflexão.

Outra das externalidades é o aumento do tempo de viagem. Aquele gráfico da Pesquisa Nacional de Amostra Domiciliar mostra uma das perguntas feitas ao respondente das famílias: quanto tempo ele gasta de casa para o trabalho. Observamos que a tendência é sempre crescente. Ano após ano, em média, o trabalhador brasileiro gasta mais tempo para chegar ao trabalho. Esse gráfico mostra isso. É interessante também que o percentual de pessoas que gastam mais de 1 hora para chegar ao trabalho aumenta ano a ano. Nos anos 1990, 10% da população gastava mais de uma hora; agora está em torno de 15%; em 2009, 15% dos habitantes da Região Metropolitana de Belo Horizonte gastavam mais de 1 hora para chegar ao trabalho. Obviamente, isso tem grandes impactos sobre a produtividade.

No outro gráfico, há uma comparação entre 1997 e 2007, com pesquisa de origem e destino em São Paulo, observando-se apenas o tempo de viagem dos usuários de ônibus. Em todos os pares de viagem - internas em São Paulo, São Paulo até região metropolitana, região metropolitana à região metropolitana -, houve crescimento do tempo de viagem dos ônibus. Esse é um dos motivos pelos quais as tarifas estão subindo acima da inflação. Maior impacto no tempo de viagem significa maior custo em função de se ter que locar uma frota maior e mais pessoal. Além disso, degrada-se o sistema e acaba-se perdendo o usuário, o que também impacta o custo do sistema.



Para finalizar, uma reflexão: qual o melhor caminho para se alcançar um sistema de mobilidade urbana sustentável? Primeiro, é preciso definir o que é um sistema de mobilidade urbana sustentável. A União Internacional de Transporte Público estudou isso e apontou três dimensões para que a sustentabilidade seja trabalhada no sistema de mobilidade urbana. Quais são as dimensões? Primeiro, há a dimensão ambiental. É preciso oferecer serviços de mobilidade com menor emissão, menor intrusão visual e menor ruído. Depois, vem a dimensão de justiça social, ou seja, é preciso dar oportunidade para que todos tenham o direito básico de ir e vir, seja de que classe for. E, por fim, é preciso sustentabilidade econômica. Na dimensão social, por exemplo, a tarifa é fundamental.

Estamos vendo as manifestações pelo País. É preciso destinar maior espaço urbano para a maioria da população. No Brasil, faz-se o oposto: destina-se maior espaço urbano para a minoria. Além disso, existe o financiamento, que é uma questão séria. É preciso progressividade e regressividade na concessão dos benefícios sociais. O que isso significa? Para financiar, os mais ricos devem contribuir mais no financiamento do sistema de mobilidade. No Brasil, novamente vemos o oposto: o transporte individual tem os maiores benefícios, e o transporte público, não. Os mais pobres têm que pagar menos. Não adianta planejarmos sistemas de mobilidade de alto custo e jogar para a tarifa, porque dará problema. É preciso buscar alternativas de financiamento de forma que os mais ricos também possam contribuir com o investimento. Em Bogotá, isso foi feito taxando a gasolina. Jogou-se um valor na gasolina para bancar os financiamentos dos BRTs implantados.

A regressividade no financiamento das gratuidades é séria. No Brasil, instituiu-se gratuidade sem informar a fonte de financiamento. Obviamente isso recai sobre o usuário pagante, logo esse princípio precisa ser invertido.

Do ponto de vista da sustentabilidade ambiental, temos de pensar mais no coletivo e menos no individual. Além disso, temos de pensar na eficiência do sistema de transporte, sempre procurando tecnologias mais limpas. Sustentabilidade econômica é o que eu disse quanto ao sistema ser capaz de se autofinanciar. Não estou dizendo que a tarifa tem de financiar todo o sistema, mas que deve haver mecanismos de financiamento que tornem os empreendimentos sustentáveis. Muitas vezes não se pode bancar todos os investimentos em função dos usuários, que geralmente são de baixa renda. É preciso buscar formas alternativas de financiamento da operação. Não estou falando mais de investimento. Não vejo outra alternativa, senão taxar, de alguma forma, o transporte individual.

Quais os caminhos para se atingir isso? Políticas de estímulo ao transporte público e de desestímulo ao transporte individual. Vou falar rapidamente de quatro grupos dessas políticas. O primeiro grupo se refere à oneração da aquisição e da propriedade de veículos privados. Qual é o grande problema disso, os cuidados que temos de ter? É o prejuízo da indústria com impactos na economia. Não adianta sobretaxar as vendas e impactar a indústria. Não devemos nos centrar muito nesse grupo de oneração da aquisição. Como disse, na Europa as pessoas têm acesso ao transporte privado, mas usam o transporte público no dia a dia. Temos de procurar esse caminho, não o de cercear o direito das pessoas de adquirir transporte individual. O segundo grupo se refere à oneração do uso dos veículos privados com a implantação de políticas que vão onerar o uso intensivo, ou seja, a política de racionalização do uso do transporte individual. Como? Estacionamentos pagos; taxaço da gasolina, exemplo utilizado em Bogotá; pagamento pelo uso do espaço urbano. Hoje o transporte individual utiliza 70% do espaço urbano e não paga por isso. Em Brasília chega-se ao ponto de as pessoas não pagarem estacionamento público, não há Faixa Azul, como em Belo Horizonte e em outros lugares. Por fim, o dimensionamento do espaço viário adequado - maior espaço para o transporte público, menor para o transporte individual - e planejamento urbano integrado, ou seja, casar o planejamento urbano, o crescimento da cidade com o transporte público.

Vou ficar por aqui. Quero mais uma vez agradecer o convite para participar deste evento e dizer que o Ipea está aberto a esses debates tão importantes para a população brasileira. Muito obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides”.

Esclarecimentos sobre a Dinâmica dos Trabalhos

O Sr. Presidente - Gostaríamos de esclarecer que abriremos espaço para a apresentação de questões ou sugestões presenciais e por meio da internet. Você que nos acompanha por meio da TV Assembleia poderá participar pelo formulário do “Participe Agora”, disponível no “site” da Assembleia. Basta você preencher o formulário que poderemos trazer a sua questão ou sugestão aos nossos expositores. Da mesma forma, é possível participar gratuitamente por meio do telefone 0800 70 9264. Você pode ligar e participar. A ligação é gratuita, e você pode encaminhar a sua questão ou sugestão aos nossos convidados deste ciclo de debates.

Para melhor organizarmos o debate, ainda durante as falas dos expositores, os participantes poderão encaminhar suas questões ou sugestões por escrito, no formulário próprio que está disponibilizado e que pode ser solicitado à nossa equipe de apoio. Aqueles que desejarem fazer sua intervenção oralmente devem especificar isso no formulário, devendo, para registro, entregar o conteúdo da intervenção também por escrito.

Distribuiremos o convite para o Encontro Metropolitano da Região Metropolitana de Belo Horizonte, que acontecerá na próxima semana, como já anunciamos, na PUC Betim. A presença de todos que se preocupam e querem contribuir com a melhoria e a mobilidade urbana da nossa região metropolitana será uma grande satisfação.

Aproveitamos para divulgar a 2ª Marcha contra o Crack, que será realizada em 22 de junho, às 9 horas, com a concentração e o início em frente ao Colégio Estadual Central, em Belo Horizonte. Recebemos a sugestão de um dos presentes, que não está sendo ouvido pelos nossos telespectadores. Ele terá de se retirar e solicita a consideração do desenvolvimento da rede de transporte ferroviário em nosso Estado.

Neste momento, iniciaremos o painel “Mobilidade urbana e desenvolvimento das cidades: governança política, planejamento integrado e articulação das políticas públicas”. Passamos a palavra à Profª. Marinella Machado Araújo, coordenadora do Núcleo Jurídico de Políticas Públicas da Faculdade Mineira de Direito da PUC Minas e pesquisadora do Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico e do Observatório das Metrôpoles.

Palavras da Sra. Marinella Machado Araújo

Bom dia a todos. Início esta palestra agradecendo o convite que me foi formulado pela Assembleia Legislativa de Minas Gerais, na pessoa do Presidente desta Mesa, Deputado Dinis Pinheiro. É com muita satisfação, com muita alegria que retorno à Assembleia



Legislativa para tratar de tema que hoje tem povoado as esferas privada e pública de todo cidadão brasileiro habitante de cidades de pequeno, médio e grande portes.

A perspectiva do Núcleo Jurídico de Políticas Públicas sobre esse tema tem como fundo de referência o planejamento urbano integrado e a importância de se trabalhar qualquer política pública inserida em um contexto territorial que considere as diversas dimensões da sustentabilidade.

Não trabalhamos no Núcleo Jurídico de Políticas Públicas apenas com a dimensão ambiental e social. Incluímos, ao lado da dimensão econômica e da sustentabilidade, a perspectiva cultural e a perspectiva territorial porque consideramos que, para fazer a abordagem ou a elaboração de políticas públicas de forma sustentável, devemos levar em consideração as características culturais do povo que habita o território. Tomamos como referência o modelo constitucional institucionalizado em 1988, que diz ser o Brasil um Estado de Direito Democrático, plural e participativo.

Com base na premissa de que o planejamento, na verdade, é a base da eficiência e efetividade de qualquer política pública, consideramos a abordagem da mobilidade urbana na perspectiva da construção de cidades inteligentes. Não há como separar a mobilidade do planejamento como função administrativa de destaque. Não obstante isso, as políticas públicas setoriais no Brasil têm enfrentado esse problema de forma completamente desconectada do restante do universo de demandas sociais, econômicas ou mesmo políticas, dentro do nosso território.

Na verdade, quando se fala em mobilidade urbana e se toma como referência a Lei nº 12.587, de 2012, que estabeleceu as diretrizes do planejamento da mobilidade urbana, a mobilidade é vista como uma condição de deslocamento de pessoas e de bens no próprio território. A mobilidade materializa uma função estratégica de qualquer cidade, que é a função de circulação de pessoas ou mesmo de bens e serviços, e não pode ser tratada de forma a desconsiderar as outras funções da cidade. A Lei nº 12.587 trata de algumas dimensões funcionais das cidades brasileiras, como saneamento, ordenação do território, e temos procurado trabalhar quatro funções específicas: circulação, habitação, lazer e trabalho.

Falar em planejamento integrado, de acordo com essa perspectiva, significa estabelecer um diálogo de cooperação entre os diversos setores das unidades federativas brasileiras. Falar em planejamento integrado de acordo com essa perspectiva significa estabelecer um diálogo que permita a construção coletiva, conjunta, interinstitucional das políticas que vão materializar os direitos fundamentais garantidos pelas Constituições Federal e Estadual, pelas leis orgânicas nas nossas unidades federativas. Entender mobilidade urbana numa perspectiva compromissada com a concretização de direitos, sejam fundamentais, sejam sociais, pressupõe, a nosso ver, a compreensão de que não é possível enfrentar o problema da mobilidade ou qualquer outro problema de política setorial sem levar em consideração a importância do planejamento. E que tipo de planejamento? Um planejamento atomizado, descontextualizado da realidade político-territorial, urbanístico-ambiental e socioeconômica do território? Não, um planejamento compromissado com uma abordagem que se vai fazer de forma local, mas numa perspectiva global. Vai se tratar, numa perspectiva particular, de algo que - sabe-se - tem uma abrangência universal.

Em termos concretos, o que o Núcleo Jurídico de Políticas Públicas propõe? A questão da insustentabilidade das cidades tem uma causa geral e de fundo em princípio abstrato, que é a ausência de respeito às funções sociais da cidade. Ao se desconsiderar que as cidades devem crescer e se desenvolver de forma sustentável, ou seja, que a dimensão econômica deve associar-se à dimensão ambiental, à dimensão social, numa abordagem territorial mais ampla e com respeito às relações culturais estabelecidas dentro desse território, a desconsideração dessa premissa leva à insustentabilidade, da mesma forma que a alocação das atividades econômicas sobre o território de forma insustentável vai gerar essa desorganização territorial, essa desordenação da função de circulação sobre o território especificamente.

Vivemos representativamente numa cidade em que a circulação ocorre dessa forma: gastamos muito mais tempo que o necessário para pequenos deslocamentos e, com isso, perdemos em termos econômicos, perdemos tempo sob o ponto de vista individual, e, numa perspectiva mais abrangente, tempo de vida; perdemos a possibilidade de garantir a competitividade em um mercado que é cada vez mais globalizado; perdemos em condições ou qualidade de vida, que seria um dos objetivos de qualquer política urbana.

Esta foto ilustra bem a realidade das cidades brasileiras, e não precisamos de muitos exemplos para saber que isso vem acontecendo mesmo em cidades de pequeno porte, não necessariamente em grandes cidades, como Belo Horizonte. E existem várias causas para isso. O aumento da população urbana compromete a questão da circulação, sobretudo numa cultura em que o transporte individual deve privilegiar qualquer outro tipo de transporte coletivo.

Temos vários gráficos que podem demonstrar como esse aumento populacional vem acontecendo ao longo dos anos. Todavia, esses dados só têm significado na medida em que conseguirmos correlacioná-los com as políticas afetas a este fato: a ausência de circulação, a ausência de mobilidade. É muito importante compreendermos isso para entendermos a importância do planejamento integrado numa perspectiva mais universal.

Quando acontece um acidente, quando ficamos horas e horas parados no trânsito, quando temos dificuldade em nos locomover no território ou quando bens e serviços têm seu desenvolvimento dificultado pela questão da circulação, nós perdemos não somente na perspectiva da política setorial de mobilidade ou na perspectiva de uma política setorial de desenvolvimento urbano: perdemos sob o ponto de vista previdenciário; perdemos sob o ponto de vista da política de saúde; perdemos sob o ponto de vista de políticas ambientais; perdemos na perspectiva da política trabalhista. E essa é a lógica que fundamenta a necessidade da integração de qualquer planejamento de qualquer política setorial.

Infelizmente, a Lei nº 12.587, de 2012, ao tratar do Plano de Mobilidade Urbana - que é a legislação que motiva este fórum -, não tratou do planejamento integrado de forma mais específica. Não obstante parecer lógica a ideia de que determinado tipo de política deve dialogar com outro, sabemos que, dos pontos de vista político e jurídico, vários entraves impedem esse diálogo. A título de exemplificação, citamos a Lei nº 4.320, que estabelece as regras gerais de orçamento público, e as dificuldades para se pensar a gestão de recursos públicos de forma integrada ou mesmo a execução de políticas públicas nessa perspectiva integrada, a partir de uma lógica financeira e orçamentária.



A Lei de Responsabilidade Fiscal - Lei nº 101 - também estabelece alguns entraves à integração do planejamento, não obstante ele se justificar, sob o ponto de vista da gestão, sem qualquer sombra de dúvida. Estou passando alguns dados que chamam a atenção para a relevância do problema, sem muita preocupação em deter-me neles porque a exposição anterior tratou muito bem do impacto da ausência de mobilidade nas cidades brasileiras. Para mim, o importante é chamar a atenção para a perspectiva da necessidade de integração do planejamento como uma premissa para a eficiência de qualquer tipo de política. Se não planejamos a mobilidade numa perspectiva integrada de forma que essa política dialogue com outras políticas setoriais que não estão restritas única e exclusivamente ao universo da política de desenvolvimento urbano, como tratada na 12.587, dificilmente resolveremos esse problema, que, por si só, já se apresenta como de difícil solução. O planejamento integrado poderia criar as bases para a construção de uma cidade em que a mobilidade se fizesse de forma plena e sustentável.

Para tanto, o diálogo da política setorial de mobilidade deveria considerar não só as demais políticas de desenvolvimento urbano, como também as outras que estão afetas às funções das cidades. Essa perspectiva, sob o ponto de vista prático, tem sido abordada, centrada na questão do transporte público.

O Núcleo Jurídico de Políticas Públicas tem outra perspectiva de abordagem para essa questão da mobilidade, porque é uma medida que transcende esse foco da melhoria da qualidade do transporte público. Com certeza, se tivermos um transporte público de qualidade, vamos ter menos problemas de mobilidade, mas não é isso que estamos questionando. Precisamos de outras estratégias, de outros instrumentos de gestão de mobilidade urbana que, de alguma forma, transcendam essa questão do transporte coletivo. E quais seriam esses outros instrumentos? Do que estamos falando? Estamos falando de uma mudança de postura que pode ser justificada por um princípio do nosso Estado de Direito, que é o princípio democrático. Estamos falando da importância de os cidadãos que habitam as cidades brasileiras tomarem consciência de que esse problema não é um problema da esfera pública, mas um problema da esfera privada também. Serviço público de transporte, por mais qualidade que possa ter, não dará conta de resolver a questão da mobilidade se continuarmos apostando, individualmente, nos meios de circulação sobre o nosso território. Então, de alguma forma, precisamos tornar pública a esfera privada da circulação. Precisamos, em algumas medidas, chamar para o cidadão que habita o nosso território a responsabilidade pela mobilidade urbana, em vez de terceirizar o problema para o Estado, única e exclusivamente. É óbvio que o Estado tem a sua responsabilidade, mas, se continuarmos utilizando os veículos como utilizamos, de maneira individual, se não pensarmos numa mudança de postura, se continuarmos presenteando os nossos entes queridos com automóveis, se continuarmos estimulando o aumento da frota de veículos automotores, podemos ter metrô de superfície ou subterrâneo ou até helicópteros que façam transporte coletivo que a situação não se resolverá. Na Europa, nos Estados Unidos, essas políticas públicas funcionam em alguma medida, mas muito em função de um compromisso, de uma corresponsabilidade que se percebe no cidadão habitante desses Estados.

Nesse sentido, o Núcleo chama a atenção para a necessidade de se tratar essa política da mobilidade urbana levando em consideração a necessidade da mudança de algumas estratégias. A primeira delas seria não colocar tanto peso no transporte urbano coletivo como sendo a única possível solução para o problema da ausência de mobilidade urbana. É preciso pensar em formas alternativas de mobilidade e é preciso haver políticas públicas que estimulem a sociedade civil, os cidadãos a lidar com essas novas perspectivas de território, de forma a considerar a importância dessa cooperação, dessa coparticipação na gestão da mobilidade social.

O tempo está bem restrito. Na verdade vou apenas chamar a atenção para o fato de que existem algumas alternativas que são tratadas como instrumentos de gestão do espaço público, que chamam o particular para essa ação cooperada, corresponsável com o Estado.

O Carona Solidária é uma delas. Aqui no Brasil, não vemos o Carona Solidária como um instrumento de gestão pública. O Núcleo sugere que o Carona Solidária seja de alguma forma tratado como uma espécie de transporte coletivo diferenciado. Em que consiste o Carona Solidária? Consiste na otimização do uso de veículos particulares por meio de estímulos, que vão na verdade favorecer não só a circulação. Bogotá, salvo engano, utilizou essa estratégia, que será encontrada em outras cidades. Nos Estados Unidos, é muito comum vias de trânsito rápido para automóveis particulares com ocupação máxima. Existe a possibilidade de se ter estímulos tributários, por exemplo, para que esse uso se faça dessa maneira. No Brasil, para que essa iniciativa, que é uma das sugestões que o Núcleo apresenta neste fórum, funcione em alguma medida, precisamos mudar a legislação brasileira que trata da responsabilidade civil do transporte de pessoas. Temos uma legislação muito rigorosa, que desestimula o transporte de pessoas. O ponto de vista público quer que a ação se dê de forma a privilegiar uma maior otimização dos possíveis modais de circulação. Por outro lado, a legislação desestimula à medida que transforma essa responsabilidade em uma responsabilidade de natureza solidária e objetiva. Essas mudanças podem, em alguma medida, garantir que tenhamos algum tipo de ação específica, ao lado obviamente de possíveis reduções tributárias.

Teremos tempo de falar sobre isso posteriormente. Agradeço a atenção de todos e coloco-me à disposição para eventuais esclarecimentos do que foi aqui abordado. Obrigada.

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

O Sr. Presidente - Nós é que temos de agradecer, e muito, a participação e a brilhante contribuição prestada a este ciclo de debates pela Profa. Marinella Machado Araújo. Passaremos ao próximo expositor, que é assessor e Perito Sênior Local do Ministério das Cidades no projeto de implementação da nova Lei de Mobilidade Urbana, Sr. Emílio Merino Dominguez, a quem agradeço pela presença.

Palavras do Sr. Emílio Merino Dominguez

Bom dia. Agradeço o convite da Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, representada pelo Presidente, Deputado Dinis Pinheiro, e pelo Deputado Paulo Lamac. Sinto-me muito honrado de estar nesta Casa para compartilhar experiências e vivências, sobretudo a respeito do transporte público, da mobilidade sustentável e dos últimos trabalhos que vimos desenvolvendo junto com o Ministério das Cidades. Agradeço a todos os amigos, colegas e mineiros que tornaram possível a minha presença neste momento, bem



como o grande esforço desse núcleo que realizou um trabalho muito esmerado que me permite contribuir neste ciclo de debates, junto a uma série de palestrantes, para tratar de todas as etapas do planejamento e da gestão do transporte.

Sr. Presidente da Mesa neste momento, Deputado Paulo Lamac, por questão de ordem, como estou agradecendo muito, peço que me sejam concedidos 5 minutos a mais. Solicito essa exceção porque às vezes nos delongamos muito nesses temas e não há como interromper. Agradeço à Assembleia Legislativa uma vez mais por nos fornecer este espaço sumamente antropométrico.

Na semana passada, nesse ciclo de palestras que venho realizando por todo o Brasil, tive oportunidade de estar em Pelotas, no Rio Grande do Sul, onde havia um púlpito de mais de 1,70m, que chegaria mais ou menos até aqui. Aqui me sinto melhor para palestrar porque sou baixinho. Naquela oportunidade, me queixei ao Presidente da Mesa dizendo que me sentia como um Hobbit. Agradeço todas essas considerações técnicas, de arquitetura e de morfologia, especificamente da antropometria, para realizar esse tipo de trabalho.

Nesses lacônicos 25 minutos que me foram concedidos, apresentarei considerações questionando se nossas cidades estão preparadas para cumprir a Lei da Mobilidade, a famosa Lei nº 12.587, de 2012, e quais são os desafios que os Municípios terão de enfrentar para se adequarem a essa lei. Pretendo desenvolver esse tema em torno de seis pontos fundamentais: a questão dos cenários urbanos; os antecedentes; a própria lei da mobilidade e seus desafios; o PAC e como intervirá em todo esse processo. Não temos um plano, mas temos o PAC, que significa obras que não sabemos como impactarão em algo que não foi nem planejado. Realizamos diversos estudos para o Ministério, especialmente em Belo Horizonte, Curitiba, São Paulo e em uma cidade bem pequena, Joinville, em Santa Catarina, pesquisando se essas cidades estão cumprindo ou não todos os 25 artigos da Lei da Mobilidade. E finalmente apresentarei uma conclusão.

A fim de visualizar exatamente o que significa a Lei da Mobilidade, é necessário fazer essa “timeline”, que não significa outra coisa, do meu ponto de vista, do que os seis itens fundamentais nos quais o processo, o planejamento e a gestão da mobilidade no Brasil repercutirão fortemente para construir cidades mais sustentáveis.

Então, há diversos itens que não considere, mas que poderiam estar dentro dessa “timeline”. Para podermos mudar a mobilidade em nosso país, especificamente vou lembrar a criação da Geipot EBTU, em 1970. Esse grupo especial teve oportunidade de assessorar as principais Capitais do Brasil para poder modernizar tudo o que significou um processo de planejamento e gestão do transporte. Para mim, foi um item sumamente importante, que mudou o pensamento e a forma artesanal de atuar anterior, como eram planejadas nossas cidades.

O produto da Geipot EBTU, nos anos 70, foram os principais corredores de transporte de Curitiba, Porto Alegre, corredores de mais de 30 anos, que ainda têm vigência no Brasil. Isso marcou o ponto de inflexão entre o que era antes, um processo artesanal, e o processo planejado especificamente. Posteriormente, a partir de 1992, com a Conferência do Rio e a Eco 92, o Brasil se insere de cabeça, mergulha em todos os conceitos da sustentabilidade e começa a trabalhar fortemente nisso. Neste momento, o Brasil, no âmbito da sustentabilidade, lidera o Grupo 77, o Grupo 8 e todos os países no que diz respeito à adequação aos itens de sustentabilidade.

Acredito que grande parte dos que aqui estão são urbanistas e sabem que o Estatuto das Cidades trouxe um elemento fundamental, um instrumento legal, ao qual poderíamos abraçar-nos para construir uma cidade. Através de diversos artigos do Estatuto das Cidades, começam a se modificar os aspectos morfológicos das cidades. Sobretudo no que diz respeito ao transporte urbano, à mobilidade, começa-se a maquirar, a elaborar essa famosa integração citada pela professora anteriormente: a integração das políticas públicas, ou seja, a integração entre a política de planejamento urbano ou de desenvolvimento urbano e as políticas de mobilidade. Inicia-se, assim, um processo sumamente interessante de compatibilização e adequação de ambas as normativas e aspectos legais.

Um ponto fundamental em tudo isso foi a criação do Ministério das Cidades, pois a questão da mobilidade estava dentro do Ministério dos Transportes. Como vocês sabem, o Ministro dos Transportes mal queria trabalhar com nossas rodovias federais. Portanto, as cidades precisavam ter um Ministério e um canal direto de participação, adequado a todas as nossas economias urbanas para podermos trabalhar conjuntamente. Então, em 2003, a criação do Ministério das Cidades marca um ícone fundamental em todo esse processo de transformação.

Mas, não contente com isso, acredita-se que ainda faltava no Brasil uma maneira de o privado participar em todo esse processo. Então, as leis das PPPs não fizeram nada mais do que assentar as bases transparentes da participação privada no processo de construção das cidades. O empresário privado sempre foi visto como o grande vilão da história, mas isso não é certo, pois o empresário tem um papel fundamental na cidade, justamente porque está gozando de uma série de benefícios em torno de suas casas comerciais. Então ele deveria, de alguma outra maneira, começar a participar no processo de construção das cidades. Como fazer isso? Por meio de um processo legal que assegure que os capitais por eles investidos tenham algum tipo de retorno. Cabe ao poder público a normatização e a forma como participação nas cidades.

Acredito que Belo Horizonte e Porto Alegre são cidades progressistas, que vão adiante nos processos participativos e sociais. Aqui existe um orçamento participativo bastante forte. Não sei se isso continua ou não, mas, nos orçamentos participativos de todo o Brasil que venho assessorando, nunca vi um empresário participar. E não queremos isso. Queremos que os empresários também comecem a participar e a ter uma responsabilidade nesse processo de construção das cidades.

Finalmente, estabelecidas todas as bases conceituais e o arcabouço legal, normativo e regulamentar especificamente, cria-se a Lei da Mobilidade. Mas essa Lei da Mobilidade é fruto de um trabalho muito forte que vem sendo feito, nos últimos 30 ou 20 anos, especificamente pelas associações como a ANTP, a NTU, a Frente Nacional de Prefeitos, as universidades e todos os pesquisadores. Essa não é uma lei recentemente criada, vem de um processo participativo com muitas discussões, que deu frutos especificamente em 2012, quando foi criada.

Por último, acredito que o que vem depois dessa lei será uma emenda constitucional que dá direito à mobilidade. Assim como o cidadão tem direito à educação e à saúde, também deve ter direito à mobilidade. E ter direito à mobilidade, modificando a



Constituição de 1988, significará outro avanço nas relações institucionais, no poder de participação, sobretudo na participação da sociedade em todo esse processo.

Essa Lei da Mobilidade está nascendo em um dos cenários urbanos que vamos sintetizar. No Brasil, especificamente, temos uma ocupação territorial com uma densidade muito baixa. O Brasil e o mundo estão cada vez mais urbanos. Isso quer dizer que nossos problemas urbanos vão sendo cada vez mais agravados. Devo recordar que, em 2011, 84% da população já moravam nas zonas urbanas. Em 2050, 94% da população de todo o Brasil, ou seja, 190 milhões de habitantes, estarão vivendo em zonas urbanas. Isso quer dizer que, se não fizermos nada para nos adequar a um conceito de planejamento integrado, dificilmente vamos solucionar nossos problemas. Estamos nascendo com esse tipo de urbanização, um processo que segrega, que não é inclusivo, que gera dois mundos significativos: as favelas, separadas por um muro do outro lado, onde estão as classes C, B e A, com piscinas, etc. Mas o pior de tudo é que esses dois mundos diferentes geram dois tipos de mobilidade: a mobilidade a pé ou de bicicleta, e a mobilidade baseada no automóvel.

Temos aqui uma foto de São Paulo, que ontem bateu um recorde com mais de 200km de congestionamento. Isso é um alarme, pois dia a dia vão sendo batidos recordes de congestionamento. Mas, por outro lado, os investimentos em infraestrutura têm privilegiado sempre o modo de transporte privado em detrimento do transporte público. Nesse gráfico da Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão de São Paulo, vemos que, em 2009, por exemplo, os investimentos em transporte público e em transporte privado são semelhantes. Isso quer dizer que nós, como cidades, promovemos cada vez mais uma maior mobilidade. Tanto que as taxas de motorização em 2010, por exemplo, são algo inconcebível. O Brasil tem 2,9 habitantes por veículo, enquanto a Europa tem mais ou menos 2 habitantes por veículo. São Paulo tem 1,8; Belo Horizonte, 1,8; Curitiba, 1,4, rompendo todos os esquemas de motorização no Brasil; e Goiânia, 1,5. O que isso quer dizer? Como podemos explicar esses valores de taxa de motorização? A cada dia, cresce mais o nosso parque automotivo; e a cada dia teremos mais congestionamentos se não iniciarmos um processo de transformação, se não iniciarmos um processo de planejamento e gestão integrada de nosso território.

Temos um transporte público ineficiente, porque não existe um equilíbrio entre a oferta e a demanda. Em todo o mundo, há sobrelocação e uma baixa qualidade dos serviços. Realmente os corredores de Porto Alegre e São Paulo já se encontram saturados, e cabe aos governos, como o do Estado de Minas Gerais, por exemplo, pensar e repensar sua mobilidade nesse nível territorial.

Acredito que, em grande parte das cidades do Brasil, como Curitiba, Porto Alegre, Recife e Belo Horizonte, o problema urbano municipal está quase 90% solucionado. O grande problema é a mobilidade na área metropolitana. Em Porto Alegre, por exemplo, 80% ou 95% da solução dos problemas e da avaliação do sistema de transporte coletivo são feitos em nível municipal, mas, na área metropolitana, o poder público, por meio do Estado, da Metroplan, não tem uma ingerência muito forte nessa matéria. E o Estado é o grande esquecido nessas políticas. Em nome da municipalização, sempre tratamos as cidades como o ente básico ou a célula básica do planejamento, mas esquecemos que o Estado tem uma grande responsabilidade nessa coesão territorial, nesse planejamento territorial, na visão mais estratégica de desenvolvimento regional, o que deve ser feito. Às vezes pensamos que nosso âmbito municipal é apenas esse pequeno Município, mas nos esquecemos de como devem interatuar cada uma de nossas cidades no nível metropolitano.

Cada vez mais, temos uma mobilidade urbana com maior poluição ambiental, e os Municípios terão de se adequar à Política Nacional sobre Mudança do Clima. Assim como vamos ter de adequar o plano de mobilidade à Lei de Mobilidade Urbana, vamos ter de nos adequar a essa lei de política nacional de emissões.

Portanto uma coisa não é independente da outra nem cada um irá trilhar seu próprio caminho. Precisamos trabalhar em conjunto a política de desenvolvimento urbano, a política de mobilidade urbana e, sobretudo, a política ambiental. Esses três eixos são a base de tudo o que foi dito aqui e a base da sustentabilidade.

A gênese dessa Lei da Mobilidade, no nível legislativo, são os Estatutos das Cidades, que apregoavam que as cidades com mais de 500 mil habitantes deveriam ter um plano integrado e compatível com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, mas pouca coisa foi feita até agora. Muito pouca coisa foi feita de 2001 até 2013 nesse sentido. Realmente, não se cumpre o que se legisla. As diretrizes dos Estatutos das Cidades falam da valorização dos pedestres - existem algumas cidades, por exemplo, Curitiba, Belo Horizonte e outras, que vêm trabalhando fortemente nessa valorização - e da gestão de mobilidade integrada ao Plano Diretor Urbano Municipal. Realmente quase nada tem sido feito nesse quesito. Digo isso por experiência própria, pois fui gestor público em vários Municípios. A dialética entre arquitetura, urbanismo e engenharia de transporte não está funcionando, essa química não está funcionando entre esses profissionais. Cada um faz por seu lado, juntam os planos e dizem que construíram o plano integrado, mas integrado apenas no papel, e não nas funções que deveria ter. As grandes deseconomias urbanas do Brasil e em nossas cidades são produto da não coesão de critérios e do não estabelecimento de critérios e diretrizes conjuntas.

Vou falar um pouquinho mais sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, formulada pelo Ministério das Cidades em 2004, que, por meio de 10 princípios e 30 diretrizes, menciona o que estou sublinhando aqui: participação e inclusão social e barateamento de tarifa. Aliás, estouraram em Porto Alegre, estão estourando em São Paulo e seguramente também vão estourar em Belo Horizonte manifestações pelo barateamento das tarifas. Já não dá para suportar esse aumento cada vez maior do preço das tarifas sem uma adequada prestação dos serviços.

Vimos discutindo esse assunto desde 2004, e nós, como gestores públicos, não estamos fazendo nada. Não fizemos nada, até que agora o Ministério Público, a Defensoria Pública e os defensores dos direitos humanos começam a se mexer e analisar o que poderá ser feito em relação a isso.

Outra questão são os Planos Diretores Urbanos, uma melhor distribuição de atividades que reduzam a necessidade de deslocamento urbano. O que estão fazendo os urbanistas? Estão fazendo planos? Não, não estão fazendo nada. Essa é a crua realidade, as leis são feitas, mas os gestores públicos não se adequaram a elas. Por exemplo, essas necessidades poderiam produzir, desde já, melhorias substanciais nos padrões de mobilidade das pessoas. Mas mexer com a distribuição de atividades é uma função específica do Plano Diretor Urbano. Como o Plano Diretor Urbano não trabalha com os engenheiros, sai outro tipo de projeto, outro tipo de iniciativa que não tem nada a ver. São essas as grandes reflexões que temos de fazer.



É importante dizer que, por meio das diversas conferências nacionais das cidades, em seus grandes tópicos da gestão democrática, do transporte, da mobilidade e do planejamento urbano, já se recomendava, no âmbito do Brasil, o barateamento das tarifas, os planejamentos regionais participativos e um desenvolvimento urbano adequado, com maior qualidade de vida. Mas todas essas iniciativas na Conferência Nacional das Cidades esbarravam em algo fundamental: “Não temos dinheiro.” Há escassez de recursos econômicos para implementar tudo aquilo. Esse é um dos grandes problemas do nosso país.

Nos últimos anos, graças ao Ministério das Cidades, que vem se acomodando a esse novo arranjo institucional, com orçamentos de R\$1.000.000,00 para todo o Brasil, passamos a ter bilhões para todas as nossas cidades. Agora, são as cidades que não estão se acomodando a esse tipo de orçamento no Brasil.

Acredito que a Lei de Mobilidade Urbana, por meio dos seus 24 artigos e dos diversos capítulos que menciono aqui, é uma bomba-relógio. O governo federal dá a todas as nossas cidades uma bombinha-relógio, uma bombinha de tempo, e nos diz que nosso prazo de elaboração é de três anos. Isso quer dizer que temos até abril de 2015 para todas as cidades acima de 20 mil habitantes se adequarem à nova lei e terem um plano de mobilidade urbana sustentável. Temos de começar a voar para ter esse tipo de coisas, porque não é um processo de planejamento tradicional de transporte ou de mobilidade, mas uma nova metodologia em que se insere grande parte da participação cidadã. A participação social e a participação social democrática são eixos fundamentais na Lei de Mobilidade Urbana, não são um instrumento tecnocrata, mas passam a ser um instrumento legal de cidadania para levar adiante esses planos.

Nesses 25 artigos, fizemos um esforço muito grande com técnicos da Semob e do Ministério das Cidades para sintetizar todo esse arcabouço legal e regulamentar especificamente essas diretrizes em sete grandes temas que um plano de mobilidade deve ter. Primeiro, integração das nossas políticas públicas urbanas e de mobilidade urbana. Elas devem estar verdadeiramente integradas.

Segundo, precisamos começar a fazer planejamento territorial, e não planejamento municipal limítrofe, mas adequando uma extensão maior de áreas metropolitanas ou conurbadas a um processo de planejamento territorial. Deve haver participação democrática e controle social fundamental em todo esse processo. Não se trata apenas de orçamento participativo, mas muito mais. Desde o início do processo de planejamento devem ser inseridos esses segmentos ou atores sociais. Sustentabilidade nos âmbitos socioeconômico e ambiental. Financiamento da mobilidade urbana. Isso é fundamental. Não pensemos que o governo é paternalista e nós, como cidades, sempre vamos depender do orçamento da União, do orçamento do governo federal. Devemos criar imaginários urbanos internamente na gestão dos Municípios para autogerar financiamento. Em Joinville, Santa Catarina, com 200 mil habitantes mais ou menos, foi criada uma redução do IPTU de 5% para a melhoria das calçadas para os pedestres. Em um primeiro momento, em Joinville, ninguém acreditava que isso daria certo. Agora foram os próprios vizinhos que começaram a bater na porta do governo municipal para que se adêquem e ofereçam desconto. Isso quer dizer que o governo municipal, sem nenhum tipo de orçamento, fez uma política pública de melhoria das calçadas, de acordo com o padrão da Prefeitura, e não com o padrão de cada morador. Isso é sumamente importante, porque, sem gastarem um tostão, conseguiram isso.

Devemos ter redes de transporte de carga e de passageiros integradas. E, sobretudo, o que falávamos a respeito do governo federal, devemos pactuar. Pactuar não é outra coisa senão uma discussão entre os atores sociais e a sociedade, empresários, governos municipais, e ao final dessas reuniões, colocar-se de acordo em três, quatro, cinco pontos e firmar os compromissos que cada um terá. Não é entrar numa reunião e começar a falar, gritar, pichar e depois voltar para casa. Pactuação significa “empoderamento” especificamente de cada um dos seus conceitos e assinatura de um pacto de compromissos com a cidade.

Então, temos diversos desafios técnicos a enfrentar. Devemos tirar da nossa mente e da mente dos nossos funcionários o mito de que é mais importante dar fluidez, essa palavrinha mágica dos engenheiros de trânsito. É preciso muito mais pensar especificamente na acessibilidade e nas pessoas. Devemos desmistificar a questão de que a bicicleta e o transporte público são somente para pobres e que não existe espaço viário para esse tipo de transporte. Devemos ter um discurso político em que se dá prioridade ao transporte coletivo, e não de valorização de um transporte coletivo, de realização de obras que não têm nada a ver. Normalmente, a solução para o transporte coletivo e o transporte urbano são investimentos caros, que não vão sair do papel. Devemos ter um arranjo político-institucional para as nossas áreas metropolitanas. Não podemos nos esquecer disso, não podemos dizer que não existem. Aí, o Estado e a Assembleia, por meio de sua agenda política, têm de começar a discutir isso fortemente.

A compra de veículos é empurrada para nós como um elemento de nossa vida, como um “status” de vida. E o governo público não faz nada e ainda menciona que todas as pessoas desejam um carro. Normalmente, existe o famoso direito da propriedade e o uso indiscriminado do carro em detrimento do direito de acessibilidade física. Nós mesmos temos rejeição ao disciplinamento do uso do carro.

Portanto os quatro grandes paradigmas que devemos ter são: foco do planejamento urbano e da mobilidade urbana na pessoa; mudança na cultura, pois tudo o que se criou desde a invenção da roda, da época da pedra até hoje, segue sendo roda. Penso que deve haver essa quebra de paradigma. Quando chegarmos à “teletransportação” sem rodas, como vemos nos filmes de ficção, teremos quebrado o paradigma. O terceiro paradigma, que os funcionários públicos vivenciam todos os dias, é a mudança de práxis entre o que é urgente e o que é necessário. Isso é importante porque o técnico vê a necessidade dos projetos para a sociedade e para a cidade, enquanto o político vê a urgência. Essa é a prática, e quando vamos implantar um projeto vem uma questão do Prefeito, do Secretário, e assim vamos construindo as nossas cidades. Portanto precisamos de um transporte público de todos, um transporte público para todos e, sobretudo, um transporte público financiado por todos.

Importante é o processo seletivo do PAC, que compete à Prefeitura, que vai desde o cadastramento até as reuniões presenciais. É muito importante porque, das últimas mais de 110 propostas que chegaram ao Ministério das Cidades, mais de 62% não tinham projeto básico, 102 não tinham projeto executivo e grande parte tinha desapropriações, sabendo que nesses casos dificilmente o projeto sairá do papel. Além disso, mais de 50% não tinham participação social. Nosso PAC, nosso governo federal, por meio do Ministério das Cidades, está dizendo que acabou o clientelismo político, que acabou o negócio de ir a Brasília e dizer que é filho ou amigo de Deputado. Cada vez mais se exige qualificação e significação; isso não é feito só pelos órgãos técnicos da Semob, mas pela



própria Caixa Econômica Federal, que já não empresta se não houver projeto. Portanto, projeto é fundamental para negociar qualquer tipo de empréstimo.

Analisamos diversos tipos de cidades, entre as quais São Paulo, Curitiba e Belo Horizonte, e concluímos que realmente a Capital mineira tem apenas 75% do plano de mobilidade adequado à nova Lei da Mobilidade. Estou sendo benevolente, porque a ANTT, em artigo publicado em 2011 sobre adequação das políticas públicas de planejamento da Semob, tinha uma adequação só de 65%. Ou seja, Belo Horizonte, com o último plano de 2011, terá que se adequar. Os problemas da cidade são, em parte, dos processos de participação social; em parte, de financiamento; e, em parte, de adequação ao aspecto do planejamento. Isso quer dizer que têm de ser adequados.

Há uma série de situações importantes que deveria mencionar, mas passarei adiante. Naquela foto, vejo as cidades assim: estão emaranhadas, não sabem o que fazer, não sabem como fazer e não sabem com quem fazer essa adequação. É uma dialética. Sr. Presidente, essa é uma foto que peguei da cobertura do Estádio Beira-Rio, o estádio da Copa em Porto Alegre. Aqui tem outra foto interessante. Um Secretário de alguma cidade do Brasil, bem espertinho, dizia: “Professor, todos os caminhos conduzem a Roma. Isso quer dizer que, por qualquer meio, por qualquer método, farei meu plano de mobilidade.” Eu disse: “Caríssimo Prefeito, caríssimo Secretário, nem todos os caminhos conduzem a Deus.” Quem é religioso, se é católico apostólico romano, deve acreditar que existem 10 mandamentos para encontrar a glória de Deus. Então, se você cumpre os 10 mandamentos, que são os que acabei de passar neste momento, o planejamento territorial, a adequação de políticas públicas e a pactuação social, poderá entrar para o reino da glória e ter um plano de mobilidade urbana sustentável. Então, o que fazer? O plano de mobilidade. Como fazer? Com uma nova metodologia que está sendo gerida pelo Ministério das Cidades. Com quem fazer? Com a sociedade. São os três elementos importantes que devemos considerar.

Finalizando, essas conclusões são importantes. Penso que a Lei da Mobilidade terá êxito apenas se os governos municipais adotarem uma postura proativa em favor da sustentabilidade. A mudança de paradigma para cidades com foco nas pessoas é fundamental. É preciso envolver todas as esferas de governo na gestão metropolitana da mobilidade sem esquecer que existe a Lei de Consórcios Públicos.

São fundamentais os processos democráticos participativos de controle social no planejamento e na gestão das cidades. Devemos ter em conta um desenho de redes integradas de transporte multimodal. Existem modelos de financiamento e de participação pública e privada. Existem modelos de financiamento em que as entidades privadas e os empresários podem participar, por meio da Lei de Concessões, dos instrumentos do Estatuto das Cidades e da Lei das PPPs.

Articulação forte com o planejamento urbano e implementação de uma nova metodologia para o desenvolvimento dos planos de mobilidade urbana sustentável. Finalmente o que se quer é a institucionalização do plano de mobilidade, para que sirva como referência para as sucessivas gestões municipais. Institucionalização significa passar e ser aprovado pela Câmara dos Vereadores, em consensualidade com a sociedade; significa que qualquer governo de qualquer ente político que possa passar pela administração terá de cumprir esse plano, porque esse plano é produto da realização e da coordenação de todos os autores sociais. Muito obrigado, Sr. Presidente.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides”.

O Sr. Presidente - Com a palavra, o Prof. Geraldo Spagno Guimarães, professor da Fundação João Pinheiro e autor do livro “Comentários à Lei de Mobilidade Urbana”, para a sua participação.

Palavras do Sr. Geraldo Spagno Guimarães

Muito obrigado, Presidente. Saúdo a todos, por intermédio do Deputado Paulo Lamac. Pelo que pude presenciar em uma das 10 reuniões preparatórias a que compareci, ele conduziu com batuta firme, mas também sensível, as discussões, como quem deve conduzir a Casa do Povo, usando conduta inteligente, a cabeça e não o fígado para debater. Tem de se fazer isso, com inteligência e com pessoas que trabalham criticando para construir e não para destruir. Cumprimento V. Exa. pela condução serena, tranquila e sábia dos debates. Também registro minha gratidão a esta Casa pelo convite formulado por intermédio dos Srs. Ricardo Moreira e Dalton Macedo e toda a equipe da GPI desta Casa, que organizaram com brilhantismo este conclave.

Sr. Presidente, antes de iniciar minha fala, gostaria de ressaltar que Heráclito dizia, no século VI a.C., que pessoas inteligentes, cidades inteligentes produzem leis inteligentes para a proteção de suas muralhas, não apenas as cercanias, mas, especialmente, intramuros. A lei inteligente é a que pensa nas cidades para as pessoas. Sabemos muito bem que podemos planejar os carros para o tráfego e com isso conseguiremos apenas ter um tráfego para carros. Se, em vez de fazermos isso, conscientizarmos as pessoas para o uso do espaço, teremos um espaço para pessoas. Esse assunto de gigantismo e envergadura absurdamente reconhecida em nosso país parece ser o grande nó górdio da mobilidade.

Fui chamado, obviamente, não porque sou, como a maioria dos senhores, gestor técnico, mas porque sou jurista. Tanto quanto possível, tratarei do assunto com uma linguagem longe do “advogues”, para não cansá-los, mas vou tratar desse marco regulatório que temos, a partir da publicação, em 4/1/2012, da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Quando me convidaram, solicitaram que, em vez de tratar de dispositivos específicos, eu tratasse de quatro questões vetoriais da lei, as quais, ao que me parece, realmente abraçam toda a lei, toda a ideia legislativa que se trabalhou nessa norma. A primeira trata dos princípios e diretrizes. A segunda trata da proposta de organização das competências federativas. A terceira trata das estratégias em instrumento de gestão; e a quarta trata dos desafios que a legislação trouxe, especialmente aos Municípios.

Começamos, então, pelos princípios, como estão enunciados no art. 5º da lei. Não destacarei os nove princípios, mas apenas quatro deles. O primeiro consta no inciso II, que trata da sustentabilidade ambiental e econômica. Obviamente, sustentabilidade ambiental é um assunto em voga há muito tempo.

Acho que a dimensão econômica da sustentabilidade merece destaque maior nesta lei, por ser um assunto especialmente cruel quando se trata de transporte público. Não é fácil aumentar em 1% que seja qualquer tarifa de transporte público neste país. Não é



assim que se conquista o reequilíbrio econômico e financeiro. E é o assunto mais perigoso de se tratar, porque o brasileiro gosta muito de fazer galanteio com chapéu alheio. Quando se dá, por exemplo, em uma norma infraconstitucional, uma gratuidade a um carteiro, os únicos beneficiários serão o remetente e o destinatário, quando muito, e os cofres da empresa de correios. Mas quem paga? Quem paga são os usuários. Temos de entender que essa lei trouxe uma política tarifária que nos permite tratar com inteligência a sustentabilidade econômica do setor. Mais adiante, falarei um pouco mais sobre isso.

O segundo princípio, que me parece interessante na lei, está no inciso III do art. 5º, que trata da equidade no uso do espaço público. A lei fez bem em não tratar apenas dessa equidade na circulação, mas também nas vias e nos logradouros. O que temos hoje é que qualquer medida mitigadora das externalidades negativas que o uso iníquo da via pública traz como consequência pode ser objeto de diretrizes não apenas de planejamento e de aplicação, mas também de fiscalização e de sanção. Esse é um avanço da lei, que dá ao operador e aos controladores, ao controle social e ao controle que é realizado pelos órgãos dele encarregados um norte legal para agora exigir, estabelecer a equidade como referência. Essa equidade tem como foco tratar do resgate dos bens preciosos, já tratados aqui nesta tribuna, que são o tempo, a saúde e também a vida. A Constituição Federal estabelece como princípio, logo em seu preâmbulo, que o Estado Democrático deve assegurar a vida sustentável, do ponto de vista de uma sociedade justa, fraterna, igualitária e pluralista. Esse princípio resulta de princípios maiores do Texto Constitucional.

O terceiro princípio está no art. 5º, inciso V, que é a gestão democrática e o controle social do planejamento até a avaliação. Isso é fantástico, porque temos uma coisa que é de interesse público, sendo tratada normalmente pelo poder público, pelo titular maior do poder e, de acordo com o art. 1º da nossa Constituição, não é o poder público, mas, sim, o poder do cidadão. Essa lei, debaixo da lei maior que é a lei federal de acesso aos dados, também garante acesso aos dados, e não só acesso, mas a participação no planejamento e na avaliação das condutas e dos resultados daquilo que é praticado pelo cidadão.

O quarto princípio que destacaria é a justa distribuição dos benefícios e ônus, a qual está no inciso VII do art. 5º. Lembro bem que, há exatos 16 anos, participávamos da primeira licitação de transporte público no contexto urbano deste país, depois da Constituição de 1988. Foi aqui em Belo Horizonte, em 1997, e eu estava trabalhando para o poder público e, do outro lado, estava o Prof. Carlos Pinto Coelho Motta, de saudosa memória. Ele trouxe um discurso, lá pelas 3 horas da manhã, quando ainda conduzíamos os trabalhos da licitação, em que dizia: “Nós precisamos enxergar o serviço de transporte público como uma parceria, uma parceria entre os operadores, os gestores e a sociedade”. Ele foi incompreendido, como eu certamente serei em muitas coisas que falarei nesta tribuna, mas daqui a 10 ou 15 anos serei compreendido pela massa da sociedade. Mas o fato é que existe uma justa distribuição; é uma operação de ganha-ganha; benefícios e ônus precisam ser compartilhados. Isso justifica, por exemplo, o pedágio urbano, um dos instrumentos de gestão que a lei traz, e justifica também a invocação, inclusive em discussões judiciais ou fora da esfera judicial, de um equilíbrio entre as partes, entre os diversos atores. Isso agora é um princípio que deve nortear todas as escolhas e decisões administrativas ou judiciais.

Além do princípio, falarei sobre as diretrizes que se encontram no art. 6º. Obviamente, não falarei sobre as sete: destacarei apenas duas. A primeira é a integração com a política de desenvolvimento urbano, e isso é um grande avanço. Digo aos senhores que farei 30 anos de formação em Direito e, em todo esse tempo, nunca vi um seminário de direito urbanístico ou mesmo direito administrativo tratar de mobilidade urbana. Quando se fala de direito urbanístico, as pessoas logo pensam na apropriação do solo, nas operações urbanas, no poder construtivo, no solo criado, nas desapropriações, tudo focado em propriedade privada. Porém, mobilidade urbana é muito mais interesse e direito público. Então, nunca vi, nesses 30 anos, um debate dessa natureza.

Fui convidado pela Editora Fórum a publicar um livro de comentários à lei. Até hoje, um ano depois da lei, é o único livro no País que trata desse assunto. Portanto, existe aí um débito social e também a culpa da minha classe - a classe jurídica - por não discutir os aspectos legais e municiar os senhores operadores das questões que legalmente tratam não apenas da habitação, do saneamento, mas também do transporte. Qualquer projeto de lei que vá hoje à Câmara Municipal, à Assembleia Legislativa ou à Câmara Federal que cuide de desenvolvimento urbano tem de passar por um estudo prévio ligado à mobilidade. Essa integração é uma conquista e um avanço da lei. Não direi que a lei só tem avanços; ela também traz reverses, omissões, mas não terei tempo de falar sobre tudo, portanto prestígio agora essa diretriz.

E a segunda diretriz entre as sete existentes no art. 6º, muito interessante, é a mais comentada e a mais festejada: é a prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e a prioridade do serviço de transporte público coletivo sobre o transporte individual. Essa é uma lógica que, além de justificar também o pedágio, mostra que não estamos absolutamente preparados para o trato cultural dessa questão.

Imaginem os senhores que tenho uma irmã casada com um holandês, os dois moram lá. Ele se aposentou no ano passado, aos 65 anos - ela tem 57. Nos últimos 10 anos, lembro-me bem de que eles iam trabalhar de bicicleta, pedalavam 7 quilômetros para ir e 7 quilômetros para voltar, a menos 10 graus pelo menos 6 meses por ano. Aí podem dizer: “Aqui há problema de topografia”. Quando fui a Fortaleza para dar uma palestra, disseram-me que lá havia problema de clima. Aqui são 22 graus em média ao ano; lá são 32 graus.

Desculpas temos várias, e prioridade é uma questão de escolha. Quando falamos de prioridade, talvez eu perguntasse, equivocadamente, quantos compareceram a esta reunião sobre transporte público. A pergunta correta não é essa. Em nosso país, a pergunta certa é: quantos cogitaram? Nem cogitar o brasileiro cogita. Não existe a cultura da prioridade, sempre tivemos a cultura do carro tanto na gestão quanto na cidadania. Essa diretriz vai justificar que as políticas públicas, por mais impopulares que elas pareçam, estabeleçam as prioridades adequadas a uma vida sustentável numa sociedade verdadeiramente fraterna.

O terceiro assunto que me pediram para abordar e que realmente é considerado por lei é a proposta de organização das competências federativas. Vou pontuar duas questões. Obviamente, todos os assuntos referentes a serviços e políticas públicas no País são tratados nas três esferas de governo: federal, estadual e distrital ou municipal. Essa lei foi coerente com essa fixação, especialmente nos arts. 1º e 18 da Constituição Federal, os quais estabelecem as competências de cada ente. Não vou comentar muito essa parte, digo apenas que há uma coerência. Preocupa-me mais quando a jurisprudência trata de um assunto em que a lei procurou



introduzir uma linguagem bem própria dos operadores da mobilidade, mas ela não é aceita pelos tribunais do nosso país. A lei trouxe a linguagem do transporte internacional, interestadual e intermunicipal de caráter urbano. Vejam os senhores: toda a jurisprudência - do nosso Tribunal de Justiça, do STJ e do STF - é no sentido de dizer que o transporte de caráter urbano é da competência exclusiva e principal do Município. Pode, então, o Estado criar linhas de transporte intermunicipal? Pode não, deve. Mas ele pode estabelecer pontos de embarque e desembarque à vontade nos Municípios? Não pode, porque o art. 1º, o art. 18 e especialmente o art. 30, V, da Constituição vedam essa opção, e é como a jurisprudência tem se manifestado.

O palestrante que me antecedeu, o Dr. Emílio, disse que não temos direito à mobilidade pela Constituição. Vou ousar discordar do senhor e lhe pedir desculpas, porque existem direitos fundamentais no art. 5º, e vou citar três exemplos. A Constituição dispõe que é direito fundamental do indivíduo o direito à livre manifestação do pensamento. Pergunto: um analfabeto exerce plenamente esse direito? Plenamente, não. Então, temos muito a conquistar. O mesmo art. 5º dispõe que é direito fundamental do cidadão o direito à privacidade. Pergunto: os sem-teto exercem plenamente esse direito? Certamente que não. Quando eu mencionar o terceiro exemplo, os senhores verão que mobilidade está incluída ali. Também está previsto no art. 5º o direito constitucional de ir e vir. Aquele que não tem mobilidade, que não a possui e também não tem acessibilidade exerce plenamente esse direito? Não, mas dali pode-se extrair isso? Pode, existe. E não apenas nos arts. 21 e 182 da Constituição - que dão origem a essa lei, que os regulamenta -; não apenas o art. 225 e não apenas o art. 30, V; a Constituição está repleta de dispositivos que envolvem a mobilidade. Nós operadores precisamos extrair dela a inteligência que ela tem, que ela determina e a que ela nos conduz. Essa é a terceira questão que me trouxe aqui.

O quarto eixo é estratégia e instrumento de gestão. Considero as campanhas de conscientização de mobilidade o primeiro assunto a ser destacado entre as estratégias. O art. 320 do Código de Trânsito diz que toda receita arrecadada com multa deve ter alguma destinação, e uma delas é a educação para o trânsito, que é diferente da educação para a mobilidade. Essa Lei da Mobilidade, infelizmente, foi omissa na questão da educação; fala pouco, e deveria falar mais, destacar verbas públicas de forma explícita. O art. 25, § 8º, fala de instrumentos de apoio. Aí vamos ter que lançar mão desses instrumentos de apoio para justificar orçamentos que tratem de mobilidade urbana.

A outra estratégia que destacaria é a gestão da demanda dos transportes públicos. É uma estratégia necessária porque é muito mais do que falar em obras. A maioria das pessoas gostam muito de falar que o bom político é aquele que constrói bastante. Não sou contra obras, não sou contra a aquisição de carros. O que falei sobre a Holanda pertence a outra cultura, que nós ainda não temos, mas conseguimos perceber a diferença da Holanda para o Brasil nesse caso. Muitos pensam que país rico é aquele que dá carro para todos. Esse é o país pobre. O país rico é aquele que atrai o rico para usar o transporte e que assim faz a mobilidade se sustentar. Essa é a Holanda, essa é a França, essa é a Alemanha, essa é a Suécia. É isso que acontece em Singapura e em Hong Kong. Nos países verdadeiramente ricos, as pessoas têm carros, continuam a construir e continuam a comprar carros. Mas, se os senhores imaginarem que a Europa, em 2012, comprou o mesmo tanto de carros que se comprou em 1986 - comparando-se a elevação da aquisição em 7% ao ano para carros e de 12% ao ano para motos -, ficamos assustados: eles têm mais mobilidade que nós, têm mais dinheiro que nós, mas estão comprando a mesma quantidade de carros que compraram em 1986. Então, qual é a gestão de demanda do transporte que a lei nos obriga a fazer? Temos que combater os males, principalmente o congestionamento, mas combater congestionamento com alargamento de via é o mesmo que combater obesidade com afrouxamento de cinto. Assim não se vai na raiz, no mal, continua-se alimentando o sistema que polui, que engorda. Então, a gestão de demanda do transporte público é uma das estratégias fundamentais.

A terceira estratégia é a adoção dos instrumentos de restrição ao uso da via pública. Ontem assisti a um debate em que uma das pessoas justificava a sua recusa ao pedágio urbano comparando a ponte de Vitória a Vila Velha, como se aquilo fosse pedágio urbano. Não, aquele pedágio justifica a manutenção da via. O verdadeiro pedágio urbano subsidia o transporte público e desmotiva o uso desregado do transporte individual.

A quarta estratégia é o controle de preços nos estacionamento, a criação de estacionamento público, se possível. E quanto mais isso aflorar para fora dos centros expandidos melhor. Imaginem os senhores que, outro dia, em um estacionamento de um hospital da zona Sul paguei R\$24,00. Se um médico deve ganhar R\$30,00 de um plano de saúde, a arrecadação do hospital está muito mais vinculada a uma atividade-meio que à sua atividade-fim, que é serviço público e saúde.

A última estratégia é a política tarifária inteligente, principalmente as relativas aos subsídios do setor privado. Temos que pensar se não podemos vincular tributos. Ouvi a mídia sugerir que poderíamos aumentar o IPVA dos carros grandes para subsidiar o transporte, porém isso é inconstitucional. Podemos subsidiá-lo de outras formas. As empresas, hoje, pagam transporte. As grandes empresas gastam, com horas "in itinere", uma fortuna. Em vez de elas transportarem os próprios empregados em ônibus exclusivos, poderiam subsidiar o transporte coletivo, beneficiando não só os seus empregados, mas também a coletividade.

Concluirei minha participação com esses desafios. O primeiro desafio é mudar a lógica da mobilidade, mero interesse público, para direito coletivo primário. Sempre tratamos mobilidade como interesse público, e não o é, agora é direito. É um direito coletivo primário, na linguagem do Prof. Romeu Bacellar. O segundo desafio é a adequação dos Municípios menores. Havia, pelo Estatuto das Cidades, 38 Municípios com mais de 500 mil habitantes, obrigados a terem plano de mobilidade. Agora o Estatuto da Mobilidade diz que são 20 mil habitantes. Esse limite, portanto, aumenta de 38 para 1.673 Municípios, totalmente despreparados. Sobre isso tenho sido indagado.

Temos um terceiro desafio. O ônus político da adoção de medida de restrição ao uso das vias públicas. São medidas muitas vezes impopulares. Resistia-se ao rotativo, resistia-se ao rodízio e agora vão resistir ao pedágio e a outras coisas tantas que forem necessárias.

O quarto desafio: os órgãos de controle e a judicialização. Agora a lei municia o Ministério Público, a Defensoria Pública, os tribunais de contas de princípios e diretrizes que podem ser legalmente exigidos. Vão judicializar a política de transporte, como judicializaram a política de saúde. Esse é um desafio para o qual os Municípios não estão preparados.

Por último, há o desafio da educação para a mobilidade. Queria trazer uma imagem para os senhores que é reveladora da cultura que temos. As pessoas, não satisfeitas por não possuírem carros, compram carros; não satisfeitas em terem um carro pequeno, procuram



um carro maior e passam a ter um verdadeiro ônibus dentro de suas garagens. Por que isso? Porque as pessoas não valem pelo que são, mas pelo que exibem. Viver numa sociedade fraterna, justa e igualitária é viver numa sociedade inteligente. É preferível vir a um lugar como esse aqui, de grande adensamento, sem um carro grande. Sabemos que a maioria das pessoas que possuem carros preferem os grandes, mesmo que ele seja usado por uma só pessoa.

Qual o problema? A maior dificuldade é a educação para a mobilidade. É fundamental mudar o paradigma. Coloco a frase: o sonho do automóvel acabou! Talvez não seja uma exclamação, mas uma pergunta. Será que acabou? Posso continuar tendo automóvel, mas preciso mudar minha lógica de uso do automóvel e do compartilhamento da via pública. A pergunta é: qual o espaço que ocupo?

Deixo essa última imagem em homenagem aos meus colegas da BHTRANS. Vários deles estão presentes. Victor Hugo disse que o que move e arrasta o mundo não são as máquinas, mas as ideias. Essa foto foi tirada nessa lógica de Belo Horizonte. Temos aqui dois cenários. Belo Horizonte tem em torno de 1,6 ou 1,8 habitantes por carro. Se eles usarem carros, ocuparão o espaço da primeira imagem. Se não usarem carro, ocuparão o espaço da segunda imagem. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Muito obrigado. Agradecemos a participação do Prof. Geraldo Spagno.

Registro de Presença

O Sr. Presidente - Queria registrar a presença do Conselheiro Daniel dos Santos, do Conselho Nacional das Cidades, que aqui representa o Comitê de Mobilidade Urbana da Secretaria Nacional de Transportes Urbanos. Agradecemos também a representação do Vereador Sandro Coelho, da Câmara Municipal de Santa Luzia. Obrigado pela presença.

Esclarecimentos sobre os Debates

O Sr. Presidente - Neste instante, daremos início aos debates. Solicitamos àqueles que fizerem uso do microfone que se identifiquem, sejam objetivos e sucintos, dispensada a formalidade das saudações pessoais. Pedimos também que entreguem antes sua contribuição por escrito à assessoria. Cada participante disporá de até 2 minutos para fazer a sua intervenção. Lembramos que a leitura e apresentação oral de questionamentos aos expositores serão feitas de acordo com o volume de inscrições recebidas.

Debates

O Sr. Presidente - Temos aqui algumas pessoas inscritas e algumas perguntas. Algumas pessoas querem fazer intervenção oral, com uso do microfone. Vamos fazê-lo de maneira objetiva. Já estamos com o horário um pouco adiantado. Tenho certeza de que, pela qualidade das provocações, valerá a pena o debate.

Aproveito o ensejo do final da fala do Prof. Geraldo e inicio esta etapa com algumas questões que foram apresentadas por escrito, além de uma que recebi, curiosamente, pelo SMS, pelo meu celular. A pergunta é do Gil Sotero, do BH em Ciclo, dirigida ao Prof. Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho: "Qual a taxa de motorização de veículo individual em BH? Por que não incluíram a bicicleta no estudo?" Emendo essa pergunta com a questão que me chegou pelo SMS. O Prof. Carlos Henrique Ribeiro apresentou como baixa, bastante baixa ainda, a taxa de motorização no Brasil e, conseqüentemente, nos Estados. Em contrapartida, o Prof. Emílio Merino apresentou como alta, extremamente alta, a taxa de motorização no nosso Estado. A pergunta que me chegou: "Afim é alta ou baixa a taxa de motorização que temos aqui e qual a tendência de aumento e de redução?"

Essa é a primeira questão feita por escrito. Passaremos à apresentação da primeira questão que será feita oralmente. Apresentaremos as questões que chegaram por escrito e as questões que serão feitas oralmente. Quando tivermos um número substancial de questões, passaremos a palavra aos componentes da Mesa para uma primeira rodada de respostas. O primeiro a fazer intervenção oral é José Aparecido Ribeiro, que representa a ACMinas.

O Sr. José Aparecido Ribeiro - Deputado Paulo Lamac, parabênizo a Assembleia, especialmente V. Exa., pela sua capacidade de liderança. V. Exa. é um democrata, consegue conceder a palavra, ouvir e falar deixando todos se manifestarem. Parabéns também à equipe dos bastidores, porque foram campeões na condução deste evento.

Quero dizer ao Prof. Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho que estou apaixonado por ele. Depois do "cara" que estava aqui atrás e já foi embora, o João Luiz, em 25 anos que dedico parte da minha vida à mobilidade nunca vi ninguém dizer o que precisa ser dito. Temos um monte de românticos. O que mais existe, em termos de mobilidade urbana, é gente romântica, utópica. Mas o buraco ali fora é mais embaixo. Professor, o sonho do carro não acabou. O sonho do carro nem começou. Em 1920, Nova York não tinha nem carro direito, e um visionário chamado Robert Moses estava fazendo obras porque sabia que o carro faria parte da cultura americana.

Professora, a senhora está falando de cultura. Vamos respeitar a cultura. Os 2 milhões de carros que circulam em Belo Horizonte diariamente não o fazem autonomamente, não são autômatos, há uma pessoa por trás de cada carro. Os românticos dizem que as cidades são para as pessoas. Não existe carro simplesmente por si só, mas porque há alguém dentro dele, dirigindo e precisando de espaço. É um direito que ele tem.

Não quero me delongar, quero apenas dizer que estou realmente apaixonado por você. Queria que aquilo que você disse servisse de balizador, e não a utopia que ouvimos todos os dias aqui, que não nos leva a nada. Você, infelizmente, não falou sobre obras. As cidades precisam de obras para receber os carros, que têm pessoas dentro. Belo Horizonte tinha 150 gargalos que não deixavam o trânsito fluir. Hoje ela tem 130 gargalos que precisam de túneis, viadutos, trincheiras, passarelas e elevados para o carro que passa aqui na porta - e não precisaria passar aqui se estivesse numa via expressa como a Amazonas, Contorno, Antônio Carlos ou Cristiano Machado -, interligadas, para diminuir a poluição que está aqui. Sou amante do pessoal das bicicletas porque adoro bicicleta, mas não podemos andar de bicicleta no meio dos carros. E os carros não estão aqui à toa, mas porque há pessoas que querem ter carro.

Um percentual de 12% da mão de obra economicamente ativa do País está na indústria automobilística. Um percentual de 18% do PIB está na mão da indústria automobilística. E vocês querem que parem de produzir carros. Que conversa-mole é essa? Precisamos de obras. Precisamos de metrô, de monotrilho, de BRT e de obras, viadutos. Vamos a São Paulo - não precisamos ir longe -, onde há quatro viadutos, um em cima do outro. E nós aqui, nesta títica de galinha do complexo da Lagoinha, aquele lixo. Fizemos um viaduto na Via Expressa, Deputado, e estamos achando lindo. Há um gargalo de um lado e do outro do viaduto. Sinceramente, parabéns. Insisto: estou apaixonado por você. Apareça mais vezes por aqui.



O Sr. Presidente - Agradecemos ao José Aparecido Ribeiro a participação. Mais uma pergunta foi encaminhada, por escrito, por Guima Jardim, da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo - AUTC -: “O péssimo serviço de transporte público, o alto valor das tarifas, a falta de uma segurança pública de qualidade - que atualmente criminaliza nossa juventude, principalmente negra - tornam pouco atrativo ser pedestre e usuário do transporte público. Como resolver isso?”. Deixo a pergunta para os nossos debatedores.

Há ainda duas sugestões apresentadas, por escrito, por Bida do Carmo, da Associação dos Moradores do Bairro Santa Teresa: “Adotar, como em São Paulo, um espaço reservado às motos, na frente de veículos, antes da faixa do semáforo, principalmente nas avenidas, e fazer uma campanha de colaboração dos motoristas de carro e moto para usarem, preferencialmente, o primeiro corredor entre os veículos, da esquerda para a direita”. Também deixo as sugestões para a análise de nossos palestrantes. Com a palavra, a Sra. Amélia Costa, Diretora do Sindicato dos Arquitetos de Minas Gerais - Sinarq-MG.

A Sra. Amélia Maria da Costa Silva - Estou aqui representando Eduardo Fajardo, arquiteto, e o Sinarq-MG. Iniciamos, em janeiro, uma nova gestão. Queria parabenizar o Carlos Henrique, com quem estive na BHTRANS, há mais de 10 anos. Fui acompanhando seu crescimento, e realmente você contribuiu muito para turbinar esse contexto. Queria ainda parabenizar todos da Mesa pela contribuição.

Dirijo uma pergunta ao Carlos Henrique. Você apresenta os problemas - externalidades - do aumento do transporte individual e traz muita informação interessante para nivelar o debate. Na verdade, um dos objetivos desse ciclo é uniformizar, além de sabermos como estamos. A minha pergunta é sobre o que pensa a respeito de políticas capazes de dificultar o acesso ao crédito, criado na década de 60 para proporcionar um mercado favorável à indústria automobilística. Considero esse mecanismo o grande vilão propulsor do apocalipse motorizado em que vivemos. Temos que buscar as origens desse processo martirizante da mobilidade urbana.

O que você tem a dizer a respeito? Esse foi um instrumento criado pelo governo brasileiro na década de 60, e, cada vez mais, o governo coloca lenha nessa fogueira: reduz o IPI, segura os preços dos veículos, etc. Então, a meu ver, o grande vilão com que convivemos é o crédito muito facilitado. Isso está provocando também o crescimento da frota de motocicletas. Portanto o governo tem parte nessa história, pois favorece fortemente a indústria automobilística.

No fórum acontecido no Crea, o Nazareno Stanislau - todos o conhecem, pois é da área - disse que a indústria automobilística tem uma forte condição de enfrentar toda essa situação e se impor. Eles estão com uma estrutura fantástica. Mas como ficaremos do lado de cá, convivendo com esse grande processo de comprometimento da vida urbana?

O Sr. Presidente - Muito obrigado, Amélia Costa, do Sindicato dos Arquitetos de Minas Gerais. Passamos a palavra à Marilene Mesquita de Oliveira Rocha, da Prefeitura Municipal de Bom Despacho. Em seguida, fará sua participação oral Eduardo Tavares, Ouvidor Ambiental do Estado de Minas Gerais.

A Sra. Marilene Mesquita de Oliveira Rocha - Boa tarde. Minha pergunta é dirigida ao Emílio. Em nosso Município, sofremos muita pressão pela viabilização do sistema de mototáxi. Gostaria de saber se existe alguma maneira de coibir esse sistema. Consideramos que é um sistema perigoso, de alta velocidade e não temos como multar. Achamos também que esse sistema pode facilitar o tráfico de drogas no Município. Existe alguma maneira de coibir o sistema de mototáxi?

O Sr. Presidente - É uma questão bastante atual. Agradecemos e, logo em seguida, devolveremos a palavra à mesa para manifestação a respeito das questões apresentadas. Muito obrigado, Marilene, agradecemos à Prefeitura Municipal de Bom Despacho pela sua presença aqui. Com a palavra, Eduardo Tavares, Ouvidor Ambiental do Estado de Minas Gerais. Em seguida, passaremos a palavra a Leide Pinheiro, da Câmara Municipal de Santa Luzia.

O Sr. Eduardo Tavares - Boa tarde, Deputado Paulo Lamac. Não quero trazer o debate para cá, mas realmente precisamos de obras, como o José Aparecido disse; porém, poderíamos pegar o orçamento dele para construir mil escolas e com o restante qualificar os professores e pagar-lhes melhor, porque, na verdade, acredito que precisamos de educação. Muito me impressionou o nível das apresentações. Eu destacaria a do nosso último palestrante, Dr. Geraldo Spagno, porque ele deixou muito claro, nas entrelinhas da sua palestra, que lei, infelizmente, é o nosso referencial, não é política pública. Temos de pegar as nossas leis pelo menos em discurso, porque na prática quase não temos nada, e fazer política pública que justificaria a existência do discurso ou até mesmo das opiniões apresentadas publicamente ou divulgadas nos jornais. Ainda não temos política pública neste país para várias coisas e, quando se diz que se tem, entramos em um outro ponto que o Dr. Carlos Henrique deixou muito claro nas estatísticas que mostrou.

Nosso palestrante Emílio falou de projetos. Temos de ter projetos, temos de apresentar projetos. Não temos de ter projetos, temos de ter ótimos projetos, mas, antes disso, temos de ter planejamento. No País não temos essa cultura de planejamento para nada, não apenas para a mobilidade. Não temos desenvolvida essa cultura de planejar. Quando o Dr. Geraldo trata de se cogitar, em meu modo de entender, temos de planejar. Eu trabalho todos os dias e tenho que planejar minha rotina e estabelecer os tempos. Na sua estatística e na estatística do Prof. Emílio, o deslocamento das pessoas é de 1 hora e 30 minutos. Isso não está correto. O tempo de deslocamento é de três horas porque eu vou e volto. Temos de considerar destino-origem, origem-destino. Perdemos três horas por dia na nossa locomoção, e, se não planejarmos isso, será uma falha de procedimento e de postura diante dos demais.

Um outro detalhe que o Prof. Geraldo deixou nas entrelinhas e que o Ipea também traz com muita evidência é, na verdade, um problema sério, Deputado Paulo Lamac, que infelizmente não está ao alcance das legislações criadas nesta Casa. O problema é que, desde a Constituição, existe uma concentração de recursos na União. A União tem os recursos, mas quem deve fazer a política de mobilidade e de trânsito é o Município, que não tem dinheiro, não tem recursos.

Vou citar um exemplo. Normalmente, circulo a pé ou de ônibus, e, às vezes, de táxi, mas muito pouco de carro. Eu morava na Serra e trabalhava no Centro. Ia a pé para o trabalho no Centro. Um dia resolvi seguir o que manda a lei do pedestre, ou seja, respeitar a faixa e o sinal de pedestre, e outro dia, decidi que não iria respeitar nada disso. Ao respeitar o que estabelece a lei, posso garantir aos senhores que perdi 20 minutos do meu tempo. Aí pergunto: qual é a prioridade que o pedestre tem?

Agora vou falar sobre as ciclovias. Fui Vice-Presidente da Federação Mineira de Ciclismo, sou “mountain biker” e não ando de bicicleta em asfalto. Aliás, proibi a mim mesmo de fazer isso. Fizemos algumas ciclovias no Bairro de Lourdes, e outro dia vi um



ciclista entrando dentro de um carro, involuntariamente, porque nem convidado ele foi. O motorista do carro abriu a porta do carro de repente, e o ciclista se chocou contra o carro.

Não é só querer fazer; temos de saber como fazer para poder fazer bem, e é isso que está nos faltando. Deixo essa reflexão para os senhores. É mais uma reflexão, apesar dos pontos colocados, do que propriamente uma pergunta. Obrigado.

O Sr. Presidente - Muito obrigado. Agradecemos ao Sr. Eduardo Tavares. Com a palavra, a Sra. Leide Pinheiro, caso ela ainda se encontre. Na sua ausência, com a palavra, Márcio Gomes. Se o Márcio não estiver presente, com a palavra, a Sra. Rosângela Peixoto, da Melo Peixoto e Maculan Advogados.

A Sra. Leide Pinheiro - Boa tarde. Meu nome é Leide Pinheiro. Mesmo tendo conhecimento deste grande caos, o que as autoridades e os governantes podem fazer, se só aumentam os viadutos e alargam as avenidas? Nós, que já somos mais velhos, estamos quase indo, e os netos e bisnetos estão apenas chegando. O que as autoridades competentes podem fazer para melhorar a vida deles?

O Sr. Presidente - Muito obrigado, Leide Pinheiro. Passamos a palavra à Sra. Rosângela Melo Peixoto.

A Sra. Rosângela Melo Peixoto - Boa tarde. É um prazer participar deste evento. Não tenho tanta experiência quanto o palestrante anterior, o professor, porque não tenho esse tempo todo de formada, mas já estou nessa estrada a uns 16, 20 anos, trabalhando especificamente com licitação e contrato de transporte público coletivo, sobretudo rodoviário, mas também já trabalhei no transporte hidroviário e no metrô.

Concordo com todos os levantamentos feitos aqui. São indignações nossas também, não apenas como técnicos, mas também como cidadãos que estamos no trânsito e dependemos dessa mobilidade. Conheço um engenheiro de transporte da EBTU, do Geipot, um grande nome, o Sr. Silvestre Andrade Puty Filho, que trabalha nessa área e sempre diz que mobilidade é sinônimo de transporte. Todos queremos nos transportar ou sermos transportados. A nossa vontade é essa. Todos têm razão. A Dra. Marinella está certa quando diz que o problema é de mudança de atitude, de propósito, de conduta e de hábito, mas precisamos de possibilidades para fazer isso.

A minha pergunta é dirigida ao Prof. Emílio. Na sua fala, o senhor disse que são apresentados inúmeros projetos ao Ministério das Cidades, projeto básico, projeto executivo, sem qualquer possibilidade de análise. A minha pergunta é direta e objetiva: por que ainda não foram concretizadas as obras das linhas 2 e 3 do metrô de Belo Horizonte, uma vez que existe projeto básico, projeto executivo e o projeto de estruturação da PPP? A Presidenta Dilma veio ao Município, aprovou essas obras, já foi analisado o projeto, mas até hoje isso não saiu do papel.

O Sr. Presidente - Obrigado, Rosângela. Vamos passar a palavra à Sra. Dorinha Alvarenga, Diretora do Sindicato dos Arquitetos de Minas Gerais e do IAB. Depois, passaremos a palavra ao Sr. Frederico Guimarães, do Nujup, e, em seguida, para os componentes da Mesa. Na parte da tarde, teremos a presença do Sr. Ubirajara Tadeu Malaquias, representante da CBTU, que também terá condições de responder com propriedade à questão apresentada sobre o metrô de Belo Horizonte. Com a palavra, a Sra. Dorinha Alvarenga. Seja bem-vinda, Dorinha.

A Sra. Dorinha Alvarenga - Boa tarde a todas e a todos. Na pessoa do Deputado Paulo Lamac, parabeno toda a Mesa. Acho que esse é um evento importantíssimo. Em 2013, estão sendo realizados vários eventos que nos fazem repensar a nossa cidade, como a Conferência das Cidades. Aliás, a de Belo Horizonte foi adiada e gostaríamos de saber se ela vai ou não ser realizada. Também temos as conferências municipal, estadual e federal de meio ambiente e essas questões relativas à legislação. No ano que vem, teremos os planos de mobilidade, a revisão dos planos diretores, os planos de saneamento. A minha pergunta tem um pouco a ver com a pergunta anterior. Mobilidade faz parte do planejamento urbano, mas não só do planejamento da cidade. Como disse o Prof. Emílio, também do planejamento regional e metropolitano. A Região Metropolitana de Belo Horizonte tem o seu planejamento no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado - PDDI - em que um dos itens é a parte de mobilidade. Mas, como disse a colega, corremos o risco de isso não sair do papel. Acho que há uma grande distância entre a questão técnica e a questão política. As decisões nos territórios têm sido políticas. O Aeroporto de Confins, assim como a Cidade Administrativa, estão no eixo Norte, quando a maioria dos usuários do aeroporto está no vetor Sul. O Prof. Radamés, grande estudioso da Região Metropolitana de Belo Horizonte, nas décadas de 50 e 60, já falava que Belo Horizonte ia parar. Realmente, estamos praticamente parados. Como aliar a ação política com a ação técnica? Obrigada.

O Sr. Presidente - Muito obrigado, Dorinha. Com a palavra, o Sr. Frederico Guimarães, do Nujup.

O Sr. Frederico Guimarães - Bom dia a todos. Acho que, se fosse utopia, não estaríamos aqui, iríamos embora para casa e viveríamos numa boa, do jeito que está. Prof. Emílio, o senhor falou muito do planejamento integrado que trabalhamos, como disse a Profa. Marinella.

A Lei da Mobilidade Urbana é de 2012, mas o projeto é de 1995. Se não me falha a memória, é de autoria do Deputado Alberto Goldman, de São Paulo. Foram apresentadas algumas emendas em 2009. De repente, em 2012, o projeto foi aprovado. Temos medo de que seja uma lei simbólica. Gostaria de saber qual é o nível de planejamento, tendo em vista que o Ministério das Cidades é um norte para os pequenos Municípios, que, como foi dito aqui, têm várias dificuldades institucionais. Qual é o nível de integração dessa política do governo federal com as demais pastas, como por exemplo o Ministério do Planejamento, o Ministério da Fazenda, o Banco Central, o Ministério da Saúde? Qual é o nível de integração, e não somente de articulação? Existe uma diferença, porque o planejamento integrado é bem mais que só uma articulação. Em que nível essa política está sendo trabalhada com as outras pastas que compõem o governo federal? Era isso.

O Sr. Presidente - Obrigado, Frederico. Com a palavra, o Sr. Josadac Marques, do Instituto Mãos e Vozes. Em seguida, retornaremos a palavra aos integrantes da Mesa para que façam suas análises, considerações e respostas às questões apresentadas. Antes da fala do Josadac, gostaria de lembrar que, após o encerramento desta Mesa, faremos um intervalo para o almoço. Posteriormente, o Plenário será reaberto para o início dos trabalhos na parte da tarde, em que vamos ter dois painéis excepcionais. Certamente, vale muito a pena a sequência dos nossos trabalhos na tarde de hoje. Com a palavra, o Sr. Josadac Marques.

O Sr. Josadac Marques - Em primeiro lugar, Deputado Paulo Lamac, parabênizo a Assembleia pela iniciativa deste fórum, especialmente pela oportunidade que esta Casa tem proporcionado à sociedade civil, aos representantes de movimentos sociais, para que tenham acesso e participação em todo o processo de preparação desses ciclos de debate. Gostaria de destacar na Mesa a presença de professores, o papel da academia nesse processo de formação.

Vou fazer menção a dois fatos. Um foi abordado. Estamos passando pelas conferências estaduais e municipais. Estão abertos aproximadamente 20 editais de conferências até o final do ano, sendo que 14 têm datas confirmadas. Isso mostra a preocupação do governo com a participação e o controle da sociedade civil nesses momentos, mas a Conferência das Cidades, que seria realizada em Belo Horizonte, foi cancelada em função de conflitos de ideologias.

Gostaria de registrar o que ocorreu em Santa Luzia, na conferência, quando houve a presença da polícia. Foi gerado um B.O. em função dos conflitos. Por quê? Alguns editais estão trazendo regras que não são regras. Cito como exemplo o edital nacional da conferência de meio ambiente. No formulário de inscrição, a pessoa deve informar até mesmo o número de conta bancária. Não sei qual é a necessidade dessa informação num formulário de inscrição para a sociedade civil. Talvez seja uma tentativa de evitar a participação das pessoas. A justificativa é que, caso seja eleita, isso facilitaria a transferência de recursos.

Estivemos em Santa Luzia, fui fazer minha inscrição e coloquei o meu CNPJ. Pediram-me a cópia do estatuto da empresa para confirmar se, de fato, eu era o empresário do CNPJ. Como não apresentei o estatuto, só consegui fazer a inscrição como observador, isto é, sem direito a voz e voto, num momento em que coordeno vários projetos citados como referência internacional. Em 2004, um dos nossos projetos no Rio Grande do Norte foi premiado pelo BID e pela ONU como um dos melhores projetos de mobilidade de juventude do mundo.

Em Belo Horizonte, há dois anos, após ter usado a tribuna desta Casa, fui seguido e intimidado por uma pessoa que disse que minhas falas incomodavam as entidades que representava. Na ata de uma das reuniões anteriores em que se discutiram mobilidade e participação da sociedade, apareceu a seguinte frase: “Solicitamos a exclusão do Instituto Mãos e Vozes, por desconhecer a sua origem e seus objetivos, que poderão colocar em risco a segurança da Assembleia Legislativa”. Uma vez que estamos debatendo mobilidade e participação, parabênizo o espaço cedido a essas instituições. Registro a preocupação com cláusulas que estão sendo colocadas em formulários, pois elas podem inviabilizar esse controle, essa participação social tão apregoada no momento da construção dos planos municipais. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Eu agradeço, Josadac Marques. Iniciaremos as considerações dos palestrantes. Vários foram citados e questionados sobre diversos temas. Podemos fazer esse retorno de forma menos rígida, até para possibilitar que haja diálogo e discussão. Deixo o espaço bastante livre.

A Profa. Marinella sugere que comecemos pelas minorias. Nesta mesa, imagino que a minoria seja de gênero. Professora, fique à vontade. Da mesma forma, deixo os demais palestrantes à vontade para proceder a intervenções e complementações, assim teremos uma abordagem mais complementar sobre as questões apresentadas.

A Sra. Marinella Machado Araújo - Farei um breve comentário. Devo lembrar que, realmente, ao falar de mobilidade e de circulação no âmbito das cidades de modo geral e, como vivemos num mundo capitalista, na perspectiva de Nelson Rodrigues, “A vida como ela é”, o que passamos de modo geral a ter em mente? Quanto se perde e quanto se ganha em quanto tempo parado no trânsito?

Faço um parêntese: tenho me permitido falar de forma coloquial, porque é importante que o cidadão que nos escuta, a D. Maria, o Sr. João, a D. Sônia e o Sr. Pedro entendam que, ao discutirmos mobilidade urbana ou qualquer outra política setorial, discutimos direitos fundamentais, direitos sociais. É muito fácil ser encantado por soluções que, num primeiro momento, parecem resolver o problema. É extremamente importante apresentarmos esses dados numa perspectiva passível de compreensão por todos.

É importante entender que talvez já tenhamos feito todas as obras possíveis e imagináveis em uma cidade com 340km², ou seja, uma cidade pequena; grande em qualidade, mas pequena em extensão. Não podemos pensar em um lugar de destino em Belo Horizonte sem que esbarremos numa grande obra. É importante sabermos que não é por falta de planejamento formal que chegamos a essa encruzilhada. Há muitos planos, como plano diretor, PDDI, plano de habitação, plano ambiental. Há planejamento para todos os lados. Mas esses planejamentos no mundo da vida, na perspectiva de Nelson Rodrigues, não dialogam conosco.

Toda vez em que vamos a um espaço público para debater soluções de problemas que afetam a todos nós, entrincheiramo-nos a partir das nossas prioridades. E quais são as nossas prioridades no mundo em que vivemos? As econômicas. Talvez nos esqueçamos de que obra gera desenvolvimento econômico, mas circulação também. Obra gera qualidade de vida? Obra é um fim em si mesmo ou um meio para se alcançar um fim? Quando fazemos obras, ganhamos todos? Ganhamos, mas quem ganha mais? Será que as pessoas que ganham mais pensam que existem outras soluções que podem passar também por uma mudança de perspectiva da postura e da forma com que enfrentamos as possíveis soluções para esses problemas? Estava discutindo aqui exatamente isso. O problema da mobilidade não é recente, e não conseguimos sair do lugar comum. Continuamos a ver a solução do problema da mobilidade a partir da ideia de prestação de serviço de transporte, que sabemos ser inalcançável para a maioria das cidades brasileiras, porque estão falidas. Elas gastam o que têm em caixa para investir em folha de pagamento e, mais ou menos, na saúde e na educação. É impressionante como não conseguimos sair do nosso próprio círculo vicioso, ou seja, da caverna que nos aprisiona. Assim sendo, também não conseguimos resolver os nossos problemas e acabamos não conseguindo dar um passo adiante.

Parece-me muito concreto sugerir a alguém que planeje os seus gastos e as suas estratégias de ação quando pretender fazer algo muito simples, como construir uma casa, fazer um curso, uma viagem. Todos sabem que quem não planeja e resolve, por exemplo, sem planejamento, ir de Belo Horizonte a Salvador, corre o risco de parar em Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, corre o risco de demorar mais tempo do que tinha planejado para a viagem. A questão não é planejar por planejar, mas como planejar, o que planejar, para quem planejar.



É muito importante que venhamos participar das discussões, obviamente representando os interesses de cada um dos segmentos, mas entendendo que, antes de sermos empresários, acadêmicos ou técnicos, somos habitantes desta cidade, que está parada. Era o que tinha a dizer. Muito obrigada.

O Sr. Presidente - Somos nós que agradecemos. A palavra está franca. Gostaria que pudéssemos dialogar. Os senhores têm o controle do microfone. Fiquem à vontade.

O Sr. Geraldo Spagno Guimarães - Como fui o último a falar, sinto-me minoria para agora inverter a ordem, mas queria pedir a palavra. É possível? Não queria perder uma questão brilhante, tanto de ordem prática quanto teórica, não sei quem a fez, não me lembro do nome da pessoa, mas ela perguntou sobre pista de moto, fazendo referência a São Paulo, como exemplo.

Queria tratar a resposta dessa questão como uma coisa bem ampla na lei. E também quero aproveitar e agradecer o elogio, que não sei se foi feito a mim, quero acreditar que sim. Mas à exceção do Carlos Henrique, nós três fomos tachados de românticos. Isso, depois do Dia dos Namorados, é uma elevação para a minha alma. Só não sei se estou incluído no elogio, porque o romântico, como dito da plateia, é aquele que é contra a obra. Na minha exposição, disse que sou a favor das obras. Então, quero ser romântico, mas quero esclarecer que, quando tratei das estratégias, um dos tópicos que trouxe aqui foi a gestão da demanda de transporte, e disse que ela é mais do que obra, portanto, é obra também.

Quando me formei, há 30 anos, não existia direito à mobilidade, ninguém falava disso no Brasil. Fui trabalhar com licitação, contratos, concessões e fui advogado, por 9 anos, em uma das 10 maiores empresas de construção pesada. Portanto, minha origem é de trecheiro, gosto demais de obras. Só que estamos falando aqui de cidades inteligentes, porque essa é a dicção da legislação que temos hoje no País. Antes não existia, mas agora existe um imperativo legal que estabelece princípios, diretrizes, objetivos, instrumentos e estratégias que obrigam que as obras tenham inteligência. Quero dizer que, se o aumento ordenado e com estudo de obras resolvesse o problema, Los Angeles não teria congestionamentos. Lá existem "highways", autopistas com 8 a 10 pistas, mas com grande adensamento, com congestionamentos caóticos, porque as pessoas não foram educadas para o uso ordenado, mas para a construção desordenada, com foco no carro, e não nas pessoas que dirigem os carros, obviamente.

Quis dizer - e os senhores precisam entender - que Bogotá, usado como exemplo maior de BRT na América Latina, maior que Quito ou Curitiba, e que nos atraiu para fazer o BRT em Belo Horizonte, antes de gastar muito dinheiro com obra de BRT, gastou muito com educação para a mobilidade. Imaginem os senhores se no Brasil, depois das obras de BRT, que estamos fazendo, graças a Deus, só 5% ou 10% das pessoas que não usam o transporte público se sentissem atraídas a migrar para o BRT? Seria um fiasco. O desafio não seria vencido.

A atratividade para a cidade inteligente envolve conscientização e também obras inteligentes. Agora, respondendo à pergunta, porque estamos sujeitos a um sistema legal, aqui é uma Casa de leis, estamos estudando e discutindo uma lei que impõe cidades inteligentes, portanto, obras inteligentes. A pessoa que perguntou sobre moto, mostrou-nos que há necessidade de pistas de motos. Citarei para os senhores o exemplo de uma cidade inteligente. Estive em Rotterdam, que nem é Capital da Holanda. Lá, primeiro, há uma pista para atravessar, uma ciclovia; depois, uma faixa para bonde ou ônibus; e a última, uma só, é uma pista para carros.

Fiquei curioso, não vi congestionamento nenhuma vez, embora apenas uma pista dedicada a carros. Existe uma cidade educada, integrada nas boas obras, nas obras inteligentes realizadas, e não são poucas, são muitas. Se precisarmos refazer a cidade de forma inteligente, haverá obras a "dar com o pau", para dar dinheiro a todo o mundo e agradar a todos os gostos e interesses também.

O que se gastou antes com educação para mobilidade lá em Bogotá deu um pós-venda excelente da obra do BRT, porque as pessoas se sentiram atraídas. Lá existe desenvolvimento urbano, as cargas e as pessoas são deslocadas de maneira eficiente, rápida, inteligente, produtiva, com qualidade de vida para todos, com resultados para os empresários, com resultados para os construtores, mas, sobretudo, com resultado e eficiência para as pessoas que, a meu ver, são o alvo principal de qualquer lei e desta Casa de leis também.

Gostaria de dizer, no tocante a moto, é uma das medidas. A pista para moto pode ser uma das medidas que deve ser estudada e debatida, assim como sou muito a favor dos "bikers", embora tenhamos uma topografia que mereça uma discussão mais delicada em Belo Horizonte. Todas essas nuances, todas essas respostas envolvem obras, o que também acontece com a pista de motos.

O Sr. Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho - Permita-me responder às perguntas rapidinho. A primeira se refere à taxa de motorização baixa ou alta. O Brasil é um país desigual em ocupação territorial e, principalmente, em nível de renda. Portanto, as taxas de motorização que apresentei são taxas médias do País. Mas, obviamente, se tomarmos São Paulo, Brasília, as taxas de motorização já se encontram no nível americano. E Belo Horizonte também está próximo desse nível. Nos grandes centros urbanos, a taxa de motorização já está próxima dos níveis mais altos. No Nordeste, as taxas de motorização são bem inferiores às do Sul e do Sudeste. Se compararmos metrópole com interior, também há uma grande diferença. Em média, os valores estão em torno de 15 veículos para cada 100 mil habitantes.

No Brasil, como um todo, há muito a crescer. É óbvio que, nos grandes centros urbanos, principalmente nos mais desenvolvidos do Sul e do Sudeste do País, essa taxa de motorização já atingiu níveis bastante elevados. Até mesmo dentro da cidade de Belo Horizonte, por exemplo, se analisarmos por regiões, a região Centro-Sul tem uma taxa de motorização muito superior à de outras regiões, em virtude da grande desigualdade existente.

Queria dizer que eu também sou romântico - estão querendo me tirar dessa aí - e, apesar de ontem ter sido o Dia dos Namorados, marquei a viagem esquecendo de avisar minha esposa. Mas também quero ser incluído nesse grupo de românticos, "pero no mucho".

Entrando na questão de políticas de acesso e infraestrutura, quando citei quatro eixos de políticas, o primeiro foi relativo a políticas restritivas à aquisição de veículos. Aqui foi citado o nome do Nazareno, um expoente no tocante a medidas contra a indústria automobilística; eu, particularmente, acho que é ficar dando murro em ponta de faca. A indústria automobilística tem seu papel importante na economia do País. Portanto, acho que as políticas não têm de ser focadas especificamente em barreiras para a aquisição de veículos, em barreiras nas vendas, apesar de eu ser contra a redução das tributações, ou seja, políticas focadas para desbalancear o ônus real que o transporte privado causa à sociedade brasileira. Então, deve haver tributos, políticas que pelo menos minimizem as penalidades que esse tipo de transporte causa à sociedade.



Do ponto de vista da infraestrutura, antes de se investir em infraestrutura, há que se pensar em como fazê-lo, quais os princípios para se fazerem investimentos em infraestrutura de mobilidade. Por quê? Temos exemplos no Brasil, da década de 1970, principalmente em São Paulo, onde se investiu muito na construção de minhocões, viadutos que passam debaixo de rios, só para automóvel, e outros. Grandes investimentos foram feitos e, na prática, não resolveram muito o problema da mobilidade. Sou contra investimentos com princípios focados só em atender ao problema do transporte individual. Devem-se qualificar esses investimentos. O interessante é que isso já está acontecendo em alguns países asiáticos, onde estão repensando as infraestruturas construídas na década de 1970, voltadas para o automóvel. Se não me engano, em Cingapura - parece que em Seul também - estão destruindo todos os elevados e retomando uma posição antiga, que valoriza mais o ser humano. É preciso tomar cuidado com os princípios a serem adotados no planejamento dessa infraestrutura.

Pensemos no sistema metroviário do Brasil. São Paulo foi por esse caminho “rodoviarista” de viadutos, minhocões, etc. O metrô de São Paulo começou a ser construído no mesmo ano do metrô da Cidade do México. Hoje a malha metroviária da Cidade do México é três vezes superior à de São Paulo, e são cidades semelhantes. Parece que houve uma inversão em termos de priorização. Temos de investir, sim, em infraestrutura, mas com qualidade. E aí há que se pensar primeiro no transporte público. Para atingirmos o mesmo nível da malha metroviária da Cidade do México, que corresponde a 1km de metrô para cada 1 milhão de pessoas, teríamos de dobrar a malha metroviária de todo o Brasil. Seriam investimentos da ordem de R\$60.000.000.000,00, R\$70.000.000.000,00 de imediato. Temos de tomar cuidado com isso.

Nas cidades de porte médio ou mesmo grandes, como Belo Horizonte, estão sendo adotadas medidas envolvendo o VLT; desculpem, BRT. Falei VLT porque outros princípios têm de ser observados na hora de se investir em infraestrutura. Brasília, por exemplo, planejou construir seu VLT gastando cerca de R\$1.200.000.000,00, para resolver o problema do cidadão de alta renda que chega ao aeroporto e precisa ir ao setor hoteleiro da Capital federal. É outro princípio que, para mim, está furado. Devem-se gastar R\$1.200.000.000,00 para resolver o problema da classe alta, que pode utilizar um táxi ou outro tipo de transporte? Não, os grandes problemas estão principalmente nos acessos das cidades-satélites aos centros geradores de emprego. O planejamento, nesse caso, está equivocado na sua origem. Então, deve-se ter cuidado na hora de investir simplesmente porque é urgente melhorar pontos críticos do trânsito da cidade. Antes disso, é preciso saber que princípios vão nortear esses investimentos. Isso é fundamental para que não incorramos nos mesmos erros em que algumas cidades incorreram anteriormente.

Outro ponto interessante é que nós só pensamos em transportar pessoas. Vocês, legisladores, agentes públicos, têm de pensar não só em transportar pessoas, mas também em transportar empregos. Quando se distribui melhor a dinâmica econômica dentro do território, muitas vezes se consegue, pela outra ponta - é claro que são medidas de longo prazo -, melhorar as condições de mobilidade. Apesar de não ser estudioso do assunto, eu me arrisco a citar - já foi mencionado aqui - como exemplo medidas que foram adotadas em Belo Horizonte, como a construção da Cidade Administrativa na periferia da cidade. De certa forma, a valorização da periferia, nesse caso, foi um indutor de desenvolvimento daquela área.

Com isso, criaram-se fluxos de deslocamentos contrários e, de certa forma, um vetor de geração de empregos numa área que era carente em Belo Horizonte. É claro que existem os prós e os contras. Não estudei isso ainda, mas, em princípio, é uma medida interessante para distribuir melhor os empregos no território urbano.

Por fim, foi apresentada a questão dos mototáxis. Recentemente houve a Lei do Motofrete, que não sei detalhar, mas entendi que essa lei permitia a regulamentação do motofrete, mas não houve a permissão do mototáxi para o transporte de pessoas, apesar de muitas cidades de portes médio e pequeno estarem regulamentando esse transporte. Sei que em Santa Catarina houve ações judiciais visando a proibir essa regulamentação, mas extensiva apenas ao Estado, já que a ação foi referente às cidades do Estado de Santa Catarina. Prefiro que os operadores jurídicos falem sobre essa situação.

Finalizando, sobre a questão da infraestrutura, quero deixar bem claro que ela é importante, mas dentro de princípios adequados, que são a humanização do trânsito e do transporte, o princípio de priorização do transporte público e o princípio de igualdade de oportunidades, principalmente para as pessoas de classe mais baixa. Para isso, será preciso melhorar as condições de operação do sistema de transporte público para tornar a cidade um pouco mais igualitária, apesar de ser difícil conseguir isso num sistema capitalista. Mas é obrigação de todo gestor público buscar melhores condições, principalmente para as classes desfavorecidas.

Agradeço o convite e a atenção dos senhores e fico à disposição no Ipea, para qualquer debate para o qual seja convidado.

O Sr. Emilio Merino Dominguez - Já que fui mencionado em diversas perguntas, tentarei responder a elas o mais rápido possível. Com relação à taxa de motorização, é como disse o Sr. Carlos Henrique. Dados do IBGE e do Detran de 2010 e 2011 mostram que no Brasil, como um todo, são 2,9 habitantes por carro. É uma taxa baixa, se considerarmos os outros países, mas se considerarmos, por cidade, especificamente a taxa de motorização apresentada em São Paulo, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Fortaleza, sobretudo, as grandes Capitais, é alta. Baixar da faixa de 2 habitantes por carro já é entrar em questões maiores, em problemas de congestionamento. Em Curitiba, a taxa é 1,4, o que significa que os congestionamentos serão cada dia mais graves, já que não existem grandes investimentos em infraestrutura. Se considerarmos esses patamares, se considerarmos que na Europa a média é de 2 habitantes por carro, veremos que algumas cidades brasileiras já ultrapassaram esses umbrais. Por outro lado, se considerarmos as cidades americanas, com 1,1, com 1,3 e 1 habitante por carro, como é em Minneapolis, onde todos têm carro, então esse será o máximo valor a que não deveríamos chegar. Isso porque não temos infraestrutura, não temos nada, e, com certeza, os problemas serão exacerbados.

Alguém perguntou como resolver isso. Praticamente, a Lei da Mobilidade não é uma lei que sentencia o que tem de ser feito, o que tem de ser cumprido especificamente, mas sim nos orienta, porque são diretrizes, ela dá as orientações necessárias para que cada Município, para que cada Estado siga. Repito que os Estados são os eternos esquecidos em todas essas políticas de mobilidade, e é o Estado que tem de começar a ocupar seu espaço vital na estruturação de redes de cidades, que o território deve ter. Portanto, é importante remarcar essas diretrizes fundamentais.



Dou graças a Deus por ser um eterno romântico. Realmente o sou, e desde que estudava na universidade parti e decidi que esse seria meu caminho. Esse é o meu postulado, é por onde devo caminhar. Mas ser romântico não significa ser utópico. Graças a Deus, durante os meus 25 ou 30 anos de experiência profissional, fui funcionário público em diversos países. Fui funcionário público no Peru, minha terra natal; fui funcionário público aqui no Brasil, no governo federal, no governo estadual e no governo municipal. Então, sei o que estou falando, sei como o funcionário público está sentindo na pele essa implementação. Além disso, sou consultor. Tenho essas três vertentes pelas quais devo decidir, e decidi ser romântico.

Meu caro amigo, é importante mencionar que há 10 anos se discutia isso que você muito enfaticamente mencionou. Há 10 anos se discutia uma política de mobilidade sustentável ou a sustentabilidade. Em todos os fóruns a que se assistia no mundo, por exemplo, falava-se: ou você está a favor do carro ou está contra o carro. Essa era a tônica: ou aqui, ou ali, era dialético. O mundo evoluiu, e agora não somos contra o carro, mas contra o seu mau uso; pensamos na forma como o carro deve adequar-se à cidade. Portanto, custa mais adequar a cidade ao carro que o carro à cidade. Repito: custa muito mais adequar a cidade ao carro que o carro à cidade.

Trago duas pérolas de um congresso em Caxias, na semana passada. Depois de oito taças de vinho, disseram-me: “Professor, semeie carros e colherá congestionamentos, e o ponto mais curto entre duas áreas de congestionamentos é um viaduto”. Essas coisas não saem de mim, mas da própria população que começa a se sintonizar com esses questionamentos sobre infraestrutura.

Tive a oportunidade de morar por muitos anos na Europa e participar de diversos projetos, especificamente de infraestrutura. O modelo de cidade que se está preconizando, que vocês estão defendendo, por exemplo, é um modelo europeu, um modelo típico como Madri. O governo construiu a M30, vias circunvaladas no centro da cidade, a M40, a M60 e está planejando a M80 e a M120. São vias que foram se saturando, com mais e mais infraestrutura. Todas as cidades do mundo se deram conta de que esse não é o caminho. Não é proibição ao carro, e sim sua adequação a essas novas normativas. Coisas que nosso colega disse. Em todas as cidades, inclusive as dos Estados Unidos, as grandes cidades americanas, estão desmantelando os grandes viadutos para criar parques lineares. Será que estamos indo contra a história? Será que estamos caminhando em outro sentido? Acredito que não. O principal é que esses românticos não são contra o carro, mas sim a favor do transporte coletivo, a favor dos pedestres, os eternos esquecidos de toda essa política, e sobretudo dos ciclistas. É isso.

Dou o exemplo de um fato concreto: quando você vai comprar pão nos dias de domingo, num dia de sol lindo, a duas quadras de sua casa, você pega o carro. Mas se não vai de carro, e sim a pé ou de bicicleta, é legal. É essa a adequação do carro. Essa é a consciência social que devemos ter com os outros, e dizer “não” ao carro e à infraestrutura. Esse é um raciocínio sumamente interessante, porque às vezes é tido como romântico e utópico aquele que defende a sustentabilidade, não por teoria, mas por praticidade, pois tivemos oportunidade de participar de diversos projetos.

Em relação ao mototáxi, devo mencionar duas coisas: o mototáxi como o transporte de pessoas e o mototáxi como o transporte de mercadorias. São duas coisas totalmente diferentes. O mototáxi como transporte de pessoas já foi implantado em algumas cidades pequenas do Rio Grande do Sul, por meio de lei municipal. Por que chegamos a esse extremo? Pela incapacidade de o governo municipal e os seus gestores fornecerem um transporte público de qualidade para essas cidades. Eles ocuparam um nicho de mercado que estava latente pela incapacidade técnica. Se existe lei, é uma regulamentação naturalmente municipal, que tem de ser discutida.

Estou de acordo com o Eduardo quando diz que, antes do projeto, deve vir o planejamento. A cultura do planejamento é fundamental, é algo de que não podemos nos esquecer. Você disse que o Brasil está cheio de planejamento. Lembro-me de que, no último seminário do Ministério das Cidades, realizado no mês de dezembro, em Brasília, diziam que o Brasil tem uma farta tradição em planejamento, tem muitos planejamentos urbanos, planejamentos de todos os tipos, com grandes documentos que ficam nas prateleiras dos Diretores para enfeitar, mas não para realizar. Onde está o problema? Na gestão, na implementação, na realidade, de cada um dos itens que estão no planejamento. Isso acontece porque muitas vezes os funcionários públicos e os gestores públicos não estão capacitados. Está faltando forte capacitação para esses funcionários.

Em relação às perguntas da Rosângela 1 e da Rosângela 2 - não me lembro os sobrenomes - a respeito de licitação dos contratos públicos referentes ao metrô de Belo Horizonte, essa é uma linda história, porque me dá medo falar sobre o metrô de Porto Alegre. Há 15 anos moro lá, e desde que cheguei, a primeira coisa que vi foi um seminário discutindo se seria BRT ou metrô. Desde esse momento, 15 anos se passaram e seguíamos discutindo o metrô ou o BRT. Alguns eram contra o BRT, outros eram contra o metrô, e não avançávamos. Mas, graças a Deus, com o PAC e essa lei da mobilidade nas grandes cidades, com o PAC da Copa, etc., a nossa querida Presidenta Dilma nos doou praticamente R\$2.500.000.000,00 para a construção do metrô em Porto Alegre.

É uma questão técnica e uma questão política. Questão técnica porque Porto Alegre passou muito tempo discutindo, como todo gaúcho, que discute muito e faz pouca coisa. Discutem muito e não passam daí, são contra; ou é do Inter, ou é do Grêmio. Passamos muito tempo discutindo e não fizemos os planos especificamente, os projetos de base, os projetos executivos. Quando o dinheiro chegou, não havia um projeto executivo. Agora estão fazendo o metrô para a Copa, mas isso vai durar muitos anos mais. Em Porto Alegre, num determinado momento, a própria bancada gaúcha, quando ia negociar, dizia para parar e segurar o negócio. Como técnico, sei que existe mais uma questão política de conformação das bancadas - se era do PT, do PDT, do PSDB, etc. - do que propriamente uma discussão.

A famosa discussão sobre o metrô e o BRT é totalmente estúpida, porque os dois são modais que têm que existir em cidades dessa magnitude. Quem pagará o custo? Esse é o grande problema. Somos nós, os usuários. Afinal, teremos que sustentar isso.

Há uma pergunta sobre a ação política e a ação técnica. Com certeza, temos que partir para ambos os tipos de soluções. Há muitas coisas que temos que considerar. Eu falava sobre o urgente e o necessário, que é algo que sempre vivenciei como funcionário público. Planejavamos, discutíamos, brigávamos e, depois de um par de semanas, concluíamos o que era necessário para a cidade. Quando estávamos prontinhos, diziam que aquilo era urgente, porque o Prefeito queria que fizéssemos aquele viaduto. Pronto, acabou. Passávamos semanas e meses discutindo o tema, mas, quando chegávamos a uma conclusão, acontecia isso. Quando mudarmos essa práxis do urgente e do necessário, caminharemos num bom sentido.



Quanto à política de integração, em relação à lei da mobilidade, há correlatos importantes, por naturalmente não estarem inseridos no Plano Plurianual, especificamente. Está inserido e coordenado com o Ministério de Indústria e com o Ministério de Ciência e Tecnologia para as questões da inovação que se promovem. Mas a lei da mobilidade é o primeiro passo. A partir desse momento, acredito que terão de ser coordenadas ações específicas, multissetoriais, entre todos os Ministérios e Secretarias, para poder consolidar e fortalecer a Lei da Mobilidade.

Por último, quero agradecer. É importante dizer para representantes das cidades pequenas presentes que, finalmente, temos de mudar o modelo de quatro etapas. Não se deve seguir o modelo de quatro etapas de planejamento, mas sim o modelo de quatro etapas da gestão. Nós, como funcionários, somos obrigados a licitar, mas não gostamos de fazer isso porque demora muito. Se nos apegarmos à Lei nº 8.666 para fazer um processo de licitação levaremos mais de seis meses com as impugnações. Mas o “timing” político, às vezes, não suporta esse tipo de situação, portanto não queremos licitar. Então, primeiro, temos que mudar isso. Quando licitamos, fazemos isso mal. Não sabemos licitar. Falo como funcionário e consultor. Quando, às vezes, recebemos um plano, lamentavelmente, nós, consultores, damos risadas: “Esses caras nem sabem o que estão pedindo”. Às vezes estão pedindo demais e não apresentam o porquê. Então, devemos licitar, e realmente nossos funcionários e gestores públicos não estão capacitados, ou seja, falta a capacitação para saber começar a elaborar editais que realmente tenham incidência sobre nossa sociedade.

Então, estamos obrigados a licitar, licitamos mal e fiscalizamos mal. Não recebemos o que deveriam nos dar realmente. E, por último: quando se é obrigado a licitar, licita-se mal e se recebe mal esse tipo de projeto, formam-se grandes documentos, com sete ou oito volumes, muito bonitos, com capa grossa, fotos e tudo, mas que normalmente enfeitam a sala do Secretário de Transportes e nunca são implementados. Essa é a prática que temos que mudar: esse modelo de quatro etapas da gestão. Muito obrigado, Sr. Presidente.

O Sr. Presidente - Somos nós quem agradecemos. Este foi apenas o primeiro painel desse ciclo de debates, que é a primeira atividade formal do nosso fórum técnico. Quero agradecer muito, em nome da Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, ao Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, à Profa. Marinella Machado Araújo, ao Prof. Emílio Merino Dominguez e ao Prof. Geraldo Spagno Guimarães, que nos proporcionaram este início com o pé direito.

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 regimental, e para a especial também de hoje, às 20 horas, nos termos do edital de convocação. Levanta-se a reunião.

ATA DO EVENTO REALIZADO NA 39ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 13/6/2013

Presidência dos Deputados Paulo Lamac e Rogério Correia

Sumário: Destinação da interrupção dos trabalhos ordinários - 1º Painel: Composição da Mesa - Esclarecimentos sobre a dinâmica dos trabalhos - Palavras do Sr. Berilo Torres - Palavras do Sr. Ubirajara Tadeu Malaquias Baia - Palavras do Sr. Célio Freitas Bouzada - Palavras do Sr. Luiz Otávio Portela - 2º Painel: Composição da Mesa - Palavras do Sr. Ricardo Mendanha Ladeira - Palavras do Sr. Fábio Sacioto - Palavras do Sr. Luciano Medrado - Palavras do Sr. João Paulo Amaral - Esclarecimentos sobre os debates - Debates.

Destinação da Interrupção dos Trabalhos Ordinários

O Sr. Presidente (Deputado Paulo Lamac) - Destina-se esta parte da reunião à realização do ciclo de debates “Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes”, com os seguintes objetivos: mobilizar o poder público e a sociedade civil em torno do tema da mobilidade urbana e da construção de cidades inteligentes e sustentáveis; discutir os principais temas definidos para o fórum técnico, procurando apontar as alternativas e os desafios relacionados à questão da mobilidade urbana; buscar a sensibilização dos agentes públicos, da sociedade civil organizada, dos trabalhadores nos sistemas de transporte e da população em geral para a construção dos planos municipais de mobilidade, em atendimento à Lei Federal nº 12.587, de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sejam muito bem-vindos. É uma grande satisfação para a Assembleia Legislativa contar com a presença dos senhores e das senhoras. Estamos agora falando também ao vivo para todo o Estado de Minas Gerais, por meio da TV Assembleia.

O objetivo é darmos um rápido panorama sobre a situação atual de desenvolvimento e aplicação de alguns dos principais modais hoje apresentados e disponibilizados, não apenas aqui na nossa situação local, mas em todo o mundo, para a efetivação do transporte coletivo público.

1º Painel

Composição da Mesa

O Sr. Presidente - Convidamos a tomar assento à Mesa para o 1º Painel os Exmos. Srs. Berilo Torres, Diretor Comercial em Minas Gerais do Grupo Queiroz Galvão; Ubirajara Tadeu Malaquias Baia, Analista Técnico da Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte da Companhia Brasileira de Trens Urbanos; Célio Freitas Bouzada, Diretor de Planejamento da BHTRANS; e Luiz Otávio Portela, Membro da Comissão de Transportes da Sociedade Mineira de Engenheiros e da Comissão de Infraestrutura da Câmara de Comércio França-Brasil; e a Exma. Sra. Deputada Liza Prado, Presidente da Comissão da Pessoa com Deficiência desta Casa.

Esclarecimentos sobre a Dinâmica dos Trabalhos

O Sr. Presidente - Esclarecemos que, após as exposições, abriremos espaço para a apresentação de questões ou sugestões. Este é um painel curto, então, seremos bastante objetivos, porque, logo após este painel, entraremos na discussão sobre infraestrutura para a mobilidade urbana, que é um outro painel e tem uma previsão robusta em termos de tempo, mas, ainda assim, abriremos essa possibilidade para esclarecimento a respeito de modais. Essa participação pode ser feita pelos nossos convidados no Plenário, como



também por aqueles que estão nos acompanhando pela internet ou pela TV Assembleia. Pela internet, basta acessar o portal da Assembleia no endereço www.almg.gov.br e clicar no botão “Participe Agora”, para ter acesso direto aos nossos participantes, ou por telefone, numa ligação gratuita, no número 0800-709-25-64. Quero informar aos participantes que as apresentações dos palestrantes estarão disponíveis após o ciclo de debates, na página do evento, no portal da Assembleia na internet.

Reiteramos o convite para o encontro da Região Metropolitana do Vale do Aço. Este ciclo de debates que estamos realizando na Assembleia, nesta quinta e sextas-feiras, é um preparatório para o fórum técnico “Mobilidade urbana - construindo cidades inteligentes”. Nos dias 17 e 18 de junho, estaremos no Município de Timóteo, no Sesi, Bairro Timirim, realizando o encontro regional “Mobilidade urbana - construindo cidades inteligentes”, no Vale do Aço. Logo na sequência, ainda na semana que vem, nos dias 20 e 21, estaremos no Município de Betim, no auditório da PUC Minas, para debater os desafios, os projetos e as propostas para a mobilidade urbana na RMBH, fazendo aí, sim, um aprofundamento sobre as questões específicas da região metropolitana.

Hoje estamos neste ciclo introdutório de debates, digamos assim, afiando as nossas ferramentas, preparando-nos e pondo em dia os conceitos para que tenhamos condições de promover o debate nas regiões metropolitanas. Em seguida, estaremos nas macrorregiões de Minas Gerais para a implementação das ações que a população tanto espera se concretizem, em relação à melhoria da sua qualidade de vida por meio da mobilidade.

Fica reiterado também o convite para o primeiro encontro regional da nosso fórum técnico “Mobilidade urbana - construindo cidades inteligentes”, que será realizado em Montes Claros no dia 25.

Deixo aqui um convite para o ciclo de debates “Um novo olhar sobre a dependência química”, que ocorrerá, neste Plenário, nos dias 24 e 25 de junho, quando receberemos a visita da Juíza norte-americana Deborah White-Labora, que realiza um trabalho bastante interessante e que foi objeto de reportagem recente no “Fantástico”, demonstrando uma metodologia diferente e distinta das que temos implantadas atualmente para o encaminhamento do dependente químico que é conduzido à Justiça.

O Sr. Luciano falará brevemente sobre o processo de condução das pessoas à prisão. Muitas vezes, a prisão é no sentido literal. Neste momento, passamos por isso no Brasil. É uma experiência bastante interessante, que será compartilhada pela Juíza Deborah White-Labora. Então, vale muito a pena para quem tiver oportunidade de participar desse ciclo de debates. Estivemos no ano passado no tribunal especial de drogas do Estado da Flórida conhecendo esse trabalho. Realmente é algo que pode inspirar boas práticas para o nosso país e nosso Estado.

Com a palavra, o Sr. Berilo Torres. Seja muito bem-vindo. Obrigado pela presença.

Palavras do Sr. Berilo Torres

Boa tarde a todos. Vou tentar cumprir o tempo determinado para a exposição a respeito do monotrilho. Sei que a primeira palestra no turno da tarde é a mais difícil, pois todos gostam de dar um cochilo, mas tentarei ser o mais breve possível para que o cochilo fique para a segunda palestra. Vou falar um pouco sobre o monotrilho. Primeiramente, gostaria de agradecer à Assembleia Legislativa por essa oportunidade e parabenizá-la por cumprir um dos seus papéis, desenvolvendo um trabalho muito importante, muito atual e real na nossa vida cotidiana.

É difícil falar sobre monotrilho sem explicar os outros modais de transporte e compará-lo a eles. Então, vou falar um pouco sobre a definição de cada modal e entrar na definição do que é o monotrilho. Depois passaremos um vídeo de apenas 4 minutos, que mostra a obra que está sendo construída no metrô de São Paulo, a Linha Prata do monotrilho. A empresa que dirijo em Minas Gerais é parte integrante do consórcio consultor. Irei pular esses dados todos que já conhecemos e que principalmente na parte da manhã foram muito comentados. O resumo de todos eles e de todas as informações é essa confusão, é a disputa palmo a palmo por um espaço entre ônibus, carros, motocicletas, bicicletas e pedestres. Isso não precisa ser muito explicado, pois todos nós sofremos no dia a dia o engarrafamento, que nos leva realmente a debater a mobilidade urbana.

Para se selecionar um sistema de transporte para um Município e uma cidade, principalmente para cidades com mais de 1 milhão de habitantes, são analisados vários tipos de transportes. Tem de ser feito um estudo preliminar para escolher o sistema de transporte, dentro do conceito de mobilidade urbana e principalmente do conceito de integração. Poderíamos enumerar vários pontos que deveriam ser levados em conta para essa análise, como a tecnologia de sistema, a integração com as redes de transporte público existentes - isso é muito importante -, a disponibilidade de espaço físico das vias, o entorno urbano do traçado, as desapropriações - no caso específico de Belo Horizonte são muito importantes -, as características e interferências ambientais, a oferta e a demanda de passageiros - isso é óbvio -, os investimentos iniciais, o prazo e a otimização da construção, o modelo de exploração do sistema, a qualidade do serviço oferecido, a durabilidade da solução e a possibilidade de ampliação do sistema para atender à demanda crescente. Considerando todas essas premissas, avaliamos e fazemos essa comparação com os outros modais. O monotrilho se adapta muito bem às condições específicas de Belo Horizonte. Vale ressaltar que nós, como empresa privada que faz investimentos no Estado, procuramos desenvolver algum tipo de trabalho que pudesse somar, para atender as necessidades, principalmente da cidade de Belo Horizonte. Chegamos a desenvolver estudos que nos levassem a determinar o modal em que poderíamos investir, em uma parceria público-privada e até mesmo como investimento próprio.

As comparações que vou fazer agora são bem direcionadas à situação de Belo Horizonte. Este gráfico é interessante porque mostra em linhas gerais a posição do monotrilho comparada à velocidade e à capacidade de passageiros, hora-pico-sentido. Isso quer dizer o seguinte: é claro que um modal de transporte tem de levar em conta a capacidade, a velocidade e o deslocamento desses passageiros. Vocês podem ver que o monotrilho se encaixa bem nisso, já que tem uma capacidade de 20 mil a 50 mil passageiros hora-pico-sentido - vale ressaltar que a obra de São Paulo está projetada e sendo construída para 48 mil passageiros hora-pico-sentido -, com uma velocidade razoável, entre 25km/h a 30km/h, ou às vezes até mais, acima de 40km/h. Por este gráfico, vemos claramente que sem dúvida alguma o metrô é o melhor modal de transporte em massa de passageiros.

Este quadro, que está um pouco difícil de visualizar, traz uma comparação de vários pontos de cada um dos modais, mas vamos passar para a frente, pois isso é muito específico.



Aqui, temos uma rápida definição do que é BRT. Esse sistema implica um corredor específico para os ônibus, cujas principais vantagens são ter mais capacidade do que o ônibus convencional e ser mais rápido do que os outros veículos no tráfego, quando adotada a pista exclusiva, que é o caso do BRT de Belo Horizonte. As desvantagens, em nossa avaliação, são que ocupa um espaço muito grande para sua instalação e uso e tem menos capacidade do que outros sistemas de trânsito urbano, como o monotrilho. Aqui, temos fotos de BRTs pelo mundo, para fixarmos bem o que é o BRT.

O veículo leve sobre trilho - VLT - é outro sistema moderno que também usa a unidade “multicar”, ou seja, os vagões; tem nível do piso baixo, no mesmo nível dos pedestres, e alta “performance”, maior do que o trem convencional, exatamente porque pode trafegar com um volume maior de passageiros. Entre as desvantagens do VLT, eu diria que as principais são as dificuldades em função do relevo e a separação que a sua adoção faz em uma cidade, que passa a ser dividida entre um lado e outro do trilho. Aqui, vemos fotos que mostram que o VLT tem necessidade de espaço e implica a construção de viadutos para cruzamentos. O monotrilho é um trem com tração elétrica e sustentação por pneus, para dar direção, que se desloca sobre uma viga, com pneus laterais, para sua orientação de trajeto e consequente estabilização. A viga-guia é sustentada por pilares, com toda a fundação. Como o alarme soou, acho que meu tempo está se esgotando, e por isso vou passar diretamente às vantagens do monotrilho, para que possa exibir o vídeo que é bastante didático e mostra exatamente como é o método consultivo e as principais vantagens do monotrilho.

Entre as principais vantagens está a menor necessidade de desapropriação. Isso é indiscutível, porque o monotrilho é elevado sobre pilares e pode ser construído nos canteiros centrais das avenidas. Com isso, a necessidade de desapropriação é muito pequena. Para que tenham uma ideia, nos estudos que desenvolvemos para Belo Horizonte, avaliamos um monotrilho que atendesse do centro da cidade ao Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins, obviamente fazendo uma análise da sua integração com os modais existentes, ou seja, o BRT e o metrô - a Linha 1, já existente, e as futuras Linhas 2 e 3 -, passando pela Lagoinha, Pedro II, Catalão, Mineirão, Aeroporto da Pampulha e a Cidade Administrativa e chegando ao Aeroporto de Confins.

Foram quatro desapropriações. Dessas quatro, três são pelos acessos das estações. Então, por essa magnitude, podemos ter ideia da questão, que são 44km, e estamos falando de quatro desapropriações. Acredito que essa é uma das grandes vantagens do monotrilho.

Há maior velocidade na implantação de obras. Pela experiência própria, essas fotos que apresento são do nosso canteiro de obras em São Paulo, onde estamos conseguindo produzir e fazer 5km de obras por ano. Estamos construindo também o metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro, aproximadamente 1.200km por ano.

A questão da capacidade do monotrilho é muito interessante, muito combatida. O monotrilho pode chegar até sete carros. Nessa composição de sete carros, o monotrilho pode carregar até 1.070 passageiros. Essa é uma situação bastante extrema, vamos dizer assim. O projeto de São Paulo está especificado, projetado exatamente para esse número de carros - sete carros, transportando 1.070 passageiros por composição. No caso de São Paulo, serão 48 mil passageiros por hora-pico-sentido. Se considerarmos 10 horas de operação, estaremos falando de 480 mil a 500 mil passageiros por dia.

Dentro do nosso estudo, Belo Horizonte não comportaria mais que quatro carros até 2030. Então, nesse aspecto, ele estaria bem dimensionado, com a metade de carros, e poderia perfeitamente atender à demanda até 2030. É importante dizer que cada carro é autopropelido. O custo de implantação, principalmente comparado ao metrô, é bem mais barato, eu diria, em torno de três vezes menos que o metrô. Considerando-se a questão de desapropriações, principalmente hoje, com problemas da construção do BRT na Pedro I, as dificuldades com desapropriações não somente atrapalham na própria construção como encarecem muito mais o empreendimento. O que é importante é que há pouco ruído e não há emissão de gases, porque a tração é elétrica. Também é aplicável para curvas acentuadas e vias íngremes, o que é muito importante, uma das coisas que também escutam e avaliamos. O relevo de Belo Horizonte é muito específico, muito característico. Nesse modal, pode-se compensar a diferença de níveis com a altura dos pilares.

Então essa é também uma das vantagens, com curvas e com raio menor do que 50m. Por isso serão muito poucas as desapropriações até o Aeroporto Tancredo Neves. Há menor interferência sobre o trânsito durante as obras, na construção e na operação. Não há passarela, não há viaduto, passa tudo por cima.

Antes de passar o filme, eu diria que somente um meio de transporte com característica de conforto, segurança e confiabilidade, como é o monotrilho seria suficientemente atrativo para os motoristas de automóvel deixarem de usar este.

Encerrarei minha fala com a apresentação de um vídeo da obra do metrô de São Paulo, que tem a participação da nossa empresa na construção. Muito obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides” e à exibição de vídeo.

O Sr. Presidente - Agradecemos ao Sr. Berilo Torres, que compartilhou conosco a experiência do monotrilho. Com a palavra, o Sr. Ubirajara Tadeu Malaquias Baia, para sua apresentação sobre o modal metrô.

Palavras do Sr. Ubirajara Tadeu Malaquias Baia

Boa tarde a todos. É um enorme prazer vir aqui, representando o Superintendente da Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte da CBTU. Em nome do Superintendente, Dr. Jorge Antônio Vieira, cumprimento o Deputado Paulo Lamac, na pessoa de quem cumprimento todas as autoridades presentes.

Enfocaremos aqui a tecnologia dos metrôs. A minha proposta não é falar sobre o metrô de Belo Horizonte, mas sobre a tecnologia de metrô. Nesta parte inicial, falarei somente sobre os sistemas em operação. Existem, em operação, ao redor do mundo, 181 sistemas de metrô, dos quais 7 estão no Brasil. Esses sistemas começaram a ser implantados ainda no século XIX, em Londres, na década de 1860. No quadro à esquerda, vocês podem ver como foram sendo implantados historicamente esses sistemas.

Logicamente que todos esses grandes sistemas que há ao redor do mundo começaram com um trecho de metrô que depois se transformou numa linha, assim como foi construído um outro trecho de uma linha até formar as malhas e os sistemas que há hoje. Nenhuma Capital do mundo até hoje está com o seu sistema de metrô implantado. Então, Belo Horizonte não fica diferente disso.



Nunca estaremos com o sistema de metrô implantado em Belo Horizonte nem na cidade do México e de São Paulo. O metrô vai crescendo com a dinâmica das cidades.

Esses 181 sistemas estão espalhados nesses países. Neste quadro aqui embaixo, os senhores veem os países que possuem só um sistema. Como disse, no Brasil, há sete sistemas. Os senhores podem ver que a Alemanha, os Estados Unidos, o Japão e a China estão mais presentes nessa tecnologia.

Nessas redes de metrô hoje implantadas, podemos obter diversos sistemas e diversas tipologias de traçado. Isso dependerá muito da característica da topografia da cidade e do relevo, se é uma cidade litorânea ou cortada por um rio ou uma montanha.

Belo Horizonte está nesse sistema linear. Na realidade, o nosso sistema é composto somente de uma linha. Logicamente, conforme disse, todos esses sistemas mais complexos que já formam uma rede e uma malha realmente começaram a partir de linhas.

Primeiramente falarei sobre o material rodante. Para quem não o conhece, essa é uma terminologia técnica para descrever os trens. Então veremos primeiro a ótica do material rodante, dos trens e depois da via e das estações.

Normalmente, um sistema de metrô – aliás, quando é metrô mesmo - comporta trens específicos para aquela tecnologia. Embora no Brasil tenhamos abandonado um pouco o transporte ferroviário, sobretudo de passageiros – aliás, o metrô foi atrás dessa triste realidade e, então, foi abandonado -, hoje estamos acordando para isso, para coisas que o mundo já fez há muito tempo.

O que está entre parênteses e em amarelo são dados do nosso sistema de Belo Horizonte. Ouvimos diversos adjetivos pejorativos do nosso sistema. Há aqueles que pensam que não temos um metrô, mas um trem de subúrbio, isso ou aquilo. Não é assim, e estamos até bem localizados naqueles 181 sistemas ao redor do mundo.

O tamanho da composição é normalmente de 4 a 10 carros. Aliás, “carros” é a terminologia para vagão de passageiros; e “vagão”, para veículo de carga. Quando dissermos “carro”, significa vagão de passageiros. A capacidade de passageiros é de 1.500 a 3.000 por trem. Um trem comporta isso tudo. Haverá um pequeno exercício na frente, e os senhores verão que é de estarrecer.

O intervalo das viagens na hora-pico - HP - tem de ser menor que 6 minutos para ser considerado um sistema de metrô. No nosso pico aqui, tanto da manhã quanto da tarde, oferecemos viagens a cada 4 minutos.

A frequência das viagens na HP é de 20 a 40 viagens. Só oferecemos 13 viagens justamente por falta de frota. Com a frota que temos e o sistema de sinalização da via, não dá para haver mais viagens.

Taxas de aceleração e desaceleração. Em razão de as estações serem próximas, os veículos de metrô têm altas taxas de aceleração e desaceleração. Num processo histórico a que não vale a pena nos referirmos, os nossos trens foram dimensionados por um outro tipo de serviço. Com o desenrolar e o passar dos novos rumos que o sistema de Belo Horizonte tomou, passaram a fazer essa função de metrô. Na realidade, não é mesmo uma função para a qual foram projetados. Além de serem antiquados, são modelos... O projeto dos nossos trens é da década de 1970, então, já estão defasados tecnologicamente.

Velocidade de operação. Para ser um sistema de metrô, a velocidade de operação é de 25 a 40km/h. Temos de ter cuidado ao nos referirmos a essas velocidades porque o nosso trem pode andar a até 80km, 90km por hora, mas a velocidade de operação é a velocidade média de um extremo a outro. Então, a qualquer hora do dia em que se pega um trem da Estação Vilarinho até Eldorado, pode haver jogo de Atlético e Cruzeiro, pode estar caindo temporal, chovendo canivete, o que for, ele vai gastar 45 minutos. É um transporte que tem confiabilidade. A pessoa pega o trem cheio, lotado, mas ela sabe que no prazo “x” estará em seu destino. Para ser considerado sistema de metrô, tem de se transportar acima de 40 mil passageiros por hora-pico-sentido. Aqui, por falta de capacidade, estamos transportando somente 25 mil.

Na ótica de estações e via permanente, onde o trem anda, para ser considerado um sistema de metrô ele tem de ser troncal, com terminais de integração com outros módulos. Temos grandes sistemas de integração construídos pela CBTU com recursos do governo federal, mas, infelizmente, algumas delas nunca tiveram seu papel maciçamente desempenhado. Isso está sendo mudado. Temos um grande terminal. A maior estação é a do Eldorado, onde há um grande terminal de integração não apenas com o Município de Contagem, mas também com toda a região metropolitana do Setor Oeste.

Tem de ser um sistema totalmente segregado. Para se ter um metrô, não pode haver passagem de nível, de pedestres, para se ter controle sobre esse sistema, completamente supervisionado por um centro de controle operacional - CCO. O nosso metrô é vigiado constantemente, 24 horas por dia, 365 dias ao ano, por CCO. Na madrugada não há trem transportando pessoas, mas há veículos fazendo manutenção da via, da rede aérea. Trabalhamos com energia elétrica de alta-tensão, 3.000V, e a segurança tem de ser extremada para que não ocorram acidentes. O tempo todo o CCO está em contato com maquinistas, condutores de trem, todas as estações e a segurança. Tudo é monitorado por câmaras nas estações, como a chegada e a partida do trem, e tudo fica gravado, registrado, e isso é de fundamental importância para o funcionamento do sistema do metrô.

A distância média entre estações é de 500m a 2km. O nosso sistema aqui, a nossa linha entre as estações é, em média, de 1,6km.

Área territorial atendida. Por ter sido construído aproveitando o leito ferroviário, que já existia, da Rede Ferroviária Federal, a maior parte das nossas estações, da nossa linha não está onde a população está. Isso é um problema do nascedouro, do projeto, do sistema. Na medida do possível, a cidade está descobrindo o metrô e vai ocupando essas áreas lindeiras.

Tipo de via em relação ao tecido urbano: isso não quer dizer que o metrô tem de ser subterrâneo. Ele pode ser subterrâneo, elevado ou em superfície, como o nosso. É comum que nos grandes centros ele seja subterrâneo, nas áreas densamente povoadas, habitadas, construídas, mas, quando se sai dos grandes centros, ele emerge, vai por via elevada ou superfície. Às vezes se utilizam túneis para transportar rios, montanhas, coisas assim.

Ali é demonstrado o que há de mais moderno na tecnologia metroviária. Isso é em São Paulo, Linha nº 4 do metrô de São Paulo, uma PPP, operada por um grupo no metrô de São Paulo, mas não pertence à estatal do governo de São Paulo.

Esses trens que vocês estão vendo é o que há de mais moderno em termos de tecnologia para metrô. Não têm condutores e são controlados remotamente.

As estações têm uma parede de vidro com portas de vidro que só abrem na hora que o trem para e as abre. As portas da plataforma abrem junto com as do trem. Isso evita um problema, aliás grave, que os sistemas de metrô, os sistemas de transporte ferroviários de



passageiros têm: os suicídios. Isso não é divulgado, não é vazado para a imprensa justamente para evitar que mais pessoas procurem essa modalidade, vamos dizer assim, de dar fim à vida. Isso é problema em todos os sistemas de metrô do mundo.

Custos de implantação. Como na velocidade, temos de ser muito criteriosos. Falam: “Metrô é caro, é isso e aquilo, e o quilômetro custa 'x' milhões de dólares”. Primeiro, o que está sendo considerado nesse custo? Porque não é a via. Uma linha, um sistema de metrô ferroviário não é igual a uma linha de transmissão ou a uma rede de tubos. É um sistema muito complexo. Realmente é caro, mas o mundo todo está investindo nessa tecnologia, e não podemos ficar para trás e esperar que as coisas caiam do céu. Então isso tudo faz parte dos custos, ou seja, os trens, os sistemas e as oficinas de manutenção. Esse não é o custo só da via. Isso dependerá muito do que se quer ter como metrô e do padrão de conforto, de luxo das estações e da tecnologia do trem. Mostrarei fotos de algumas estações de metrô em cidades que a maioria das pessoas presentes nunca devem ter ouvido falar.

Esta foto é do metrô de Tashkent, a Capital do Uzbequistão, ex-República Soviética, hoje um país independente. Vejam o padrão da estação deles. Usaram granito no piso, tudo muito chique, em uma cidade com 2.200.000 habitantes. Todos os sistemas das cidades que irei mostrar têm três, quatro, cinco linhas de metrô.

Bucareste, Capital da Romênia, tem 2.000.000 de habitantes. Isso aí é uma estação de metrô de Bucareste.

Metrô de Baku, Capital do Azerbaijão, cidade de 2 milhões de habitantes. Lembrem-se de que essas cidades têm redes de metrô com três, quatro, cinco linhas.

Agora, pode-se fazer metrô como o de Estocolmo, na Suécia, uma cidade com 800 mil habitantes. Ela tem a mesma população de Uberlândia. A escavação na rocha não foi revestida. Em vez de se gastar com mármore, granito, coisas ou materiais caríssimos, bonitos ou bons, as paredes foram simplesmente pintadas e iluminadas. Tem-se cada resultado magnífico, com custo muito menor, ou seja, o resultado é sensivelmente espetacular e belo.

Esta tela mostra a análise econômica do metrô de São Paulo. Não podemos analisar um sistema caro e complexo como o metrô simplesmente pela ótica financeira. Metrô nenhum no mundo dá lucro. Há só três ou quatro que conseguem empatar o custo, mas lucro não dá. Se formos esperar metrô dar lucro para o implantarmos em Belo Horizonte, devemos partir para outra coisa, porque metrô não dará lucro. Então, por que o mundo inteiro constrói metrô, como se falou hoje pela manhã? Porque o mundo inteiro já descobriu isso. Esse estudo feito pelo metrô de São Paulo saiu nesta semana. Esses dados são relativos a 2012. Embora no ano passado o metrô de São Paulo tenha dado um prejuízo financeiro de R\$34.800.000,00, a economia gerada para a cidade é de R\$7.200.000.000,00. Isso corresponde ao que a cidade teria de gastar para fazer cumprir o papel que o metrô cumpre. Então, emissão de poluentes, consumo de combustível, custo operacional de ônibus e de automóveis, enfim, com essas coisas todas, chegaram a essa cifra. Se você dividir R\$7.200.000.000,00 por R\$34.000.000,00, achará 206 vezes. É por isso que o mundo inteiro investe em metrô, e nós ainda estamos discutindo se ele é viável ou não.

Aqui, vemos a guerra urbana. A foto é semelhante àquela mostrada hoje cedo. Essa foto é típica e está na internet. Essa quantidade de pessoas nos seus carros, no transporte individual, que forem transferidas para os ônibus, vai ocupar somente a área da via destinada a ônibus. Então vamos fazer um pequeno exercício. Qual é a solução para a guerra urbana? É transporte público, não construir mais viadutos, alargar vias e abrir túnel para o carro passar. É investir pesado, maciçamente, em transporte público.

Taxa de ocupação dos carros. Sabemos que no Brasil tem 1,4 pessoas por carro. Se vocês fizerem uma pesquisa, acharão mais ou menos esse número. A capacidade de transporte do ônibus, padrão BHTRANS, em Belo Horizonte, é de 80 pessoas.

Capacidade de transporte no nosso trem, no trem existente hoje na CBTU. Vamos fazer umas continhas rápidas e assim vamos achar nosso trem. Se as pessoas pegarem um trem lotado, com 1.026 pessoas, e essas pessoas forem transferidas para um Uno Mille, para um carro particular, nessa taxa de ocupação de 1,4, se compararmos o trem com o ônibus, acharemos uma fila de Uno Mille de 4,4km. Para quem não tem noção do que seja essa quilometragem, trata-se de uma fila que vai da Praça Sete à portaria do Cefet, na Nova Suíça. Isso se refere a apenas um trem.

Como eu previa, não vai dar para falar da outra parte, sobre o trem metropolitano. Esse trem verde - só para chamar a atenção de vocês - se refere aos trens metropolitanos da região metropolitana da cidade. Eles possuem dois níveis, dois pisos. Em todas as Capitais europeias e nas maiores cidades, como Milão, existem sistemas desse tipo. Então o metrô está dentro da cidade e os trens metropolitanos estão nos arredores.

Gosto muito de comparar Belo Horizonte com Madri. Essas cidades têm a mesma população. Belo Horizonte e Madri possuem 5 milhões de habitantes.

No centro de Madri, existe um sistema de metrô com 12 linhas subterrâneas. Nessa cidade, quase todo o sistema é enterrado. Lá, os trens metropolitanos são de dois níveis, os trens de Cercanías. Darei um exemplo: se houvesse esse sistema em Belo Horizonte, um desses trens sairia de Divinópolis, passaria debaixo de Belo Horizonte e iria para Itabira; outro trem sairia de Sete Lagoas, passaria debaixo de Belo Horizonte e iria para Lafaiete; outro trem sairia de Pará de Minas, passaria debaixo de Belo Horizonte e iria para Ipatinga. Esse tipo de trem sai de 15 em 15 minutos, de 20 em 20 minutos, com pontualidade britânica.

Os trens regionais são mais ou menos como os trens metropolitanos, porém localizados em cidades interioranas.

Para finalizar, gostaria de agradecer a todos e passar um vídeo de menos de 1 minuto, sobre uma propaganda do metrô de Madri, veiculada na televisão aberta na Espanha. Vocês vão reparar que a cidade é vista por baixo.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides” e à exibição de vídeo.

O Sr. Presidente - Agradecemos muito a presença do Sr. Ubirajara Tadeu Malaquias. Com a palavra, o Sr. Célio Bouzada.

Palavras do Sr. Célio Freitas Bouzada

Boa tarde a todos. Deputado Paulo Lamac, obrigado por esta oportunidade. A nossa fala é sobre o BRT e, ao falar do nosso projeto, salientamos a qualidade do sistema BRT.



A primeira transparência é uma agenda da apresentação, portanto, vou pulá-la. Esta é a nossa cidade de Belo Horizonte com a divisão modal do transporte hoje. Aqui estão as nossas divisões de contrato para operação do sistema de ônibus. O “slide” mostra também as quatro regiões da cidade, por exemplo, do Barreiro e de Venda Nova e seus sistemas de transporte público por ônibus.

Aqui está um desenho esquemático do nosso futuro, do nosso plano de mobilidade. Pretendemos chegar a 220km de rede estruturante de transporte composta por BRT e metrô. Eventualmente, no futuro, poderemos ter outras modalidades, mas é com o metrô e o BRT que trabalhamos hoje. Vocês vão perceber, na apresentação, que o BRT em Venda Nova, nas Estações Vilarinho e São Gabriel, é integrado ao metrô. Aliás, o metrô é um elemento importante no resultado esperado para o sistema.

O que é o BRT? É um sistema de transporte que proporciona mobilidade urbana rápida, confortável e com custo eficiente, por meio de infraestrutura segregada, garantindo prioridade de circulação ao ônibus no sistema viário da cidade. Há também um trabalho de “marketing”, porque pretendemos levar a esse sistema conforto, qualidade e confiabilidade.

Em um sistema de BRT, precisamos da infraestrutura física, normalmente o sistema viário da cidade adaptado para esse tipo de operação; da tecnologia - a principal é o ônibus, mas também há o sistema de comunicação, de controle e de informação ao usuário; do arranjo institucional, que é o sistema de bilhetagem, de operação e fiscalização, e da operação propriamente dita.

Aqui temos diversos tipos de BRTs e suas características. Temos desde um BRT mais simples até o mais completo. Se olharmos os manuais de BRT, veremos que há BRT que transporta o mesmo volume de passageiros do metrô e BRTs bastante singelos, sem capacidade de ultrapassagem. O tipo de BRT dependerá da demanda que pretendemos atender. Assim, deve-se escolher o que ofertar condições de atendê-la.

Esse “slide” foi elaborado pelo Ministério das Cidades; considero-o bastante elucidativo, porque mostra a posição do BRT frente aos outros modais. Ele não concorre com outros, pois tem faixa específica. Dependendo do volume de passageiros a serem transportados, o metrô tem de ser a solução. No nosso caso, temos um volume razoável de passageiros a serem atendidos pelo BRT, e o custo de implantação foi menor. O nosso sistema viário já estava implantado, e, em grande parte dele, fizemos adaptações. Além disso, o sistema já estava contratado. Quer dizer, já havia o arranjo institucional e a oportunidade de financiamento que se colocou à época, por causa da Copa do Mundo.

Aqui temos o sistema que está sendo implantado, desde as Estações Venda Nova, Vilarinho e Pampulha, chegando ao Centro, junto à estação de metrô do São Gabriel, fazendo grande integração naquela região. Será um “hub” de transporte, pois teremos ali também a rodoviária, a estação do metrô e uma estação do BRT. Elas não são concorrentes, muito pelo contrário, se complementam, pois precisamos do metrô.

Temos um grande volume de pessoas pretendendo ir à Cidade Industrial. O metrô também tem o seu espaço.

Nesta figura vemos a área central, Santos Dumont e Paraná, que fazem a conexão dos dois sistemas e dos sistemas futuros.

No caso da Avenida Antônio Carlos, atenderemos 35 mil passageiros por hora e sentido. Na Cristiano Machado, serão atendidos 24 mil passageiros. Esperamos que essa demanda consolidada cresça.

Esta é uma boa transparência para mostrar os principais atributos de um sistema de BRT. O conjunto de transparências deverá ser disponibilizado a todos. O nosso sistema cumpre todos os requisitos. O arquiteto Jaime Lerner esteve aqui semana passada, inclusive se encontrou com o Paulinho na Assembleia, e nos disse: “Vocês têm um belo sistema projetado de BRT. Essa não é a única, mas é uma boa solução de transporte. Continuem nesse caminho”.

Fazemos uma comparação do sistema atual de BRT e da situação futura. Chamo a atenção para a quantidade de sistema tronco-alimentado, que reduz o volume de ônibus circulando, inclusive, na área central. A frequência é a mesma, mas o sistema tronco-alimentado traz novas possibilidades, dá condições de atender melhor e com maior frequência o usuário, além de oferecer múltiplos destinos. O formato de BRT sobre pneus gera uma flexibilidade muito grande, até de operar parte dele em canaleta exclusiva. Em alguns momentos, essas canaletas não são necessárias. Dessa forma, outras regiões da cidade podem ser atendidas, e o benefício do BRT ser levado às áreas onde não foi totalmente implantado. Isso vale não somente para Belo Horizonte, mas para qualquer outro lugar que pretenda fazer uso desse tipo de tecnologia.

Este é o sistema de Venda Nova. A parte em vermelho mostra o sistema alimentador e as linhas troncais que vão em direção ao centro. A primeira à esquerda é a estação de Venda Nova, que já existe, está sendo adaptada para operar com ônibus de piso elevado. Temos ainda as estações de Vilarinho e da Pampulha, compondo o eixo Vilarinho, Pedro I e Antônio Carlos.

Este é o BRT da Cristiano Machado, com as estações integradas ao metrô: Estação Vilarinho, Estação São Gabriel e Estação José Cândido. Em função do grande volume de passageiros, a Estação São Gabriel precisou de adaptações no sistema municipal e no metropolitano.

Benefício esperado com a operação do BRT: redução do tempo médio de viagem em 52% em relação ao ônibus comum, graças à segregação, à prioridade na circulação em todo o sistema viário, inclusive no Centro.

Estas são algumas fotos de implantação mostrando as duas faixas por sentido. A Avenida Antônio Carlos é um grande corredor.

Outras fotos de obras da implantação do sistema: esta última foto mostra a estação de integração do BRT - que existirá em todo o sistema - na Cristiano Machado. Trata-se de uma estação protótipo, feita para testar todos os equipamentos de TS, funcionalidade, adaptações de ônibus.

Estas fotos também mostram os nossos projetos.

Aqui temos um teste que fizemos com um ônibus na estação, já com sistema de comunicação e de informação ao usuário instalado. A primeira foto é um projeto da estação na área central. Para quem circula nessa área, na Avenida Santos Dumont já tem uma estação em fase final de obra. Será uma bela estação, que trará conforto e segurança ao usuário, além de um grande dinamismo econômico para aquela região da cidade. A área central e o entorno de todos os locais onde se implantam sistemas de BTR são revitalizados. O comércio e a população ganham mais segurança. Então temos certeza absoluta de que aquele eixo da cidade terá uma nova época de mais demandas, de mais comércio e de mais conforto para todos.



Essa é a estação da Pampulha, no final da Avenida Antônio Carlos, início da Avenida Pedro I com Avenida Portugal. É um belo projeto feito por um arquiteto mineiro, o Joel Campolina. Essa é a nova estação no Bairro São Gabriel. Também é uma estação arrojada, leve. E aqui está a nossa parte do centro de controle. Todos os ônibus têm GPS e todos são monitorados em tempo real. Esse é um prédio que está em construção e ficará pronto no fim deste ano, onde todo esse sistema será controlado e operado.

Era isso que eu tinha para dizer. Obrigado a todos.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides”.

O Sr. Presidente - Muito obrigado, Sr. Célio Bouzada. Com a palavra, o Sr. Luiz Otávio Silva Portela.

Palavras do Sr. Luiz Otávio Silva Portela

Boa tarde a todos. Inicialmente, gostaria de cumprimentar as autoridades presentes, na pessoa do Deputado Paulo Lamac, e parabenizar os expositores anteriores, que falaram muito bem. Faremos uma pequena exposição sobre o VLT, também conhecido como o bonde moderno.

O VLT existe como bonde há muitos anos, desde o século XIX. O primeiro VLT destinado a transporte de cargas entrou em operação em 1807, no País de Gales, na Europa, usando carruagens especialmente desenhadas e tracionado por cavalos. O primeiro VLT elétrico foi colocado em serviço em Berlim, na Alemanha, no ano de 1879. A seguir, outros entraram em funcionamento na Europa: em Budapeste, em 1887; em Bucareste, em 1894; em Sarajevo, em 1895; na Suíça, em 1888; na França, no trecho Clermont-Ferrand, em 1890. Podemos ver que um dos primeiros VLTs - na época, chamados de bonde - surgiu em Pádua, na Itália. É um veículo semelhante ao que temos lá no Museu Mineiro, um exemplo do bonde que tínhamos naquela época.

O VLT teve o seu grande desenvolvimento na Europa no começo do século XX. No período entre as duas grandes guerras, houve um grande crescimento do número de passageiros transportados, tendo o VLT deixado de ser tracionado por animais, passando a ser tracionado por motores elétricos. A partir de 1935, com o desenvolvimento da indústria de automóveis e ônibus, a utilização do VLT começou a se reduzir, dando lugar às redes de transporte, com utilização de automóveis e de ônibus em países como Grã-Bretanha, França, Espanha e na América do Norte.

Entretanto, ainda na Europa, Alemanha, Áustria, Bélgica, Itália, Suécia, Dinamarca, Noruega e Suíça, e em alguns países do Leste Europeu, as linhas de VLT foram mantidas e modernizadas e estão lá até hoje. A seguir, apresentaremos algumas fotos de linhas de VLT no mundo que podem ilustrar bem o que seja um VLT.

Esse é o exemplo de um VLT numa via urbana. Ele convive com o tráfego, trafega sobre trilhos. A tração dele é elétrica, e a alimentação é feita por meio de cabos aéreos no meio das ruas. Ele convive tanto com pedestres quanto com automóveis e ônibus.

Outra imagem de um veículo leve sobre trilhos - VLT - em Barcelona, na Espanha. É uma imagem bem mais moderna, em um lugar bastante tranquilo. Podemos perceber qual o melhor lugar ou quais as melhores situações onde um VLT pode ficar sem muita interferência.

Outra visão de um VLT em Porto, Portugal; outra na França, em Bordeaux. Aqui temos uma foto interessantíssima, em que podemos ver VLTs de suas épocas se cruzando, em Milão, na Itália - um VLT modelo antigo, que chamávamos de bonde, e um VLT moderno, um bonde moderno, se cruzando em plena rua do centro de Milão. Outra imagem de um VLT, em San Diego, nos Estados Unidos, de um porte mais avantajado, uma capacidade bem maior. Outra fotografia interessante, um modelo antigo, porém moderno, de um VLT em Hong Kong, na China, onde eles usam ainda uma espécie de bonde antigo de dois pavimentos, que também convive com outros veículos nos centros urbanos. Uma imagem bonita do VLT em Estrasburgo, na França, em que ele atravessa um jardim, onde também vemos a pouca movimentação de veículos e de pessoas ao redor.

Algumas características dos VLTs no Brasil: atualmente existem aqui duas linhas de VLT em funcionamento: em Maceió, Alagoas, com 32km de extensão, tração elétrica, ligando a Capital a Satuba e Rio Largo; e em Juazeiro do Norte, ligando essa cidade a Crato, no Ceará, com 14km de extensão, outro tipo de VLT movido a “diesel” e com tecnologia brasileira. Tivemos até uma exposição desse tipo de veículo nacional num seminário realizado no Crea dois meses atrás.

Os trechos de VLT atualmente em fase de obras no Brasil estão situados em Cuiabá, onde existem duas linhas com extensão total de 22km e tração elétrica, e em Brasília, com 25,7km, também de tração elétrica. Em fase de projetos, temos o seguinte: no litoral paulista, ligando Santos a São Vicente; em São Paulo, Capital; no Rio de Janeiro, Capital; e, em Brasília, uma linha de 6,3km de extensão.

Uma curiosidade é que, no Brasil, o primeiro VLT implantado com aparência moderna foi em Campinas, São Paulo, em 1990. Atualmente está desativado.

O VLT foi objeto, pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU -, de um estudo e de publicação de especificações técnicas muito bem definidas, altamente abrangentes, de forma que possa ser decidido, estudado; de forma que possam ser projetadas e construídas linhas de VLTs devidamente especificadas, com características técnicas e operacionais definidas, condições ambientais, conforto térmico, climatização, nível de iluminação, conforto acústico, suavidade de marcha e ergonomia, restrições de emissão de poluentes, enfim, uma série de itens que visam garantir que a implantação de um possível VLT em algum lugar do Brasil esteja de acordo com um padrão preestabelecido.

Quais seriam as vantagens do VLT? Ele tem média capacidade de transporte, é também um multicarro, um multivagão - pode ter dois, três, quatro vagões acoplados - e, em média, dependendo do modelo e da marca, comporta 170 passageiros por carro. Essa é uma especificação da CBTU para o transporte urbano. Caso o VLT seja utilizado para transporte regional, a CBTU recomenda a redução dessa capacidade para 60 passageiros por carro.

Outra vantagem é que, quando movido por tração elétrica, eles são muito convenientes em termos ambientais, por não gerarem poluição atmosférica e sonora. Por trafegarem no chão, têm boas condições de acessibilidade, têm facilidade, pelo mesmo motivo, de integração a outro sistema, e este não é um sistema de transporte de massa de maior custo de implantação. Porém, tem algumas desvantagens muito importantes a serem observadas no caso de Belo Horizonte. A primeira delas e principal é que ocupa espaço no



chão, disputando com outros veículos e pedestres, podendo causar acidentes. E ainda sofre interferências com cruzamentos de vias existentes e semáforos. É o caso dele e do BRT.

O sistema aéreo de alimentação elétrica causa poluição visual. Já existem estudos alternativos de um sistema de alimentação elétrica com baterias, cujo carregamento seria feito por indução magnética subterrânea no momento em que ele para nas estações. Saliento que a grande desvantagem para o seu emprego em centros urbanos movimentados, com muitos pedestres e com muitos veículos, é exatamente ocupar um espaço no chão que hoje enxergamos. Qualquer um pode enxergar facilmente, é só sair da Assembleia e ver que as ruas estão cheias.

Na tabela comparativa das características técnicas principais, já mostrada pelo Sr. Berilo, do BRT, VLT, monotrilho e metrô, o VLT está numa situação intermediária em termos de custo: pouco acima do BRT, pouco abaixo do monotrilho e bem abaixo do metrô. Essa é uma informação de atualização de valor que obtivemos no último Seminário Internacional de Mobilidade Urbana, realizado no Crea há dois meses. Lá, dois engenheiros responsáveis pelas obras do metrô do Rio de Janeiro (a continuação da linha do metrô) nos disseram que o custo atual da obra, por quilômetro, do metrô do Rio - cada um tem o seu custo e são diferentes - é de R\$460.000.000,00, aproximadamente 200 e poucos milhões de dólares por quilômetro.

Capacidade do BRT, do VLT, do monotrilho e do metrô: percebemos que o VLT é intermediário entre o BRT e o monotrilho e bem abaixo do metrô.

Velocidade média de todos: gira em torno de 30km/h a 60km/h e, dependendo da distância entre as estações, essa velocidade pode aumentar, principalmente se as estações forem mais distanciadas.

Em termos de ruído: todos esses modais mais ou menos se equivalem, havendo condições de conforto semelhantes, porém o BRT e o VLT sofrem interferências de cruzamentos com outras ruas e semáforos nas vias urbanas, que prejudicam esse conforto. Isso não se aplica ao monotrilho e ao metrô, porque eles não têm interferências com cruzamentos de vias, suas linhas são subterrâneas ou aéreas, e esse - no meu entender - é o grande definidor de solução para uma cidade do porte e com as características de Belo Horizonte. Devemos usar o espaço acima ou abaixo da plataforma, do chão. Como digo, o chão já está cheio, não podemos conviver com mais veículos interferindo na movimentação de outros veículos e de pedestres.

Interferência no trânsito: BRT e VLT apresentam alta interferência, por conviverem no mesmo espaço; já no caso do monotrilho e do metrô, a interferência é mínima.

Custo previsto em desapropriação: tanto o BRT quanto o VLT apresentam custos elevados; para o monotrilho e o metrô, os custos são baixos. Uma constatação é que, na implantação do BRT na Avenida Pedro I, não houve apenas um aproveitamento da via existente, houve e ainda vai haver - não está completa a desapropriação - o alargamento de todo um lado da avenida, quase a duplicação da largura total da avenida, para que se pudesse implantar uma pista exclusiva para o BRT em uma das pistas atuais. Então, o custo de desapropriação para a implantação do BRT, no nosso caso, tem sido alto. Ela deixou de ser feita, inclusive, por enquanto, na Pedro II, exatamente em função disso.

No que diz respeito à interferência durante a construção, tanto o BRT quanto o VLT têm interferência elevada, por estarem exatamente no nível do chão; o monotrilho e o metrô, exatamente por não estarem nesses níveis, têm uma interferência menor.

No que tange à capacidade de atrair usuários do transporte individual, achamos que o BRT tem uma capacidade de atração baixa, por ser mais um ônibus, com poluição atmosférica e sonora; o VLT, média; o monotrilho e o metrô, alta.

Já com relação à emissão de carbono por passageiro, o BRT, por ter tração com motores a explosão, tem uma capacidade de CO² e SO² muito grande; o VLT, se elétrico, baixa; o monotrilho e o metrô, por serem elétricos, baixa.

Falamos sobre o VLT e salientamos algumas desvantagens, mas julgamos que tem uma aplicação muito grande, principalmente na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Pelas características apresentadas do VLT, podemos sugerir que seja uma alternativa recomendável e viável para ser utilizada no Programa Trens de Minas. Considerando que o VLT tem características regionais, como é previsto, inclusive, pela CBTU, é capaz de fomentar o desenvolvimento do transporte regional de passageiros. O Programa Trens de Minas está sendo viabilizado pelo governo de Minas e pode ser a grande solução em termos de transporte regional.

Nessa alternativa, o VLT poderia operar nas atuais linhas férreas da Região Metropolitana, em horários compatíveis com a maior demanda de passageiros e adequando-se os horários do transporte de carga atual, que é feito nas mesmas linhas. Com linhas de ligação regional, o VLT terá um mínimo de interferência no tráfego urbano, considerando pedestres e semáforos, além de evitar desapropriações, uma vez que utilizará faixas de domínio das ferrovias existentes. O maior custo será para implantar o sistema elétrico ao longo do percurso. Hoje essas linhas não têm alimentação elétrica. Não se pensou na utilização do VLT tracionado por motor a explosão - diesel ou gasolina -, uma vez que introduziria um fator negativo em termos ambientais.

Por fim, a busca de mobilidade urbana não deve gerar competição por espaços, mas, sim, integrá-los. É aí que vem a nossa conclusão, que vimos defendendo há algum tempo aqui em Belo Horizonte, na Sociedade Mineira de Engenheiros e, às vezes, na imprensa, no Crea: que essa competição por espaço, feita atualmente no nível do chão, não é vantajosa para ninguém.

Torcemos para que dê certo o BRT, uma vez que o investimento que já foi feito é muito grande e ainda falta muito por fazer; e torcemos para que essas pistas exclusivas, em que só ele vai trafegar, tendo ao lado aquelas pistas de tráfego misto, tanto na Avenida Antônio Carlos quanto na Avenida Cristiano Machado, não sirvam para que os outros ônibus que hoje trafegam nessas pistas principais venham a trafegar para voltar para as suas origens. Se isso ocorrer, teremos um problema aumentado ou multiplicado. Esperamos que a BHTRANS possa resolver isso. Avaliamos que será um bom problema para ser resolvido, pois existem pouquíssimas vias transversais a essas avenidas do tipo via coletora ou mesmo arterial que permitem que esses ônibus venham alimentar as estações do BRT. Ao longo da Cristiano Machado, por exemplo, parece-me que são 14 ou 15 estações, e não existem 14 ou 15 vias coletoras transversais que possam levar passageiros até as estações e ao mesmo tempo voltar. Não existem retornos. Como os ônibus que chegam para alimentar essas estações vão retornar às suas origens? Vão ter de pegar as vias que hoje se destinam ao tráfego misto e arranjar uma solução para o problema. Espero que a BHTRANS tenha conseguido resolver isso. Muito obrigado a todos.



- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides”.

O Sr. Presidente - Agradecemos ao Sr. Luiz Otávio Silva Portela, nosso colega da Sociedade Mineira de Engenheiros.

2º Painel

Composição da Mesa

O Sr. Presidente - Convidamos para compor a Mesa para o 2º Painel os Exmos. Srs. Ricardo Mendanha Ladeira, Diretor da Regional Minas da Associação Nacional dos Transportes Públicos - ANTP -; Fábio Sacioto, Presidente da Câmara Automotiva Mineira da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais - Fiemg - e Diretor do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores; Luciano Medrado, Consultor Sênior da Federação e do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Minas Gerais e Diretor de Desenvolvimento da Oscip MinasInvest - Aliança de Desenvolvimento; e João Paulo Amaral, Gestor Ambiental e Especialista em Consumo Sustentável e Mobilidade do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor.

Gostaria de justificar a ausência da Sra. Cristina Baddini Lucas, que era uma das palestrantes deste painel e não pôde comparecer porque acabou de assumir a função de Secretária de Estado do Amapá. Ela está sendo muito bem representada aqui pelo Ricardo Mendanha, que poderá fazer essa justificativa com mais conhecimento de causa. Com a palavra, o Sr. Ricardo Mendanha Ladeira.

Palavras do Sr. Ricardo Mendanha Ladeira

Boa tarde a todos. Não cumprimentarei um por um. Na verdade, a Cristina sobre a qual V. Exa. falou está assumindo o cargo de Secretária de Transportes de Macapá. Como a Assembleia pediu-nos para representá-la, estamos participando desta reunião.

A ideia é falar sobre o que são as cidades inteligentes e sustentáveis, como está o quadro atual e como estamos nos comportando no Estado de Minas. Como sabemos, as cidades constituem os polos mais dinâmicos da economia brasileira, mas estão cada vez com mais problemas, tornando-se ilhas de ineficiência e engarrafamento. O Medrado falará muito sobre isso e sobre os problemas de logística das cidades. O chamado custo-Brasil acaba atrapalhando. Com isso, perde-se bastante competitividade contra outras cidades e outros países. Talvez a mobilidade seja a maior responsável por esses problemas.

Portanto temos problemas de planejamento e de investimento. Não há perenidade de investimento, e estamos sempre falando em conta-gotas, brigando para pegar dinheiro aqui e ali. Depois que é implantado o planejamento operacional, a microacessibilidade – e a companhia ali estava levantando esses problemas –, eles também são problemáticos. Às vezes não damos muita importância a isto: ao dimensionamento da oferta, à fiscalização, à política tarifária, que às vezes exclui muito e não consegue fazer a integração entre os sistemas, enfim à própria operação do sistema viário no dia a dia. Temos muita dificuldade nisso.

Do ponto de vista do transporte público, elenquei algumas questões que talvez sejam principais, como o crescimento desordenado. Vai-se saindo e partindo, sem muito planejamento, aumentando e puxando linha, e há a limitação de acesso dos pobres ao transporte público. Não estou discutindo o valor da tarifa, mas ela é muito alta. Na maioria ou em grande parte dos países, principalmente de Primeiro Mundo, onde as pessoas têm mais condições, a tarifa é mais subsidiada. Esse não é o caso do Brasil, onde 100% do custo do transporte é bancado pelo usuário, à exceção de sistemas eventualmente metroferroviários. Há ainda a questão dos acidentes. Há uma série de trabalhos sendo discutidos também pelo Detran. Esse é um problema gravíssimo hoje principalmente com pedestres e motociclistas, que são os que mais acabam sofrendo com isso. Conforme foi levantado, há também a questão da poluição, que é um problema concreto e gravíssimo gerado aqui no transporte público, assim como do congestionamento crescente. Veremos como isso vai crescendo e qual será a tendência.

Só para fazer uma comparação, se pegarmos uma distribuição de custos por modo de transporte, veremos que, em azul, estão os acidentes e, em preto, a poluição, para ver em que contribui cada modo desse. O transporte público contribui com 17% dos acidentes, enquanto o modo individual contribui com 83%. Além disso, 24% da poluição é oriunda do transporte público, enquanto 76% da poluição causada pela mobilidade é oriunda do transporte privado. No caso do congestionamento, referimo-nos ao que é sofrido, porque quem sofre com o congestionamento, 62%, é o transporte público, sendo em 38% o transporte individual.

Então um transporte privado individual acaba gerando poluição maior, acidentes maiores e recebendo penalização menor no caso de congestionamento, porque o transporte de rua acaba ficando muito mais congestionado.

Diante desse quadro, o que podemos antecipar como tendências, ameaças e oportunidades? Se considerarmos as cidades maiores, vamos verificar que está havendo perda na quantidade de passageiros transportados. E não se está perdendo para o transporte metroviário, que, em alguns casos tem aumentado - São Paulo está muito cheia, todo o mundo tem visto notícia desse sistema metroviário -, mas há uma perda para o transporte individual, que tem crescido na cidade. Quando vamos discutir, dizem: “Ah, mas isso é em função da qualidade do sistema”. É óbvio que a qualidade pesa muito nesse processo de escolha, mas não é só isso, como vamos ver à frente. Se observarmos o caso de São Paulo e Belo Horizonte, a velocidade do sistema de ônibus tem só caído, uma tendência que estava sendo verificada. Se não se fizer nada, a tendência é acabarmos zerando isso. Enquanto temos operações ideais, o real, o prático tem caído bastante.

As vendas de automóveis e principalmente de motos têm crescido assustadoramente. Não se discute de forma nenhuma o direito das pessoas de terem seu carro, sua moto, que dão às pessoas uma qualidade de vida fantástica. A discussão é sobre o direito de se utilizar esse veículo, principalmente nas áreas centrais da cidade, em locais onde não há espaço. Muita gente diz: “Ah, mas estão facilitando o acesso à compra de automóvel”. Isso é outra coisa, outra política, que acho correta, todo o mundo tem direito de ter automóvel. A discussão é: como usar o automóvel? Para isso tem de haver regras claras e possibilidades.

A discussão do transporte individual não é apenas um problema de velocidade; é também um problema de espaço concreto, enquanto, para se transportar o mesmo número de pessoas, o espaço viário necessário certamente tem a ver com o desempenho econômico da cidade, tem a ver com a questão do custo. É isso: o espaço viário necessário para transportar o mesmo conjunto de pessoas no transporte público ou no transporte individual é completamente diferente. Em nossas cidades não cabe esse tipo de coisa.



Esses dias li numa matéria: se todo o mundo na China tivesse um carro e saísse às ruas, não caberia, não haveria espaço, do ponto de vista viário. E, mais grave: o consumo de petróleo seria maior do que a produção mundial deste, que é de 70 bilhões de barris por ano, e o consumo seria de 80 bilhões de barris.

Então, não é o caso de discutir a questão do automóvel apenas em termos de quantidade, porque não cabe no nosso sistema viário, mas como fazer para comparar com essa questão aqui? Baseados no tempo de um minuto e o custo de R\$1,00, o tempo que o automóvel leva é 40% do tempo do deslocamento do ônibus; a moto, 30%. Se o custo total é R\$1,00, o custo da moto é mais barato, e ela anda mais rápido; o automóvel tem o dobro do custo do transporte público, mas chega em um tempo 40% menor. Como vamos trabalhar essa questão?

Pensamos ter chegado à pior situação? Diria que ainda não. Ainda há muita coisa. Se olharmos a distribuição do uso de transporte no Brasil hoje - isso é a média de todas as cidades brasileiras -, 30% anda por transporte individual, 31% por transporte público e 39% por transporte não motorizado. Na Europa, mesmo com todo o sistema de metrô e de ônibus, todo o transporte público que é oferecido, 52% das pessoas andam de transporte individual e apenas 12% de transporte público. É óbvio que estamos considerando o conjunto das cidades. O não motorizado está mais ou menos na média.

Nos Estados Unidos, é pior ainda, pois lá 90% das pessoas utilizam o transporte individual. Então para onde queremos ir? Qual é o nosso modelo? Vamos caminhar para o modelo europeu? Vamos caminhar para algum lugar? Não há dúvida de que sim. Ou vamos caminhar para o modelo americano, que prioriza o transporte individual, que é a lógica de formação cultural e política do Brasil nos últimos 40, 50 anos. É essa discussão que devemos fazer. Queremos um modelo, vamos caminhar para um modelo em que efetivamente se investe e prioriza o transporte público, ou não?

Só para mostrar um exemplo concreto, várias vezes apresentei isso e sempre surge essa discussão. Ontem levantei os dados do transporte modal em Paris. Em 2010, fechando o ano, a distribuição é: transporte coletivo, 28%; automóvel, 26%; a pé, 41%. E é uma cidade em que, andando, a cada 300m, você chegará a uma estação de metrô. Quer dizer, não é porque não há acesso ao transporte público que as pessoas usam o carro ou optam pelo automóvel. A distribuição lá é essa. Se pegarem ainda a divisão na Ilha de França, como é chamada a região metropolitana de Paris, é pior ainda: 43% das pessoas deslocam-se de automóvel, enquanto 21% o fazem de transporte coletivo, basicamente ferroviário, mas com muito investimento em transporte, como BRT. Cada vez que se vai a Paris, nas ruas da cidade vemos mais BRTs implantados e mais sistemas de transporte público.

Diante desse quadro, qual é a situação em Minas hoje? Dos 853 Municípios, apenas 90 têm transporte público, ou melhor, que se pode chamar de transporte público, pois têm o mínimo de gestão, de organização. É óbvio que, em alguns lugares, há uma linha de ônibus, mas as prefeituras nem sabem onde elas passam, não têm nenhum conhecimento. Só 90, dos 853 Municípios, têm esse transporte; só 52 - acho que esse número até mudou agora, que avançou e está em 54, algo por aí - são integrados ao sistema nacional de trânsito, assumiram a gestão do trânsito, num Estado que têm 853 Municípios. Desses, 41 cidades de Minas têm bilhetagem eletrônica, e há uma região metropolitana com sistema de transporte urbano gerido pelo governo do Estado e outra em fase de organização, no Vale do Aço. Estamos falando em quase 10 mil ônibus em operação no transporte público urbano no Estado de Minas Gerais.

O que há em termos de sistema estruturado no Estado de Minas hoje? Há o metrô de Belo Horizonte, operando há mais de 20 anos. Todo o mundo critica, fala que não existe e que é muito ruim, mas imaginem se não existisse, com os 200 mil, 230 mil passageiros que carrega hoje! A situação seria muitas vezes pior. E - quero só fazer um parêntese aqui -, por pior que seja o metrô hoje, fora Rio e São Paulo, onde realmente há metrôs da CBTU, trens de superfície, ele é disparado o que mais transporta e mais carrega gente. Transporta muito mais que Porto Alegre e Recife, nem se compara com os outros. Há um BRT médio em Uberlândia, que foi implantado há cerca de seis anos; um monotrilho em Poços de Caldas, que na prática nunca funcionou; e a pista exclusiva para ônibus na Avenida Rio Branco, em Juiz de Fora, também com mais de 20 anos de operação. Fora isso, há as pistas exclusivas da Antônio Carlos e da Cristiano Machado, em Belo Horizonte; uma faixa preferencial para ônibus na Amazonas, em Belo Horizonte; tratamento para ônibus na João César, em Contagem; e algumas intervenções isoladas, em pontos específicos, em alguns cruzamentos em outras cidades. Ou seja, pode-se dizer que, no Estado de Minas Gerais, não há praticamente nada em termos de transporte público organizado e estruturado.

Há alguns projetos, aliás, pouquíssimos, como o prolongamento da Linha 1 do metrô até Betim, incluindo toda a sua requalificação; o trecho Calafate-Barreiro da Linha 2; o trecho Lagoinha-Savassi da Linha 3; os BRTs da Antônio Carlos, Pedro I e Cristiano Machado, que estão em implantação em Belo Horizonte; a implantação de um corredor exclusivo em Juiz de Fora; e a implantação de terminais de sistema tronco-alimentadores na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Isso é o que hoje podemos falar sobre os projetos, mesmo assim pelo menos o primeiro e o segundo estão na fase de estudo, ou seja, de pré-projeto, nem projeto ainda são. Quanto a estudos e ideias existentes, há um VLT em Contagem, um VLT ligando o Belvedere ao Barreiro, a implantação de corredor em algumas cidades, um trem de passageiros intermunicipal, estudado pela agência metropolitana, e um monotrilho.

Ou seja, além de tudo, temos uma carência muito grande de ideias e projetos concretos. Talvez esse seja hoje um dos maiores problemas do Brasil. Nós falamos, falamos, mas o número de projetos eu diria que é praticamente zero. As ideias também estão em um nível muito menor do que deveriam estar, para que haja um sistema de transporte nas principais cidades do mundo, que podemos chamar de um sistema de mobilidade real, pegando algumas cidades europeias. Há 100 anos, nessas cidades, eles estão desenvolvendo e fazendo projetos. Se resolvermos implantar um sistema de transporte mais moderno em Belo Horizonte, levaremos em torno de 10 a 20 anos para começar a ter algo que realmente nos atenda. Por quê? Porque não temos projeto. Creio que esse é um dos maiores problemas, entrando em uma análise dessa.

Temos hoje uma grande novidade, que foi aprovada pelo Congresso Nacional e efetivada pela Presidente Dilma, em janeiro do ano passado, que é a nova Lei da Mobilidade, lei federal hoje. Daqui a pouco, o Ministério vai pegar no pé de todo o mundo, cobrando da mesma forma como cobra um monte de coisas. Hoje, é obrigação ter políticas de estacionamento com gestão pública; qualificar o sistema de transporte convencional; ter abrigo; informar o usuário; ter GPS; tornar transparente o custo do serviço; ter calçadas



públicas - em vez de as calçadas públicas serem exclusivamente uma obrigação do setor privado, do morador, deveriam ser obrigação também do poder público -; ter uma política de bicicleta com reserva de espaço para ela; construir espaços formais de participação e conselhos; criar cidadania para os pedestres nas faixas. Os planos de investimento têm de ser revistos no sistema viário, para adequar a prioridade aos modais, que estão estabelecidos lá, como cicloviário, modo a pé e modo de transporte público. Ou seja, tudo isso é lei. No Brasil, pergunta-se muito se determinada lei vai ou não vai pegar. A medida que a sociedade estiver cobrar, brigar e trabalhar por isso, um projeto virará lei.

Creio que já houve um grande avanço, Paulo. Então, a ideia desse seminário é discutirmos isso. É muito importante a iniciativa de divulgar a questão por parte da Assembleia e desse conjunto de entidades que estão participando deste ciclo de debates. A lei existe hoje. Ela é fato, é concreta. Temos de brigar por ela, para que vire uma realidade, para que essas obrigações estabelecidas nela passem a valer.

Conclusões sobre transporte público, do ponto de vista estrutural, nós já vimos. As políticas públicas têm privilegiado o transporte individual. As pressões, acabamos trabalhando nisso. Não temos conseguido convencer a sociedade. Creio que esse é outro problema. Não adianta ficarmos falando para nós mesmos e para o setor. Temos de jogar essa discussão para a sociedade. Ainda ocupa muito pouco espaço a questão do transporte na sociedade. O interesse estritamente econômico da operação é uma barreira grave. Tudo acaba caindo na questão de ser viável economicamente ou não.

Transporte público é um bem público, é um direito do cidadão. Nunca um transporte público de qualidade será pago só com a tarifa ou só do ponto de vista de um negócio. É preciso pensar o transporte público fora da visão estritamente econômica. É preciso ter uma visão econômica para viabilizá-lo e também uma visão de política pública para trabalhá-lo. A fragilidade da democracia e da cidadania são obstáculos também. Eventualmente, alguém defende alguma ideia, e daí a pouco a mídia está brigando. As ideias podem ser boas, mas a fragilidade acaba levando as pessoas a não brigar por algumas coisas.

Do ponto de vista da demanda, vimos que ela se estabilizou, mas ainda pode cair. A demanda por automóvel e moto cresceu muito e deve crescer ainda mais. Sem aumento da qualidade, acessibilidade e confiabilidade não há como esperar muita criatividade do transporte público. Temos de investir nisso, com uma lei para garantir.

É pouco provável que as novas altas demandas concentradas de transporte público viabilizem outros grandes investimentos. Como resolver isso? Primeiro, transporte público é serviço essencial. Tem de haver investimento qualificado e perene nisso. Não adianta brigarmos eventualmente, pedirmos para destinarem dinheiro. Depois a obra para e começa de novo. Com isso, o custo da obra fica muito mais alto. O custo do nosso metrô acaba ficando muito mais alto do que se estivesse sido implantado diretamente.

A via pública tem de ser para uso equitativo das pessoas, o espaço público tem de ser dividido pela quantidade de pessoas. Como vimos em outra transparência, um automóvel, para carregar 120 ou 150 pessoas, ocupa 100m ou 200m; o transporte público vai ocupar 30m ou 40m. A divisão do espaço tem de ser essa. Quando discutimos aqui que não cabe mais transporte nas cidades, afirmo que cabe sim, temos de dividir a cidade equitativamente entre os pedestres, as bicicletas e o transporte público. Tem de haver espaço para esses modos que efetivamente vão melhorar a qualidade de vida nas cidades. O que não pode acontecer é darmos todo o espaço das vias aos automóveis.

Tem de haver uma coordenação institucional para superar desafios metropolitanos, mas também intergovernamental. O metrô aqui é federal, mas, pela Constituição, o Estado é que tem a competência para operá-lo. A Prefeitura quer fazer metrô, mas não consegue se não for junto com os outros Poderes. O metrô chega a Contagem, portanto, temos de entrar em Contagem também. Ou seja, vivemos na Região Metropolitana e temos de resolver esse problema de forma coletiva.

Para errar, gosto sempre de apresentar esta transparência, porque sempre caímos nessa ideia de metrô “versus” VLT “versus” BRT “versus” ônibus “versus” monotrilho. Essa é uma discussão totalmente errada e falsa. A discussão correta: temos de fazer todos os metrôs possíveis, todos os VLTs, BRTs, ônibus e monotrilhos. Uma ação não impede a outra. Fazer BRT não nos impede de fazer metrô. Na Av. Antônio Carlos, teremos de fazer BRT em cima e metrô embaixo, pois somente um sistema não aguenta, e assim por diante. A discussão é equivocada se formos pensar em modos de transporte. O adversário dos modos de transporte público é o transporte individual. Podemos achar que não é por aí, mas é sim. Só com essa discussão e com a disputa com o transporte individual reservando espaço para o transporte público é que vamos efetivamente mudar.

Qual é o nosso desafio? Fazer a disputa política na defesa dessa tese, mobilizar o setor e sensibilizar a sociedade. Se a sociedade não concordar com o que estou falando, se não conseguirmos convencê-la, não vamos mudar. Não adianta falar que a culpa é do político, do governo federal ou de outro. A culpa hoje é da sociedade, que não vê a situação dessa forma, não consegue enxergá-la para pressionar o poder público. À medida que a sociedade acreditar nisso, conseguiremos resolver o problema efetivamente. Obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides”.

O Sr. Presidente (Deputado Rogério Correia) - Obrigado, Ricardo Mendanha Ladeira, pela exposição. Parabenizo-o. Com a palavra, o Sr. Fábio Sacioto.

Palavras do Sr. Fábio Sacioto

Boa tarde a todos. Parabenizo a iniciativa da Assembleia de realizar este ciclo de debates, que é muito bom para toda a sociedade. Pegarei carona na fala do palestrante do painel anterior. Como mencionou o Sr. Portela, a busca pela mobilidade não deve gerar competição com o espaço, e sim se integrar a ele. É sobre isso que falaremos aqui. Acho que o transporte individual também é um modo de transporte a ser considerado.

Recentemente, vimos notícias relacionadas ao crescimento da indústria de veículos, impulsionada por incentivos, por uma demanda legítima da população por transporte, seu próprio carro. Com o próprio crescimento da economia, isso está se tornando cada vez mais uma realidade.

Atualmente, a indústria automotiva brasileira possui 26 montadoras, 53 plantas em 9 Estados, capacidade instalada de 4 milhões de veículos, faturamento de US\$121.000.000.000,00, gerando 1.500.000 empregos.

No contexto global, em 2012, o Brasil ocupava a quarta posição, competindo com a Alemanha às vezes pela quinta posição. Em 2013, estima-se um crescimento de 3,5% a 4,5%, representando aproximadamente 4 milhões de veículos.

Quanto à taxa de motorização, se comparado à Europa e aos Estados Unidos, o Brasil tem um veículo para cada seis habitantes, enquanto na Argentina há um veículo para cada quatro habitantes. A cidade de São Paulo tem um veículo para cada dois habitantes, no que se equipara à Europa. Nos Estados Unidos, a média é de um carro para cada 1,2 habitantes. Para se equiparar à Argentina, o Brasil precisaria de 15 milhões de veículos a mais; para se equiparar à Europa, 65 milhões de veículos. E 15 milhões de veículos a mais significam 4 anos de produção, sem contar o que é descartado e reciclado a cada ano.

São Paulo é conhecida por seu trânsito caótico. Se pesquisarmos os motivos, veremos que a cidade tem 11.200.000 habitantes e 23 milhões de deslocamentos diários, segundo pesquisa realizada em 2007. Desse total, 16 milhões de deslocamentos são motorizados, e 7 milhões são feitos a pé, representando mais de 30%. Isso nos impressiona. Quanto ao transporte de ônibus, são feitos 5 milhões de deslocamentos, e de automóvel, 6.500.000, sem contar as motos, bicicletas. Em São Paulo, o transporte público representa 38%, sendo 9 milhões de deslocamentos diários.

Há poucos investimentos em infraestrutura. Estas são algumas imagens que todos nós vemos nas TVs diariamente. Segundo os noticiários, a culpa é do automóvel. Essa não é a visão do nosso setor. Hoje, as montadoras podem fazer carros cada vez mais compactos e seguros, com sistema de navegação, maior eficiência energética, combustíveis renováveis - menores emissões -, recicláveis.

O perfil de produção é favorável à mobilidade. Hoje a frota brasileira de automóveis está concentrada nos carros compactos, até mesmo por uma política de circulação de carro 1.0. Isso representa 52% de carros compactos; 87% são flex, o que corresponde a uma notável redução de poluição com o uso do etanol. Cada vez mais a eficiência energética está contribuindo para a redução de emissões. Atualmente, uma moto polui mais que um carro. Temos exemplos de uma montadora do nosso Estado de Minas Gerais que, pelo sexto ano consecutivo, foi considerada a de menores índices de emissão na Europa. Ou seja, tem muita tecnologia a ser aplicada.

Hoje o setor está passando por uma considerável revolução na questão de investimento em pesquisa e desenvolvimento. Recentemente foi regulamentada uma lei chamada de Inovar-Auto. Então, há investimentos de inovação e tecnologia, redução de consumo e maior eficiência energética. Haverá uma redução em torno de 12% a 15% nos próximos 3, 4 anos. Como consequência, há maior eficiência energética, menor consumo e menor emissão de gases poluentes. Isso vai trazer vantagem não só ao meio ambiente, mas para as montadoras, para a pesquisa acadêmica, para o consumidor, para o cidadão. Como disse no início, é uma solução que temos de buscar em conjunto - a indústria, o consumidor e o poder público. No caso do consumidor, temos o uso racional do veículo para 4, 5 pessoas. Vimos aí que a média é em torno de 1,4 pessoas por veículo.

Portanto temos de sair do comodismo do carro, fazer uso da carona solidária, usar mais o transporte público para o dia a dia quando possível, tentar morar mais próximo à escola ou ao trabalho, caminhar pequenos trajetos - vimos que em São Paulo 7 milhões de habitantes por dia fazem deslocamento a pé -, exigir políticas públicas, melhorias e promoção de transporte público de massa. Além disso, precisamos de uma política de educação no trânsito, seja para motoristas, seja para pedestres, principalmente com aumento de ciclistas nas ruas - finalmente vemos que as pessoas estão se conscientizando disso. Também temos a questão da manutenção preventiva. Há tantos casos de trânsito congestionado ocasionados por falta de manutenção dos veículos, sem contar os acidentes de caminhão sem freio na Av. Nossa Senhora do Carmo. Os acidentes diminuíram um pouco, mas sempre há. Então, consideramos que a conscientização e a manutenção preventiva realmente têm de mudar, e principalmente o papel do poder público.

A nossa opinião é que os desafios da mobilidade são técnicos e políticos. Há falta de fiscalização de trânsito, seja por falta de efetivo, seja por brechas na lei, seja por regulamentações. Com essa falta de fiscalização, vemos que a metade da frota de Minas é ultrapassada. Será que o caminho é a inspeção veicular? Sabemos que o Brasil está bem atrasado nessa questão. As notícias que temos de São Paulo é que hoje se aplica nesse Município a inspeção veicular. Já é um grande passo. Então, se tivermos tempo no final, mostrarei a vocês um vídeo sobre esse assunto. Também há falta de investimento em engenharia de tráfego, em sinalização. Com a Copa das Confederações, vimos várias placas novas. Faltam investimentos também em transporte público de massa de qualidade. Hoje temos o VLT, o BRT, o bonde, o metrô.

Trouxe alguns "slides" de metrô de Londres, da quantidade de linhas de Nova Iorque - são várias cidades atendidas, não só Manhattan -, de Moscou, Paris, Buenos Aires, São Paulo, Rio e BH. É impressionante a visão do mapa.

Temos uma comparação aqui relacionada com metrô. Falamos que, às vezes, é o tamanho da população, mas vemos a população de Belo Horizonte, de 2,4 milhões de pessoas, e há uma linha de 28km - 11,7km por milhão de habitantes. A população de Paris, onde o metrô é bem antigo, pode ser equiparada com a população de BH. Vemos bem aí. Buenos Aires, que está aqui na América do Sul, tem uma população de 2,9 milhões de pessoas e são 20km, ou seja, tem o dobro de metrô de BH, mas tem seis linhas, 60km. No ritmo atual de investimento, o metrô de São Paulo, que vimos ter PPP, foi privatizado, tem gestão, levaria ainda 170 anos para se equiparar ao de Londres.

É falta de investimentos, de recursos? Stephen Kanitz, um economista muito conhecido no setor, disse que, em vez de mais impostos, pedágio, rodízio, proibição de circulação, que é que vemos hoje muito aplicado em algumas capitais, e se a maior parte dos impostos gerados pela indústria automobilística e sua cadeia automotiva fosse aplicado em mobilidade urbana, grandes problemas seriam minimizados. São R\$52.000.000.000,00 anuais de ICMS, IPI, PIS-Cofins. Boa parte disso poderia ser investido em estradas, sistemas viários e metrô. Mais 25 bilhões anuais de IPVA dariam para fazer 40.000km de ruas e estradas. São dados de 2011. Fonte: IBPT.

É preciso seguir exemplos de boas práticas também, não só de investimentos, mas de planejamentos, de boas práticas de mobilidade em todo o mundo. Trouxe alguns "slides" também. Por exemplo, permitir que os táxis esperem em qualquer ponto é questão de discussão aqui para o ciclo de debates da Região Metropolitana; semáforos com contagem regressiva, que alertam muito os motoristas



e melhoram a fluidez; mais fiscalização e melhoria das vias para se evitarem acidentes, veículos quebrados e consequentemente os congestionamentos; investimento em transporte público multimodal, que é do que estamos falando, interligando metrô, trens urbanos, VLT, ônibus, BRT, táxi e o transporte individual até esses pontos.

Hoje em Nova York é bem conhecida a integração bicicleta-metrô - elas são permitidas, existem bicicletários, pode-se entrar com a bicicleta no metrô. Em Miami há estacionamento subsidiado, há o transporte individual até a estação do metrô para depois se acessar o centro. São U\$4,00, R\$8,00, R\$10,00 a diária. Em Bremen há gestão de estacionamento, organização dos espaços, "carsharing" - mesmo após o metrô eles têm os balcões para tentar a divisão, o uso do carro por quatro, cinco pessoas - e transporte público.

Copenhague é bem conhecida e famosa, assim como Amsterdã, pelas suas ciclovias. Passarei um vídeo de exatamente 4 minutos sobre a inspeção técnica veicular, pois ainda tenho 5 minutos para falar. Esse vídeo é importante não somente para a Região Metropolitana.

Para concluir, essa decisão do modo tem de ser, realmente, tomada por todos.

Embaso essa ação louvável aqui do ciclo de debates, em que a população, a indústria e o poder público vão definir o rumo que queremos seguir. Obrigado.

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

O Sr. Presidente (Deputado Paulo Lamac) - Agradecemos ao Sr. Fábio Sacioto. Com a palavra, o Sr. Luciano Medrado.

Palavras do Sr. Luciano Medrado

Senhores, boa tarde. Cumprimento a Mesa na pessoa do Deputado Paulo Lamac, a quem vai o meu cumprimento especial pela coragem e pela competência com que conduziu os trabalhos até aqui. É um tema extremamente árido, difícil. O conhecimento sobre mobilidade do Brasil é um tema pouco dominado, para ser otimista, porque não é nada dominado. Prevaecem as opiniões pessoais e individuais onde está em jogo o direito coletivo. Isso dificulta sobremaneira as soluções.

Pude acompanhar os trabalhos preliminares nas 10 reuniões que foram feitas, que antecederam este ciclo, e pude também testemunhar a competência com que a GPI da Assembleia Legislativa e o Deputado Paulo Lamac conseguiram conduzi-lo até este momento.

Tivemos, na parte da manhã, muitas contribuições extremamente importantes para a fase imediatamente posterior que teremos, que é a consolidação da criação de um modelo de plano de mobilidade urbana, seja municipal, seja metropolitano. Na realidade, o nosso ponto de partida, como eu disse anteriormente, é praticamente zero em termos de conhecimento técnico.

Vou dar a minha contribuição na redução do tempo para ganharmos no debate, pois acho que é a grande ferramenta. O maior resultado que podemos obter aqui é o do debate. Vou saltar algumas partes que havia programado para falar, porque já foram ditas, como, por exemplo, sobre a lei, o desafio da lei, as principais ferramentas e contribuições que a lei traz.

Vou resumir tudo no seguinte: é uma lei sobre a qual não nos interessa mais discutir se é boa ou é ruim. A lei está aí e tem de ser cumprida. Agora cumprir simplesmente a lei não nos leva a um resultado final de melhoria da qualidade de vida da cidade. Temos de construir cidades inteligentes a partir do estímulo da lei. A lei é completa, mas não diz como fazer para cumpri-la. Essa é a nossa missão neste momento.

Vou saltar as primeiras partes. Em nível estadual, Minas Gerais tem o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado. Esse plano foi feito em nível metropolitano, com extensões para o Estado de Minas Gerais. Belo Horizonte tem um projeto de mobilidade. Vimos hoje, na parte da manhã, que ele atende a somente 75% da lei de mobilidade federal. Não nos cabe fazer críticas ao PDDI. Particularmente, tenho restrições a ele, porque ficou com uma carga de academicismo muito alta e não reflete a realidade. Esse é o grande problema e a grande missão que temos aqui.

No Brasil o conhecimento é gerado nas universidades, mas com uma distância muito grande do perfil da demanda da sociedade. Muitas vezes o conhecimento não tem um nível de aplicabilidade que atenda à demanda da sociedade. A nossa missão é aproximar os centros de conhecimento, as universidades, da demanda da sociedade. Hoje, na parte da manhã, o José Aparecido chamou isso de romântico. Aliás, não tem nada de romântico. Estou vendo-o ali e vou me declarar romântico para não ser criticado depois. Sou romântico por três razões: primeiro, porque a minha geração é a última politicamente romântica, pois acredita em política; segundo, porque sou casado com a mesma mulher há 40 anos e tenho necessariamente de ser romântico; terceiro, sou romântico porque executo tudo aquilo em que acredito, e uma pessoa romântica é aquela que executa o que acredita.

Vou saltar a questão dos desafios para efetivação da lei. A principal característica que vou ressaltar nessa lei é que, na primeira vez que se falou em mobilidade urbana no Brasil, conceituaram mobilidade como movimentação de pessoas e cargas. Hoje, na parte da manhã, vários expositores falaram, mas nenhum deles tocou na questão de cargas. É uma visão míope da questão da mobilidade, e vou mostrar mais à frente por quê.

Isso aí é a consideração do que a lei pode provocar e o que efetivamente está provocando, então vou passar. Também aqui é a respeito da lei.

Aqui começo a imaginar a aplicação dos planos de mobilidade. Acho que regiões metropolitanas têm de ter um plano metropolitano, até pelo princípio da sinergia e da integração, e entre algumas cidades que não têm caracterização metropolitana, mas que se caracterizam como cidades gêmeas, em áreas geográficas homogêneas, é preciso haver um plano de mobilidade integrada.

Aqui, vemos um modelo que ainda não temos no Brasil e no qual o que mais chama atenção é a questão, citada anteriormente, da acessibilidade - particularmente, dos deficientes físicos. Quem dera os passeios de Belo Horizonte tivessem a qualidade do passeio que vemos aí!

Aqui, começamos a fazer algumas perguntas, lembrando que hoje fazemos um exercício desses princípios. Estamos preparados e particularmente dispostos a superar os desafios que a lei da mobilidade nos impõe para a solução e a melhoria de vida nas cidades, especialmente na questão da mobilidade?



Quais as ações imediatas para garantir a efetivação da lei? Esta é uma delas: a realização de um ciclo de debates e, posteriormente, o seu aprofundamento na pré-elaboração dos planos de mobilidade. Essa é uma das ações que têm de ser empreendidas para incorporarmos a sociedade nesse debate. Não só o setor produtivo e privado e o poder público, mas também os movimentos sociais têm de participar intensamente desse debate.

Precisamos definir mecanismos de controle e de “performance”? Acabo de retornar da Europa, onde pude perceber claramente que, pelas metodologias mais modernas, nos países mais modernos, os planos têm indicadores que mostram para a sociedade se o que foi planejado está sendo executado adequadamente.

Ainda temos o problema da capacitação, que, para mim, é a questão mais grave. Não estamos capacitados para fazer o planejamento ou a execução da mobilidade urbana com uma visão maior, grande-angular, e, obviamente, que atenda à demanda da sociedade e não seja simplesmente uma ferramenta do poder público.

Conhecemos as experiências de sucesso existentes? Temos essa massa crítica dominada não só pelos técnicos e pelas universidades, mas também pela sociedade? Temos informações suficientes e facilmente disponíveis para conhecermos os casos de sucesso?

E como incorporar todos os atores da mobilidade urbana nesse planejamento extremamente complexo e delicado, que envolve interesses divergentes, mas que tem de atender um direito coletivo comum?

Aqui chegamos à questão que mais nos tem preocupado: a falta de conhecimento técnico existente no Brasil sobre alguns conceitos. A logística urbana, por exemplo, é um conceito novo no mundo e praticamente inexistente no Brasil. Da mesma forma, ninguém no Brasil estuda o conceito de economia urbana. Apenas um professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro mexia com esse conceito, mas ele faleceu em outubro do ano passado e não deixou sucessores. Então, não estamos estudando a questão da economia urbana, que é o que faz a cidade; a dinâmica da cidade se dá em função da sua vida econômica. Mas, repito, aqui não tem ninguém estudando economia urbana.

Por fim, o conceito que nos traz maior dificuldade, que é a integração disciplinar. Hoje ouvimos o pessoal da área jurídica da PUC, da área de engenharia e de outras áreas, mas ninguém tem a visão integrada. Todos têm a visão segmentada, e ainda não conseguimos desenvolver uma mentalidade de conhecimento integrado sobre mobilidade urbana.

A mobilidade urbana, num conceito para todos entenderem, nada mais é do que a movimentação de pessoas e de veículos pelas vias e pela infraestrutura de uma cidade. Por que as pessoas se movimentam pela cidade, por que os veículos se movimentam pela cidade? Em primeiro lugar, vão para as residências. Segundo, para atendimento de serviço de saúde, hospitais, clínicas, laboratórios, movimenta-se de algum lugar para lá. Terceiro, movimenta-se para consumo, ir ao supermercado, ao “shopping”. Outra razão para se movimentar é a educação, ir à escola. Outra, é o trabalho, obviamente. Por último, para o lazer. Eu não conheço, e já fiz essa pergunta a várias pessoas, em vários níveis de idade, de cultura, de capacidade intelectual, e não conseguimos identificar nenhuma outra razão para as pessoas se movimentarem. Logo, temos de atender a essa demanda.

Uma cidade existe em função das pessoas, dos cidadãos. Essas pessoas precisam se movimentar pelas razões que apresentamos, mas ninguém nunca percebe que só haverá nexos causais se para o destino que essas pessoas estão se deslocando eles forem abastecidos. O que é isso? Nós não vamos para o trabalho se lá não houver a mesa, não tiver o computador. Não vamos para o hospital se lá não houver a cama, o balcão de atendimento, se não houver os vários equipamentos que compõem um hospital. Você não vai à escola se não houver cadeira para se sentar, se não houver uma lanchonete. Você não vai a lugar nenhum se aquele destino não for abastecido. Nisso ninguém pensa. Então, passa-se um dia, dois dias discutindo mobilidade urbana, e gosto de falar por último, porque a pergunta é uma só. Tudo é muito bonito, vamos fazer isso, aquilo, mas como a cidade vai ser abastecida? Ninguém pensa nisso. E aí aparece a figura do caminhão, como a “Geni” da história, que toma pedrada todos os dias, juntamente com a BHTRANS, obviamente. Ficamos ali disputando quem ganha mais pedrada, nós ou a BHTRANS.

Na realidade, isso é um problema cultural, é falta de consciência coletiva sobre a importância do transporte, porque a humanidade não conseguiu desenvolver outro meio para fazer o produto chegar na ponta de consumo, a não ser pelo caminhão. Não existe outra possibilidade. O avião não sai do aeroporto, o trem não sai do trilho, o navio não sai do mar, a barcaça não sai do rio. Para fazer o produto chegar na mão, na ponta do consumo, só com o caminhão. Então, não podemos adotar políticas que restrinjam a circulação de caminhões. Se considerarmos as políticas públicas que vêm sendo adotadas no Brasil, a primeira medida que ela toma é fazer a restrição da circulação do caminhão, como se estivessem atendendo o direito e o interesse coletivo. Aí surge imediatamente uma pergunta. O Ricardo não está na Mesa, mas essa discussão iniciou-se há cinco anos em Belo Horizonte, quando a BHTRANS soltou uma portaria restringindo a circulação de caminhões sem conversar com ninguém. Eu fui à BHTRANS e disse: então a BHTRANS vai fazer as entregas dos supermercados? A BHTRANS vai fazer a entrega de oxigênio e gases medicinais nos hospitais? Como vamos fazer isso? Não estavam preocupados com isso.

Foi desse início, há cinco anos, com o Ricardo Mendanha como Presidente da BHTRANS, que falo com absoluta convicção que hoje Belo Horizonte está na vanguarda no trato das questões da mobilidade urbana. Digo isso porque há cinco anos a BHTRANS tomou a iniciativa de criar o fórum da mobilidade de Belo Horizonte e chamou todos os atores para participar. Então, fomos lá. Basicamente houve um estímulo muito grande do CDL, representado aqui pelo Marcos Innecco, que foi quem durante muito tempo presidiu o fórum, e dali começaram os grandes debates. Mas percebeu-se rapidamente que algumas questões técnicas de segmentos específicos não podiam ser tratadas ali, pois era um fórum de debates sem necessariamente haver a configuração técnica, e havia um caráter político também muito forte. Mas ali conseguia-se dar um encaminhamento aos assuntos. Assim, houve efetivamente o início dessas atividades, que depois evoluíram para um projeto financiado pela Comunidade Econômica Europeia, e nós, do setor produtivo, e a BHTRANS fomos correr o mundo para conhecer as melhores práticas de logística urbana.

Para finalizar, quero dizer que qualquer debate que não reconheça que a vida das cidades é em função da sua atividade econômica estará num grau de hipocrisia intelectual e ideológica que nos tira do rumo da conversa. Na realidade, uma cidade vive basicamente de quem é o gerador de emprego e quem é o gerador de renda, o resto é consequência. Não há debate ideológico. Não se trata de ser socialista, comunista, direitista, PT ou o que for, na realidade o conteúdo ideológico não trará nenhuma contribuição para a solução do



debate e para o debate sobre a questão da mobilidade urbana. O nosso ponto de partida é o desenvolvimento econômico integrado, em que, na maioria das grandes cidades, e na nossa não é diferente, o comércio é o grande indutor do desenvolvimento econômico, responsável por até 90% do PIB de algumas cidades. Então não podemos desconhecer o comércio como indutor e gerador de emprego e renda. Se é ele que gera o emprego e a renda, ele é o indutor do desenvolvimento da cidade, o resto é consequência. Na realidade, essa era a questão fundamental, o resto é consequência. Se é um planejamento de desenvolvimento econômico integrado, trataremos da questão do emprego e da renda, e depois, como consequência, as questões cultural, tecnológica, ambiental, social.

Na realidade, há um componente do qual ninguém tratou aqui, nem na parte da manhã. Não existe cidade inteligente sem o componente tecnológico nos tempos atuais. Então temos de incluir, além das questões ambiental, cultural e social, a questão tecnológica. O Fábio, que me antecedeu, colocou um ponto absolutamente fundamental. Vamos falar só de caminhão. A idade média da frota no Brasil é de 17,9 anos. Para se ter uma média de 17 anos, tem de haver caminhões de 30, 35 anos rodando por aí. Imaginem com que nível de manutenção, se ninguém exige isso dele, por via de inspeção veicular. Isso é o grande gerador de acidentes e mortes. Assim, temos de começar a criar mecanismos e ferramentas, mas não de fiscalização de trânsito, pois quem faz isso hoje é o radar, são os equipamentos eletrônicos.

Não precisamos de guardinha nas ruas, mas sim para cuidarem da nossa segurança. Estamos sendo empurrados para dentro das prisões das nossas casas. Enquanto os bandidos estão nas ruas armados, estamos sendo estimulados a ficar dentro das prisões domiciliares desarmados. Então essa é uma situação desigual. Precisamos mudar essa visão.

Há pouco tempo, falava-se que o nível de segurança era ruim no Brasil porque era um país de pobreza. Melhorou consideravelmente. Houve a inclusão de 30 milhões de brasileiros no nível de renda mínima, e o nível de insegurança subiu e não caiu. Portanto precisamos mudar os conceitos e deixar de tratar os temas importantes da sociedade como direito coletivo, mas como obrigação coletiva - aliás, a cada direito é preciso haver uma contrapartida de obrigação. Além disso, obviamente nos dispomos de algumas vaidades pessoais e o poder público parar de trabalhar com ele próprio. Na verdade, ele não trabalha para a sociedade, mas sim para outro órgão do poder público. É preciso também que nós, da sociedade, tenhamos uma posição mais consciente de participação positiva.

Nas primeiras reuniões que fizemos aqui, havia um muro de lamentações, e na realidade o objetivo não era esse. Daí a razão de eu ter-me congratulado com o Deputado Paulo Lamac, que conseguiu interromper o processo, e o muro de lamentações passou para uma posição mais contributiva.

Então a nossa contribuição é no intuito de trazer à tona o debate, a fim de construirmos os planos de mobilidade para o cumprimento da lei. Além disso, muito mais que a cumprir, é preciso servir à demanda do direito coletivo da sociedade. Muito obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides”.

O Sr. Presidente - Agradecemos ao Sr. Luciano Medrado a participação. O senhor nos brindou com as suas informações e o seu conhecimento. Com a palavra, o Sr. João Paulo Amaral.

Palavras do Sr. João Paulo Amaral

Muito obrigado, Deputado Paulo. Fico muito agradecido pelo convite para estar aqui. Tenho apego por Belo Horizonte pelo fato de ter parentes, pais, avós e irmã morando aqui. Então, desde pequeno, sempre visitei esta cidade e sempre questionei muito sobre a mobilidade daqui. Está sendo ótimo fazer esse questionamento publicamente agora e expor um pouco da minha experiência de outra cidade vizinha, São Paulo. Parabéns pelo processo de construção deste ciclo de debates, “Mobilidade urbana”. Isso está sendo fantástico e é importante. Mais importante ainda é verificar os resultados disso e convocar a população, todos que estão nos acompanhando, para participar e vir falar, dar a sua voz. Gostaria que outras pessoas que ainda não falaram se manifestassem aqui, porque acredito que isso deva ser levado adiante ou precisa ser levado adiante. A opinião de todos é importante.

Vou iniciar dizendo quem sou eu e como cheguei aqui. Na realidade, vendo todos os dias ciclos de debates - fiquei muito lisonjeado em participar de Mesas e assistir a plenárias com pessoas tão importantes, com falas relevantes e um histórico acadêmico tão bacana e especialistas no assunto... Na verdade, a minha especialidade veio praticamente por conta de uma ferramenta, a bicicleta. Não sou um defensor total, pleno da bicicleta. Então, quero dizer para quem quiser me tachar de ciclista que não me considero. Mas a forma como ela me fez me conectar com a cidade e entender os problemas que estamos vivenciando, não apenas de mobilidade, mas também de todo o contexto e uso da cidade, me fez correr atrás e me especializar nesse assunto. Hoje, a razão de eu estar aqui foi simplesmente por essa simples e útil ferramenta.

Depois de falar um pouco mais quem de fato sou, mas agora é importante mencionar isso. Nesse processo de começar a questionar a forma como a cidade estava sendo construída e a mobilidade que eu via em cima de uma bicicleta, comecei a observar e escutar muitos modelos mentais, que é o que estrutura a nossa cultura, o que criamos em nossa cabeça quando ouvimos algo na mídia e pensamos que devemos ficar trancados em casa mesmo, que só dá para andar de carro. É esse tipo de coisa que acabamos construindo. Então, alguns modelos mentais que ouvimos por aí em relação ao tema que estamos discutindo é de que precisamos de mais vias para desafogar o trânsito, porque há muito carro, e precisamos de mais espaço para eles andarem.

A solução é o metrô em todas as cidades, é o que ouvimos muito há alguns anos em São Paulo: “Aqui não é lugar de bicicleta, não temos ciclovias e não somos europeus”. O que estamos questionando não é - concordo com o que outras pessoas disseram aqui - favorecermos um em detrimento de outro, mas trazer alternativas. Nisso tudo está basicamente a centralidade pelo direito e acesso à cidade.

Antes de falar de mobilidade urbana, gostaria de dizer que discordo de algumas pessoas que disseram aqui que mobilidade urbana é sinônimo de transporte, pois não é. Estamos falando de uso do espaço público, do ordenamento desse espaço e, com certeza, do transporte de carga e de como sustentar de fato essa cidade. Tudo isso representa a mobilidade urbana.



Pensando no que falar sobre desafios e estratégias para Belo Horizonte, obviamente que, nas minhas visitas superesporádicas aqui, não me atreveria a falar da cidade ou julgá-la, mas com certeza traria um pouco da experiência que vemos lá em São Paulo, cujos casos infelizmente são replicados por todo o Brasil. Em alguns casos, em várias situações, vemos que São Paulo é um modelo para o Brasil, e em mobilidade não é diferente. Então decidi criar um guia de como não seguir o exemplo de São Paulo pelo capítulo da mobilidade urbana. Por que isso? Houve algumas soluções históricas em São Paulo que mudaram bastante o rumo. Já fomos uma cidade europeia. Não somos europeus, mas foi um modelo mental que construímos nesse processo.

Antes da década de 50, havia bondes e o uso maciço de bicicletas na cidade de São Paulo. Na década de 50, como essas duas fotos ilustram, houve mudanças radicais como soluções técnicas de mobilidade para que se ampliassem as vias a fim de desafogar o trânsito, que já acontecia naquela época. E tudo que vemos e reclamamos hoje, dizendo que “anel viário e não sei quê trarão mais carros para a rua”, já sabemos. É um modelo mental que construímos há muito tempo. Então essas foram as soluções técnicas no passado, que infelizmente acabaram acarretando em modelos mentais de hoje. Sobre quem quer defender estritamente o carro – e acho que não deveriam defender só ele, mas ele também faz parte da mobilidade –, acreditem que foram eles mesmos que criaram esses modelos mentais, e não conseguimos suportar mais.

Outra solução que foi criada na década de 60, em São Paulo, foi acabar com os bondes. Essa é a última viagem do bonde da Penha, que passava muito perto da minha casa na Zona Oeste, em São Paulo, e se conectava à Penha, na Zona Leste. Entretanto hoje não tenho uma forma fácil de fazer essa conexão com outro meio de transporte. Agora, quase 50 anos depois, estamos discutindo uma nova solução inovadora, que é o VLT, que nada mais é que o bonde de antigamente.

Então, quais os resultados dos modelos mentais e o que conseguimos construir disso visualmente? Trouxe alguns registros para vocês para ficar bem claro o que os modelos mentais representam. Estes significam que o pedestre é um marginal. Ele é marginalizado, não tem prioridade nas ruas de São Paulo e não tem o seu espaço. Cotidianamente vemos – e acredito, com certeza, que muitos de vocês devem estar olhando e dizendo “já vi isso aqui, em Belo Horizonte” – esses casos, as guaritas que ocupam todo o espaço da calçada, assim como os espaços para fumantes, que surgiram com a lei que proíbe fumar dentro de espaços fechados, levando esse espaço para as calçadas e tirando o dos pedestres.

A última prioridade, em qualquer obra que acontece na cidade de São Paulo, tem sido para o pedestre. Quando fazem recapeamentos das pistas, que atualmente são cotidianos, nunca se repõe a faixa de pedestres, mas, se se repõe, isso leva meses. Além disso, quando você vê um carro em cima do passeio, acha isso normal e diz: “como não tem lugar para ele parar, vou me esquivar, pois esse é o espaço dele”.

Esse é um símbolo bem interessante. Não o percebemos, eu mesmo pouco o via, mas, quando vemos aquelas plaquinhas na entrada dos estacionamentos dizendo “cuidado, veículos”, parece que justamente você, pedestre, é um invasor do espaço, e não o contrário, do carro que está saindo do estacionamento. Então, acho que há um conflito de qual é a prioridade e a quem se deve favorecer em cada espaço.

Vemos também cenas como essa, em que o pedestre acaba se esquivando e realmente não há uma estrutura onde possa andar. Isso significa o quê? Acho que é um ponto importante, ao falar sobre o conceito de mobilidade, ou seja, não está envolvida só a questão de melhorar a forma como nos deslocamos, mas melhorar a segurança da cidade. Cidades que realmente não favorecem as calçadas para quem ir a pé devem ser cidades cada vez mais abandonadas e que permitem mais insegurança às pessoas que querem andar nas ruas.

Essa é uma história que compactua muito com o que a Kátia disse na última plenária sobre a acessibilidade. Eu assemelho e coloco muito próximos os termos “mobilidade” e “acessibilidade” e vejo esses registros quando estão acontecendo obras na cidade. Por exemplo, essa obra foi finalizada, mas ainda não tem acessibilidade para cadeirantes, obrigando-os a utilizar o asfalto, com ônibus tirando fino neles. Isso é também um grande problema.

Há essas tecnologias que nos tratam como gado, alinhando-nos ali na calçada para que nos esquivemos e não atrapalhemos o trânsito, e ainda a questão das bicicletas. A mesma coisa que acontece com as obras que não priorizam os pedestres ou os tratam como marginais, nessa questão de prioridades, ocorre também com a bicicleta, com ciclovias que não foram terminadas, acessos que não fazem sentido e não são conectados. Aliás, a minha bicicleta quebrou. Não vi, não esperava esse buraco.

Então, até pouco tempo essas eram as únicas placas que víamos, em relação a bicicletas. Isso também ocorre em relação aos pedestres. Eles não veem sinalização. Se eu quero andar pelo Centro ou por pontos turísticos de São Paulo, não vejo placas para pedestres e para ciclistas, só para carros. Creio que sofro até hoje com isso e me sinto marginalizado. Embora a bicicleta me trouxesse muitas coisas boas, e vou falar disso depois, até hoje me sinto marginalizado. Quando cheguei à Assembleia Legislativa com minha bicicleta, por mais que eu tivesse autorização para estacioná-la, fui barrado. Por isso tive de esperar meia hora e perdi a exposição de alguns palestrantes. Fiz questão de vir com ela porque achei que fosse a melhor forma de conhecer a cidade. Esse é o apelo que faço dentro desta Casa, já que estamos falando dentro da casa do povo.

Aliás vou dar um exemplo prático ocorrido perto da minha casa, em que o aumento das vias favoreceu o uso do espaço e reduziu o congestionamento. Aqui foi retirada uma praça para gerar duas pistas. Uma semana após essa obra terminar, vejamos o congestionamento gerado. Até hoje a situação está assim e não tem melhorado.

Creio que, nesse contexto, o pior modelo mental, de todos os que temos construído, infelizmente, é a impunidade. É a questão de fazer o que quiser, da forma como quiser e saber que não vai ser punido por isso.

A campanha relativa aos acidentes de trânsito tem muito a ver com a estrutura dos carros, dos veículos e com a inspeção que precisa ser feita, com certeza. Há também o problema da velocidade e da impunidade que isso gera. Infelizmente, hoje temos de considerar que avenidas de 60km/h - o que para mim já é muito, como pedestre, como ciclista e como usuário de transporte público - já não são respeitadas. Quando se fala em 60km/h de velocidade máxima, considera-se que os carros se movimentam em velocidade muito além dessa, obviamente. Então, vemos claramente casos de impunidade quando espaços exclusivos para bicicletas são ocupados, quando carros fazem manobras proibidas, como subir em uma calçada para se desviar do congestionamento, quando há no exato momento uma viatura da CT, que é o nosso órgão de trânsito fiscalizador, com uma luzinha vermelha atrás, vê a situação e não faz nada. As



próprias viaturas desses órgãos cometem essas irregularidades. Este caso é muito claro: uma motorista desejou protestar quanto a uma ciclofaixa de teste na cidade de São Paulo. Além de ela estacionar em cima da ciclofaixa, com uma viatura que estava justamente atrás, ela decidiu esconder a placa, que é algo proibido, e não foi punida por isso.

Obviamente, o resultado é que isso tudo fez com que tivéssemos esse contingente de carros na rua, por opção, por não termos alternativas, e pelo que falei anteriormente, pelo direito e acesso à cidade. Não temos direito, não temos acesso, então qual é a nossa alternativa? Privatizarmos a lei e usarmos o carro, que é a única opção que temos. Assim, estamos com uma grande massa de carros pela cidade. Evidentemente, isso o tornou o grande vilão.

Hoje há um modelo mental em que se critica muito o automóvel. Ele já deu uma solução importante para a sociedade e faz parte desse contexto de mobilidade, mas a forma com que tem sido conduzido e priorizado o torna um vilão. Não sou contra o carro. Ele tem sua tecnologia importante e seus avanços, porém a forma com que tem sido usado, novamente, como falou o colega anterior, é exacerbada e o torna esse vilão.

Falando sobre estratégias, qual é a solução para o problema? Acho que não estou falando nada de novo, só me expressando de uma forma diferente. A primeira lição que vejo sobre a cidade de São Paulo é o planejamento territorial. Como falei, mobilidade urbana não é só o transporte, é o uso do espaço urbano, é a forma com que ocupamos os espaços disponíveis da cidade. Esse planejamento territorial passa por uma coisa importante também, que é o adensamento, a ocupação da população da cidade.

Em São Paulo vemos estas cenas típicas. Pedalo por essa avenida da esquerda todos os dias, e todos os dias é essa mesma cena. Moro na Zona Oeste, mais na parte central, e vou para a Zona Leste, um pouco mais afastada do Centro expandido, então estou indo no fluxo contrário ao normal. Vejo a avenida lotada de carros do outro lado dela, com um congestionamento intenso, enquanto estou sozinho na minha via. Isso ocorre não só nas avenidas usadas pelos carros, mas também com o metrô e com todos os transportes públicos.

Então, há muitas críticas de que precisamos de mais metrôs e vias, mas na verdade se trata de uma questão de ordenamento territorial: para onde as pessoas estão indo e por que estão indo para lá. Assim, podemos readequar o uso do espaço urbano, pois sabemos que, quando há um polo empresarial e todos estão indo para lá, da forma como está não vai funcionar.

São duas lições de planejamento de mobilidade integrada. Basicamente, essas duas lições, para mim, são fundamentais nos planos de mobilidade. E essa segunda exclusivamente, pois coloquei a palavra “integrado”. Os planos que vejo por aí não estão surgindo com soluções integradas. Por exemplo, o plano de metas que o Haddad apresentou em São Paulo propõe fazer tantos quilômetros de ciclovia e tantos quilômetros de corredores de ônibus. Cadê a integração disso? O que vai funcionar nesses dois modais? Por que não existe um plano integrado? É justamente isso que fará com que tudo funcione da melhor forma.

Por que o planejamento integrado? Primeiro, porque 60% do espaço urbano de São Paulo é para os carros, entre estacionamentos e espaços que estão sendo ocupados por um carro que está parado o dia inteiro, o que não contribui para a questão da mobilidade. O fato de o carro ser um vilão se dá pela prioridade do uso do espaço. Então, na verdade, é necessária uma democratização do espaço e da mobilidade para todos os veículos, e não apenas para o carro.

Faltam soluções integradas, como eu disse. Essa é a única ciclofaixa, de 3km, que temos em São Paulo. A Prefeitura a fez, teoricamente, como um teste e até hoje não a ampliou. Isso já faz alguns anos. Na verdade, ela é um retângulo que passa por, no máximo, 10 quarteirões em um bairro, portanto não há viabilidade e todos a criticam, pois não funciona e está ocupando vaga de carro e tudo o mais. Claro, da forma como ela foi feita, sem estar integrada a nada, não vai funcionar mesmo.

Soluções integradas são necessárias com o transporte público. Quase todos os dias tiramos foto dessa cena no metrô de São Paulo, porque optamos por ter essas soluções lineares: uma linha Norte-Sul, outra linha Oeste-Leste e nada conectando entre elas, mesmo que fossem outros modais. Acontece que um grande contingente de pessoas tem de optar por aquela forma de integração, um único eixo que se conecta com o outro, gerando essa enorme lotação.

Temos de rever a forma como temos construído essa mobilidade. Vi aqui vários exemplos de solução linear e fico feliz de muitas pessoas terem falado contra ela. Não basta falar de metrô, de bicicleta. Quando a pessoa vê que não tem a opção do metrô perto de sua casa e que, se tiver de optar por ele, terá de ir muito longe, acaba optando pelo carro. Se a pessoa quer como única opção a bicicleta, mas a ciclovia está longe de sua casa, opta pelo carro. Isso acontece em todos os modais, o que acaba fazendo com que o carro se torne o vilão. Na verdade, ele também faz parte desse contexto e dessa mobilidade. Como já falei, ele está com o espaço acima da prioridade dos outros, tanto na questão do uso do espaço quanto do contingente de viagens. Vimos que ele é usado no segundo maior número de viagens na cidade de São Paulo, após o ir a pé. A maior justificativa para as pessoas irem a pé é porque não têm recursos para pagar o transporte público. Então, o carro fica visto como esse vilão.

Nesta transparência, posso ser tachado de romântico por falar isso, coloco a pessoa no centro da mobilidade. E ela no centro, com acessibilidade e direito à cidade de várias formas. Se a pessoa olha e vê que do ponto de onde está saindo e aonde quer chegar há a opção de fazer a integração, com ônibus, o metrô ou mesmo pegar o carro, ir até um estacionamento e fazer o restante de transporte público ou de bicicleta, teremos maior variedade do uso da mobilidade. O aproveitamento dos vários setores da mobilidade torna o fluxo melhor e, conseqüentemente, gera maior mobilidade para cidade. Obviamente, isso representa tecnicamente uma integração intermodal.

Ontem eu falava com o Prof. Emílio sobre o assunto. Vimos que a solução técnica está aí, e vários técnicos já a estão mostrando. Então, já temos a solução técnica. Por que não estamos conseguindo resolver os problemas da mobilidade? Basicamente porque ele está atrelado a soluções culturais. Aquela solução técnica do passado, da década de 50, em São Paulo, transformou nossa cultura, e não conseguimos visualizar vários outros modais mais sustentáveis para a cidade de São Paulo.

Obviamente, a solução é cultural, é a opinião das pessoas. O modelo mental que as pessoas criam influencia a solução política. O problema não é técnico. Já sabemos quais são as soluções. Talvez estejamos sendo repetitivos. Devemos mudar o modelo mental das pessoas, e isso será feito com decisões políticas, que por sua vez serão remetidas a soluções técnicas. Esses três eixos têm de estar ligados; senão, não teremos solução.



O que nós, cidadãos, temos feito para mudar esse quadro? Em relação à bicicleta, ao uso do espaço público, posso dizer que, em São Paulo, as pessoas têm construído um ambiente melhor para a cidade. Eu mesmo não estaria lá se não fosse isso. Ficamos unidos e fomos às ruas mostrar que temos o nosso espaço, refletimos sobre o uso do espaço urbano, mostramos que se formos eficientes precisaremos de menos espaço. Quando comecei a pedalar, o que percebi inicialmente foi o contato com as outras pessoas. Conheci minha esposa por conta da bicicleta. Não queríamos basicamente bicicletas para a cidade, e sim uma cidade melhor.

Essa foi uma ação ocorrida na ponte estaiada, grande obra que não serviu para nada, porque hoje sequer há espaço para o transporte público e para os pedestres. E a via já está congestionada. Há quatro anos, brincávamos: “Rumo aos 300km de engarrafamento”. Ontem, atingimos essa meta. Parabéns, São Paulo! Aliás, a manifestação contra o aumento da tarifa de transporte público, realizada ontem, foi muito bem-sucedida. Todos foram às ruas para protestar.

Proporcionamento de experiências inesquecíveis: pedalarmos com cegos, conectarmo-nos com pessoas que nunca imaginávamos. As pessoas passam a se conhecer mais. Vivo em São Paulo, que, para mim, parece uma cidade do interior, porque, no meu caminho para o trabalho, dou bom dia a pelo menos quatro pessoas que encontro quando estou de bicicleta ou a pé. Às vezes, encontro quem não via há muito tempo.

Mostramos que podemos usar a rua e os espaços públicos de forma diferente e para que é a cidade. Agora que cheguei aqui, quem sou eu hoje? Estou representando o Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - Idec -, onde trabalho com a pauta de consumo sustentável. O que esse instituto tem a ver com mobilidade? Tudo. O Código de Defesa do Consumidor defende o uso de serviços públicos também. O consumidor não utiliza apenas os bens privados do mercado, mas também os serviços públicos. A partir do momento que utiliza o transporte público, você passa a ter direitos. É importante conhecê-los, até para recorrer ao melhor sistema. Acreditamos ainda que a defesa do consumidor está ligada ao fato de sermos cidadãos e podermos obter melhores alternativas. Então, lutamos por mais alternativas para o consumidor cidadão, lutamos para que mais pessoas saibam de seus direitos, lutamos para mudar os padrões de produção e consumo. Convido todos a conhecerem o Idec. Temos trabalhado muito com a pauta da mobilidade.

Represento também o sistema de bicicleta. Sempre me envolvi com a iniciativa do Bike Anjo, que é uma rede de ciclistas que pedalam todos os dias, são apaixonados por esse meio de transporte e viram essa forma de se integrar com a cidade e se conectarem com as pessoas. Gostaríamos de ajudar mais pessoas a repassar esse conhecimento, para quem quer aprender a pedalar com mais segurança e confiança. Hoje não temos esse tipo de informação por parte do governo. Então, suprimos essa demanda. Começamos com um grupo de amigos e hoje somos uma rede de 600 “bikeanjos” em 80 cidades do Brasil. É interessante, pois os europeus também precisam de “bikeanjos” e de uma melhor mobilidade. Também estamos em Portugal e nos Estados Unidos e nos dirigimos a outros países que consideram essa ação importante. Talvez ainda não tenhamos atingido tantas pessoas para solucionar o problema da mobilidade, mas atingimos pessoas para pensar sobre o uso da cidade. Além disso, conseguimos fazer grandes amigos por conta da bicicleta. Isso não seria possível sem essa movimentação.

Deixo esta reflexão: não precisamos de um Prefeito para ter uma cidade sustentável, mas de pessoas.

Gostaria de deixar aqui os meus contatos. Estou à disposição para conversar mais e discutir formas para que tenhamos uma cidade melhor. Muito obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides”.

O Sr. Presidente - Agradecemos a presença e a participação do Sr. João Paulo Amaral em nosso debate.

Esclarecimentos sobre os Debates

O Sr. Presidente - Neste instante, daremos início aos debates. Solicitamos àqueles que fizerem uso do microfone que se identifiquem, sejam objetivos e sucintos, dispensada a formalidade das saudações pessoais. Pedimos também que entreguem antes sua contribuição por escrito à assessoria. Cada participante disporá de até dois minutos para fazer a sua intervenção. Lembramos que a leitura e apresentação oral de questionamentos aos expositores serão feitas de acordo com o volume de inscrições recebidas.

Debates

O Sr. Presidente - Na verdade, não temos aqui questões por escrito dirigidas aos nossos palestrantes. No entanto, gostaria de perguntar se alguém quer fazer uma intervenção oral neste momento. A única coisa que solicitamos é que se apresentem, dizendo os nomes e as instituições que representam.

O Sr. José Aparecido - Deputado, as questões dos modais são importantíssimas porque definem o futuro da cidade. Estamos assistindo a uma escolha de modal que foi, na verdade, um arranjo para os donos dos ônibus atenderem a uma continuação do direito de exploração do sistema de transporte da cidade.

É extremamente legítimo; no lugar deles, eu não abriria mão.

Mas, diante das exposições do Luiz e do Berilo, vemos que o modal de transporte para a cidade evidentemente não é o BRT. A comunidade de engenharia da cidade - as academias, o Crea e a Sociedade Mineira de Engenheiros - já deixou isso claro há muito tempo. Então temos um arranjo para resolver o problema de uma licitação, que, diga-se de passagem, foi feita, e muito bem feita, pelo Célio e é referência nacional, mas que atende a esse segmento que explora o sistema de transporte coletivo e tem uma concessão de 20 anos.

Visitando a obra do monotrilho de São Paulo, fiquei impressionado com a beleza, a leveza e o resultado esperado da obra. Aqui, tenho ouvido dizer que vão colocar BRT na Amazonas, na Pedro II, na Andradas e na Nossa Senhora do Carmo, o que é o fim do mundo. Sinceramente, colocar BRT em vias já estranguladas, saturadas e estreitas é, com o perdão da palavra, uma insanidade. Vale lembrar que a Avenida Cristiano Machado tem 50m de largura, e metade desse espaço é dedicado ao BRT.

Mas o que quero perguntar ao Célio, que aqui representa a BHTRANS, é se essa ideia de colocar o BRT na Amazonas, no anel rodoviário, etc., é verdadeira ou é apenas mais uma viagem da BHTRANS.



O Sr. Presidente - Obrigado, José Aparecido. O Célio, que está dando uma entrevista ali fora, responderá daqui a pouco, mas quero ressaltar que teremos um espaço adequado para tratar das questões específicas de planejamento da região metropolitana. De qualquer maneira, contamos com a presença do Célio.

O Sr. Marcelo Caetano - Boa tarde, meu nome é Marcelo Caetano, sou arquiteto, e tenho uma pergunta a fazer ao palestrante que fez uma exposição sobre o BRT. Sem entrar na discussão sobre se ele é ou não o modal mais recomendado para Belo Horizonte, gostaria de saber se foi cogitado o uso de veículos elétricos, com alimentação aérea, uma vez que seria uma rara oportunidade para reduzir os impactos de motor a explosão na cidade - basicamente, a poluição sonora e a poluição do ar. Se isso foi cogitado, por que essa opção foi preterida?

O Sr. Presidente - Aproveito o retorno do Célio para dizer que foram feitas três questões relativas à sua apresentação. Por favor, Kátia.

A Sra. Kátia Ferraz - Tive a oportunidade de conhecer a planta das estações do BRT e de verificar o local fisicamente, passando perto de algumas delas, quando constatei que a questão da acessibilidade não está sendo contemplada. Em um dos pontos, há uma escada, e a desculpa é que a entrada será do outro lado. Imaginem como uma pessoa com a mobilidade reduzida - e não me refiro apenas à pessoa com deficiência - vai transitar por ali! Para conhecer o projeto do BRT, estive na BHTRANS, que conhece a minha entidade, o Centro de Vida Independente, por termos sido do Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência, e nessa ocasião me coloquei à disposição para tratar da questão da acessibilidade nas estações do BRT.

Outra questão é quanto à obra da Avenida Antônio Carlos. Fui dar uma aula na Fundação João Pinheiro, no curso de pós-graduação de Segurança Pública, e nas pistas do meio não dá para passar uma cadeira de rodas, você tem de escolher de qual lado será atropelado, do lado de dentro ou do lado externo. Acho que foram muito mal feitas. Existem placas de ônibus no meio, sendo que o passageiro tem de descer para o meio da pista e subir, depois de passar a placa, com perigo, correndo risco de ser atropelado. A obra não atende, creio que os gestores imaginam que a acessibilidade é só para cadeira de rodas, que se dá um jeitinho. Falo sobre isso porque as obras não estão contemplando esse item, e está sendo muito difícil transitar, Deputado. Muito obrigada.

O Sr. Presidente - Muito obrigado, Kátia. Agradecemos a disponibilidade do Sr. Célio Bouzada. Em que pese a essa discussão ser sobre submodais, surgiram questões que são pontuais. Como já disse, teremos mais tempo e melhores condições na etapa metropolitana, de Belo Horizonte. Então, escutamos a fala da Kátia e temos outras questões, as quais gostaríamos que, se for possível, respondesse objetivamente: “Considerando o custo de um acidente, levantado pelo Ipea, de R\$219.000,00, qual a justificativa para não se construírem passarelas de acesso nas estações de BRT em vias com alto índice de acidentes, de atropelamentos, como as Avenidas Cristiano Machado e Antônio Carlos?”. Há também esta questão: “Existe planejamento de BRT para as Avenidas Amazonas e Pedro II? Não seria adequado um outro modal? Foi estudada a utilização de veículos com alimentação elétrica para o nosso BRT? Se foi feita essa análise, por que não foi adotada?”.

O Sr. Célio Freitas Bouzada - Obrigado pela oportunidade. O nosso projeto de BRT, do ponto de vista da segurança, sofreu uma auditoria na fase de projeto. Existe uma auditoria na fase de execução de obras e uma auditoria depois, antes da operação. Sobre o que a Sra. Kátia apresentou, creio que tenho a obrigação de anotar e ir conferir, porque o que está em projeto atende a todas essas questões. Não vou falar que elas não existam, mas sim que merecem ser avaliadas e respondidas com cuidado, porque a nossa intenção é fazer um transporte para todos. Lamento se eventualmente existe alguma situação dessas.

O nosso plano de mobilidade, Sr. Deputado, contempla 220km de corredores de alta capacidade. Dentro desses 220km, por exemplo, há 1km para o qual estamos pensando em BRT, o do anel rodoviário, ou seja, quando o DNIT reformá-lo, duplicá-lo, ali já nasceria um corredor de BRT. Defendemos que a ligação do Barreiro ao Calafate tem de ser por metrô, porque o volume de demanda já o justifica. Então, cada situação exige um modal.

O Berilo se encontra aqui. No caso do monotrilho, fornecemos todas as informações. Realizamos inúmeras reuniões técnicas na BHTRANS, até mesmo sugerindo alternativas de traçado para o monotrilho, cuja proposta do aeroporto é que passe pela Pedro II. Houve estudos. Quem mexe com mobilidade, como é o nosso caso, que somos da área de planejamento, tem de mapear todas as alternativas e oportunidades. Como administrador público, em face dos compromissos políticos, dos recursos e das disponibilidades, precisamos tomar a melhor decisão. Pode ser que no futuro ela não se mostre a mais acertada, mas o pior é não tomar decisão nenhuma.

Havia questões com recursos disponíveis pelo governo federal, havia prazos, e optamos por um modal que vai operar agora, já no final deste ano. Outros modais, outras oportunidades devem ser estudadas, devem ser analisadas. Há o modal que tem problema de rampa, pois nossa cidade tem muita rampa. Então, cada caso é um caso e tem de ser olhado “per se” e a decisão tomada dessa forma. Creio que não há problemas, há espaço para todos.

O Sr. Presidente - Quanto à questão da alimentação elétrica, o senhor saberia dizer se foi analisada?

O Sr. Célio Freitas Bouzada - Foi. Temos uma experiência, na América do Sul, de BRT alimentado por energia. É uma cidade na Venezuela.

O Sr. Célio Freitas Bouzada - Obrigado pela informação, porque os nossos relatórios apontavam uma cidade na Venezuela com alguns problemas de fornecimento de energia. No caso do Brasil, há uma questão econômica que atrapalha um pouco - quando mais precisamos de energia, ela é mais cara. É a mesma coisa que o metrô sofre, porque quando ele tem maior demanda, a energia é muito cara, o que faz com que tenhamos um grande benefício do ponto de vista ambiental, mas financeiramente não se viabiliza, pois o custo de operação fica muito maior. É como falo: tem-se um rol de elementos para a tomada de decisão; e toma-se.

O Sr. Presidente - Agradeço ao Célio Bouzada.

O Sr. Célio Freitas Bouzada - Aproveito a oportunidade para dizer que as nossas informações de BRT estão todas no “site” da BHTRANS. Fiquem à vontade. Estamos sempre rodando. Já fomos à Sociedade Mineira de Engenheiros, ao Crea, e estamos à disposição para debater, porque, à medida que debatemos, esclarecemos e aprendemos, evoluímos e melhoramos a mobilidade da



nossa cidade, que é o que queremos. Coloco-me à disposição de todos os senhores para debater o tema e aprender quando precisar. Obrigado.

O Sr. Presidente - A BHTRANS estará na etapa da Região Metropolitana de Belo Horizonte, que tenho certeza de que será uma discussão interessante, profícua e altamente participativa. Agradeço, Célio, pelo retorno.

A Sra. Cláudia Oliveira - Boa tarde. Na pessoa do Deputado Paulo Lamac cumprimento todos da Mesa. Também gostaria de parabenizá-los por este espaço democrático que estamos vivendo aqui e por ter participado desses momentos junto da Comissão. Aprendemos muito com isso.

Não sou técnica em urbanística nem arquiteta. Há 22 anos sou professora da educação infantil e nos envolvemos com os problemas comunitários. Hoje estamos muito envolvidos com a questão do transporte e de habitação. Sou da Comissão de Transporte de Ribeirão das Neves e do Conselho de Habitação do Município.

O Sr. Presidente - Por favor, diga o seu nome para constar na ata.

A Sra. Cláudia Oliveira - Meu nome é Cláudia Oliveira. A minha pergunta é a seguinte: por que em Minas Gerais ainda não foi implementada a inspeção veicular, que é o que vimos, por meio do palestrante? A outra questão, Deputado, diz respeito aos terminais tanto os ligados a BRT quanto ao terminal junto ao metrô do Vetor Noroeste e ainda à discussão sobre os terminais de Justinópolis, ligando à Ribeirão das Neves; há ainda a questão do Jardim Colonial, que é a do trevo. Então, esses temas não têm sido trazidos à tona. A nossa preocupação, ali, do Vetor Noroeste, é a ligação com Contagem e Municípios limítrofes: Contagem, Esmeralda e Ribeirão das Neves. Então, gostaríamos colocar essa intervenção na Mesa. Obrigada.

O Sr. Presidente - Obrigado, Cláudia.

O Sr. José Egídio - Boa tarde a todos e a todas. Meu nome é José Egídio. Sou advogado, militante do movimento social, mais envolvido no Movimento Pró-Metrô. Infelizmente, o trabalho não permitiu que eu participasse o dia todo. No entanto, há uma coisa que me incomoda muito. Há 30 anos lutamos pelo metrô aqui em Belo Horizonte e, recentemente, houve algumas iniciativas louváveis que levam a população a acreditar que, de fato, dessa vez vai se concretizar pelo menos grande parte do metrô de Belo Horizonte.

Como já sou cético em relação ao metrô em Belo Horizonte, gostaria de perguntar aos nobres colegas da Mesa o seguinte: já que a proposta de metrô em Belo Horizonte é via parceria público-privada - aliás, é uma lei cheia de inconstitucionalidades -, será que alguém acredita que o setor empresarial após a Copa do Mundo, quando quem tinha de fazer investimento certamente o fez, pois é a oportunidade de ganhar dinheiro, teria recurso ou interesse em investir em PPP para o metrô? Ou, mais uma vez, vamos ficar a ver navios em relação a metrô em Belo Horizonte? Numa cidade como a nossa não dá nem mais para discutir mobilidade restrita à cidade, por isso estamos na vertente da discussão metropolitana. É claro que temos de usar todas as tecnologias numa cidade como a nossa.

Também é um dos objetivos deste seminário, porque não temos a cultura do planejamento. Se, de fato, planejássemos a cidade e a região metropolitana no curto, médio e longo prazos, pensando nas tecnologias existentes e nas que estão em estudo, certamente com o tempo resolveríamos a questão da mobilidade nesta cidade. Mas infelizmente ainda estamos engatilhando na própria ideia de planejamento, que ficou mais forte no poder público a partir de 1988.

Então, gostaria que alguém me desse uma luz, dizendo-me o que acha, dizendo se, de fato, existe a possibilidade do metrô após a Copa do Mundo, já que não conseguimos, fomos incompetentes para articulá-lo a tempo de ser utilizado para a essa competição.

O Sr. Presidente - Muito obrigado, José Egídio.

Pode ficar à vontade. Só peço que se apresente. Pode fazer uso da palavra.

O Sr. Tiago Garcia - Boa tarde. Meu nome é Tiago Garcia, sou estudante. Gostaria de levantar só uma questão referente à integração, que foi muito exposta durante todo o dia do nosso fórum. Ouvi muito sobre soluções de integração entre transportes, ouvi que uma solução apenas não seria a mais adequada. Mas gostaria de saber se existe integração entre as entidades que os palestrantes estão representando, porque ouvi ideias espaçadas, ouvi muitas defesas de pontos de vista, mas não vi uma parceria entre as entidades. Não ouvi: "Minha entidade, junto com tal entidade, faz esse trabalho" ou "Minha entidade poderia trabalhar melhor se a entidade tal estivesse engajada nesse projeto".

Então, gostaria de saber dos palestrantes se existe esse tipo de integração. Na verdade, pode até existir, mas talvez não tenha sido apresentada. Por exemplo, o pessoal de cargas com o pessoal da BHTRANS - foi exposto talvez como uma questão de crítica que eles recebem. Queria ouvir um pouco mais sobre o que as entidades representadas aqui estão fazendo em conjunto para chegar a uma solução para o problema que estamos discutindo.

O Sr. Presidente - Nós é que lhe agradecemos, Tiago, a participação.

O Sr. José Aparecido Ribeiro - Meu nome é José Aparecido Ribeiro. Sou da ACMinas, ONG SOS Mobilidade Urbana.

Insisto: carros não andam sozinhos, carros andam com gente dirigindo. Prof. Luciano, o senhor citou meu nome, sou grande admirador do senhor. O senhor pode ser romântico, vários podem ser românticos nesta Mesa. E há gente mais romântica do que o senhor. Quem não pode ser romântico, Prof. Luciano, é quem toma decisão. Esses não podem ser românticos, esses precisam ser práticos, esses devem entender a realidade e agir de acordo com ela e não de acordo com o que o sonho nos permite. A medida do mundo é a nossa medida. Quem anda de ônibus o enxerga e enxerga a cidade da perspectiva do ônibus. Quem anda de carro, de bicicleta e a pé, da mesma forma. Ando de todas as formas, até de metrô. Aliás, não ando de metrô, levam-me para dentro do metrô; não ando de ônibus, levam-me para dentro do ônibus.

Eu estava vindo para cá de ônibus e vi uma cena que me deixou chocado: os arrancos que o motorista do ônibus dava e as senhoras segurando. Não dei conta de segurar e caí. Imaginem o que aconteceu com as senhoras que estavam do meu lado. Agora, neste exato momento, milhões de pessoas estão dentro dos ônibus vivendo essa experiência.

Então, essa medida do mundo realmente exige prática. Não adianta a Bike Anjo achar que o mundo e a cidade são para as bicicletas. Cada um percebe de um jeito. Há pessoas que vão andar de bicicleta, há pessoas que não podem nem andar de bicicleta.



Quero fazer uma pergunta ao nosso brilhante ex-Presidente da BHTRANS, o Sr. Mendanha. Mendanha, você falou que os índices de carro no Brasil são muito menores do que na Europa e do que nos Estados Unidos. Aliás, não se fala de Estados Unidos aqui. Sempre que se fala em mobilidade urbana, lembramo-nos da Europa, nunca nos lembramos dos Estados Unidos. A Globo nos enfia goela abaixo, todos os dias, a cultura americana, através dos filmes, daquela programação “maravilhosa e adulta” que tem. Ela e todas as outras emissoras fazem isso. Como vai ser o futuro, Mendanha, se nós ainda nem começamos? Essa é a minha pergunta para você.

Queria dizer ao colega da Bike Anjo de São Paulo que, teoricamente, carros não sobem nos passeios para atropelar pessoas. Carros atropelam as pessoas nas ruas. Rua é lugar de carro e passeio é lugar de pedestre. Vejo a BHTRANS fazendo campanha para carro respeitar o pedestre, mas não faz campanha para o pedestre respeitar o carro. Isso é uma coisa que não consigo entender, Prof. Luciano. Eu não sou romântico, mas acho que estou me transformando num ET, porque a realidade é tão explícita: os pedestres também têm de respeitar os carros. Em Campinas - você deve conhecer porque é de São Paulo - há ciclovias. Campinas é um exemplo de organização, mas as ciclovias funcionam aos domingos, quando não há carro. Não adianta bicicleta querer disputar espaço com carro. Então lhe pergunto: o exemplo de Campinas serve ou não serve para nós? “O.k.”? Era isso. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Obrigado. Então, vamos passar a palavra aos membros da Mesa para fazerem suas considerações finais. Podem ficar à vontade para responder questões e discutir entre si. Pode ficar à vontade, Mendanha. A palavra está franqueada aos membros da Mesa para procederem ao debate. Perdão. Apresente-se por favor, Josadac. Só peço, pelo adiantado da hora, o máximo de objetividade.

O Sr. Josadac Marques - Meu nome é Josadac, atuo no Instituto Mãos e Vozes, projeto de apoio às pessoas para reparação de danos. Nós estamos falando muito neste seminário, Deputado, sobre a construção. Gostaria de fazer uma lembrança: ano passado, há mais ou menos um ano, houve o ciclo de debates “Siga vivo” e se falou muito da reparação de danos, número de vítimas e outras atividades. Precisei interromper minhas atividades no Amazonas, onde atuava como profissional há mais de 20 anos, em decorrência de um atropelamento que causou o falecimento do meu pai. Cheguei a Belo Horizonte depois que a notícia já tinha sido veiculada por rádio, jornal e televisão. Quando começamos a fazer o levantamento da documentação no hospital, mesmo depois de já ter saído na imprensa o fato, o Samu colocou na ficha de meu pai que o motivo da internação era acidente ocorrido dentro de casa. Isso causou uma série de transtornos.

Então, deixo a sugestão em forma de pergunta que gostaria de fazer, talvez para o ciclo final. A lei da mobilidade estimula a questão do pedestre, o modal ciclismo, mas o DPVAT, até onde temos visto, não dá cobertura quando o acidente é causado por um ciclista. Eu tenho acompanhado “n” pacientes vitimizados na cama por acidente de bicicleta. Então, gostaria de deixar essa sugestão. Não precisam responder agora, já que o assunto discutido é mobilidade e não reparação de danos. A legislação está agora estimulando esse modal de transporte, mas a reparação de danos não está sendo observada pelo DPVAT. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Obrigado, Josadac. Com a palavra, agora sim, para as respostas, o Sr. Ricardo Mendanha Ladeira.

O Sr. Ricardo Mendanha Ladeira - Começo pelo final. A questão do arranque é a demonstração de que é necessário ter espaço exclusivo para o ônibus. Ele não pode ficar, com 70 pessoas dentro, à mercê de depender do carro que está na frente parando e andando. Ele tem de andar em espaço exclusivo. Isso é equidade, é dar o mesmo espaço na via. Não pode ser contado, foi lembrado aqui muito bem, em relação ao número de pessoas. O carro carrega, em média, em Belo Horizonte 1,2 ou 1,3 pessoas por veículo enquanto o ônibus carrega 50, 60 pessoas. O espaço viário tem de ser dado ao equivalente a isso e não proporcionalmente ao tamanho do carro. Tem de ser proporcional à quantidade de pessoas.

Com relação ao modelo, no Brasil, em geral, principalmente nas maiores cidades brasileiras, anda-se ainda mais de ônibus que de carro, não por opção das pessoas. Boa parte da população não tem condições de ter acesso ao transporte individual. Na medida em que a renda vai aumentando, vai-se melhorando a qualidade de vida, aumenta-se a quantidade de carros. Isso não tem jeito, é inexorável, vai acontecer. Uma parcela da sociedade acredita que o problema do Brasil são os pobres que estão hoje podendo ter acesso ao automóvel, mas isso não é verdade. Eles têm direito a ter acesso ao automóvel, todos têm direito. O problema não é as pessoas terem acesso, mas como vamos usar esse direito.

Você expôs muito bem a lógica de que estamos muito mais culturalmente associados ao modelo americano, como mostrei nas transparências, do que ao europeu. Na divisão modal nos Estados Unidos, 90% das pessoas utilizam o transporte individual, e somente 8% utilizam o transporte coletivo. Isso com relação aos motorizados. Na Europa, é mais ou menos equilibrado, mesmo o individual sendo um pouquinho maior.

Acho, então, que a situação vai piorar um pouco. Temos de mirar, de nos esforçar para caminhar e tentar mudar a cultura para uma direção mais europeia, em que se prioriza o transporte público há muitos anos. Os próprios Estados Unidos têm feito isso. Conheço aquela realidade oficialmente, inclusive, por meio de visitas. Em Los Angeles, cidade do automóvel por excelência, estão se fazendo muitos BRTs - embora critiquemos o nosso aqui -, metrô, na tentativa de mudar essa cultura. Nova York também está ampliando a rede de metrô. Viu que o modelo calcado no transporte individual tem de se transformar em um outro.

Vejam a questão do pedestre e do respeito à faixa. A diferença básica é que ele não tem uma armadura em seu entorno. Entra em condições totalmente desvantajosas com relação ao automóvel. Acho que temos de fazer campanha também para o pedestre, de respeito à faixa. Brasília é um exemplo concreto. Em determinado momento trabalhei em Brasília, quando começamos a implantar aquela faixa, que, pelo menos no núcleo básico, funciona muito bem, além de em várias cidades brasileiras. Na medida em que o pedestre é respeitado pelo veículo na faixa, ele também passa a usar muito mais a faixa do que a atravessar fora dela. É um caminho de mão dupla, mas acho que a campanha maior tem de ser em relação ao automóvel.

Encerrando a questão do José Aparecido, a bicicleta que queremos não é para lazer. Tem de haver essa modalidade, fechar ruas nos finais de semanas, mas ela é um elemento essencial para o deslocamento casa-trabalho, casa-escola. Em várias cidades do mundo isso acontece. No Brasil, há várias cidades que dependem muito delas. No interior de Minas, temos exemplos concretos em várias cidades onde é muito importante o deslocamento por bicicleta para trabalho e casa.



Eu estava trabalhando no plano de mobilidade de Aracaju. É uma cidade que tem uma rede imensa de ciclovias para casa-trabalho. Há a parte de lazer, mas as ciclovias ficam lotadas no final da tarde, na hora de o pessoal voltar para casa. Isso realmente funciona. O objetivo é usar a bicicleta não só para lazer, mas também para trabalho.

Vejam a questão do metrô. Não vejo nenhuma relação do metrô com a Copa. Não ia dar tempo de fazê-lo para a Copa do Mundo, é por isso que o abandonaram. Não há varinha mágica. Se quiserem hoje sentar para fazer o metrô, só o projeto vai levar um ano e meio, dois anos e, depois, para implantar, mais um tanto. O que se está implantando ainda não é o metrô que Belo Horizonte quer, mas duas linhas: Calafate-Barreiro e Lagoinha-Savassi. Precisamos de muito mais.

Então, acho que há de se ter uma coisa perene. Acho que não posso mais apertar botões dos outros. Disse uma coisa no Congresso da Associação de Usuários de Transporte Coletivo em que acredito firmemente.

Um dos principais motivos de não haver metrô em Belo Horizonte é que achamos que só o governo federal tem obrigação de construir metrô. O governo de Minas nunca colocou um centavo para construir metrô, assim como a Prefeitura de Belo Horizonte. Agora, pela primeira vez - apareceu até um projeto de lei na Assembleia -, o governo de Minas vai aplicar dinheiro. Não adianta acharmos que é obrigação dos outros. Os metrôs de São Paulo e do Rio de Janeiro saíram e avançaram muito mais porque o governo do Estado está bancando. É o poder local. Tem que buscar financiamento do governo federal? Claro que sim, ele tem de devolver parte do dinheiro em termos de impostos, como foi falado aqui.

Mas tem de haver recursos próprios, não de Brasília ou do Rio de Janeiro, não é a CBTU, de longe, que irá planejar e ver os problemas que temos aqui. Nós é que temos de assumir. Vimos, em mais de 20 anos na Metrominas, o Conselho funcionando, mas na prática não. Agora, acho que vai fazer, por isso acredito. Mas a iniciativa privada só vai entrar se houver retorno financeiro. Se o governo do Estado bancar uma parte para construir a obra, independentemente do momento, se acabou ou não a Copa, ele vai fazer. O que ele vai fazer na parceria é operar o metrô, como acontece no sistema de ônibus, e arrecadar. Não será o setor privado que vai investir o grosso do dinheiro.

O Sr. Luciano Medrado - Deputado, gostaria de ser o segundo, pois logo vou me ausentar. Primeiro, vou responder à pergunta do estudante sobre como as entidades estão trabalhando de forma integrada na questão da mobilidade urbana. Talvez eu não tenha sido suficientemente claro, mas o que coloca Belo Horizonte na vanguarda do trato das questões da mobilidade urbana é um trabalho que começou há cinco anos com o fórum da mobilidade, onde o poder público chamou o setor privado, os movimentos sociais e a sociedade civil organizada para discutir essa questão. Ali o próprio poder público provocou uma integração entre as várias entidades de classe. A CDL liderou o fórum, e nós, do transporte rodoviário de cargas - até por necessidade de sobrevivência, porque nunca éramos vistos no trato das questões da mobilidade -, começamos a contribuir para incluir a logística do abastecimento urbano na agenda da discussão das questões da mobilidade urbana. E agora a Fiemg participa. A Federação do Comércio já participava. Esse trabalho vem sendo desenvolvido de forma integrada entre as entidades de classe e a sociedade civil organizada através dos movimentos sociais e do poder público. A agenda é comum, e Belo Horizonte está na vanguarda, porque hoje conseguimos raciocinar de forma integrada e mais ampla. Hoje sabemos qual é o nosso dever de casa, que tipo de trabalho temos de desenvolver nos nossos segmentos representados e qual é a melhor forma de representação no trato desse tema. Enxergamos com um pouco mais de clareza.

Morro de inveja do último palestrante, do instituto do direito do consumo, pois ele tem um guia para mostrar que o cliente de São Paulo não é burro. Morro de inveja deste guia e venho dizendo isso há muito tempo. Isso é claro. Tive a experiência de morar em São Paulo, e eles cometem um erro atrás do outro pela falta de conhecimento. A intenção pode até ser boa, mas o método de tentativa e erro, quando não há conhecimento, fatalmente leva ao erro.

Acabaram de cometer outro erro quando proibiram a circulação de caminhões nas marginais. Ontem, chegaram à conclusão de que o congestionamento aumentou. Além disso, houve desabastecimento na cidade e uma elevação absurda de custo no abastecimento, principalmente no comércio das regiões de baixa renda. Em Belo Horizonte, as entidades de classe estão trabalhando e buscando o conhecimento de forma sinérgica e, provocada pelo poder público, o que tem de ser reconhecido, a sociedade civil organizada consegue tratar do assunto de forma civilizada e desprovida de emoção, de paixão e de interesse individual. Isso é um avanço muito grande. Rodo por todo o Brasil e hoje tenho a convicção de que Belo Horizonte está na vanguarda no trato desse assunto.

Respondendo à Cláudia, quero dizer que não se faz inspeção veicular neste país por absoluta incompetência do poder público, que tem medo da corrupção. O poder público não tem um modelo, um projeto nem uma política para fazer a inspeção veicular por medo de que aquilo seja fonte de corrupção; medo de que criem dificuldades para venderem facilidades. Esse é um problema sério e grave. Nós, do transporte rodoviário de cargas, defendemos a balança rodoviária, a inspeção veicular, que o poder público não define, e a adoção de políticas públicas para a renovação de frota, pensando na segurança pública e na melhoria da qualidade do serviço de abastecimento. Mas a crença que tenho hoje, pelo que tenho visto, é que o poder público não tem coragem de implantar um sistema de inspeção veicular por absoluta incompetência do modelo, que o deixa inseguro quanto à corrupção. É a percepção que formei rodando pelo País, e em Belo Horizonte e sua Região Metropolitana não é diferente. Já tratei desse assunto com o DER e a BHTRANS - o Ricardo é testemunha de que fui lá por várias vezes, mesmo na nova gestão da BHTRANS, defendendo a inspeção veicular. Mas o que percebo, aqui e fora daqui, é a insegurança do poder público para a criação de modelos que sejam menos vulneráveis à corrupção.

Respondendo ao amigo José Aparecido, se olharmos a etimologia da palavra, a pessoa que toma a decisão também tem o direito de ser romântica. Fui empresário por 35 anos da minha vida e tomava decisões relativas à logística de abastecimento urbana, que era, nada mais, nada menos, do que colocar 90 caminhões nas ruas, todos os dias, direcionados a 3.500 pontos de entrega. Nessa situação, a pessoa obrigatoriamente toma decisões. Mas nem por isso deixei de ser romântica.

Por fim, quero cumprimentar o meu amigo da bicicleta, porque efetivamente é muito bom ver as gerações mais novas com formas de raciocínio elaboradas, com conteúdo. Como ele disse muito bem, não se trata de um ciclo ativista. O ativista tem o seu lugar, mas ele coloca a coisa de forma mais bem-elaborada, mais sensata, e consegue trabalhar as diferenças, o que é extremamente importante no mundo de hoje. Portanto, fico feliz que esteja vindo aí uma geração com esse perfil.



O Sr. João Paulo Amaral - Obrigado pelas perguntas e comentários. Retribuo os parabéns ao Luciano, que, já pegando um gancho, se devem justamente à pergunta que me fez o estudante Tiago. O maior problema que vejo para o trabalho em conjunto, até entre os mesmos setores, pensando na perspectiva de pessoas que conheço dos movimentos de bicicleta, é a surdez cultural - o fato de a pessoa querer construir alguma coisa sem escutar nem enxergar a posição dos outros.

Quando parabenizo o Luciano, é porque ele está claramente representando um setor; porém as afirmações dele vão muito além disso. Também gosto de pensar assim, gosto de considerar esse tipo de trabalho. Creio que o maior fator de dificuldade hoje é conseguir integrar setores, os públicos e privados e o terceiro setor, e entre eles as classes de setores para conseguir conversar em vários nichos. Creio que a mobilidade urbana peca nisso porque, como vários oradores enfatizaram, são vários modais, representados por várias entidades. Então, para mim, essa é a maior dificuldade, embora estejam ocorrendo mudanças.

Não à toa, José Aparecido, acho que seria bom comparecer no salão do automóvel, todos os estandes tinham pelo menos dois modelos de bicicletas expostos, juntos, porque eles estão entendendo isso como uma forma de integração à mobilidade. Eles estão entendendo que não existe disputa, e sim existe compartilhamento de espaço.

Outro ponto, a respeito do comentário e da pergunta do José Aparecido, que faz jus ao nome. Como comentei, não é para clamar pelo uso excepcional da bicicleta, mas é ela uma ferramenta de educação, uma ferramenta de cidadania. A pessoa que sai de bicicleta tem uma percepção diferente do mundo, observa os problemas. Você disse que já pedalou, então deve ter percebido muitos problemas e busca por mudanças; senão, retome a bicicleta, para que a gente consiga pensar em soluções também para a bicicleta.

Bom, você comentou, sobre apenas haver exclusividade do uso da bicicleta em ciclovias, em vias segregadas, exclusivas para bicicletas; na verdade, elas já estão aí. Não é coisa de estarmos falando: "Vamos criar um espaço para ter bicicleta, porque não existe essa disputa na rua". Ela já está acontecendo. Em Belo Horizonte já há um enorme uso de bicicletas. Em São Paulo ocorrem mais viagens de bicicletas por dia do que viagem de táxi. Você sai do aeroporto, vê todos aqueles táxis, mas há mais viagens de bicicletas do que de táxi.

Então, as coisas já estão ocorrendo. A única diferença é que ainda estamos considerando tanto esse público quanto pedestres, como eu disse, marginalizados, ou seja, excluídos, que não tem o seu espaço, isso acaba gerando essa cultura de achar que existe uma disputa, mas não existe.

Outro ponto importante, você mencionou o respeito do pedestre com o carro. É evidente que existem direitos e deveres, e é isso que consideramos, não falamos somente de defesa dos direitos, mas também de conhecer os deveres e cumpri-los. Faço uma pergunta: quantos pedestres já "mataram" carros, motoristas? A não ser que tenha havido uma briga, alguma coisa. Então, creio que isso justifica bem qual é a prioridade. E a Lei de Mobilidade Urbana não colocou à toa a prioridade do pedestre sobre o motorista. E mais ainda, como disse, é pelo direito e pelo acesso à cidade. A partir do momento que vou, todos os dias, caminhar com meus cachorros e tenho de atravessar uma rotatória sem faixa de pedestres, eu tenho de descumprir a lei. E aí, se o carro me atropela, ele paga por crime culposo, porque ele não teve culpa ali, naquela intenção, e eu estava no lugar errado. Isso justifica? Acho que não. E o espaço da rua, quando não houver a faixa de pedestre, é também prioridade do pedestre. Então, para mim, não é aceitável um motorista, por exemplo, que está andando a 80km/h e de repente pegou um ciclista ou um pedestre que estava no meio da rua, se justificar dizendo que ele estava no lugar errado. Independentemente disso, a lei reza que a prioridade é do pedestre. Portanto, deve-se zelar pela segurança dele antes de qualquer coisa. Eu pedalo assim: zelo pela segurança do pedestre. Quando observo algum momento de disputa, de conflito, reduzo a velocidade para conseguir esse compartilhamento de forma mais viável.

Falando em compartilhamento ou disputa de espaço, hoje, se pensarmos pela regra, o que deveríamos segregar seriam os carros, porque a velocidade média dos carros na cidade de São Paulo é de 13km/h, enquanto a da bicicleta é de 15km/h, pelo menos pessoas experientes conseguem pedalar um pouco mais rápido do que isso.

Então, pela lógica, quem está atrapalhando e está na frente, parado, é o carro. Se pensarmos por essa lógica, que não acho que é a correta, teríamos que segregar. E a segregação nunca vai funcionar, a ciclovia nunca chegará na porta da sua casa, justamente por isso. E mais ainda: o caso de Campinas não é o modelo, porque a cidade está com um problema sério de mobilidade. É uma região metropolitana; então, nessa condição, há congestionamento. Aquelas alternativas de ciclofaixa de lazer obviamente são só, como diz o nome, para lazer. Elas têm uma funcionalidade importante, assim como o Bike Anjo, porque mais pessoas estão sendo colocadas em bicicletas. Por mais que uma pessoa pedale só no domingo, das 7 às 16 horas, essa pessoa pegará seu carro ou irá a pé, como faz nos dias da semana, e olhará para um ciclista de forma diferente, porque sabe que ali em cima há uma pessoa, assim como há uma pessoa dentro do carro, com certeza.

Não sei se consigo responder à pergunta sobre o DPVAT, mas concordo que haja uma lacuna aí, então precisamos resolver isso também. Para mim também é o fato de que não estamos considerando essa conta do DPVAT para o ciclista. Obrigado.

O Sr. Fábio Sacioto - Por último, também gostaria de dar a minha contribuição, respondendo ao Tiago sobre a integração. Uma vez por mês, pelo menos, devemos ter um encontro com várias entidades, além, claro, de toda esta preparação para este ciclo de debates.

Com relação ao metrô, vejo que não falta fundo financeiro para investimentos. O trem rápido, TGV, não sei como se chamará, entre Rio e São Paulo, com um projeto de chegar até Confins, via Campinas. Há demanda, e até hoje não saiu a licitação, porque são muitos interessados. Havendo demanda e possibilidade de exploração com retorno, acho que sempre haverá interessados. Essa é minha visão como empresário e empreendedor.

A pergunta da Cláudia é sobre o motivo pelo qual não foi implementado o ITV. Assim como em São Paulo e em outras cidades e Estados, existe em Minas um projeto de lei que está sendo revisto nesta Casa para ser efetivado e, futuramente, regulamentado. Então acho que está caminhando, voltou a caminhar de um ano para cá, por meio de uma audiência pública realizada na Comissão de Meio Ambiente. Mas, como o Luciano comentou, existe uma preocupação de todos de se tornar uma ação impopular. É preciso haver a conscientização da população acerca da necessidade de pagar essa taxa. Está na mídia, em São Paulo, a forma como se paga e quanto é, se 40, 50 ou 60. Acho que é um ônus muito pequeno para um proprietário de veículo, perto do benefício imensurável que traz à população, evitando acidentes, congestionamentos e mortes. Existe uma legislação, assim como existe a legislação da mobilidade para



o plano diretor, e de acordo com ela todas as cidades ou Estados com população acima de 3 milhões de habitantes já precisariam ter implementado a inspeção veicular, desde abril do ano passado. O poder público em São Paulo até exigiu, e conseguiu, por meio de um jurista, que seja implementada em 128 cidades de São Paulo. Acho que a exigência não é o caminho, que é preciso haver debate, mas volto a reforçar que a inspeção técnica é uma das ferramentas para a mobilidade. Existem várias outras que precisamos discutir também, e dei algumas sugestões. Era essa a minha contribuição.

O Sr. Presidente - Tenho que agradecer. Já estamos em atividade aqui desde pouco depois das 9 horas, e, curiosamente, me parece que talvez a palavra mais dita hoje, depois de mobilidade, tenha sido relacionada ao romantismo.

Talvez ainda estejamos um pouco no clima do Dia dos Namorados. Foi certamente um início muito promissor para o nosso fórum técnico "Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes".

Quero muito agradecer a todos que estiveram e ainda estão presentes nesta reunião, àqueles que nos acompanharam pela TV Assembleia e participaram fazendo uso da palavra, enviando-nos questões por escrito e nos encaminhando sugestões. Indago ao Sr. Alexei se ainda deseja participar. Abriremos para uma brevíssima possibilidade, porque, no outro painel, o senhor tentou, mas não conseguiu falar.

Desejo fazer uma rápida ponderação sobre o que foi dito pelo Tiago, que é essa integração. É importante e necessário que seja contínua, pois não estamos falando de momentos estanques, mas de processo, que é continuado. É muito importante o momento de elaboração do plano de mobilidade e as soluções que serão indicadas para a cidade, em termos de planejar o tipo de ação. Essa necessidade de elaborar esse plano é uma das coisas que nos faz reunir, abrindo essa discussão. Este é um momento muito importante. A lei já diz que esse plano tem de ser participativo e integrado com as entidades, a sociedade civil organizada e as diversas esferas de governo. Uma das preocupações na organização deste momento é exatamente a multiplicidade e a pluralidade de opiniões e representações. Isso tem de pautar toda a construção de política pública, seja nesses momentos específicos em que se fará um planejamento, seja no monitoramento contínuo que toda política pública tem de ter.

Creio que foi um levantamento muito oportuno que você apresentou e quero compartilhar com os presentes e os que nos assistem pela TV Assembleia essa necessidade. A política pública tem de ser monitorada e acompanhada por todos os que são técnicos, especialistas e os que conviverão com ela, ou seja, com todos os cidadãos. Portanto faço esse destaque em relação ao que você levantou. Peço ao Alexei que se manifeste e, em seguida, faremos o encerramento desta audiência.

O Sr. Alexei Rolim Gomes de Faria - O meu nome é Alexei. Faço serviço voluntário no trânsito há mais de 20 anos, na Avenida Cristiano Machado. Agora todo o debate já ocorreu, mas não falamos sobre os pedestres. Estão implantando o BRT na Avenida Cristiano Machado, que é um veículo que carrega um número maior de pessoas. Só que estão reduzindo o tamanho dos passeios e retirando os locais de estacionamento dos veículos. Alguns estão com as suas lojas para serem alugadas ou as estão fechando, porque não há mais local para estacionar.

Quanto ao Batalhão de Trânsito, no caso, fiquei a desejar porque não estive presente e atualmente ele é o único órgão que multa na nossa Capital. A Polícia Militar, como, por exemplo, a Rotam, polícias comunitárias, Bombeiros e outras, não têm apito de trânsito nem um talão de multa. Não respeitamos a placa de parada obrigatória nesta cidade e jogamos o veículo para cima dos nossos pedestres e não há ninguém que fiscalize. Nos EUA, quem avança um sinal de "Pare" é parado na mesma hora, multado e tem de assinar sua multa. Infelizmente aqui a pessoa passa, vai embora e o policial fica olhando. Ao mesmo tempo há toda essa política em que o militar de bairro não tem autonomia relativamente ao trânsito. Na verdade, ele tem sim, pois é um agente de trânsito, mas é omissão.

O Estado paga o salário de uma pessoa que não cuida da segurança pública como deveria. Quero saber do pessoal da BHTRANS como vai ficar o passeio na Cristiano Machado futuramente, com o trânsito maior. Na passagem do Ouro Minas não há rebaixamento de piso para os deficientes físicos. Teremos eventos, ali vai virar área hoteleira. A passarela do elevador da Bernardo de Vasconcelos para a Cristiano Machado está com as luzes apagadas, e ninguém toma providências. Há oito meses, o viaduto está com as luzes apagadas. Fizemos o asfaltamento da Rua Jacuí, antes do Comida di Buteco, e até hoje não colocaram a sinalização no local devido. Já morreu uma pessoa lá. Na mesma semana, fiz uma solicitação, porque haveria o Comida di Buteco, o Dia das Mães, o Dia dos Namorados ia chegar e não haveria sinalização alguma no local. A Rua Jacuí virou a casa da mãe Joana. Obrigado.

O Sr. Presidente - Muito obrigado, Alexei. Vamos por partes. Não há representantes da BHTRANS na Mesa, mas haverá a etapa regional da Região Metropolitana de Belo Horizonte, nos dias 20 e 21, e seria muito importante sua presença na PUC Betim. Gostaria muito que você estivesse presente para tocarmos nas questões objetivas, inclusive queremos a BHTRANS representada.

Há outro ponto importante que você expõe, Alexei. Permita-me fazer a divulgação das atividades de amanhã do nosso ciclo de debates. Amanhã teremos dois painéis: um pela manhã e outro à tarde. Pela manhã, vamos falar sobre financiamento, fiscalização e controle social. Na oportunidade, contaremos com a presença do Comandante do Batalhão de Trânsito da Polícia Militar.

Você já encaminhou uma pergunta sobre essa questão ao Batalhão de Trânsito, e ela será repassada à condução dos trabalhos de amanhã. Em relação ainda à fiscalização, lembro que a Guarda Municipal de Belo Horizonte também é um órgão autorizado e, além de fiscalizar, está aplicando multa, quando necessário. Então, a Guarda Municipal é um órgão que vem exercendo essa função em nosso Município. Pela manhã, vamos falar sobre fiscalização, controle social e financiamento.

À tarde, vamos falar sobre acessibilidade. Aí você tem razão. Amanhã será o momento em que vamos falar sobre calçadas, pedestres e espaço. Essas questões vêm sendo abordadas transversalmente, vêm sendo abordadas por todos. Amanhã haverá espaço para educação, educação para a mobilidade - esse tema foi abordado superficialmente aqui hoje. Falaremos sobre a acessibilidade, que é crucial, determinante, não apenas para as pessoas que têm deficiência, mas também para o idoso. No painel de amanhã, falaremos também sobre o meio ambiente e as novas tecnologias, porque tudo isso é necessário para a construção de cidades inteligentes.

Aproveito o ensejo dos questionamentos do Alexei e faço a propaganda: não percam, amanhã, o segundo dia do nosso ciclo de debates preparatório para o fórum técnico "Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes". Agradeço a presença de cada uma e

de cada um; agradeço, especialmente, aos nossos palestrantes, que expuseram conteúdo importante, nos deram embasamento para os debates.

ATA DA 18ª REUNIÃO ESPECIAL DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 14/6/2013

Presidência dos Deputados Paulo Lamac e Ivair Nogueira

Sumário: Comparecimento - Abertura - Ata - Destinação da reunião - Composição da Mesa - Esclarecimentos sobre a dinâmica dos trabalhos - Palavras do Sr. Presidente - Palavras do Sr. Oliveira Santiago Maciel - Palavras do Sr. João Luiz da Silva Dias - Palavras do Sr. João Afonso Baeta Costa Machado - Palavras do Sr. Roberto Lemos - Palavras do Sr. Francisco de Assis Maciel - Esclarecimentos sobre os debates - Debates - Registro de presença - Encerramento.

Comparecimento

- Comparecem os Deputados e a Deputada:

Celinho do Sinttrocel - Ivair Nogueira - Maria Tereza Lara - Paulo Lamac.

Abertura

O Sr. Presidente (Deputado Paulo Lamac) - Às 9h8min, 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 “Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes”, com os seguintes objetivos: mobilizar o poder público e a sociedade civil em torno do tema da mobilidade urbana e da construção de cidades inteligentes e sustentáveis; discutir os principais temas definidos para o fórum técnico, procurando apontar as alternativas e os desafios relacionados à questão da mobilidade urbana; buscar a sensibilização dos agentes públicos, da sociedade civil organizada, dos trabalhadores nos sistemas de transporte e da população em geral para a construção dos Planos Municipais de Mobilidade, em atendimento à Lei Federal nº 12.587, de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

É com alegria que damos início a esse segundo dia do nosso ciclo de debates, lembrando que ele é preparatório para o nosso fórum técnico. Já na segunda-feira e terça-feira da próxima semana teremos atividades no Município de Timóteo, no Vale do Aço, onde faremos um encontro da Região Metropolitana do Vale do Aço. Nas próximas quinta e sexta-feiras, dias 20 e 21, estaremos no Município de Betim, terra natal, já administrada pelo brilhante Presidente da Comissão de Transporte da Assembleia Legislativa, Deputado Ivair Nogueira, que estará conosco nesta manhã fazendo a condução dos trabalhos.

Estaremos quinta e sexta da próxima semana em Betim, realizando o encontro da Região Metropolitana de Belo Horizonte, com a discussão dos pontos práticos com relação a problemáticas, projetos, propostas de todos os entes federados para encontrarmos soluções para a nossa Região Metropolitana de Belo Horizonte. Gostaria de deixar aqui esse convite para participação dos encontros metropolitanos do fórum técnico no Vale do Aço nos dias 17 e 18, segunda e terça-feira. Aproveito para mandar uma saudação aos nossos amigos da Unileste, ao nosso Reitor, que está realizando uma sala estendida na Universidade do Leste mineiro, nossa grande parceira na realização do encontro regional da Região Metropolitana do Vale do Aço. Reforçamos a participação nos dois encontros metropolitanos que acontecerão na próxima semana. Para fazer a inscrição, basta entrar no portal da Assembleia Legislativa, www.almg.gov.br, e se inscrever, seja para o Encontro da Região Metropolitana do Vale do Aço, dias 17 e 18, seja para o Encontro da Região Metropolitana de Belo Horizonte, em Betim, nos dias 20 e 21.

Composição da Mesa

O Sr. Presidente - Convidamos a tomar assento à Mesa os Exmos. Srs. João Luiz da Silva Dias, Diretor de Planejamento de Transportes Públicos e Diretor-Presidente da BHTRANS no período entre 1993 e 2000 e Diretor-Presidente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos no período entre 2003 e 2007; Oliveira Santiago Maciel, Delegado-Geral de Polícia e Chefe do Departamento de Trânsito de Minas Gerais; João Afonso Baeta Costa Machado, Diretor de Fiscalização do Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais; Ten-Cel. PM Roberto Lemos, Comandante do Batalhão de Polícia de Trânsito da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais; e Francisco de Assis Maciel, Secretário-Geral da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo da Grande Belo Horizonte.

Esclarecimentos sobre a Dinâmica dos Trabalhos

O Sr. Presidente - A Presidência gostaria de esclarecer que, após as exposições, abriremos espaço para a apresentação de questões, sugestões presenciais, por escrito ou oralmente. Você que está nos acompanhando pela TV Assembleia ou pela internet pode enviar também seus questionamentos via internet. Dentro do portal da Assembleia, clique em “Participe Agora” para ter à disposição um formulário para encaminhar sua sugestão, sua crítica ou sua pergunta para os nossos expositores desta manhã. A outra maneira de participar é ligar gratuitamente para o número 0800-709-2564 e, da mesma maneira, passar seu recado para nossos participantes da parte da manhã.

Para melhor organizarmos os debates, ainda durante a fala dos expositores, os participantes poderão encaminhar suas questões ou sugestões por escrito. Existe um formulário à disposição que será distribuído para os senhores e para as senhoras. Quem precisar de outro, basta sinalizar que alguém da nossa equipe de apoio levará até vocês.

Informamos aos participantes que as apresentações dos palestrantes estarão disponíveis, após o ciclo de debates, na página “Evento”, no portal da Assembleia Legislativa, na internet. Lembro aos telespectadores da TV Assembleia que poderão participar de todos os debates, bastando acessar o referido portal, www.almg.gov.br, clicar em “Participe Agora”, preencher o formulário de

participação ou telefonar gratuitamente para o número 0800-709-2564 e enviar sua contribuição. Vamos partir para a nossa primeira mesa de trabalho desta manhã.

Palavras do Sr. Presidente

O Sr. Presidente (Deputado Ivair Nogueira) - Bom dia a todos. Meu caro Presidente Paulo Lamac, quero agradecer pela oportunidade. Como Presidente da Comissão de Transporte, Comunicação e Obras Públicas da Assembleia Legislativa, quero enaltecer sua iniciativa, como grande líder que é, ao promover este ciclo de debates, que considero da mais alta importância, com a presença de ilustres autoridades, que, sem dúvida, contribuirão de forma bastante significativa para esse evento ser muito positivo.

Ainda ontem estive aqui presente. Estava até designado para participar, em vez de hoje, mas tinha uma audiência pública em nossa cidade, Congonhas, onde discutimos a questão da duplicação da BR-040, que liga BH ao Rio de Janeiro, mais especificamente o seu trecho mais crítico: de BH a Conselheiro Lafaiete. Lá, Sr. Presidente, tivemos oportunidade de ver a importância da TV Assembleia e dos debates que promovemos nesta Casa, graças à iniciativa do Presidente Dinis Pinheiro, que resolveu interiorizar os nossos trabalhos. Então, estamos trabalhando tanto aqui nesta Casa, quanto no interior. E V. Exa. tem sido o porta-voz da Assembleia Legislativa em vários encontros importantes, principalmente na área social e na questão do “crack”. Hoje teremos uma importante solenidade na Assembleia Legislativa, às 10 horas. As pessoas têm acompanhado e valorizado o nosso trabalho.

Hoje, é bom contar com o Dr. Oliveira e com o João Luiz, pessoas que detêm realmente um grande conhecimento da área, e também com a valorosa Polícia Militar. Isso é muito importante para Assembleia Legislativa. Com certeza, contribuirão de uma forma muito positiva. Estava conversando com o João Luiz. Existe uma história do 1º de abril. Faremos questão de contá-la. Betim tinha um subúrbio - antigamente se chamava subúrbio -, que atendeu muitas pessoas, quando a cidade ainda era pequena - hoje está virando uma metrópole. Atendia os estudantes e quem dependia de ir e vir até Belo Horizonte. Naquela época, no dia 1º de abril, acabaram com o subúrbio, alegando que começariam as obras do metrô. Isso foi em 1982. Passaram-se anos e anos.

Na semana passada, fizemos uma audiência pública, com a presença de várias autoridades, para tratar do assunto do metrô. É engraçado que a população vai perdendo sua crença, Deputado. Muitas pessoas dizem que não acreditam mais, pois há muita promessa, e as soluções não aparecem. E temos que lhes dar um pouco de razão, pois não conseguimos entender por que localidades como o Barreiro e Betim não puderam ser contempladas com esse meio de transporte.

Dizia, outro dia, que o Dr. Marco Antônio, da Fiat Automóveis, estava dando uma entrevista ao Eduardo Costa, na Rádio Itatiaia, e falando do prejuízo da empresa, que hoje trabalha com o sistema “just in time”, ou seja, não tem mais armazenamento de peça, o fornecimento é imediato. E, quando há um grande congestionamento, isso traz um grande prejuízo à Fiat. Ele mencionou uma cifra de que não me lembro mais, mas era muito grande. E, se traz prejuízo para a Fiat, traz também ao Estado e aos Municípios, pois se trata de ICMS que, dentro do bolo, é dividido para esses entes da Federação.

Então, estamos buscando soluções. Estamos falando de um Anel Rodoviário quando, na verdade, precisaríamos falar de um contorno da região metropolitana. O Anel Rodoviário, tão importante, hoje virou quase uma avenida de Belo Horizonte, e ele deveria ser mais uma das soluções. O Rodoanel não sai do papel, porque, às vezes, as questões ambientais não deixam, nem a burocracia.

Não queremos culpar “a”, “b” ou “c”, ou dizer que é a Presidenta, o Governador ou o Prefeito. Precisamos buscar técnicas e metodologias que coloquem em prática mais rapidez, principalmente em se tratando de obras públicas. É preciso respeitar os direitos, mas também fazer uma análise - não digo diferenciada - que possa prever um prejuízo muito grande, se, num curto espaço de tempo, não conseguirmos implantar o Rodoanel, a Asa Sul que ligará a Fiat à BR-040 e a BR-040 a Caeté. Os veículos estão aumentando em progressão geométrica, e as soluções, em progressão aritmética. É muito grave a situação.

As pessoas têm falado do BRT. É bom? É ruim? Pelo menos ele está aí, apesar de ser contestado. Além do mais, o relevo também não ajuda muito, e as avenidas estão sendo diminuídas. Aliado a tudo isso, existe o VLT, a questão das bicicletas e a Lei de Uso e Ocupação do Solo, que é outra grande preocupação, porque os Municípios também precisam estar integrados na solução de um grande planejamento.

Outro dia eu dizia que, antigamente, havia vários “bels”: a Plambel e a Granbel. Esta última era criticada, mas era um órgão que estudava principalmente o planejamento das ações dos Municípios, e isso é fundamental. Temos de crescer, respeitar a autonomia dos administradores municipais, mas também fazer alguma coisa integrada pelo governo do Estado, pelos Prefeitos Municipais e pelos gestores públicos de modo geral. É preciso envolver todas as questões ambientais e, acima de tudo, fazermos um planejamento adequado não para 4 anos, mas para 20 anos.

Sabemos que, ao longo desse caminho, haverá vários Prefeitos, Vereadores e Deputados, mas precisamos fazer o que fizemos na educação, que é o Plano Decenal da Educação. Agora precisamos construir um plano decenal de obras, que possa projetar o futuro quando sair um Prefeito ou um Governador. O importante é deixar um pouco a vaidade de lado e atuar em um planejamento que seja bom para a cidade. Então, contar com a presença das autoridades aqui hoje é de fundamental importância.

Nesta manhã, queremos falar menos e ouvir mais para aproveitar a experiência dessas pessoas que aqui vieram contribuir para este ciclo de debates, que é de fundamental importância. Deputado Paulo Lamac, quero parabenizar V. Exa. porque conheço seu trabalho, seu empenho e sua garra. V. Exa. ajudou a promover este ciclo de debates, com todo o apoio do nosso Presidente Dinis Pinheiro, e isso é fundamental, pois mostra que a Assembleia está atenta não só à questão da mobilidade, mas também a vários aspectos importantes. É o trabalho da Assembleia colocado à disposição do nosso povo mineiro. Muito obrigado pelo encontro.

O Deputado Paulo Lamac - Nós é que temos de lhe agradecer, Deputado Ivair Nogueira. Este ciclo de debates é fruto do trabalho conjunto das nossas Comissões de Assuntos Municipais e Regionalização, que presidimos, e de Transporte, Comunicação e Obras Públicas, presidida pelo Deputado Ivair Nogueira. Estamos juntos, com todo o apoio da Presidência da Casa, construindo este espaço de debate.

É com muita tranquilidade que temos a clareza de dizer que, nesta Casa, as questões superam diferenças partidárias e ideológicas, para priorizarmos um debate sério e de conteúdo, visando ao bem-estar da nossa sociedade. Essa vem sendo a diretriz principal a



pautar as relações entre as nossas Comissões e os diversos Deputados. Este ciclo de debates, este fórum técnico é a demonstração prática, isto é, a materialização dessa linha que vem conduzindo as nossas ações.

Agradeço muito ao Deputado Ivair Nogueira as palavras, mas tenho que dizer que as palavras dele são de uma generosidade um pouco exagerada porque ele é o Presidente da Comissão de Transporte. Se conseguimos fazer este debate hoje, foi em razão da participação ativa, desde o início, da Comissão de Transportes, por meio da pessoa do seu Presidente.

Antes de darmos início ao painel “Financiamento, fiscalização e controle social”, gostaria de ressaltar que a Assembleia está recebendo, no dia de hoje, o Secretário Nacional de Atenção à Saúde, que aqui veio fazer a assinatura de convênios do plano do governo federal “Crack, é Possível Vencer”, com vários Municípios mineiros.

Em função da minha atuação na comissão da Casa que trata de políticas sobre drogas, da qual sou o atual Vice-Presidente, mas fui Presidente no ano passado, ficarei ausente durante parte da manhã para acompanhar o Secretário Nacional, Dr. Helvécio Magalhães, na assinatura desse convênio com os Municípios em relação a outra temática. Tenho dito que ultimamente tenho lidado com muitas drogas, porque, em certos lugares, o trânsito é uma droga, o “crack” é outra. São muitas as complexidades da gestão pública e da condução de uma sociedade como a nossa, no Brasil. Então, temos que nos dividir entre essas tarefas. Mas vou com a maior tranquilidade, porque esta Mesa será conduzida pelo Deputado Ivair Nogueira, Presidente da Comissão de Transporte desta Casa, pessoa que tem profundo conhecimento da temática.

Palavras do Sr. Oliveira Santiago Maciel

Bom dia a todas e a todos. Antes de mais nada, quero agradecer o convite que nos foi feito pela Assembleia Legislativa para participar deste evento, parabenizando os Deputados Paulo Lamac e Ivair Nogueira pela brilhante iniciativa. Lembro que Minas Gerais se destaca não só pelo seu governo, mas também por este grande espaço de cidadania que é a Assembleia Legislativa, trazendo para a discussão pela sociedade temas que tanto nos afligem.

Como o senhor disse, Deputado Paulo Lamac, hoje a questão do trânsito não deixa de ser uma droga, mas cabe a cada um de nós, como cidadãos e cidadãs, buscar a solução. E nenhuma solução será encontrada, senão pela participação efetiva da sociedade. As soluções da mobilidade perpassam necessariamente pela discussão acalorada, participativa e propositiva de cada um de nós, cidadãos, cidadãs, empresários, enfim, de toda a sociedade civil organizada. Por isso, trouxe para vocês um tema que perpassa significativamente esse debate a respeito da mobilidade urbana. Estamos falando sobre a questão da integração dos Municípios ao Sistema Nacional de Trânsito. Fizemos esse debate porque entendemos que o nosso cotidiano se realiza não no País, não no Estado, mas no Município. Então, nós é que temos de instar aos gestores públicos, levá-los a, efetivamente, exteriorizar as necessidades para que elas sejam plenamente atendidas.

Aqui vemos que a Constituição de 1988, a Constituição Cidadã, passa para os Municípios essa obrigatoriedade, ou seja, uma atuação mais efetiva no desenvolvimento de políticas urbanas. Quando falamos na atuação, no desenvolvimento de políticas urbanas, lembramos que o Código de Trânsito Brasileiro, que passou a vigorar em janeiro de 1988, há 15 anos, estruturou, por meio do Sistema Nacional de Trânsito, as competências da União, dos Estados e dos Municípios. Entretanto, até hoje a questão dos Municípios tem deixado muito a desejar.

O papel do gestor público municipal, no que diz respeito ao trânsito, tem ficado muito aquém daquilo que, há 15 anos, o Código de Trânsito estabelecia, ou seja, a integração dos Municípios ao Sistema Nacional de Trânsito, para que pudesse, a partir de então, assumir as suas reais responsabilidades. O Código de Trânsito, em seu art. 1º, inciso II, estabelece que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos os cidadãos. Cabe aos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito garantir-nos esse direito. Como garantir esse direito se não faço parte desse sistema? É preciso, antes de mais nada, que os Municípios se legitimem, procurem aderir ao Sistema Nacional de Trânsito, para que, a partir de então, assumam o seu papel dentro desse sistema.

Lá, no inciso que mencionei, existe o aspecto de cidadania, ou seja, garantir ao cidadão o seu direito de ir, de vir, de estar em segurança, em comodidade. É a utilização do espaço público como um espaço de comunicação, de boa convivência, de coexistência com o trabalho, com o lazer. Isso não se vê hoje em dia. Ficamos muito a dever. A questão da mobilidade aí se insere, porque a mobilidade urbana, as políticas de transportes, de acessibilidade ao trânsito não podem entrar em choque com as políticas de desenvolvimento urbano. Têm de andar juntas. Para isso, existe a necessidade de planejamento.

O Deputado falou sobre as dificuldades causadas pela falta de planejamento. Há poucos dias, assistimos a um debate sobre transportes. O Ministro dos Transportes disse para inúmeros empresários, uma plateia de mais de 500 pessoas: “Temos mais de 15 bilhões para aplicar no transporte, mas não temos projetos”. O tempo para que se conclua um projeto é de no mínimo um ano. Será que podemos esperar um ano? Quantas vidas são ceifadas no dia a dia no trânsito por falta de uma intervenção efetiva do poder público?

É necessário que os cidadãos comecem a se inserir no processo de decisão. O governo de Minas tem dado esse exemplo, trazendo esse processo de Estado para a cidadania, a fim de que o cidadão participe das decisões do Estado, interfira nas soluções mais adequadas para a sua vida, no seu cotidiano. Sistema de gestão do trânsito municipal. Quando falamos em legitimação, estamos falando da prevista no próprio Código de Trânsito, que estabeleceu um prazo para que os Municípios se integrassem. Lamentavelmente, Minas Gerais, sobretudo, tem o pior índice de integração ao Sistema Nacional de Trânsito.

Pontuamos algumas dificuldades que os Municípios às vezes têm na questão da integração. Concepção de responsabilidade dos grandes centros urbanos. O gestor público fica imaginando que o trânsito só deve ser responsabilidade dos grandes centros urbanos e que ele, no seu Município de 5 mil, 8 mil, 10 mil habitantes, não precisa se preocupar com o trânsito. Então, vai deixando que as coisas aconteçam, a sociedade vai pagando o grande preço. Ontem, aqui, o representante do Ipea demonstrou que o País gastou em 2012 mais de R\$38.000.000.000,00 na saúde pública no que diz respeito a acidentes de trânsito. Precisamos reverter esse quadro.



Desconhecimento de sua importância. Não há um planejamento, como enfatizamos há pouco, não se dá importância ao trânsito. Às vezes, a integração do meu Município ao Sistema Nacional de Trânsito vai trazer algo que incomoda, porque vou ter de multar, eles vão saber quem é a autoridade de trânsito, vou ter de apreciar os recursos, vou ter de responder.

Ledo engano, porque você também responde. O Código estabelece que a responsabilidade é objetiva. Independentemente de integrar ou não, ele deve responder pelos acidentes decorrentes por falha do poder público. Além disso, há pouco ou nenhum interesse político dos gestores municipais. Busca-se um transporte meramente satisfatório, fazendo-se apenas algumas intervenções. A falta de mão de obra qualificada também não é uma especificidade do trânsito, mas de várias atividades em todo o País. Não temos pessoas qualificadas no planejamento, na intervenção, na engenharia. Há falta de recursos financeiros, embora o Ministro dos Transportes diga que tem R\$15.000.000.000,00; ou seja, não se trata de falta de recursos financeiros, mas de melhor gestão dos recursos disponíveis.

Existem ainda conflitos entre os diversos órgãos de governo. Muitas vezes, eles não interagem, não conversam. Um dia desses, eu estava em Brasília discutindo com representantes do Denatran. Depois chegaram integrantes do Ministério da Saúde. O mesmo projeto que o Ministério da Saúde apresentava, ao lado de algumas Capitais do País e da ONU, sobre a redução de acidentalidade até 2020, era desenvolvido pelo Ministério das Cidades. Questionei: “Ora, não conversaram?”. É uma duplicidade de esforços, um desperdício de recursos. Isso não acontece apenas lá, mas aqui também. Precisamos estar atentos. A sociedade precisa estar atenta para instar ao gestor público a melhor administração dos recursos a ele disponíveis.

Aí está uma demonstração da nossa integração. Dos 853 Municípios do Estado de Minas Gerais, 51 são efetivamente integrados, sendo que deles apenas 45 estão plenamente integrados. A Junta Administrativa de Recursos de Infrações oferece todo o arcabouço necessário para administrar o trânsito. Já temos uma frota de 8.500.000 veículos e 5.500.000 condutores habilitados. O mapa demonstra onde os Municípios estão. Não irei ater-me a isso.

Ali, algumas medidas legais previstas no art. 200 estabelecem que os recursos arrecadados com a infração de trânsito devem ser aplicados exclusivamente na sinalização, na engenharia de campo, na engenharia de tráfego e na educação para o trânsito, o que possibilita que haja efetividade na gestão para o trânsito. Aqui, criamos alguns facilitadores, que são os convênios com o Estado de Minas Gerais. O governo do Estado abriu a possibilidade de os Municípios fazerem um convênio com ele e, a partir daí, mesmo que não integrados, recepcionarem parte do recurso. Hoje quase todos os Municípios que aderiram ao convênio recepcionam parte dos recursos para aplicar no trânsito.

Quais as vantagens da municipalização? Trânsito estruturado conforme a realidade local, pois o gestor público do Município é quem conhece a realidade, as reais necessidades: melhoria na qualidade do trânsito urbano; melhoria na qualidade de vida dos cidadãos e adequação dos espaços de convivência, ou seja, um ir e vir com maior comodidade, de educação para o trânsito e de profissionalização dos jovens. Nos Municípios totalmente integrados, os jovens têm outras oportunidades de atuação pelo aprendizado. Outra vantagem é o aumento da arrecadação municipal. Ao se integrar, o Município tem a possibilidade de aumentar a sua arrecadação. Todos os Municípios integrados no Sistema Nacional de Trânsito em Minas Gerais são categóricos ao dizer que a arrecadação aumentou, sendo assim é possível reverter esse recurso em tudo o que falamos: sinalização, educação, processos de engenharia e melhoria da logística e da infraestrutura. Além disso, também é possível a redução nos custos do transporte público.

Para finalizar, colocamos o Detran a caminho da municipalização, da contribuição na melhoria da mobilidade urbana. Sempre gosto de lembrar um escritor e jornalista que disse que o grande problema não é o trânsito, mas a sustentabilidade, o meio ambiente. Hoje o grande problema do meio ambiente somos nós. Como somos o maior problema, precisamos fazer parte da solução. O veículo não vai para as ruas sozinho. Nós, condutores, pedestres e passageiros, atuamos no trânsito que interfere na nossa vida. Como fazemos parte desse problema, devemos fazer parte da solução, como disse esse escritor.

Alguns passos dados ou a serem dados: ampliação da municipalização por meio de parcerias. O Detran, por meio do plano-piloto da Região Metropolitana, da agência metropolitana, tem participado efetivamente para capacitar os gestores públicos e demonstrar a eles que não há dificuldade nisso, que isso não é um peso para a administração pública municipal, muito pelo contrário. Temos participado efetivamente desse processo.

Conscientização da aplicação de penalidades e mudança de comportamento: isso é fundamental, porque não tem como mudar. Não é simplesmente interferir na logística, na infraestrutura, na melhoria do ir e vir; é preciso melhorar a nossa concepção do trânsito. Nós cidadãos precisamos mudar as nossas atitudes, ter comportamento que vai ao encontro de um trânsito seguro, humano. É lamentável dizer a vocês que, do início do ano até agora, foram instaurados mais de 800 inquéritos por embriaguez. Há finais de semana em que fazemos mais de 30 autuações em flagrante, em razão de embriaguez. E a lei está aí há três ou quatro anos. Apenas neste ano, processamos mais de 9 mil condutores, em razão da suspensão do direito de dirigir. Quase 5 mil pessoas tiveram suspensão do seu direito de dirigir. Isso é lamentável. Não gostaríamos de estar aqui dizendo isso a vocês, mas a ferramenta que temos em mão, por enquanto, é esta: a coação. Por meio dela tentamos mudar a concepção, a consciência de cada um. Não é o mais desejável; o mais desejável é haver educação, informação, que cada um de nós exercesse plenamente o direito de cidadania.

Educação para o trânsito nas escolas. Sr. Deputado Ivair Nogueira, fica aqui um clamor, um pedido do Detran. Quero me solidarizar com cada um de vocês e pedir-lhes apoio. Até hoje não é obrigatório o ensino do tema trânsito, mesmo que transversal, nas escolas públicas. Tramita nesta Casa, há quase dois anos, um projeto de lei a esse respeito. Participamos efetivamente dessa discussão na Comissão, mas, lamentavelmente, o projeto está em “stand by”. Precisamos instituir o tema trânsito nas escolas, mesmo que transversalmente. O tema é interdisciplinar, e precisamos começar a ensiná-lo desde o ensino fundamental, para as próximas gerações não precisarem estar aqui discutindo o mesmo problema. Esse é o nosso pedido maior. Entendemos, como disse Paulo Freire, que, se a educação sozinha não resolver o problema, sem ela jamais mudaremos a sociedade. Muito obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides”.

O Sr. Presidente - Muito obrigado, Sr. Oliveira Santiago, pela sua contribuição, pela sua experiência. V. Exa. tem toda a razão: o caminho mais natural é adentrarmos as escolas e, desde cedo, oferecermos conhecimento, para que as nossas crianças possam contribuir no futuro. O fórum técnico “Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes” é um evento composto de variadas



etapas, incluindo este ciclo de debates preparatório. Além deste ciclo de debates, gostaria de convidar a todos para o Encontro da Região Metropolitana do Vale do Aço e para o Encontro da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Ambos são etapas propositivas deste fórum técnico.

Também compõe este evento uma agenda com os Municípios, para discutir a construção dos planos municipais de mobilidade urbana. O evento será iniciado em Montes Claros, no dia 25 de junho, na sede da Associação dos Municípios da Área Mineira da Sudene - Amans - reunindo os Municípios do Norte de Minas. No dia 28 de junho, vai para o Triângulo Mineiro e será realizado na Câmara Municipal de Uberlândia. Neste momento, iniciaremos o painel: “Desafios do planejamento em mobilidade urbana: financiamento, fiscalização e controle social”. Com a palavra, o Sr. João Luiz da Silva Dias.

Palavras do Sr. João Luiz da Silva Dias

Bom dia a todas e a todos. Estendo os cumprimentos ao Deputado Ivair Nogueira, à Deputada Maria Tereza Lara, aos companheiros de Mesa. Financiar e fiscalizar com controle social. Quem financia alguma coisa tem de fiscalizar o que está financiando. Se o financiamento envolve recursos públicos, há de se ter controle social. Mas estamos falando em mobilidade urbana, tema muito amplo, que é muito mais do que transporte urbano, envolve toda a movimentação de pessoas, de mercadorias, de cartas, transporte público, privado, motorizado e não motorizado. É mais que o transporte, porque inclui o não transporte. Hoje, há até a nossa movimentação pela internet. Nós trabalhamos e mandamos os nossos trabalhos pela internet; fazemos compras pela internet, só não recebemos as compras ainda pela internet, porque precisamos do transporte de cargas das mercadorias para poder nos alcançar.

Ao discutir essa questão do financiamento, estamos hoje sob a regência da lei de diretrizes, que trata de princípios amplos e de objetivos, focando a prioridade dos transportes não motorizados e do transporte público sobre o transporte individual. Nós devemos olhar, na questão do financiamento, dois campos. Uma coisa é planejar, financiar e fiscalizar o transporte público; outra coisa é o trânsito e o transporte privado. Então, é toda a engenharia de tráfego, toda a nossa questão de gestão da operação, do funcionamento da cidade na sua circulação e a questão relativa ao financiamento. Sabemos muito bem que o transporte privado é financiado diretamente pelos usuários, mas há um financiamento público também, porque o transporte privado se movimenta sobre vias públicas e demanda recursos cada vez mais exigentes, infraestruturas cada vez mais caras e cada vez mais rapidamente obsoletas. Esses investimentos devem ser discutidos pela sociedade, fiscalizados e acompanhados, no transporte público e no transporte privado.

Mas façamos uma rápida digressão em uma questão que é fundamental e está por trás de toda a crise que vivemos na mobilidade nacional. A mobilidade urbana do Brasil está vivendo um colapso, um estado de agravamento contínuo. Ainda temos uma taxa de motorização muito reduzida comparativamente a cidades americanas e europeias. Entretanto, vivemos uma situação extremamente grave, do ponto de vista de congestionamento, de baixa mobilidade nos centros urbanos.

Estamos atrasados, e uma das grandes questões está representada neste quadro. Então, vamos nos deter um pouco nisso, porque é necessário compreendermos que não é apenas um conceito jurídico. Quando falamos que transporte público é um bem público essencial, não é simplesmente uma definição jurídica, embora, no campo do direito, dizemos que serviço público é aquele que a lei define como tal. Mas o direito não tem a capacidade de revogar leis, nem a lei da gravidade, nem as leis de mercado. Portanto falamos em dois domínios absolutamente distintos no campo do sistema econômico. Uma coisa é teoria do consumidor, a teoria dos mercados, como se produzem os bens, quais bens são produzidos e para quem. Isso é o mercado; isso é economia de mercado.

A outra coisa é a economia dos bens públicos. São dois domínios do conhecimento econômico absolutamente distintos: um, no campo das finanças públicas; outro, no campo da teoria do consumidor. E não importa, no caso, quem está produzindo, se é o setor público, se é o setor privado. O setor público, muitas vezes, produz bens de mercado por razões estratégicas. Nós, durante muito tempo, produzimos aço para a siderúrgica nacional, o que foi privatizado, significando que o Estado se retirou da produção de bens que são regidos por regras de mercado.

Porém, bens públicos têm outra regência - não é mercado, não é mercadoria. São dois mundos diferentes. No mercado, a exclusão é um fundamento; não existe mercado sem exclusão. Consumidor não é quem tem necessidade, quem tem desejo; consumidor é quem tem poder aquisitivo. E o mercado, além de mercado de equilíbrio de oferta e demanda, é uma lei de exclusão. Quem não tem dinheiro para pagar o preço do equilíbrio entre oferta e demanda está fora, está excluído. A empresa que não consegue produzir por determinado custo está excluída. Isso é mercado.

Bens públicos não têm essa regência. Educação, saúde, transporte público não têm essa lógica de produção. A exclusão é inaceitável; são bens universais. Não se excluem pessoas da vacinação porque elas não têm dinheiro para pagar; não é mercado. Se os outros não são vacinados, eu, que me vacinei, estou sob risco, porque nenhuma vacina é 100%: ela reduz as possibilidades de contaminação, dependendo do ambiente. Portanto, estamos falando de bens públicos.

Ontem, falou-se aqui que em nenhuma parte do mundo metrô dá lucro. Isso é um absurdo, é uma impropriedade. Transporte, educação, saúde, o lucro está em produzi-los de forma qualificada e suficiente. O déficit do transporte é o que se vê nas pessoas esperando nas ruas pelo ônibus que não passa ou passa com uma lotação elevada - e isso é déficit.

Metrô é caro? Não, caro é não ter metrô numa cidade do porte de Belo Horizonte, onde só um sistema qualificado nos seus atributos é suficiente. Não adianta BRT, não adianta monotrilho, não adiantam outros modais. E os modais se definem em função das suas possibilidades, todos eles são importantes. Uma malha de metrô como a que a cidade de Belo Horizonte precisa nunca será suficiente. A capilaridade da rede se completa com ônibus, com VLT, com monotrilho, é um sistema de transporte público.

É fundamental compreendermos muito bem esse quadro, porque são duas regências absolutamente distintas: uma está no campo dos bens da teoria do consumidor; a outra, no das finanças públicas. O Estado eventualmente intervém fazendo regulação de mercado, muitas vezes com graves consequências, como desabastecimento e racionamento, e pode produzir bens públicos com o setor privado, sob o regime de concessões. Não é uma mercadoria. Quem está produzindo bem público, seja na saúde, seja na educação, seja no transporte, está agindo em nome da sociedade, por uma delegação que se estabelece; está atuando “em nome de”, e a regência há de ser da sociedade. É ela que define, que se organiza para produzir suficientemente educação, saúde e transporte urbano.



A Lei de Diretrizes trata de muitas questões importantes, mas o fundamental é exatamente isto: de um lado está a remuneração dos produtores, dos operadores - públicos ou privados, eles têm de ser remunerados nos seus custos, no seu empenho, para um transporte muito mais qualificado, que é o que temos -; do outro, está a tarifa que o usuário paga. Se estamos falando de financiamento, temos de falar em fiscalização. Se estamos falando de fiscalização, temos de ter a autoridade gestora. E não é qualquer transporte; não é o “você faz e eu te pago e você faz o que quer”; você não vai fazer o que quer, não é sistema de mercado, mas um bem público. Não é concorrência: é monopólio natural - usando mal a palavra, porque não é mercado, e monopólio é uma definição de mercado, aliás, de deformação de mercado.

Não se pode ter duas redes de esgoto paralelas, para uma empresa concorrer com a Copasa e eu escolher a que desejar. Isso não é eficiente do ponto de vista econômico. Não se pode ter duas empresas de energia elétrica com linhas paralelas, para elas concorrerem e eu optar. Isso não é econômico. Com o transporte também não pode acontecer isso. Se eu colocar duas linhas de metrô paralelas... Não consigo fazer nem uma, vou fazer duas? Quem vai pagar? Nós, a sociedade. Transporte se produz sob monopólio, com um sistema mais eficiente, que não é só linha. Para o cidadão deslocar-se de sua casa ao trabalho, agregamos a demanda em linhas coletivas, que, claro, não atendem a 100% do desejo de toda a população, mas atendem à demanda das linhas de desejo que foi agregada.

Esse sistema tem de ser organizado. Temos de ter autoridade gestora, órgão gestor qualificado tecnicamente. Precisamos ter o sistema de mobilidade e, dentro dele, o sistema de transporte público. E temos de ter a política de financiamento. Não é o mercado que vai determinar o que se vai produzir; é a sociedade, a política de finanças públicas, a política fiscal. Ela é que vai indicar o quanto podemos comprar de educação, de transporte, de saúde. Primeiro, então, há a questão das vias reguladoras, da autoridade, que não é só o órgão que ali está, com a sua qualificação técnica, com a participação da sociedade, com um grau razoável de autonomia.

Não é possível esse negócio de altos e baixos. Em um dado momento, tivemos uma evolução na organização institucional da RMBH desenvolvida pelo Plambel, que foi a Metrobel. Ela foi organizada, mas sofreu um impacto enorme nessa arrumação e se transformou em Transmetro. Aí, a Prefeitura de Belo Horizonte reagiu, criou a BHTRANS, retomou o que estava fazendo e começou de novo a sofrer o desgaste, o esvaziamento, a baixa capacidade de gestão. A gestão se privatiza; não é mais o órgão que define as linhas, a frequência, os horários e a qualidade do transporte, porque tudo isso está submetido à regência do mercado.

Na verdade, precisamos de órgãos que tenham uma razoável autonomia política e financeira. Não pode ser uma autonomia absoluta, como também não pode ser a autonomia do Banco Central: uma autonomia sob o controle da sociedade, mas também sob o regime, o comando do setor do governo eleito pela população para dirigir. Tem de haver uma autonomia, tem de haver uma estabilidade.

Esse sistema é igual ao nosso organismo: temos um sistema de circulação, um sistema nervoso, um sistema digestivo, etc. São subsistemas de um sistema, mas a razão de cada um está no todo - é uma composição. Então, na mobilidade todos os módulos interagem, devem ter uma razão geral. Dentro disso, está o sistema de transporte público. A linha de metrô há de ser de um sistema, de uma malha, de uma rede de linhas do transporte público que fazem parte do sistema de mobilidade, com interfaces com o transporte privado. O sistema, então, é constituído por uma rede modal, intermodal integrada, física, operacional e tarifária que estabelece condições de monopólio natural no sistema público e de privilégio de circulação no sistema de mobilidade urbana. E uma política fiscal de financiamento da operação que assegura visão de médio e longo prazo para o planejamento da autoridade gestora e para os parceiros fornecedores.

Quem está fazendo planejamento vai planejar o quê? Como? Com que recurso vou poder contar - e não só para chegar ao final do ano? Ora, não me basta falar qual é o orçamento para este ano. Quero saber, pois estou fazendo investimentos em sistemas de implantação longa que têm de ser mantidos. Então, deve haver uma visão de médio e longo prazos. É preciso saber quais os recursos que estão assegurados para que se possa fazer um planejamento que assegure a acessibilidade universal, física e econômica, e a qualidade requerida pelo sistema público, possibilitando uma tarifa de remuneração justa e atraente para os operadores públicos e privados. Se a tarifa não for atraente, plantarei cebola em vez de produzir transporte.

Que se induza a política de mobilidade urbana a maior eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e no desenvolvimento da cidade sustentável. A Lei de Diretrizes faz isto: coloca com muita propriedade que a tarifa pública deve ser módica, estabelecida em função da capacidade de pagamento dos usuários, assegurando-se a mobilidade universal. A tarifa de remuneração tem de ser justa para ressarcir custos e remunerar o capital pela produção de serviço altamente qualificado. Estamos vivendo esta crise com o afloramento do movimento relativo ao passe livre no Rio, São Paulo e em diversas outras Capitais do Brasil, que estão trabalhando uma das questões. Se eles conseguirem o que estão perseguindo, o não reajuste das tarifas, qual será o resultado imediato? A luta do movimento do passe livre é muito mais ampla, mas será que o resultado específico vai melhorar o transporte público? Não, vai piorar, sobretudo nos lugares fora de São Paulo, porque lá, desde janeiro, quando a Prefeitura segurou o reajuste para não afetar a inflação, ela teve de bancar a diferença. Há um ressarcimento pelo poder público.

Então, o financiamento na Prefeitura está aumentando, mas nos outros lugares não. E, por uma questão de sobrevivência, as empresas vão sofrer a degradação do sistema e vão fazer o financiamento, reduzindo o custo, fazendo menos viagens. Então, o transporte vai piorar. A tarifa pública é necessariamente menor que a tarifa de remuneração. Isso significa que a concessão há de ser sempre patrocinada. É uma definição. Não é possível ter uma tarifa pública que faça com que o ônibus seja menos competitivo para o usuário do que comprar uma motocicleta. Com a tarifa do ônibus eu compro uma motocicleta, eu pago a motocicleta. Esse é um modo menos eficiente, cuja contabilidade oculta são os leitos hospitalares, a medicina. E esse modo é mais competitivo do que o ônibus, porque a tarifa produz essa distorção. É possível operar com empresas privadas. No mundo inteiro isso acontece. O transporte da cidade de Paris é público, e o do restante da França é privado. E todos operam da mesma forma. Existe uma regência do sistema de transporte com uma regência pública. O problema não é no operador. Existem vantagens e desvantagens. Se você tem um sistema bem administrado, com autoridade bem colocada, as desvantagens do operador privado são reduzidas. Caso contrário, o sistema se subverte. Existe uma teoria da captura em que o controlado passa a controlar. Nos sistemas econômicos, passa a acontecer isso. E, no Brasil, pela ausência da política fiscal, há o desvirtuamento do transporte público, baixa capacidade das autoridades gestoras, ausência



de uma política fiscal a favor da mobilidade urbana eficiente, baixo grau de autonomia política e financeira da autoridade gestora. E é privado na concessão pelo regime de remuneração das tarifas. A tarifa é custo médio e passageiro pagante, porque nem todos pagam. E a política social está nas costas do passageiro pagante. Temos a tarifa elevada e um produto de péssima qualidade. Tínhamos que ter uma tarifa muito menor e um transporte muito melhor. Se é muito melhor, significa que custa muito mais caro. São custos privados, custos internalizados na empresa público-privada. Mas ela não é paga pela tarifa do usuário, ela é paga pela sociedade. Quem tem que pagar o transporte de Belo Horizonte? Os belo-horizontinos, por meio dos nossos impostos, vinculados ao sistema de transporte. É o que o mundo todo fez. Onde não existia vinculação, ela foi criada. A Espanha não tinha vinculação, a Alemanha criou o imposto sobre combustível, a França também o criou, nos anos 80, para reforçar um orçamento que já existia com recursos vinculados.

A proposta é criar uma agenda que vá além da agenda do movimento do passe livre. É um movimento correto, mas a agenda desse movimento, necessariamente, tem que ir na direção da institucionalização ou reinstitucionalização das autoridades gestoras, postadas adequadamente como tais. Podem dizer que isso é uma coisa impossível, que estamos querendo que o transporte seja muito melhor e que ninguém pague ou que se pague muito menos, custando muito mais. Podem dizer que a equação não fecha, mas fecha, sim, porque fechou no mundo inteiro. A Espanha, em 1986, criou o consórcio de Madri. Reuniu, além da municipalidade de Madri, os Municípios do entorno. Então, autoridades do consórcio, com a sua visão, passaram a responder pelo planejamento. Então, vincularam-se recursos, e criou-se o abono. O que é o abono? Até 20 anos ninguém paga, e depois de 65 anos ninguém paga. E os que pagam não pagam o que custa. Mas como fazer essa mágica? A mágica são os impostos, que estão vinculados.

E, ao vincular, o consórcio começou a planejar o seu sistema de transporte físico: 65km de metrô em Madri. Em 1991 começou o primeiro plano quadrienal, que veio se reproduzindo. Em 2001, no final do segundo plano, já havia um sistema que era duas vezes o de São Paulo, que hoje tem setenta e poucos quilômetros. Madri tem hoje, em 2013, 215km de metrô subterrâneo. Como é que fizeram essa mágica? Não fizeram mágica, é um órgão técnico sob o controle da sociedade. Quando começaram a fazer uma obra do plano quadrienal, em 1991, todos os fornecedores sabiam quando entravam e sabiam o que receberiam pelo que estavam fazendo.

Aqui, a CBTU começa a fazer uma obra que está no orçamento, mas não tem garantia de que o recurso estará lá na hora de pagar. E o orçamento é anual. A obra dura três anos. Qual é a segurança em relação a esse recurso? Então, todos se previnem, e as licitações são daquele jeito. O metrô do Rio de Janeiro avança 1km de quatro em quatro anos. O orçamento inicial é de R\$250.000.000,00 para fazer 1km de uma obra iniciada há 20 anos. E, no término, ou quando é inaugurada semiacabada, fica em R\$420.000.000,00.

Essa tragédia, essa maneira absurda de fazer é o resultado da falta de uma organização institucional e financeira com recursos vinculados. Temos a tarefa de buscar uma política tarifária adequada que faça com que a mobilidade seja um bem universal, que não seja uma propriedade dos ricos, que agora andam de helicóptero. O índice de mobilidade é tanto maior quanto maior a renda. Essa situação tem de ser alterada. Temos de melhorar a eficiência da economia urbana, que passa por um outro sistema de mobilidade, que é resgatar o transporte público como bem público. Muito obrigado.

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

O Sr. Presidente - Agradecemos ao João Luiz da Silva Dias. Agradeço ao nosso amigo José Ribeiro, que está sempre presente em todos os debates. Há pouco tempo fomos à Várzea das Flores. Outro tema muito interessante é salvar a Lagoa Várzea das Flores antes que ela vire uma outra Lagoa da Pampulha. Se isso acontecer, teremos de gastar muito dinheiro, e isso não será uma solução. Estamos dando prosseguimento a essa questão, José Ribeiro. Com a palavra, o Sr. João Afonso Baeta Costa Machado.

Palavras do Sr. João Afonso Baeta Costa Machado

Exmo. Sr. Deputado Ivair Nogueira, por meio do qual cumprimento todos os componentes da Mesa, meus senhores e minhas senhoras. Gostaria de registrar o privilégio de participar deste evento, representando o Departamento de Estradas de Rodagem, em nome do nosso Diretor-Geral, Dr. José Elcio dos Santos Montese.

Inicialmente, gostaria de fazer um esclarecimento institucional. A partir da Lei Delegada nº 180, de 2011, o DER, que antes era um órgão que participava do planejamento do transporte público intermunicipal e da região metropolitana, passou a ser órgão fiscalizador, e o poder concedente passou a ser a Secretaria de Transportes e Obras Públicas. Portanto, hoje, a Diretoria de Fiscalização tem o papel não só de fiscalizar o transporte regular, mas também de coibir o transporte ilegal, além de outras atribuições. E nós, desde que assumimos a Secretaria, temos o papel de rastrear, de ser o radar que municia os órgãos de planejamento para tomarem as providências no sentido de melhorar a qualidade do sistema de transporte.

A nossa contribuição, hoje, como órgão fiscalizador, acontece exatamente nas parcerias que estabelecemos com os diversos órgãos de trânsito, não só dando um "feedback" em relação ao sistema viário, ao transporte e ao trânsito, como também contribuindo operacionalmente. Hoje o Diretor-Geral do DER é uma autoridade de trânsito, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, e delegamos esse papel a vários outros órgãos que, em conjunto, de forma integrada, estão aí para equacionar todas as questões que, sem dúvida, impactam a mobilidade urbana.

Vamos fazer uma rápida retrospectiva dimensional do nosso espaço de operação. A Região Metropolitana de Belo Horizonte, como todos sabemos, engloba 34 Municípios, com uma área de 9.467km², portanto, 1,6% de Minas Gerais; com uma população de 5.400.000 habitantes - 25,4% de Minas Gerais, ou seja, um quarto -; com o PIB de R\$56.900.000.000 - 34% do PIB mineiro -; com 2.320.379 veículos, segundo dados do Denatran, em 2012; com 1.531.271 automóveis, segundo os mesmos dados; com 352.887 motos; e com o trem metropolitano, que tem 28km de linha, 25 trens e 19 estações. Belo Horizonte é a sexta maior cidade do Brasil; e a Região Metropolitana, a terceira maior. Essa região foi criada em 1973 e hoje tem 34 Municípios que convergem todas as suas necessidades para a Capital. Ao convergir necessidades, geram-se deslocamentos, que estão intimamente ligados ao cerne da mobilidade urbana.

O sistema de transporte metropolitano que fiscalizamos - o DER fiscaliza e a Secretaria de Transporte e Obras Públicas programa operacionalmente - é composto de sete regiões integradas, operadas por sete consórcios, com uma frota de 3.045 veículos - dados de maio de 2013 - com idade média de 5,6 anos. Temos aí a dimensão da movimentação de passageiros, e vocês podem ver, na coluna



totalizadora, que a média mensal de viagens realizadas pelo sistema de ônibus na região metropolitana gira em torno de 390 mil viagens. Temos aí os dados de 2010, 2011 e 2013, até abril. O movimento de passageiros transportados é da ordem de 21.000.000, 21.500.000, mensalmente. Portanto, há um volume grande de pessoas e de veículos se deslocando no nosso sistema viário.

Temos um dado importante, da BHTRANS: na parte superior esquerda do “slide” podemos ver a dimensão dos 21 mil ônibus por dia no hipercentro de Belo Horizonte, dos quais 63% são urbanos municipais e 13% metropolitanos. A velocidade média é de 12,6 km/h no pico da manhã e de 9,2 km/h à tarde. Sabemos que, nas nossas artérias, nas nossas veias, que são as nossas vias, essa velocidade operacional é um indicativo, uma das medidas da mobilidade. Ou seja, baixa velocidade operacional significa um nível de serviço ruim. Isso indica que estamos com a nossa taxa de colesterol urbana elevada e, com isso, as impedâncias provocam congestionamentos, esses incômodos que temos enfrentado no dia a dia.

Outra questão importante que devemos observar é a distribuição espacial da demanda do transporte na Região Metropolitana. A Cidade Industrial e o Centro de Belo Horizonte naturalmente são o destino da maioria da população da cidade, ou seja, o sistema é radioconcentrico, dirigido para o centro da Região Metropolitana.

Mobilidade urbana passa pela interação e pela preocupação permanente com ambiente, transporte e trânsito; com ação social; obras de infraestrutura urbana; com gestão urbanística; e com planejamento e uso do solo. Ao refletirmos sobre essas variáveis e ao interferirmos nelas, com certeza estaremos impactando a mobilidade urbana. Com certeza é da ciência de interferir propositivamente nessas variáveis que vão emergir as soluções para a melhoria dessa nossa preocupação, que é o objeto deste congresso: facilitar a fluidez dos deslocamentos dentro das regiões metropolitanas, especialmente da de Belo Horizonte.

Nunca é demais recapitularmos o conceito de mobilidade urbana: “conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e necessidades de acesso ao espaço urbano por meio da utilização dos diversos modos de transporte”. Esse conceito foi extraído do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. Por outro lado, essa é uma preocupação nacional, uma vez que foi editada, em janeiro de 2012, a Lei nº 12.587, que, em seu art. 4º, inciso II, estabelece que mobilidade urbana é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.

Essa política, no art. 5º, é fundamentada nos seguintes princípios, dos quais não podemos nos afastar. Primeiro, o princípio da acessibilidade universal, do desenvolvimento sustentável das cidades nas dimensões socioeconômicas e ambientais, na equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo. Todos os cidadãos têm que ter esse direito, são iguais no direito de acessibilidade ao transporte público. Segundo, eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, uma gestão democrática e controle social no planejamento e na avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Temos que ter a capacidade de perceber a linha de desejo dos nossos usuários e utilizarmos os instrumentos governamentais para construirmos um planejamento em plena sinergia com o conceito de democracia. Terceiro, segurança nos deslocamentos das pessoas, justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; quarto, equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e, quinto, eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Quando falo sobre a equidade no acesso dos cidadãos, no inciso III, isso significa dizer exclusão zero. São todos os cidadãos, inclusive aqueles portadores de deficiência física, que têm de ter todos os instrumentos e equipamentos públicos à sua disposição, em especial o sistema de transporte público. Meus amigos, essa é a Lei nº 12.587, de 3/1/2012.

A seguir, os senhores podem ver uma pirâmide inversa do tráfego. É esta pirâmide que deverá inspirar os órgãos de planejamento. Este é o diagrama que mostra como deveria ser a prioridade no planejamento da mobilidade para torná-la não só coerente, mas também sustentável. É importante priorizarmos o andar e o correr, a bicicleta, os veículos de carga e de tração humana e o transporte público. Naturalmente, também será preciso ter espaço para o transporte de mercadorias e cargas, para o táxi-lotação, para os “carsharings” e caronas, para o transporte solidário.

Lá no finalzinho da pirâmide, está o carro particular, e, na ponta da pirâmide, estão os voos, os aviões. Daqui a uns tempos também teremos de pensar na mobilidade aérea, porque já existem algumas Capitais brasileiras com congestionamento de helicópteros, por incrível que pareça. Na realidade, esse pirâmide é a situação ideal, que deve inspirar nosso planejamento da mobilidade.

O título seguinte é: “Percepção da mobilidade urbana”. Ontem ouvimos uma palestra do Ipea, e há alguns dados do Ipea que complementam os resultados de uma pesquisa domiciliar realizada entre os dias 8 e 29 de agosto de 2011, em 3.781 residências e em 212 Municípios. Esse trabalho foi concentrado na sede de regiões metropolitanas e analisa o aumento populacional dessas regiões e seus impactos na frota e nos gastos com transporte, sob a luz da nova Lei da Mobilidade Urbana.

Indicadores. Como o cidadão avalia o transporte público em sua cidade? O gráfico mostra cidades abaixo de 20 mil habitantes, cidades com até 100 mil habitantes e cidades acima de 100 mil habitantes. Abaixo de 20 mil habitantes, 39% da população têm a percepção de que o transporte público é bom. Nas cidades que têm entre 20 mil e 100 mil habitantes, 36% da população também acham o transporte bom. Já nas cidades que têm acima de 100 mil habitantes, a situação se inverte, ou seja, 41% são contra e 30% acham o transporte público ruim.

Outra questão. No serviço de transporte urbano, a população consegue ser atendida sempre que precisa? Nas cidades que estão abaixo de 20 mil habitantes, 42% discordam de que existe esse atendimento. Nas cidades que têm entre 20 mil a 100 mil habitantes, 45% também discordam. E, nas cidades que têm mais de 100 mil habitantes, 61% também discordam do fato de a população ser bem atendida com o transporte urbano.

O transporte público de sua cidade permite que as pessoas se desloquem com facilidade? Nas cidades que têm abaixo de 20 mil habitantes, 44% dizem que discordam de que haja esse deslocamento com facilidade. Nas cidades que têm entre 20 mil e 100 mil habitantes, 42% discordam dessa afirmativa. E, nas cidades acima de 100 mil habitantes, 48% também discordam dessa assertiva de que na nossa cidade ou nas cidades situadas em regiões metropolitanas as pessoas se deslocam com facilidade.

Em sua opinião, encaminhar uma reclamação ou denúncia em relação aos serviços prestados pelo transporte público urbano seria muito fácil, fácil, difícil ou muito difícil? Nas cidades com menos de 20 mil habitantes, 33% consideram muito difícil. Nas cidades



que têm entre 20 mil e 100 mil habitantes, 39% ainda consideram muito difícil esses canais de comunicação e, nas cidades acima de 100 mil habitantes, 50% também acham muito difícil esse canal de comunicação.

É por isso que nós, na Diretoria de Fiscalização, temos o serviço de atendimento ao usuário e a nossa assessoria de comunicação social exatamente como facilitadores desse canal de comunicação. Existe o telefone 155, opção 6, em que rastreamos essas reclamações, encaminhamos para o pessoal de campo e procuramos solucionar essas demandas. Sobre ponto, parada, terminal ou estação de transporte público - ônibus, trem, metrô - mais próximo de sua casa. Em relação à sua casa, esse local está muito perto, longe ou muito longe? Nas cidades pequenas, 49% dizem que é muito perto; nas cidades que têm entre 20 e 100 mil habitantes, 55% consideram que também é muito perto; e, nas grandes cidades, 75% consideram que é muito perto.

Algumas conclusões de tudo isso que vimos, dessa radiografia estatística da pesquisa do Ipea. É importante chamar a atenção para o forte vínculo que há entre o modo de transporte e a renda "per capita" familiar: quanto menor a renda, mais o usuário é cativo. Nos Municípios menores, a avaliação tende a ser mais positiva do que nos maiores. Muitos Municípios abaixo de 20 mil habitantes não possuem o tradicional serviço de transporte coletivo urbano conhecido nas cidades maiores, mas podem fazer parte de regiões metropolitanas e possuir acesso a ônibus por linhas intermunicipais; a nova Lei da Mobilidade Urbana indica a obrigação de prestar informações sobre o transporte coletivo e de dar abertura à participação e à reclamação popular - há necessidade de melhorar os canais de comunicação. E, finalmente, o acesso à rede, simplificado pelo acesso a terminais e pontos de transporte, foi o item mais bem avaliado. Essa pesquisa foi feita em conjunto com outras. As dificuldades que identificamos no âmbito da mobilidade são as seguintes: necessidade de melhoria do sistema de transporte - está havendo a construção de sistema integrado -; insuficiência de políticas de priorização do transporte coletivo; saturação do sistema viário; Lei de Uso e Ocupação do Solo, que precisa ser revista e melhorada; contexto do sistema metroviário; crescimento desordenado da frota de carros e motos, ou seja, política de incentivo à aquisição de veículo particular, o que, de certa forma, impacta negativamente; insuficiência de investimentos em projetos estruturantes para o transporte de massa; centralização das áreas de interesse em Belo Horizonte; proliferação do transporte clandestino; e infraestrutura urbana insuficiente e degradada, que precisa ser melhorada porque existem muitas vias degradadas.

Aqui, vemos situações de crise com a greve dos metroviários; os efeitos da greve - é necessário o replanejamento de linhas -; impactos por ônibus em função da greve dos metroviários. Aqui, vemos as filas, os congestionamentos na Av. Cristiano Machado, no Anel Rodoviário, no Viaduto da Lagoinha e no Boulevard Arrudas, na Av. Tereza Cristina. As obras também têm interferido muito.

Aqui, as manifestações públicas, o fechamento de vias e os eventos impactantes, como a Copa das Confederações, que ocorrerá nos dias 17, 22 e 26 de junho, a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016. As intervenções realizadas e em andamento para a melhoria da mobilidade no Estado. Foi construída a Linha Verde; ampliado o Boulevard Arrudas; houve a descentralização administrativa e os órgãos públicos estaduais saíram do centro de Belo Horizonte e foram para a Cidade Administrativa; foram construídos terminais e estações de integração; implantados novos equipamentos de segurança; bilhetagem automática; adaptação de frota aos deficientes - hoje, 48% da frota já está adaptada -; o BRT.

Medidas complementares. Nos projetos para o futuro da mobilidade há incentivo a regionalização e ampliação do metrô no entorno de BH; construção de novos terminais rodoviários e de integração; ampliação do Aeroporto de Confins; estadualização do Anel Rodoviário; sistema automatizado do controle operacional da frota metropolitana; adequação da malha ferroviária para o transporte de passageiros; construção do rodoanel; e integração de políticas urbanas para a melhoria da mobilidade urbana. Recentemente, o governo do Estado criou o Centro Integrado de Comando e Controle Regional, cuja preocupação é com autoridade, logística e decisão para todos esses grandes eventos.

Vários órgãos estaduais e municipais participam desse centro. Ai está uma fotografia. É tudo monitorado para trazer soluções rápidas aos problemas de mobilidade nos grandes eventos. Enfim, as ações do governo do Estado de Minas Gerais buscam, permanentemente, a inserção social e a melhoria da qualidade de vida, que estão diretamente ligados à garantia da mobilidade urbana. A mobilidade urbana é vital. É, para nós, ponto-chave, permanente, é busca de solução, que somente vai ser encontrada mediante cooperação da sociedade e integração entre os diversos Poderes. Agradeço a paciência dos senhores. Foi uma honra muito grande estar aqui hoje. Obrigado.

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

O Sr. Presidente - Agradecemos ao nosso expositor, Sr. João Afonso Baeta Costa Machado. A Assembleia Legislativa convida a todos para participar da 2ª Marcha contra o Crack e Outras Drogas e Caminhada pela Paz nas Escolas, que será realizada em Belo Horizonte, no dia 22 de junho, às 9 horas, com concentração em frente ao Colégio Estadual Central, na Rua Fernandes Tourinho, nº 1.020, Bairro de Lourdes. Participe e traga a sua família. Com a palavra, o Sr. Roberto Lemos.

Palavras do Sr. Roberto Lemos

Exmo. Deputado Ivair Nogueira, na pessoa de quem cumprimento todos os integrantes da Mesa; senhoras e senhores. Inicialmente, gostaria de agradecer a oportunidade de falar para a seleta plateia e de estar nesta Casa novamente. O assunto é muito interessante, salta aos olhos. Portanto, o debate é muito necessário, principalmente porque a Assembleia assumiu essa frente e vem fomentando a discussão, que devemos levar adiante; e devemos também criar medidas saneadoras que realmente reduzam os congestionamentos e os índices de acidentes em nossa Capital.

O tema que vou abordar é "Desafios da efetividade do planejamento em mobilidade urbana: financiamento, fiscalização e controle social". Trouxe aqui o conceito de mobilidade urbana da Associação Viva o Centro, de 2008. Não vou lê-la. Vou dizer apenas que os deslocamentos que as pessoas tendem a fazer interferem, sobretudo, na qualidade de vida da população. Estamos, diuturnamente, vendo e presenciando isso em nossa Capital.

Gostaria de expor o perfil da mobilidade da população brasileira ao longo dos anos. Esse estudo feito pelo Ipea, divulgado em maio de 2011, mostra claramente que na década de 1950 havia uso maciço pela população do transporte sobre trilhos. Depois fomos perdendo essa capacidade. Este é um dado do Rio de Janeiro, que foi pego como recorte: distribuição das viagens urbanas na cidade



do Rio de Janeiro. O transporte de passageiros por ônibus subiu assustadoramente. Da mesma forma, o transporte por meio de veículos particulares. O transporte sobre trilhos foi desaparecendo ao longo desse tempo. Isso dava mostras de que alguma coisa teria de ser feita. Desde 1950 esse quadro foi sendo construído ao longo das cidades brasileiras.

Conforme esse gráfico sobre o uso do transporte público e individual, em 1977, quase 68% das viagens eram realizadas por meio de transporte público. Em 2005, o uso do transporte público quase se equiparou com o uso do transporte individual, respondendo por 51% das pessoas transportadas. De 1950 até 2005 houve uma mudança da mobilidade urbana nos grandes centros. O transporte público perdeu o seu lugar.

Divisão modal do transporte no Brasil no que diz respeito aos deslocamentos. Em nosso país, 38% das pessoas se deslocam a pé; 27%, por automóvel; e 28%, por ônibus, transporte coletivo. Esse mapa demonstra bem como é a mobilidade das pessoas nas diversas regiões brasileiras. Nas Regiões Norte e Nordeste prevalece o transporte a pé, é muito grande o número de pessoas que não utilizam o transporte público. Nas Regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste prevalecem o transporte coletivo e o transporte individual.

Esses dados sobre as condições em que o cidadão passaria a utilizar o transporte público também foram computados pelo Ipea em pesquisa divulgada em 2011. Nela as pessoas declararam que, se o transporte fosse mais disponível, mais rápido, com mais opções de horário, certamente passariam a utilizá-lo nas Capitais brasileiras.

Belo Horizonte foi inaugurada em 1897 e planejada no entorno da Av. do Contorno, chamada inicialmente de Dezesete de Dezembro, para uma população de 200 mil habitantes. Hoje, 115 anos depois, somos 2.500.000 habitantes numa área de 335km². A cidade foi planejada para 200 mil habitantes e cresceu desordenadamente, sem planejamento e para fora da Av. do Contorno. A topografia também não ajuda muito. Até o final de 2012, fechamos com 1.519.000 veículos. De 2000 a 2012, houve um aumento de 289% na frota de motocicletas, exatamente para suprir a perda de qualidade do transporte público, e um aumento de 107% no número de veículos particulares, também pelo mesmo motivo. O gráfico mostra o crescimento assustador do transporte individual. Esse fenômeno demonstra o resultado de políticas públicas que, ao longo dos anos, privilegiaram o transporte individual em detrimento do coletivo, o que tem contribuído drasticamente para o aumento dos congestionamentos, que são uma temeridade à mobilidade urbana.

Entre os fatores que causam congestionamento constam o aumento da frota, dada a facilidade de aquisição; a falta de investimento em infraestrutura - ao longo dos anos testemunhamos essa deficiência -; a capacidade das vias e o volume de veículos; manifestações, passeatas, carreatas, pois hoje se pode tudo na via pública em detrimento dos direitos dos outros; acidentes; eventos em geral e os gargalos já falados, que conhecemos em nossa cidade. O sistema de mobilidade de Belo Horizonte tem 4.700km de extensão de malha viária, 15.204 ruas, 16 mil travessias, 2 mil guias de calçadas rebaixadas e 1.816km em extensão de rede de transporte coletivo.

Chama-nos a atenção a existência de mil cruzamentos semaforizados. Hoje clama-se muito pelo agente público nos cruzamentos da cidade. Temos mil cruzamentos semaforizados, sem contar os não semaforizados. Se colocarmos um agente em cada cruzamento, precisaremos de mil agentes por turno em nossa Capital. Se considerarmos 3 turnos, são 3 mil agentes. Com folga, dispensa e licença, a Capital precisaria para esses mil cruzamentos de cerca de 4 mil homens para atender à demanda de um agente em cada cruzamento.

No transporte público em Belo Horizonte, temos um metrô com 19 estações que transporta 215 mil passageiros diariamente; os ônibus transportam 1.400.000 passageiros por dia, com 300 linhas; e há 6.534 táxis em Belo Horizonte. A demanda por táxis cresceu muito, como percebemos em jogos no Mineirão e “shows”. A Capital Rio de Janeiro tem 30 mil táxis; em Buenos Aires, são 40 mil táxis; e, em Belo Horizonte - repito - são apenas 6.534 táxis.

Em Londres, cuja população é de aproximadamente 8 milhões de pessoas, há 402km de rede de metrô, que é o mais antigo do mundo. Em Nova York são 369km; em Paris, 213km; em Barcelona, 102km; em São Paulo, 70,6km; e em Belo Horizonte, 28,2km. O metrô de Belo Horizonte foi construído às margens da linha férrea, para contenção de custos. Ele não leva as pessoas às zonas de atração de viagem, que são a área hospitalar, o Hipercentro e as regiões de comércio da Capital. A pessoa precisa fazer uma integração de transporte público para chegar a essas áreas.

Esses mapas demonstram um pouco como as cidades de Londres, Nova York, São Paulo e Belo Horizonte são cortadas pela rede de metrô. No mapa de São Paulo estão incluídos o trem metropolitano e as viagens urbanas dos ônibus. O verde e o marrom representam as linhas que serão construídas, ou seja, que estão em fase de planejamento e execução.

Em 2001, quando fazia um curso de especialização em transporte de trânsito, cujo coordenador era o Prof. Osias Baptista, altamente conhecedor do assunto, ele nos disse que em 100 anos veríamos essas linhas concluídas. Havia previsão de uma linha ligando a Savassi à Pampulha. Achei isso um absurdo na época. Hoje existe um trecho ligando a Pampulha à Lagoinha.

Trouxe um cálculo feito pela agência BBC Brasil, baseado em dados da extensão atual dos sistemas e dos anos de existência de cada linha de metrô, em 11 de janeiro deste ano, considerando o tempo gasto por cada cidade para atingir os 402km de linha do metrô de Londres. De acordo com esse tempo, Londres teria 1.000km ou 2.000km de linha. O metrô dessa cidade foi inaugurado em 1863, contando hoje com 150 anos de existência e 402km. A sua expansão é de 2,68km ao ano. O metrô de São Paulo, inaugurado em 1974, possui 39 anos, sendo sua expansão de 1,91km ao ano. São Paulo gastaria, portanto, 172 anos para atingir os 402km do metrô que Londres possui hoje. O metrô do Rio de Janeiro, cuja expansão é de 1,20km ao ano, gastaria 300 anos. Belo Horizonte, nossa Capital, maravilhosa, tem 27 anos de metrô. A nossa expansão é de 1,04km ao ano, e gastaríamos 358 anos para atingirmos os 402km do metrô de Londres. Se continuarmos nesse ritmo, infelizmente não veremos essa conclusão. O metrô de Teresina, Piauí, como se expande 600m ao ano, levaria 641 anos. O de Brasília, que mais se desenvolve no País e que existe há 12 anos, expandindo-se 3,53km ao ano, ou seja, superando a expansão do metrô de Londres, gastaria 102 anos para atingir 402km. Esses dados são apenas para fazermos uma reflexão, verificar onde estamos e aonde queremos chegar em relação à mobilidade urbana no País.

Esse “slide” é do Observatório da Mobilidade da BHTRANS e mostra o custo do transporte público. Falamos muito do custo do metrô urbano, que transporta de 40 mil a 80 mil passageiros por hora e tem custo de US\$60.000,00 a US\$180.000,00 por quilômetro; do BRT, de US\$5.000,00 a US\$15.000,00; do VLT, de US\$15.000,00 a US\$30.000,00. Isso serve de parâmetro para planejamentos e estudos.



Ouvimos dizer ontem e hoje que o governo federal vai disponibilizar R\$15.000.000.000,00 para o transporte público. Pergunto: existem estudos, projetos? Desses R\$15.000.000.000,00, R\$3.000.000.000,00 seriam suficientes para construirmos 100km de linha de VLT e 20km de metrô urbano, se houvesse estudos e projetos prontos para serem executados. Em relação ao metrô, 20km é quase o que temos há 40 anos, e 100km de VLT atenderiam a malha de transporte público da Região Metropolitana, podemos dizer.

A mobilidade interfere sobremaneira nos acidentes de trânsito. Não poderia deixar de trazer dados relacionados a Belo Horizonte, o que devemos comemorar, pois os vemos com bons olhos. Estamos utilizando a evolução, a série histórica dos acidentes de trânsito de 2007 a 2012. A Lei Seca foi editada em 2008, e percebemos que em 2009 houve queda considerável. A partir de 2009, a impunidade voltou a crescer. Em 2012, foi reeditada a Lei Seca, e, como houve intensificação da fiscalização, começou a diminuir o número de acidentes em Belo Horizonte. De 2011 a 2012, houve queda de 2,99% no número de acidentes na Capital. Os acidentes com vítimas acompanharam, mais ou menos, o gráfico total de acidentes, com queda em 2009 por causa da Lei Seca e da intensificação da fiscalização. A partir daí, houve retorno do crescimento.

E agora, a partir de dezembro deste ano, está havendo queda nesses índices. Considerando os cinco primeiros meses de 2012 e 2013, em Belo Horizonte houve redução, nos acidentes sem vítima, da ordem de 6,64%; e de 14,74% nos acidentes com vítima. Como disse, são dados a comemorar. Houve redução de 33,78% no número de vítimas decorrentes desses acidentes, em todos os meses, em Belo Horizonte, comparando os cinco primeiros meses de 2012 com os cinco primeiros de 2013. Atribuímos isso ao aumento da fiscalização. Os dados demonstram essa queda, pois a Lei Seca veio muito forte dessa vez.

Em Belo Horizonte, no mesmo período, houve redução do número de acidentes, envolvendo vítimas não fatais, da ordem de 29,58%. Incrementamos as operações realizadas pelo BPTRAN. Em 2010, foram realizadas 15 mil operações e, em 2012, foram 19.232. Isso com a utilização da administração da unidade, em uma reengenharia das operações que realizávamos em Belo Horizonte, uma nova forma de fiscalizar, nas diversas operações, “blitz”, varredura, transporte seguro, que é o combate ao transporte clandestino, fiscalização de emissão de poluentes, fiscalização de táxis e escolares, entre outros.

Em relação aos resultados, saímos de 11.800 veículos apreendidos para 19 mil veículos, em 2012. Foram lavrados, em 2010, 178 mil AITs e, em 2012, foram lavrados 274 mil. Foram recolhidas 1.400 CNHs em 2010 e, em 2012, foram 2.412 CNHs. Em Belo Horizonte, há muitos acidentes. Fala-se muito disso, mas não há dados, ninguém fica sabendo. Em 2010, registramos 81.350 ocorrências; em 2011, foram 85.264; e, em 2012, 87.600. Isso foi registrado só pelo Batalhão de Polícia de Trânsito de Belo Horizonte. Em 2012, registramos uma média diária de 240 ocorrências por dia, das quais 199 são acidentes de trânsito em Belo Horizonte, com vítimas e sem vítimas. Esse é um número muito alto para uma Capital como Belo Horizonte.

Estamos incrementando ações da operação Lei Seca, mas temos tido o empecilho do aplicativo Waze, que divulga onde estamos implantando e lançando as operações de trânsito em nossa Capital. Temos estabelecido uma nova estratégia de cercamento da área, o que tem causado reboliço, mas tem sido bom para a sociedade. O número de redução da mortalidade na Capital demonstra que as operações têm sido eficientes. De outra forma, o Twitter também divulga nossas operações.

De julho de 2012 a maio de 2013, foram realizadas 1.600 operações da Lei Seca, com 3.900 veículos removidos somente nessa operação. Na aplicação da Lei Seca em Belo Horizonte, não verificamos somente se o cidadão está com sintomas de embriaguez, mas também se ele transporta armas, se fez uso de drogas, se transporta drogas, se o veículo está regularizado. Realizamos um “checkup” do veículo. Foram 2.152 pessoas autuadas pela infração de dirigir sob o efeito de álcool, 871 pessoas presas e 60 mil veículos fiscalizados. Damos uma atenção muito especial aos táxis. Temos dito para os cidadãos usarem o táxi e o Carona Solidária. Fiscalizamos 3.887 táxis em Belo Horizonte, dos quais 3 condutores cometeram infração por estar com sintomas de embriaguez e 4 foram presos pelo crime de trânsito, por estarem dirigindo táxi com a concentração de álcool acima do permitido, que é de 0,34%.

Trouxemos algumas considerações sobre o desafio da mobilidade, e as manifestações populares na Capital principalmente contribuem muito com os congestionamentos, em prejuízo da mobilidade. Em 2010, foram 75 manifestações; em 2011, 83; em 2012, 108, das quais 31 somente no mês de março. Em 2013, já houve 60 manifestações até o dia 4 de maio. Ontem, foi emitida uma liminar do Tribunal de Justiça proibindo manifestações, sob pena de pagamento de R\$500.000,00 de multa pelos sindicatos, no período da Copa.

Há o desafio da mobilidade. As obras são fundamentais, necessárias, essenciais, mas também prejudicam a via pública. Sugerimos que sejam executadas à noite, de madrugada, nos finais de semana, priorizando-se esses horários. Algumas alternativas de transporte existentes no mundo - bicicleta, metrô, VLT - podem facilitar a mobilidade urbana no nosso país.

Integração e política de preços entre os modos de transporte. Na segunda-feira, tive a oportunidade de acompanhar o Deputado Paulo Lamac, no Aglomerado da Serra, numa audiência pública sobre a mobilidade no aglomerado. Esse problema não é privilégio somente das capitais, das grandes cidades, dos grandes centros. O aglomerado tem problemas seriíssimos de transporte e de movimentação de pessoas, e a sua população está insatisfeita, reforçando a estatística, aqui apresentada, sobre a insatisfação da população com os deslocamentos.

A gestão do trânsito e da mobilidade urbana deve estar ancorada em ferramentas e instrumentos de análise e intervenção, como educação, fiscalização e engenharia de tráfego. Entendemos que, para melhorar as condições do transporte coletivo e situá-lo no patamar de qualidade e conforto, fazendo dele um atrativo para a população, temos de atuar firmemente nessa questão. Temos de implementar um plano de mobilidade urbana, como a lei estabelece, que faça com que as pessoas voltem a caminhar para fazer deslocamentos curtos e usem o transporte público para os mais longos.

Temos de conscientizar as pessoas dos benefícios da caminhada; fazer com que os automóveis nas grandes cidades deixem de ser protagonistas e passem a coadjuvantes. Não adianta alargar as ruas, construir estacionamentos subterrâneos, fazer obras faraônicas, se não forem tomadas as medidas de contenção e se o passageiro novamente não for trazido para o transporte público. É fundamental garantir ao cidadão o direito à mobilidade; considerar que a mobilidade é determinante para a qualidade de vida; promover a educação no trânsito e para o trânsito, com vistas à redução de acidentes e mortes nas vias urbanas.



Esta foto é apenas para reflexão. Ilustra o espaço ocupado por 70 pessoas na via pública. Já esta outra ilustra o espaço ocupado por uma pessoa dentro de um veículo também na via pública. Podemos evitar o congestionamento, a poluição sonora e atmosférica. Muito obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides”.

O Sr. Presidente - Muito obrigado ao Sr. Roberto Lemos. A Assembleia Legislativa convida a todos para o ciclo de debates “Um novo olhar sobre a dependência química”, a ser realizado nos dias 24 e 25 de junho, neste Plenário. Com a palavra, o Sr. Francisco de Assis Maciel.

Palavras do Sr. Francisco de Assis Maciel

Bom dia a todos e a todas. Agradecemos a oportunidade e o convite generoso da Assembleia Legislativa de incluir, em seus debates, uma fala sob a ótica dos usuários de transporte coletivo de Belo Horizonte e Região Metropolitana. Saúdo o Presidente, Deputado Ivair Nogueira; o Deputado Paulo Lamac, incansável construtor deste evento, durante os nossos debates, às sextas-feiras, nesta Casa, preparando esta atividade. Saúdo os expositores Oliveira Santiago Maciel, João Afonso Baeta, Ten.-Cel. Roberto Lemos. Gostaria de fazer uma saudação especial ao Dr. João Luiz da Silva Dias, dizendo que, sempre que o ouço proferir uma palestra, vem-me a música do Milton Nascimento: “certas canções que ouço falam tão dentro de mim que perguntar carece: por que não fui eu que fiz?”. Lembro que há 20 anos, Dr. João Luiz, quando V. Sa. assumia a Presidência da BHTRANS, inaugurou, na empresa, uma comissão de revisão tarifária - e até não se ouviu mais falar dela -, com participação popular e controle social. Foi uma ousadia que irou o mercado, que nem deve ser chamado de mercado.

É um cartel, um monopólio, uma excrecência do ponto de vista do que se tem hoje no transporte coletivo. Àquela época conseguiu-se reduzir a planilha em 36% - redução real. Só por dar transparência ao processo e tornar possível a discussão popular, a planilha teve uma redução de gorduras e de índices abusivos de 36%. Havia um item muito curioso: remuneração do capital. Eram previstos 12% ao ano, só que se pagava por mês, e o cálculo era 1%. As empresas eram remuneradas em 1% ao mês. Quando dezembro chegava, com uma inflação próxima a 80%, não era mais 12% ao ano. A planilha de custo que vigorava naquela época era de 101%. Houve essa correção, então, entre várias outras.

Queremos contribuir para o debate, acolhendo a lógica de que transporte coletivo é bem público. Por isso, defendemos que seja criado um sistema único nos moldes do SUS. Não existe o Sistema Único de Saúde, a que todos têm acesso? Crie-se, então, o Susto, ou seja, o Sistema Único de Serviço de Transporte por Ônibus, para que possamos utilizar o sistema como bem público.

Defendemos o pacto pela mobilidade urbana. Não é o Coronel, o Dr. Baeta, não é nenhuma autoridade que vai resolver o problema da mobilidade urbana. Esta Casa é a única instituição capacitada para articular esse pacto pela mobilidade. Ou entramos num acordo ou a guerra vai para as ruas. Aproveito para saudar os companheiros de São Paulo, Rio e Rio Grande do Sul, que voltaram às ruas pela participação popular e pelo controle social. Para nós, participação popular combate a corrupção. É o melhor mecanismo de combate à corrupção. Quem não quer participação popular quer obscurantismo, quer as contas fechadas. Tudo que é público tem de ser transparente. Tudo que é público tem de ser público. Como o poder público pode ter medo de transparecer? Pergunto: existe alguém que foi motivado a discutir o reajuste tarifário em Belo Horizonte em algum momento na história recente da Capital? Reúne-se no dia 26 de dezembro, publica-se no dia 28 de dezembro e entra em vigor no dia 1º de janeiro. Com o clima natalino e os corações amolecidos, quem vai para a rua discutir reajuste de tarifa? Ninguém. É uma artimanha, é algo pensado, articulado, arquitetado previamente.

Para nós, participação popular e controle social agregam valor à gestão. Gestores públicos, não tenham medo do povo, não tenham medo da participação popular, porque ela só trará benefícios para quem vai gerir o serviço público. Não tratem participação popular e controle social como crime, muito menos o direito à manifestação, que é assegurado por lei. Como pode ser crime a manifestação, que é garantida por lei? Aldous Huxley tentou construir o admirável mundo novo por volta de 1940, 1950. Nem na ficção deu certo. Quem trata a participação popular e controle social como crime teria impedido a Revolução Francesa. Já imaginaram se, naquela época, existisse o tratamento que foi dado ontem em São Paulo, por causa das manifestações? A história não conheceria a Revolução Francesa.

O Conselho Municipal de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte deixou de se reunir. Mesmo com o bicho pegando, a Câmara Municipal de Belo Horizonte não discute mobilidade urbana. Alguém já viu a Câmara preocupada em discutir mobilidade urbana? Bem, me limitarei a isso para não aprofundarmos essa questão. Na verdade, esse mercado é mais promissor que Banco. Vocês sabiam que a exploração do mercado de transporte coletivo é mais lucrativa que Banco? Só perde para o mercado de tráfico de armas e de drogas. É um mercado onde o usuário é cativo. Ele não tem de usar “marketing”, não tem de gastar um centavo com isso. Alguém já viu alguma propaganda assim: “Use meu ônibus. Ele está maravilhoso”? Não existe isso. Não existe inadimplência. Alguém aí tem conta com algum cobrador de ônibus? Alguém passa na roleta e diz: “Depois a gente vê isso aí”? Só marginal faz isso, pois aponta a arma e, assim, já está paga a sua passagem.

Nesse mercado algumas gratuidades são indevidas, e a maior delas é da Polícia Militar de Minas Gerais - com todo respeito à corporação, pois não é sua culpa. Como servidor da segurança pública de Minas Gerais, os policiais militares deveriam receber o vale-transporte, porque o governo do Estado não paga, põe esse dinheiro no bolso e tira do bolso do usuário que paga a tarifa cotidianamente em Belo Horizonte. Vejam: esse dinheiro está saindo do bolso do usuário; não cai de uma árvore a gratuidade. Na planilha dos Correios e do Oficial de Justiça estão inclusos o custo para levar a carta e também as citações judiciais. Então, por que existem essas gratuidades indevidas?

Precisamos trabalhar com uma contrapartida, inclusive a gratuidade dos idosos e dos portadores de deficiência, pois a Federação faz reverência com chapéu alheio; afinal, é o usuário quem paga essas gratuidades e não tem nenhuma contrapartida nesse sentido. Portanto, a revisão da planilha tarifária é fundamental para corrigirmos a injustiça e o ciclo perverso que é o custo excludente da tarifa. E só com participação popular e controle social isso será possível.



Imaginem que, há 20 anos, tínhamos vales-transporte de papel. A Câmara de Compensação Tarifária funcionava dentro do Setransp, o sindicato das empresas, que, à época, era dirigido pelo hoje Senador e ex-Vice-Governador Clésio Andrade, Presidente da Confederação Nacional de Transportes. Meu sonho é que ele fosse Presidente da Confederação Nacional do Metrô, porque, assim, certamente teríamos metrô em Belo Horizonte. Naquela época, eles tinham uma Casa da Moeda. Vocês sabem o que é isso? Talvez a maioria aqui seja jovem e não recorde mais. Pelas esquinas de Belo Horizonte havia banquinhas comercializando vales-transporte. Padaria aceitava; boteco aceitava; enfim, em todos os lugares se aceitavam vales-transporte. Era moeda fabricada sem controle algum, dentro da casa da moeda das empresas de ônibus da cidade de Belo Horizonte. Travamos uma luta incansável para se fazer a revisão da planilha tarifária e para a implantação da bilhetagem eletrônica. Tudo foi conseguido com muito custo, com muita participação popular e com muito esforço. Só não queimamos ônibus, porque somos nós quem os usaremos no dia seguinte, então não somos bobos - mas motivos temos.

Motivo para queimar ônibus nós temos. O metrô está batendo o recorde de superlotação, porque os ônibus não estão dando conta. As pessoas estão fugindo dos ônibus para ver se o metrô as leva mais rápido. Precisamos combater, porque esse mercado, além de tudo, tem ainda antecipação de receita. A maioria dos usuários, 60%, usam vale-transporte, que é disponibilizado nos dias 22 ou 23 do mês para as empresas passarem a seus trabalhadores. Então, já é pago ali e só será usado daqui a um mês. Eles ganham até pelo giro inflacionário do mercado com essa receita, que não é revertida. A desoneração acabou acontecendo em 3,5%, e ninguém falou nada sobre reduzir a tarifa. Estamos pagando indevidamente 3,5% que já foram retirados da planilha. E a qualidade? Com um mercado desses, deveríamos ter uma qualidade maravilhosa. Eu não deveria estar aqui reclamando, mas festejando. Eles não respeitam nem o mercado. Do ponto de vista capitalista, esse é o capitalismo mais selvagem que existe, que é dar todos os retornos para o capital. E, mesmo assim, ele não corresponde à qualidade. Superlotação é a palavra que mais sai da boca do usuário. Eu desafio qualquer um a levar um idoso, uma grávida, um portador de deficiência para embarcar em Belo Horizonte, em horário de pico. Isso é exclusão, isso é ausência de direitos.

Essa é a nossa realidade. Às vezes participamos de eventos como este, que já foi realizado há dois anos, com tanta competência, com tanto brilhantismo pelos Deputados e pela equipe técnica desta Casa, que está de parabéns. Porém não podemos nos limitar a uma terapia breve, em que venho aqui, desabafo e nada vai mudar. Daí vem o pacto pela mobilidade. A Assembleia tem que assumir esse compromisso e gestar esse pacto pela mobilidade, para que Belo Horizonte tenha uma mobilidade que valha a pena e que não comprometa a saúde da cidade. Só há descumprimento de quadro de horário, maus tratos aos usuários. Em uma semana, cinco ônibus foram acidentados, com duas vítimas fatais, e todos veem isso com a maior naturalidade. Cinco motoristas abandonaram os veículos no meio da rua. Para fazer isso com cinco anos de profissão, ele está com hérnia de disco ou estressado e fica surdo pelas más condições de trabalho.

Aqui não tem transporte noturno. A lei seca é um sucesso quando prende, porque não há vida noturna. Belo Horizonte não tem vida noturna. Então, se não trabalhar a vida noturna, não iremos desafogar o dia. O BRT vem para rearticular o mercado. Ninguém falou nas demissões de motoristas, de cobradores, como se isso não fosse acontecer. No sistema de BRT, não haverá cobrador. Vão tirar 937 ônibus de circulação e 210 linhas. Não é o sistema que virá que vai atender à demanda de superlotação, de descumprimento de horários e de maus tratos aos usuários.

Não, é um modo diferente do capital explorar o sistema para dar mais lucro. É isso que acontecerá. Ao longo da Cristiano Machado e da Antônio Carlos, existem várias estações de transferência, como aquela que foi feita como protótipo para ser demolida, a fim de ser escolhida como a estação ideal. Ô cidade inteligente! Está aqui: "Construindo cidades inteligentes". Estão brincando com a nossa inteligência quando dizem que vão construir duas estações para escolher uma. É brincadeira! Mas descobri que ela foi construída para que fosse feito o filme da propaganda do BRT, e depois a demoliram. Ela é a estação que aparece naquele filminho, onde eu queria morar, que são os filmes da propaganda do governo. Lá tudo é bonito, tudo é maravilhoso. Esta atividade que estamos realizando é uma agressão à Prefeitura de Belo Horizonte, que diz que não precisamos discutir porque está tudo lindo e maravilhoso; isso na propaganda que vai ao ar nos meios de comunicação.

O BRT vem com óleo diesel. Se é uma novidade, por que não pensaram num combustível menos poluente? Criaram as pistas para o ciclismo, mas nem aqueles que participam do passeio ciclístico noturno utilizam as pistas para bicicleta. A competição por espaço físico - já que a lei de Newton não pode ser abolida e diz que dois corpos não podem ocupar o mesmo espaço ao mesmo tempo - é ferrenha entre ônibus, carro, carga e pedestre. Todos competem o tempo inteiro. E, sem fazer nenhum estímulo à modalidade da bicicleta, tiram uma faixa de rolamento. Ou seja, estreitaram a pista mais ainda, e a faixa para ciclista está ociosa. Não defendo o carro, mas que deveria ter sido reservada uma pista exclusiva para ônibus. A solução para o pacto da mobilidade é o transporte coletivo. Se não houver um transporte coletivo que atraia o usuário de carro para usá-lo, esqueçam. Quem convencerá quem tem carro a enfrentar a guerra diária? Com que discurso isso será feito? Se não for mais rentável, não haverá jeito. Citaram a questão das motos, que são muito mais rentáveis. Dizem que a pessoa corre risco de vida com o uso da moto, mas também corro risco de vida no ônibus e no carro. A moto é a modalidade que cresce 18% ao ano. O Lemos deve estar desesperado, porque a motocicleta não utiliza mais o semáforo, e sim o sinal do pedestre. O motociclista arranca quando o sinal para pedestre pisca, ou seja, não há mais educação para o trânsito.

O Citybus e a tarifa são dois temas da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo de Belo Horizonte que já estão no Ministério Público e são objetos de inquérito, porque o Citybus deveria ter ficado pronto em 2008, mas ainda não está. Queremos que ele seja implantado porque teremos uma ferramenta da tecnologia da informação para controlar melhor o sistema. Agora, com o BRT, ele não ficará pronto mesmo, e faz parte do contrato de concessão, faz parte do edital de licitação.

Agradeço a atenção e peço desculpas pela pulverização de ideias. Meu objetivo é contribuir para o debate. Finalizo falando sobre a qualidade do transporte coletivo atualmente. O carro de lixo tem o feixe de molas mais confortável que o do ônibus. Vocês sabiam disso? O lixo é transportado mais confortavelmente que os usuários de transporte coletivo de Belo Horizonte. E mais, se convidássemos os membros da Sociedade Protetora dos Animais para observar como os seres humanos estão sendo transportados no



horário de pico na cidade, com certeza eles diriam que não é sua área, mas que, se fosse cachorro, periquito, papagaio, enfim, qualquer animal, interditaríamos o transporte coletivo por questões de direitos humanos. Os presidiários, cujos direitos precisam ser garantidos, são transportados assentados, sem superlotação, com ar condicionado, viu? Do Ceresp da São Cristóvão até São Joaquim de Bicas ou outros presídios, eles não vão em superlotação. (- Intervenção fora do microfone.) Isso.

Gostaria, mais uma vez, de agradecer a atenção de todos, parabenizando a Casa e dizendo que temos muitas esperanças de que não pare aqui essa reflexão, essa discussão, pois a melhoria da mobilidade urbana proporcionará melhor qualidade de vida aos habitantes. Teremos uma cidade mais alegre, mais feliz e pronta para o desenvolvimento sustentável que queremos. Muito obrigado a todos.

O Sr. Presidente - Agradecemos ao Francisco de Assis Maciel.

Esclarecimentos sobre os Debates

O Sr. Presidente - Neste instante, daremos início aos debates. Solicitamos aos que fizerem uso do microfone que se identifiquem, sejam bem objetivos e sucintos, dispensada a formalidade das saudações pessoais, e entreguem sua contribuição para a assessoria. Cada participante disporá de 2 minutos para fazer sua intervenção. Lembramos que a leitura e a apresentação dos questionamentos aos expositores serão feitos de acordo com o volume das inscrições.

Debates

O Sr. Presidente - Quero justificar a ausência do Dr. Oliveira, que está participando de outra audiência na Assembleia Legislativa. As perguntas a ele dirigidas podem ser registradas, e ele se comprometeu a responder a esta Casa. Publicaremos todas as respostas. Peço a cada debatedor que faça suas anotações a respeito das perguntas a eles dirigidas, para, no final, serem respondidas. Inicialmente, passo a palavra ao Frederico Guimarães, representante do Núcleo Jurídico de Políticas Públicas - Nujup.

O Sr. Frederico Guimarães - Bom dia a todos. Sou Frederico Guimarães, do Nujup, que é um projeto de pesquisa e extensão da PUC Minas. Antes de mais nada, tentarei não ser ideológico.

O Sr. Presidente - A quem você quer dirigir sua pergunta?

O Sr. Frederico Guimarães - Pode ser ao Sr. João Luiz, o primeiro que falou. Deputado, farei uso dos meus 2 minutos. Repetindo a minha fala, deixarei de ser ideológico e serei racional, para não haver problemas. Sr. João, o senhor disse que é importante a questão sobre o que é público e o que é privado. Queria fazer só uma intervenção: na verdade, o Estado moderno é uma criação do bem privado. Como o Chiquinho lembrou, a Revolução Francesa foi construída pelo burguês, pelo capital que estava surgindo.

Queria me posicionar também em relação ao que o Tenente-Coronel disse: a questão dos atos e direitos de manifestação é, antes de tudo, constitucional. Esse direito é garantido. Tanto é verdade que foi garantido à corporação do senhor na famosa greve de 1992. Usarmos isso como se fosse a causa de tudo chega a ser perverso, porque eu também posso usá-lo, pois é um direito que também me é garantido. Acho inclusive que essa liminar atinge também o Sr. Oliveira na medida em que é o Sindpol que está no polo passivo da ação. Sr. João, primeiro, gostaria de saber, com relação ao financiamento em si, se existe algum estudo sobre a aplicação orçamentária da Lei nº 4.220, que regulamenta o orçamento.

O Sr. Presidente - João, você vai responder ao final. Outra inscrição oral: Amélia Costa, do Sindicato dos Arquitetos de Minas Gerais. Favor identificar-se e falar a quem quer dirigir a sua pergunta.

A Sra. Amélia Costa - Amélia Costa, do Sindicato dos Arquitetos. Gostaria de parabenizar os apresentadores de hoje. Chiquinho Maciel, nessa questão do transporte coletivo, acho que a UTC está forte, tem um papel importante. Realmente os fatos são históricos. Nos Estados Unidos, a indústria automobilística pôs fogo nos bondes para os ônibus e os carros irem para as ruas. Aqui no Brasil também o capital está sendo voraz, com o objetivo de explorar cada vez mais o nosso mercado. Temos que nos fortalecer, impor uma posição forte diante desse capital que não tem limites.

Voltando à apresentação do João Luiz, é um prazer ouvi-lo, assim como todas as apresentações, que foram muito ricas, mas quero fazer a seguinte pergunta - acho que ela é bastante provocadora -: como podemos dar uma solução razoável para os nossos problemas de mobilidade, se as intervenções do próprio Estado estão equivocadas? Sabemos bem que a localização da Cidade Administrativa e da Catedral da Fé, esse crescimento fantástico em direção ao Vetor Norte, trouxe equívocos bastante comprometedores para nós, usuários do transporte coletivo. Então, gostaria de saber como vamos reverter esse quadro, se o próprio Estado, como ente empreendedor, não tem levado em consideração o planejamento urbano integrado, considerando-se todo esse sistema produtivo que há em Belo Horizonte.

Temos também que pensar nas cidades do interior. Cada uma tem seu sistema produtivo. Algumas cidades têm como base econômica a agricultura e a pecuária; algumas cidades são ligadas ao turismo; outras, aos produtos alimentícios. Cada cidade tem seu perfil. Em Belo Horizonte, o Estado teve seus caminhos, e sabemos bem quais são as externalidades. Gostaria de que fosse feito um comentário e uma análise sobre essa questão. Obrigada.

O Sr. Presidente - Você quer um comentário de quem, Amélia?

A Sra. Amélia Costa - Do Chiquinho, do João Luiz e do Baeta.

O Sr. Presidente - Com a palavra, André de Brito Veloso.

O Sr. André de Brito Veloso - Bom dia! Meu nome é André, me formei em Economia e faço mestrado em Geografia, na UFMG. Gostaria de fazer algumas perguntas para o João Afonso Baeta sobre os contratos e a licitação do transporte metropolitano, que concentrou sete regiões integradas. Gostaria de saber quando foram feitos esses contratos, em que ano e qual é o prazo de duração. O contrato de Belo Horizonte, não sei se os senhores sabem, foi feito em 2008, tem um prazo de 20 anos e uma cláusula que prevê o reajuste tarifário para todo dia 29 de dezembro, o que disfarça com um véu técnico a questão política da tarifa.

A BHTRANS contratou a Ernst & Young, multinacional de seguros, para fazer a revisão tarifária e nos deixar fora disso. Não se discute tarifa zero nem revisão de contrato de licitação, mas para pensarmos o transporte como um direito temos de pensar, sim, na tarifa zero e na revisão dos contratos. Esse é o comentário que gostaria de deixar relativamente ao transporte.



Por fim, quero dizer que a liminar do Tribunal de Justiça, publicada ontem, é um golpe branco. O que está acontecendo com a Copa do Mundo e com a Copa das Confederações é golpe, é estado de exceção. Isso não pode acontecer, porque é inconstitucional. Temos direito de manifestação e de reunião. Aliás, o que aconteceu ontem, em São Paulo, é um absurdo. Duzentas e trinta e cinco pessoas foram detidas. É uma violência gratuita. Jornalistas foram feridos. Se os senhores acessarem o Facebook, verão muitos vídeos de agressão policial gratuita. Não poderia terminar a minha fala sem deixar essa agressão denunciada. Obrigado.

O Sr. Presidente - Com a palavra, o Sr. Eustáquio Teco, do Conselho Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência.

O Sr. Eustáquio Teco - Bom dia a todos. A minha pergunta é direcionada ao Deputado Paulo Lamac, ao Deputado Ivair Nogueira e ao João Afonso. Também gostaria de que o nosso outro amigo João se posicionasse. Parabênzo o Francisco pelo discurso excelente e pontual. Também parabênzo a Assembleia pelo evento em si.

Vimos aqui os problemas da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Aliás, não só os problemas, mas também os desafios e os afazeres. O ciclo de debates "Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes", trata de duas regiões metropolitanas, da Grande Belo Horizonte e da Região Metropolitana do Vale do Aço. É uma criança que está nascendo, e, como em toda grande construção, a base tem de ser muito bem feita. Já temos as experiências da Região Metropolitana de Belo Horizonte, e agora quero saber como está sendo feito o acompanhamento dessa criança que está nascendo.

Todos os profissionais presentes estão fazendo parte do planejamento estratégico dessas ações? Digo isso porque esses problemas ou essas vivências já foram constatadas. Como todo bom gestor sabe, num planejamento resolvem-se várias e várias questões. Dessa forma, qual tem sido a participação de vocês no nascimento dessa criança? Concluindo, qual será o nível de compromisso da Casa, Deputado, o máximo de zelo e ponderação desta Casa para com essa criança que está nascendo, para que os problemas de lá sejam menores do que os daqui?

O Sr. Presidente - Obrigado. Nós vamos lhe responder, sim. Neste momento, estamos recebendo mais duas perguntas orais, mas agora encerraremos o recebimento de perguntas orais em função do tempo. São muitas as perguntas a serem respondidas: perguntas escritas e perguntas da internet. Temos de observar o horário do intervalo para o almoço.

A título de esclarecimento, Eustáquio, não vamos ficar somente restritos à Região Metropolitana; também vamos passar por vários Municípios do Vale do Aço e por outras cidades. É o compromisso da Assembleia de interiorizar a discussão. Já existe uma agenda montada para Montes Claros, no dia 25. No dia 28, estaremos em Uberlândia, e você é nosso convidado.

Temos aqui uma pergunta da Cláudia Oliveira, da Comissão de Transporte e Usuários de Ribeirão das Neves, que fará três perguntas. A primeira para o Sr. João Batista; a segunda para o Cel. Roberto Lemos; e a terceira para o Sr. Oliveira Santiago Maciel, que não está presente, mas vai responder depois. Faremos questão de divulgar a sua resposta. Com a palavra, a Sra. Cláudia Oliveira.

A Sra. Cláudia Oliveira - Na pessoa do Deputado Ivair Nogueira, cumprimento todos os companheiros presentes. Estou feliz por participar desta Comissão. Desde o princípio, vimos debatendo e mostrando a nossa vivência. Quero ouvir o Dr. Baeta sobre os pontos finais. Em junho de 2011 estivemos no DER para falar sobre o problema da aglomeração na Avenida Oiapoque, onde havia grande concentração de usuários, não sei quantas mil pessoas, principalmente no horário de pico. Era um absurdo. Só que parece que essa situação está sendo retomada nas Ruas Rio Grande do Sul e Tupinambás. Agora, o problema dispersou e não foi resolvido, porque os ônibus demoram muito. Não se cumprem os horários. Continua a má qualidade do coletivo. Queremos saber do Dr. João Baeta como fica esse problema. É uma forma de indignação, porque, desde que chegamos, tínhamos intenção de participar deste momento. Na segunda-feira, participamos de uma manifestação. É um absurdo o usuário ficar de 17h15min até 19h40min no ponto, e o ônibus não chegar. As filas continuam. Em cada linha de ônibus há duas, três, quatro filas, e o ônibus sai de lá superlotado, quando não quebra no meio do caminho. O serviço é de má qualidade e a tarifa é uma das mais caras de Belo Horizonte. Ten.-Cel. Lemos e Delegado Geraldo Oliveira Santiago, a proibição da manifestação é um desrespeito ao usuário. Lá conversamos com o Sargento, e ele nos mandou procurar as autoridades competentes. Ora, já estamos procurando-as, estamos participando de fóruns, reuniões e encontros. O problema está aqui, no asfalto. Não vamos deixar de dizer à população que estamos aqui conversando, dialogando com as autoridades que podem nos dar respostas. Representamos uma comunidade sofrida, principalmente a comunidade da região da BR-040, no vetor Noroeste. Aliás, não fui contemplada na pergunta que fiz ontem: como fica a situação do vetor Noroeste, que os senhores conhecem muito melhor tecnicamente do que eu? Muito obrigada.

O Sr. Presidente - Na verdade, esta Casa abriu este ciclo de debates porque tem o objetivo de dar total transparência a esse assunto, discutir e interiorizar a discussão. Já fomos para Montes Claros, para o Vale do Aço e para Uberlândia. Esse é o compromisso. Estamos aqui democraticamente, abrindo os microfones desta Casa, porque a partir das sugestões feitas aqui é que daremos a nossa contribuição. Depende dos órgãos executivos, mas, como legisladores e fiscalizadores, temos que colocar em prática essas cobranças. Como engenheiro, sabemos que, no passado, as cidades foram construídas sem planejamento. Um exemplo é Betim, que foi criada em 1950, quando a Comiteco implantou loteamentos que eram vendidos no Brasil inteiro. Hoje, apesar de contar com a grande receita da Fiat e de outras empresas que foram para lá, a luta é grande. Por ser uma cidade malplanejada está sendo reconstruída. A única cidade planejada no Brasil foi Brasília, mas hoje também ela já não respeita os parâmetros da lei de trânsito. Acho que essa intervenção tem o vigor necessário para que possamos contribuir para melhorar essa situação, senão, daqui a uns dias, não vamos conviver. Com a palavra, o Sr. José Aparecido, representante da Associação Comercial de Minas.

O Sr. José Aparecido Ribeiro - Obrigado, Deputado Ivair Nogueira. Ten.-Cel. da PM, responsável pelo Batalhão de Trânsito, em 1982, quando foi municipalizado o trânsito, o batalhão tinha 1.423 agentes, hoje tem quatrocentos e poucos agentes. A PM goza da credibilidade da população de Belo Horizonte, coisa que a BHTRANS não goza mais. Precisamos da PM, temos saudade dos guardinhas, além da autoridade deles. Vocês tem aí no coldre uma arma e a autoridade do Estado. Acreditamos em vocês. Precisamos de vocês nas ruas. A cidade está à deriva de mais de mil sinais, conforme o senhor disse. Precisamos de vocês nas ruas.

Deputado Ivair Nogueira, em todas as cidades que são exemplos de mobilidade urbana no mundo, os prefeitos vieram das áreas de transporte e de trânsito. O Prefeito de Seul é Park Won Soon, que veio da área de transportes. O Prefeito de Curitiba é Jaime Lerner. O



Prefeito de Bogotá é Enrique Peñalosa. Isso acontece em várias cidades. São homens que entendem a realidade do povo, andam de ônibus, conseguem sair de seus gabinetes e andar com o povo. Belo Horizonte precisa disso.

Chiquinho e João, ontem declarei meu amor e minha paixão pelo cara do Ipea. Hoje vou declarar o meu amor a vocês dois. Vocês precisam ser mais ouvidos. O microfone, Deputado Ivair Nogueira, precisa ficar aberto para eles, porque têm o dom da palavra, sabem o que dizem. Se o povo de Belo Horizonte tivesse juízo, Deputado Ivair Nogueira, elegeria um ou outro para ser Prefeito de Belo Horizonte, um ou outro para ser Presidente da BHTRANS. Boa sorte. Fica lançada aqui a candidatura, mesmo se a família Neves enfiar goela abaixo algum outro nome. Obrigado.

O Sr. Presidente - Temos aqui mais duas perguntas orais. Concedo a palavra à Sra. Gislene Gonçalves dos Reis, da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo de Belo Horizonte.

A Sra. Gislene Gonçalves dos Reis - Bom dia a todas e todos. Na pessoa do Deputado Ivair Nogueira, cumprimento os integrantes da Mesa. Vou dirigir uma pergunta ao João Luiz, mas antes quero dizer que também sou apaixonada por vocês, que me ensinam, mostram o transporte que preciso e quero para a minha cidade.

João Luiz, você tem conhecimento de projetos ou investimentos para a recuperação do transporte sobre trilhos e das linhas do metrô desta cidade, a fim de melhorar o transporte público? Será, como disse o meu mestre Chiquinho, que somente um transporte público de massa vai melhorar o trânsito de Belo Horizonte?

Gostaria de me dirigir também ao Dr. Baeta. O telefone 156 não atende. Podemos ligar o dia inteiro, mas ninguém atende. Nós, da AUTC, temos acompanhado a decadência do transporte público nos 34 Municípios, temos acompanhado o mau serviço prestado à população da Região Metropolitana. Nada foi feito. A Transimão presta um péssimo trabalho.

Temos recorrido a vocês e não obtivemos apoio, presença nem resposta, enfim, nada que atenda à população, que, por sua vez, garante a conta do dono da empresa, que garante a compra do veículo, que paga pelo transporte. Parece um conto de fadas, porque não existe. É até pecado. Esses ônibus continuarão caóticos, cheios, lotados, porque o BRT é fantasia. Ele é feito e refeito todos os dias. Era para ter sido implantado desde o ano passado, mas até hoje está no “começa e derruba.” Diz-se que a via verde foi aumentada. Ora, não há nada disso. Tudo está caótico nesta cidade.

Respeito e acredito neste ciclo de debates. É preciso uma política social para esta cidade em relação a transporte e mobilidade urbana. Acredito que tudo que está em discussão não ficará apenas numa gaveta, só nas cidades que visitaremos. Acredito que sairá do papel e será implantado. Se preciso, esta Casa tem o povo para ir até Brasília, para ir a qualquer lugar, a fim de ajudar nos projetos que devem ser realizados para melhorar a mobilidade da cidade.

Como disse meu companheiro, não existe segurança no trânsito. O trânsito fica embananado por duas, três, quatro, cinco horas. Não aparece um guarda, não aparece ninguém para trabalhar a mobilidade. Ficar dentro de um ônibus por duas horas e meia é prisão, é castigo, é cárcere privado. Estou aqui denunciando que há cárcere privado nas horas de pico dentro dos coletivos metropolitanos e dentro dos coletivos de Belo Horizonte.

O Sr. Presidente - Obrigado. Respondendo ao José Ribeiro, esclareço que este ciclo de debates é o início de uma grande discussão de que tiraremos importantes conclusões. A Comissão de Transportes está de portas abertas para trazer o Baeta e o José Luiz. Eles já estiveram na Comissão e trouxeram importantes contribuições. Daremos continuidade. O ciclo de debates acontece periodicamente, mas a Comissão está sempre de portas abertas. Agradeço à imprensa de modo geral...

A Sra. Amélia Costa - Deputado, desculpe, mas preciso fazer uma pequena intervenção.

O Sr. Presidente - Só um minuto: vamos passar a palavra para a plateia. Temos questionamentos orais, perguntas por escrito e te darei a palavra. Pode inscrever-se.

A Sra. Amélia Costa - Eu gostaria, porque acho que enriquecerá o fechamento do debate. Algumas pessoas têm um conteúdo muito bom, e o papel deste ciclo de debates é nivelar conhecimento.

O Sr. Presidente - Por favor, você poderia identificar-se.

A Sra. Amélia Costa - Amélia Costa, do Sindicato dos Arquitetos de Minas Gerais. Dos 10 encontros preparatórios para este evento, participei de 6. Estou metodológica e didaticamente preparada para interceder na condução do ciclo, que realmente é muito importante. Gostaria dessa oportunidade.

O Sr. Presidente - Assim que encerrarmos esta etapa, você terá oportunidade. José, acho que, além da Assembleia e da Comissão de Transportes estarem de portas abertas, agradecemos a presença da imprensa, que é um instrumento de muita eficácia. Agradecemos ao Viana, ao Eduardo Costa, ao Laudívio. A Rádio Itatiaia realmente tem sido um veículo de comunicação de mais alta importância e tem tocado na ferida de muitos pontos importantes. Alguns já foram inclusive solucionados a partir da união dos veículos de comunicação, Assembleia Legislativa e poderes constituídos. Além da Rádio Itatiaia, lembro os demais veículos, pois todos são importantes. Citei a rádio, porque observo que ela vem tocando em alguns temas que ficaram esquecidos, e essa ação tem grande eficácia. Obrigado, Viana. Obrigado a todos por lá. Na última pergunta oral, darei oportunidade ao Sr. Valeri Dornas, do PT.

O Sr. Valeri Dornas - Ratificando, meu nome é Valeri Dornas. Sou formado no curso superior de gestão de marketing. Sendo objetivo, gostaria de saber o que está sendo feito, além desses debates, em relação à mobilidade urbana. Muito está sendo feito, como disse o Chiquinho, excelente e maravilhoso, que possui cabeça muito boa e conhece o que está ocorrendo em relação ao transporte urbano em Belo Horizonte e em Minas Gerais. Parabéns, Chiquinho. Queria saber o que está sendo feito também para serem revitalizadas todas as linhas de circulação de trens, as ferrovias, não apenas da nossa cidade, mas do Estado e do País. Revitalizando todas essas linhas, vai melhorar e muito a circulação dos caminhões pesados, pois o transporte de “commodities” será feito por trem. Isso até vai revitalizar a vida do cidadão brasileiro, vai haver mais tranquilidade. Com a melhoria da mobilidade urbana, a saúde vai ganhar, tudo vai ganhar. Queria saber apenas o que está sendo feito em relação às ferrovias no Brasil.

O Sr. Presidente - A quem você quer dirigir a pergunta?

O Sr. Valeri Dornas - Queria dirigir a pergunta ao Chiquinho. Obrigado.



O Sr. Presidente - Vamos passar agora às perguntas por escrito. Vou lê-las. A primeira é do Sr. Jaci Osmar de Campos, do Sindicato dos Metroviários de Minas Gerais - Sindimetro-MG -, dirigida ao Sr. João Luiz da Silva Dias: “A Parceria Público-Privada - PPP -, de acordo com a sua exposição, é a solução para o metrô de Belo Horizonte?”.

Outra pergunta, da Sra. Ivone Luiza Moreira, do Conselho Estadual do Idoso de Minas Gerais, dirigida ao Dr. Oliveira Santiago Maciel. Como disse, ele teve de se sair para participar de outra audiência, mas se comprometeu a responder e encaminhar a resposta a quem fez a pergunta. “Na sua opinião, a sinalização e a engenharia de trânsito da Capital e do interior estão considerando as limitações das pessoas com mobilidade reduzida? De que forma?”

Agora vamos passar a ler as perguntas feitas pela internet. A primeira é do Sr. Paulo César Ferreira de Oliveira: “Por que em Belo Horizonte há tanta dificuldade de planejamento urbano e transporte coletivo? Será que por falta de planejamento ou de recurso?”.

A segunda é do Bruno Reis de Alcântara: “Como a Assembleia Legislativa, por meio da iniciativa deste fórum, poderá garantir amplo debate sobre o contrato de concessão da Vale, uma vez que interessa à RMVA a ampliação do acesso a linhas do transporte ferroviário Vitória-Minas e que há somente um horário disponível? Há uma questão veiculada por meios não oficiais de que a Vale deveria operar em dois horários, de acordo com o contrato de concessão. O contrato não está disponível em nenhum portal ou local conhecido, para verificação da questão apresentada.

Outra pergunta é do Sr. Guilherme Lara Camargos Tampieri, dirigida ao Sr. Francisco de Assis Maciel: “Gostaria de saudar o incrível Chiquinho Maciel pelas palavras inspiradoras e dizer que, infelizmente, as ciclovias de Belo Horizonte não são utilizadas por ciclistas, justamente pela falta de incentivo da Prefeitura em estimular o uso desse modal e pela falta de políticas de restrição ao transporte automotor individual. No mais, em Belo Horizonte, também iremos às ruas para protestar contra o preço abusivo das passagens”. Vamos passar a palavra inicialmente ao Dr. João Afonso Baeta Costa Machado, para responder às perguntas que foram dirigidas a ele.

O Sr. João Afonso Baeta Costa Machado - Não me recordo do nome das pessoas, mas anotei as perguntas. A primeira foi em relação aos contratos da região metropolitana. O DER não é um órgão que tem poder concedente. Só fiscalizamos, e o nosso instrumento de fiscalização é o Decreto nº 44.603, de 2007. Saí daqui por alguns instantes, liguei para a assessoria da Secretaria e me foi informado que o sistema foi licitado em 2007, os contratos foram assinados em 2008 e o prazo da concessão é de 30 anos. Essa foi a informação que recebi da Secretaria de Transportes e Obras Públicas, porque o DER só fiscaliza.

A segunda questão é se as medidas de planejamento, em relação à mobilidade urbana, ocorrem de maneira integrada entre as diversas esferas de governo, ou seja, estadual, municipal e federal. O DER, como eu disse, é um órgão executor. A parte da política pública, de diretrizes, de planejamento fica a cargo da Secretaria de Transportes e Obras Públicas. Mas tenho acompanhado e participado de algumas reuniões e de algumas discussões sobre o tema e observei que existe uma integração muito grande entre o governo do Estado e a Prefeitura quando esses grandes projetos são elaborados.

Em relação à pergunta do senhor sobre a criança que está nascendo aqui, acredito que a criança seja este debate sobre mobilidade urbana e que efeitos práticos e objetivos sairão dele, principalmente voltados para a região metropolitana. Acho que essa iniciativa não é só ímpar, como importante, porque, como eu disse, planejamento de mobilidade tem de contar com uma atitude democrática, participativa. O que for extraído da fala de todos aqui, das conclusões e dos debates tem de ser encaminhado às autoridades governamentais, para que os modelos sejam calibrados em função dessas informações.

Fatos altamente relevantes foram abordados aqui, assim como foram feitas críticas - acredito eu - sempre construtivas, que devem ser levadas aos gestores municipais e estaduais. Esses têm de trabalhar em plena sinergia para que os resultados sejam positivos para todas as esferas de governo. Em relação ao que a senhorita ali abordou sobre a região de Neves, primeiro falarei sobre os pontos finais. Como órgão fiscalizador, o DER detectou, de fato, essa situação concentrada e saturada de pontos finais das linhas que vêm das periferias para o Centro da cidade. Quem define os pontos de embarque e desembarque em Belo Horizonte é a BHTRANS. Qual é o nosso papel? É levantar essas questões, fazer as medições devidas e encaminhá-las para a Diretoria de Planejamento da BHTRANS. Isso, de fato, ocorreu, e aconteceram algumas modificações. Diria que não são as ideais, mas são as possíveis em função de todo esse contexto de obras que a cidade está sofrendo. Transporte tem de ser pensado concomitantemente com trânsito e em relação ao sistema viário. Mas estamos com todas as nossas anotações e os nossos levantamentos devidamente encaminhados. Tenho certeza de que, assim que essas obras estiverem concluídas, naturalmente esse tema voltará ao debate com a BHTRANS, e ela, na medida do possível, nos atenderá.

Em relação às linhas de ônibus de Ribeirão das Neves, de fato, essa é a região que tem um volume maior de passageiros e, por outro lado, é também economicamente muito pobre, então a utilização do transporte público é vital para as pessoas. Temos recebido reclamações com relação ao descumprimento de horário, à manutenção de frota, ao tempo de viagem, e a empresa tem sido sistematicamente autuada. Em decorrência dessas autuações e desses registros de ocorrência, qual é o papel do órgão fiscalizador? É o de encaminhá-los ao poder concedente para que, com base no contrato de licitação e com base no Regulamento nº 44.603, medidas sejam tomadas, sanções sejam adotadas, para que a empresa concessionária ou o consórcio da região restabeleça o serviço na qualidade exigida no regulamento e no contrato.

Damos uma atenção enfática a essa região; detectamos que muitas das falhas referentes a cumprimento de horário se dão em decorrência de alguns corredores que se dirigem ao hipercentro de Belo Horizonte estarem, de fato, sofrendo intervenções, obras. Existe um índice de congestionamento muito grande, no pico da manhã, na 040, na região do Ceasa. Enfim, existe uma contribuição da impedância decorrente das obras, mas, quando o descumprimento ocorre em função de um planejamento inadequado por parte da empresa, ela é sistematicamente autuada.

Outra questão apresentada foi com relação ao telefone 155, que é o Lig-Minas. Esclareço que ele está funcionando normalmente. Há vários serviços do governo atendidos por esse número. A opção é o número 6, que conectará o usuário ao DER. Como a senhora me disse que tentou várias vezes e o telefone não atende, fiz questão de ligar agora e fui prontamente atendido. Acho muito importante a participação das associações de usuários, e sempre digo que o grande efetivo de fiscais do DER são os usuários. É com



base nas informações de vocês, agregadas ao que conseguimos rastrear, com a nossa programação rotineira do transporte público, que conseguiremos alimentar o órgão de planejamento e fazer as adequações nas programações.

No caso específico de Ribeirão das Neves, com a implantação de um terminal de integração - que já está em pauta -, que significará um sistema tronco-alimentador, acredito que muitas dessas reclamações que hoje estão ocorrendo serão sanadas. Estou aqui hoje com o Gerente de Fiscalização e enfatizo para ele a necessidade de intensificação do monitoramento nessas linhas, principalmente com relação ao trato dos operadores com os usuários e à questão de segurança, que é a qualidade impecável da frota, pois estamos transportando vidas humanas. Temos de ter os elevadores para deficientes funcionando, enfim, isso tudo é de suma importância para contribuir não só para a melhoria do transporte, mas principalmente para que esse transporte atraia usuários que hoje se utilizam de outros meios de deslocamento e, com isso, impactam negativamente a mobilidade urbana.

Essas são as respostas às perguntas que foram dirigidas a mim, e, se alguma outra mais houver, peço ao Presidente Ivair Nogueira que me encaminhe por escrito, com nome, endereço e "e-mail" do cidadão, que daremos a resposta. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Com a palavra, o Sr. Alexei Rolim.

O Sr. Alexei Rolim Gomes de Faria - Bom dia. Meu nome é Alexei Rolim. Faço um trabalho voluntário na Av. Cristiano Machado há quase 31 anos e tenho observado que poderia ser melhorada a fiscalização na área de trânsito, se houvesse melhor policiamento.

Quando chega o carro de patrulha de bairro, e o cidadão avisa que ocorreu um acidente, o militar responde "não sou do trânsito" e vai embora na viatura. Isso é algo cotidiano na cidade. O batalhão de trânsito deveria recorrer a todos os militares, teriam um apito e um canhoto de multa. Aumentaria a fiscalização na cidade, melhoraria todo esse processo.

Quero dizer ao DER que, na Cristiano Machado, em todos os feriados, os ônibus passam com o letreiro apagado e deixam os passageiros para trás. Em relação ao Detran, eu diria que há um problema já cultural, não sei se do Detran mesmo, de emplacar veículo que não é particular com placa particular, como os de empresa de refrigerante e as betoneiras de concreto. Para o amigo da BHTRANS, eu indagaria se ele tem ciência daquela questão envolvendo a empresa de transporte que está construindo o BRT. Fizeram o protótipo, como eles falam, houve a inauguração com coquetel, levaram todos vocês ao evento e simplesmente tiraram as roletas e tudo o mais da Estação União, que já estaria pronta, entre aspas. Seria a única estação pronta na Cristiano Machado. Muito obrigado.

O Sr. Ibiraci - Deputado, se eu não fizer essa pergunta agora, vou perder a participação do João Luiz. É só para complementar a questão, não vai demorar.

O Sr. Presidente - Diga o seu nome e quem está representando, só para efeito de gravação.

O Sr. Ibiraci - Meu nome é Ibiraci, o Bira. Sou Presidente da Associação Comunitária do Bairro Santa Tereza e administrador de empresas. Vivi 16 anos lidando com empresas no exterior, de construção civil, rodovias, ferrovias. Queria dizer ao João Luiz que hoje um dos maiores problemas das grandes metrópoles são as motocicletas. Cria-se via para bicicletas, mas nada para as motos. E o índice de acidentes tem subido violentamente, talvez seja o maior de todos. Por que não criar uma pista para as motos nas avenidas ou uma faixa exclusiva num dos corredores? O modelo de São Paulo pode ser copiado, reservando-se um espaço, antes dos sinais de trânsito, para que as motos passem pelos corredores e fiquem na primeira fila, até mesmo para evitar o trânsito entre os veículos.

O Sr. Presidente - Obrigado. Passo a palavra ao Tenente-Coronel para responder às perguntas a ele dirigidas.

O Sr. Roberto Lemos - Respondendo ao Alexei, que acabou de perguntar sobre o atendimento a acidentes na sua região, o Batalhão de Trânsito ampliou agora a área de atuação para toda a Belo Horizonte. Estamos registrando as ocorrências em todos os bairros da Capital. Por isso aquele número elevado, como mostrei anteriormente. As viaturas das unidades de áreas dos batalhões têm priorizado a prevenção criminal, no que diz respeito a homicídio e crime contra o patrimônio, motivo pelo qual a patrulha do bairro normalmente não registra a ocorrência. Estamos em todas as áreas de Belo Horizonte hoje e infelizmente a demanda é muito grande. Temos atendido de acordo com a prioridade, como os acidentes com vítimas. Encaminhamos os acidentes sem vítima aos postos de registro. Na área de cada batalhão, criamos um posto de registro de ocorrência de trânsito para que aquelas pessoas que se acidentam, mas não há vítima, somente danos materiais, se dirijam a ele e registrem a ocorrência com tranquilidade.

Respondendo à Sra. Cláudia, que falou sobre as manifestações e o atraso do ônibus dela na segunda-feira, queria deixar claro que a Polícia Militar prima pela garantia da lei e da ordem. Nós garantimos o direito constitucional de todos os manifestantes em Belo Horizonte, até pelo fato de, há muitos anos, não registrarmos um atrito da Polícia Militar com nenhum manifestante. Isso é notório e divulgado por toda a imprensa. Na segunda-feira, atribuo o atraso de 2 horas desse ônibus à manifestação que ocorria na cidade. Ela começou por volta de 15h30min, 16 horas, parando toda a BH. Não somos contra manifestações e garantimos esse direito a qualquer classe, desde que estejam dentro dos princípios da lei. Muito obrigado.

O Sr. Presidente - Obrigado, Ten.-Cel. Com a palavra, o amigo João Luiz.

O Sr. João Luiz da Silva Dias - Ontem o Prof. Emílio Merino colocou numa linha do tempo essa trajetória recente da gestão do transporte público no Brasil nos seus marcos gerais desde a década de 1980, com o Geipot e o EBTU, ao desmonte desse grupo no início dos anos 1990, no governo Collor; o estatuto da cidade em 2000; e a criação do Ministério das Cidades. Em 2004, ele mencionou aqui a lei das PPPs, mas deixou de mencionar uma lei muito mais importante, que é a lei dos consórcios públicos, também de 2005, para chegar à lei das diretrizes da mobilidade no ano passado. No entanto, ele termina essa linha desenhando um prosseguimento, colocando lá a PEC da mobilidade, quer dizer, o projeto de emenda constitucional da mobilidade. Sabem por quê? Porque o desenho feito para as diretrizes de mobilidade busca o resgate do transporte público como bem público. Isso não é uma ficção jurídica. Como eu já mostrei, trata-se de uma questão econômica de produção de bens comuns, bens universais. Não é simplesmente porque a lei definiu o transporte público como serviço público essencial. Não é só por isso; é pela natureza do bem que não admite a exclusão, porque é ineficiente, além de perversa. Na verdade, essa construção é inacabada porque é incompleta. Para se concretizar, é preciso um avanço na Constituição para definição de recursos. Estamos falando aqui de financiamento. Então, para definição de recurso, precisamos dessa reforma tributária, que não sai. Todos estão de acordo em que tem de se fazer uma reforma tributária, mas o acordo termina aí. A partir daí, ninguém sabe qual reforma tributária.



Uma questão essencial do transporte é que o transporte público tem de ser financiado pela sociedade. Isso significa impostos. Tarifa é uma modalidade imposta, apesar de não estar dentro do sistema tributário. Se você paga um pedágio em uma rodovia, está pagando um imposto, associado a uma parceria público-privado, mas é um imposto. Você não paga porque quer. Você está submetido a um pagamento para financiamento de uma obra pública, da operação e manutenção de uma obra pública. Então, esse desenho está incompleto. Aí perguntaram ao Frederico Guimarães: “Mas a questão do orçamento, a lei orçamentária...”. Não. A PEC tem de vir para vincular recursos e, no horizonte de tempo, para dar estabilidade de planejamento a todos os fornecedores das empreiteiras, para a construção e implantação dos metrô, e a todos que participam do processo produtivo dessa grande mobilização, que é a produção de transporte urbano. Que todos que participam sejam suficiente e adequadamente remunerados e ressarcidos para que estejam na atividade; senão, vão fazer outra coisa.

O metrô custa muito mais caro aqui. É uma aberração exatamente por essa falta de recursos estáveis que estejam assegurados. Em Madri - o Coronel mencionou aqui os diversos exemplos - conseguiram-se 13km de metrô por ano a um preço de US\$40.000.000,00 por quilômetro. Já o nosso metrô fica em mais de US\$150.000.000,00, US\$200.000.000,00 o quilômetro pela maneira como construímos, como fazemos.

Então, a Lei Orçamentária se estabelece dentro dessa PEC. É necessário que haja uma mobilização nacional, como se fez para o Estatuto da Cidade, para que sejam vinculados recursos, os quais pagamos. Por exemplo, o imposto que pagamos na gasolina, que está aí a R\$3,00 o litro, chega a ser mais que R\$1,50. Então, há toda uma cadeia de impostos, como ICMS, Cofins, PIS, como também o Cide, um imposto espúrio criado fora das regras constitucionais das limitações do poder de tributar. Criou-se o CPMF para financiar a saúde, mas que nunca a financiou; criou-se uma Cide para o transporte, que nunca veio.

É necessário fazer uma reforma constitucional e vincular o imposto que pagamos na gasolina, no etanol e no diesel que se consome em Belo Horizonte. Isso banca todos os investimentos necessários para se implantar o nosso sistema de metrô, com uma tarifa de R\$0,50 por usuário, para um deslocamento completo, de ponta a ponta. Isso significa R\$1,00, o que significa R\$30,00 por mês, com o salário mínimo de R\$680,00. São quase 5% para uma pessoa, não para uma família inteira. Isso é possível, é o que tem que se fazer e é o que se faz nos países civilizados. Essa é a primeira questão sobre o orçamento.

Sobre planejamento integrado, ele não se faz sobre um setor isolado, porque o transporte não é um fim em si mesmo. Então, como planejar um desenvolvimento em direção ao vetor Norte e não planejar adequadamente, ao tempo certo, o sistema de transporte? Fizemos uma linha verde. O que é a Linha Verde? O viaduto sobre a Cristiano Machado em que a “busway” ficou debaixo do viaduto. O transporte público ficou embaixo, com todas as interseções. Quem está em cima de viadutos, que já estão saturados, são os automóveis. E o comércio da Cristiano Machado, que é uma avenida e não uma via expressa, como fica? Perguntem se os comerciantes gostaram. Para se instalar a Linha Verde, é preciso tirar todos os sinais e existirem passarelas. Coloca-se uma passarela e uma grade embaixo para obrigar o cidadão a não passar no que era uma rua, para ir à padaria ou ao colégio. O cidadão tem que se deslocar 200m, subir uma rampa para descer do outro lado. Ele só faz isso se não houver outra alternativa, porque o seu percurso está sendo aumentado. Isso não é regência de uma política de desenvolvimento urbano; é um conceito rodoviarista. E o ruim não é só a presença de órgãos rodoviaristas planejando a cidade; o pior é que o próprio órgão rodoviário tem sofrido desmantelamento ao longo do tempo. Os projetos são nascidos sabe-se lá onde. Os viadutos estão se multiplicando na cidade e nada está passando sobre eles. Com tanta demanda de obra, estão sendo feitas obras de importância discutível que atingem a cidade. Fazem uma passarela que passa no 3º andar do quarto ou da sala de quem mora em um apartamento. Planejamento não existe como tal; ele é desintegrado dentro do próprio setor e no geral.

No Brasil nós vivemos um desmantelamento. O retorno ao sistema democrático não estabeleceu a gestão democrática e o controle social sobre órgãos técnicos. Em muitos casos houve desmantelamento. O Prefeito Jaime Lerner fez o que fez pelo Instituto de Planejamento Urbano de Curitiba - Ipu. Muitos Prefeitos de Curitiba eram desse órgão. Belo Horizonte não teve a sorte de ter Prefeitos do Plambel. Nós tivemos um desmantelamento porque, em vez de submeterem os órgãos técnicos à gestão democrática, ao controle social, a tecnocracia foi substituída por coisa nenhuma. Atualmente vemos uma crise na engenharia nacional. Não se fazem mais projetos. Ontem foi falado aqui sobre a grande dificuldade do PAC. É isto mesmo: os projetos são malfeitos. O PAC não anda porque não tem projeto, porque leva tempo. Lembro que o Arco Metropolitano do Rio de Janeiro está começando a acontecer agora. E quando vêm os projetos, eles não são bons, o que gera uma situação extremamente grave.

A concessão da BHTRANS de 2007, por 20 anos, faz parte desse desmantelamento da gestão pública, por incapacidade de solucionar a questão do custo do transporte, da capacidade de pagamento dos usuários. A BHTRANS adotou o modelo que o Estado já tinha adotado, de lavar as mãos. O Estado entregou a câmara de compensação para o sindicato, dizendo: “o déficit é seu, não tenho recursos para colocar, vocês que se arrumem”. E eles se arrumaram. Fez-se uma licitação criando sete consórcios, que, como disse o Francisco Maciel, funcionam com martelo. O transporte público tem de se produzir em situação de monopólio, então os monopolistas estão operando em situação de mercado, com seus mercados, os cartéis. Então são sete mercados. Belo Horizonte foi dividida em quatro. A BHTRANS não tem mais gestão para especificar o seu sistema de transporte, nem sequer a tarifa. Francisco Maciel dizia que tínhamos de fazer o que fizemos em 1993, quando criamos a revisão tarifária, com a participação de diversas entidades representantes dos usuários: da Federação do Comércio, que paga o vale-transporte e está participando do financiamento, e até do Tribunal de Contas, que não poderia participar diretamente porque lhe cabe fiscalizar. São dois observadores da auditoria do Tribunal de Contas. Hoje o que vamos fiscalizar? Não há mais planilhas. A tarifa de Belo Horizonte foi indexada a índices de inflação e não se sabe sequer como isso está sendo feito. Como é que faremos? Não temos os números. Quantas viagens? Quantos ônibus? Como é que estão operando? O Dr. Baeta mostrou as greves dos metroviários. Não escutamos mais falar em greve de rodoviários. Não existe mais isso. O pessoal está muito satisfeito? Está tudo bem? Em Belo Horizonte, convivemos com greves sucessivas de rodoviários, que era o esquema para alavancar tarifa, pressionar reajustes de tarifas. Hoje não existe mais greve, porque todos estão muito satisfeitos e os trabalhadores submetidos a sua situação. Há greve de metroviários porque é uma empresa pública. E não há greve de rodoviários porque não é mais necessário alavancar tarifas, que se fazem naturalmente, segundo suas regras.



Projetos sobre trilhos estão sendo desenvolvidos. Infelizmente, com o projeto que estávamos fazendo das Linhas 2 e 3, colocamos o metrô de Belo Horizonte no PAC 1. O recurso existia para fazer o projeto das Linhas 2 e 3 e implantar toda a faixa em superfície da Linha 2, que vai do Barreiro ao Calafate. Houve problemas com a empreiteira, que diz que é dona de um contrato de 1985 que passou por quatro moedas, mas nós o rescindimos. Então ela embargou as obras que estávamos fazendo. O governo do Estado e a Prefeitura de Belo Horizonte entenderam que a prioridade, naquele momento, era o aumento da frota. Temos 25 trens, que não são suficientes. Portanto, é necessário aumentar a frota. Iniciou-se um trabalho para fazer a licitação para os trens, mas isso nunca foi feito. O edital serviu para comprar trem para Recife, mas o projeto das Linhas 2 e 3 não foi feito. Agora está sendo feito. Como? Quem está fazendo? Não passará mais na Praça da Liberdade? Quem decide essas coisas? Quem decide o planejamento integrado? Quando estávamos fazendo o projeto das Linhas 2 e 3, fazíamos reuniões na Associação Comercial e no Conselho de Política Urbana. Isso porque o técnico pode apresentar as alternativas, seus efeitos e custos, mas quem decide é a cidade, não é o técnico no seu gabinete, ou os interesses privados. Como disse o Francisco Maciel, a questão da corrupção é de planejamento. Se abrirmos a janela, se oxigenarmos, o mofo desaparece, a corrupção some. Mas, ao contrário, se fecharmos, de repente teremos notícia de que o projeto está sendo feito. O trecho Lagoinha-Savassi é uma linha subterrânea que não se comunica com a linha existente, que é de superfície. Se não se comunica, como é que o trem vai para a manutenção, que fica em São Gabriel? Dizem que haverá uma manutenção subterrânea provisória.

Manutenção de trem não é garagem de ônibus. Para um trem, com quatro vagões, em São Gabriel, há todo um equipamento para se fazer a manutenção do sistema de freios, etc. Isso não existe. Começaram falando que fariam uma manutenção provisória na Savassi, ou seja, fariam uma caverna enorme, e depois passaram para a Avenida Antônio Carlos. Mas isso não tem nenhuma verdade. É um projeto criminoso de interesses outros, que estão presentes nessa questão.

Então, a questão do Sindicato dos Rodoviários é se a PPP é uma solução para Belo Horizonte. As PPPs podem ser solução para muitos projetos e lugares, até para Belo Horizonte, mas o setor privado, na produção de bens públicos, não fará o que quiser e, sim, o que for necessário do ponto de vista das cidades, do sistema, que deve ser bom para o deslocamento das pessoas. E esse não é o deslocamento mais rentável. Na verdade, a rentabilidade é outra, é social, é da cidade. Então, esse sistema tem de ser projetado e depois submetido ao interesse privado, com as regras definidas. Exige-se, portanto, financiamento, fiscalização e controle social, além de uma organização técnica extremamente qualificada para especificar corretamente o projeto e, depois, ele ser executado e operado corretamente pelo setor privado.

Essa é a exigência. Ela está sendo cumprida? Na Metrominas, os poucos técnicos que lá estão não entendem de transporte urbano, nem como usuários. Não são técnicos de transporte. Os erros dos primeiros termos de referência - e eu colaborei para corrigir, pois estava com a Prefeitura de Betim - eram grosseiros, de absoluto analfabetismo em relação ao que é um metrô. E essas são as pessoas que lá estão para fazer essa PPP. Há aí uma subversão do interesse público pelo privado.

Terminando, há a questão do Ibiraci sobre as motocicletas. Não sou entusiasmado com elas no nosso país. Esse é um fenômeno asiático, substituindo as bicicletas, como na China e no Vietnã. E elas operam com o caos, ou seja, existem bicicletas com duas ou três pessoas, com cargas enormes, andando no meio das pessoas, a 10km por hora. Junto com elas, estão as motocicletas. É um fenômeno asiático que está sendo reproduzido aqui como um efeito do colapso da mobilidade.

Então, estão falando aqui em bicicleta em uma situação que é outra. O que é a bicicleta na Europa? Ela aparece em uma situação de tráfico acalmado. Criar faixa para bicicleta onde não existe faixa para mais nada significa aumentar a complexidade do sistema: temos a calçada, a via do carro e agora a da bicicleta, com todas as conversões, que passarão a atender a três fluxos. Isso significa importar um modelo para uma condição totalmente diferente.

A motocicleta vai contra tudo o que se está fazendo, até na indústria automobilística. Tivemos um representante da Câmara aqui. A indústria automobilística tem trabalhado muito a questão da segurança veicular, ou seja, os veículos estão cada vez mais seguros, até em benefício da própria indústria. Hoje, se batemos um carro, ele tem perda total, pois se achata todo, eliminando o choque da inércia, daquela estrutura virgem que havia antigamente. Então, hoje, é perda total, o que é muito bom para a indústria e para as vidas preservadas. Há uma série de benefícios. E a motocicleta? Ela não é nada. É mais um vulnerável, diferentemente do pedestre, andando a 40km, 50km, 70km, 80km por hora. Então, acontecerá o que está acontecendo.

Essa é uma realidade extremamente grave. Temos de mudar o modelo de mobilidade, que está produzindo coisas absurdas, como as motocicletas, que são cada vez mais necessárias, pois, assim, consegue-se driblar os congestionamentos. Não sou favorável, e vejo com muita preocupação essa realidade. Se as pessoas que andam de motocicleta fossem internalizar o custo que esta representa, de uma apólice de seguro que as indenize no caso de morte ou de limitação da sua capacidade laboral, o custo dessa apólice faria com que essas pessoas não tivessem condições de ser motociclistas. Então esse é um prejuízo público ocasionado pela irracionalidade de um modelo que está levando a essa situação.

O Sr. Presidente - Obrigado, João. Com a palavra, o Chiquinho para responder às perguntas a ele dirigidas.

O Sr. Francisco de Assis Maciel - Valeri, uma boa notícia é que, no ano que vem, teremos transporte de passageiros em ferrovia. Quando estávamos na reunião preparatória, tivemos uma boa apresentação. A Setop e a Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano apresentaram um projeto que vai permitir isso a partir do ano que vem. Alexei Rolim, suas contribuições são muito interessantes e boas, porque trazem uma visão do usuário a pé. Não pense que um apito e um talão em cada esquina não é viável do ponto de vista até da Corporação. O Bira falou das motos, o André falou dos contratos e da tarifa zero. Amélia, precisamos muito de vocês, do sindicato dos arquitetos, para nos ajudar nessa reflexão.

A Cláudia, de Neves, foi uma motivação. Reconheço, de público, que temos homens de bem nas instituições que a gente critica, como o Baeta, que, diante das queixas de Neves, apreendeu 72 ônibus. Todos estavam com o volante preso com durex. Ele apreendeu 72 ônibus numa operação que provocamos com uma audiência pública inédita na história desta Casa, por meio do Deputado Celinho do Sinttrocel. O escândalo da Transimão foi tão grande que o DER recolheu 72 ônibus. Por isso continuamos na luta.



Sobre as manifestações e a questão do trânsito, podemos concluir que há manifestações todo dia em Belo Horizonte. A realidade do trânsito é diariamente caótica e independente de manifestação. Então a manifestação em si pode ser uma boa desculpa para justificar a inoperância do ponto de vista de administração do trânsito. A sinalização também tem de ser melhorada, e concordo com o Conselho Estadual do Idoso.

O Paulo César falou da dificuldade de planejamento. O valor destinado ao Plano de Mobilidade de Belo Horizonte é de R\$4.800.000.000,00. Investidos esses 4 bilhões, a previsão é, em 2018, que os indicadores atuais da mobilidade em Belo Horizonte se mantenham, ou seja, não aumenta em nada a velocidade operacional, a qualidade do transporte, a superlotação, o descumprimento de quadro de horário, etc. Isso pelos planos feitos oficialmente pela BHTRANS, pela Setop, pelos órgãos de planejamento. Eles assumem o investimento desse dinheiro, mas é para tentar manter o caos que hoje está em vigor.

O Bruno fala sobre a concessão da Vale, e o Guilherme Lara, da ciclovia, assunto que o João Luiz abordou bem. Quero concluir, aqui, convidando todos a comparecerem, amanhã, às 13 horas, na Savassi, onde faremos a primeira reunião na perspectiva da redução tarifária em Belo Horizonte. Amanhã, portanto, começa a nossa luta. Estão todos convidados. Iremos começar a nossa mobilização.

Como iniciei citando Milton Nascimento, vou terminar citando Vinícius de Moraes, que diz que a vida é a arte do encontro, embora haja tantos desencontros pela vida. Este nosso encontro foi muito importante, e precisamos continuar nos encontrando. Só a nossa união nos dará força para enfrentar essa realidade que está aí. Se nos dispersarmos, aí, sim, seremos presas fáceis dessa realidade.

Agradeço muito as palavras elogiosas dirigidas a minha pessoa. Tenho certeza de que elas são mais fruto da generosidade das pessoas do que propriamente do meu merecimento. No mais, muito obrigado a todos.

O Sr. Presidente - Obrigado, Chiquinho. A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais manifesta agradecimentos aos expositores, às autoridades, aos demais participantes, ao nosso amigo Deputado Paulo Lamac e ao público em geral. Quero aproveitar para dizer também, Deputado Paulo Lamac, que neste país tudo é feito na base da imposição, uma vez que vimos que a educação só melhorou quando foi imposta a obrigatoriedade dos 25%. Hoje vemos gestores públicos que não estão respeitando as pessoas portadoras de deficiência, bem como muitas portas de escolas sem passeio e sem rampas. É por isso que o Crea, a arquitetura são muito importantes. As Prefeituras estão olhando o futuro, mas estão se esquecendo de olhar o passado, onde deveriam ter tido o dever e a obrigação de contribuir com tudo isso aí.

Antes de encerrarmos, gostaria de passar a palavra ao Deputado Paulo Lamac, para suas considerações finais. O Deputado Paulo Lamac precisou se ausentar deste encontro por algum tempo porque tinha de comparecer a uma outra tarefa muito importante desta Casa.

O Deputado Paulo Lamac - Quero agradecer e parabenizar os membros desta Mesa, sobretudo o Deputado Ivair Nogueira, pela brilhante condução à frente deste painel, agora pela manhã. Quero ainda reiterar o convite para o encontro, no período da tarde, quando falaremos sobre educação, acessibilidade, meio ambiente e novas tecnologias. Tenho certeza de que valerá muito a pena. Faça este convite aos presentes neste Plenário e aos que também nos acompanham pela TV Assembleia. Muito obrigado, Deputado Ivair Nogueira, pela brilhante condução. O Deputado Ivair Nogueira é Presidente da Comissão de Transporte e um dos idealizadores e organizadores desta atividade, deste fórum técnico.

Mais uma vez, quero justificar minha ausência por algum período. Estiveram presentes na Assembleia três Secretários nacionais: o Secretário Nacional de Atenção à Saúde, o Secretário Nacional de Atenção à Segurança Pública e o Secretário Nacional de Políticas sobre Drogas, da Senad, que é o órgão que cuida do problema das drogas, para assinatura de um convênio entre 10 Municípios do porte de Minas Gerais com o governo federal. Aqui vieram para se conveniarem ao programa Crack: É Possível Vencer. Também tive de fazer parte dessa atividade, por incumbência, já que estava na Vice-Presidência da Comissão Especial de Políticas sobre Drogas.

O Município de V. Exa., Betim, é um dos Municípios que assinou esse convênio e será beneficiado com recursos federais para enfrentar esse problema tão grave, a problemática da mobilidade. Mais uma vez, quero agradecer-lhe, Presidente. À tarde, daremos seguimento ao nosso ciclo de debates, se Deus quiser.

Registro de Presença

O Sr. Presidente - A Presidência registra a presença, nas galerias, do Prefeito Militão, de Monte Santo, e de seu Secretário Jairinho. Obrigado pela presença e pela participação, Prefeito.

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 as especiais de hoje, às 14 e às 20 horas, nos termos dos editais de convocação. Levanta-se a reunião.

ATA DA 19ª REUNIÃO ESPECIAL DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 14/6/2013

Presidência do Deputado Paulo Lamac e da Deputada Liza Prado

Sumário: Comparecimento - Abertura - Ata - Destinação da reunião - Composição da Mesa - Esclarecimentos sobre a dinâmica dos trabalhos - Palavras do Sr. Marcelo Pinto Guimarães - Palavras da Sra. Rosely Fantoni - Palavras da Sra. Liane Nunes Born - Palavras do Sr. Milton Nogueira da Silva - Palavras da Sra. Valeska Peres Pinto - Registro de presença - Esclarecimentos sobre os debates - Debates - Encerramento.

Comparecimento

- Comparecem os Deputados e a Deputada:
André Quintão - Liza Prado - Paulo Lamac.

Abertura

O Sr. Presidente (Deputado Paulo Lamac) - Às 14h1min, declaro aberta a reunião. Sob a proteção de Deus e em nome do povo mineiro, iniciamos os nossos trabalhos. Com a palavra, o Sr. 2º-Secretário, para proceder à leitura da ata da reunião anterior.

Ata

- O Deputado André Quintão, 2º-Secretário "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 “Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes”, com os seguintes objetivos: mobilizar o poder público e a sociedade civil em torno do tema da mobilidade urbana e da construção de cidades inteligentes e sustentáveis; discutir os principais temas definidos para o fórum técnico, procurando apontar as alternativas e os desafios relacionados à questão da mobilidade urbana; buscar a sensibilização dos agentes públicos, da sociedade civil organizada, dos trabalhadores nos sistemas de transporte e da população em geral para a construção dos planos municipais de mobilidade, em atendimento à Lei Federal nº 12.587, de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Gostaria de lembrar que esse é o último painel do nosso ciclo de debates, etapa inicial do fórum técnico “Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes”, que é composto por várias atividades. Esse ciclo inicial tem por objetivo introduzir essa temática, apresentar subsídio teórico e as discussões iniciais sobre a mobilidade urbana.

Estamos nos preparando para dar início ao painel que tratará das questões de educação, acessibilidade, meio ambiente e novas tecnologias. Esse painel será presidido pela Deputada Liza Prado, Presidente da Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência desta Casa. Teremos esse importante painel, que é o último painel temático deste ciclo de debates, coordenado pela representante da comissão que - entendendo - participa conosco da organização desse evento, uma comissão adequada para as discussões das questões relativas à acessibilidade.

Gostaria de agradecer imensamente a todas as pessoas que estão acompanhando esse ciclo de debates extremamente rico. Contaremos nesta tarde com uma Mesa que irá nos beneficiar muito com seu conhecimento e com sua capacidade. Obrigado. Com muita satisfação passo a condução dos trabalhos à Deputada Liza Prado.

Composição da Mesa

A Sra. Presidente (Deputada Liza Prado) - Boa tarde a todos. Convidamos a tomar assento à Mesa o Exmo. Sr. Marcelo Pinto Guimarães, Diretor do Laboratório de Acessibilidade em Design e Arquitetura para a Pesquisa e Treinamento em Serviços de Extensão da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais; as Exmas. Sras. Rosely Fantoni, Gerente de Educação para o Trânsito do Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais e Membro Titular da Câmara Temática de Educação para o Trânsito e Cidadania do Conselho Nacional de Trânsito; e Liane Nunes Born, Especialista em Planejamento e Gestão de Transporte Urbano e Diretora do Instituto da Mobilidade Sustentável - RuaViva; o Exmo. Sr. Milton Nogueira da Silva, Secretário Executivo do Fórum Mineiro de Mudanças Climáticas e integrante do Movimento Nossa BH, com atuação junto à Organização das Nações Unidas nas áreas de desenvolvimento e meio ambiente; e a Exma. Sra. Valeska Peres Pinto, Coordenadora Técnica da Associação Nacional dos Transportes Públicos e Presidente da Comissão Técnica de Sistemas Inteligentes de Transporte.

Esclarecimentos sobre a Dinâmica dos Trabalhos

A Sra. Presidente - O fórum técnico “Mobilidade urbana: construindo cidades inteligentes” é um evento composto por variadas etapas, incluindo este ciclo de debates preparatório. Além da participação neste ciclo, gostaria de convidar todos e todas para o encontro da Região Metropolitana do Vale do Aço a se realizar nos dias 17 e 18 de junho, em Timóteo, no Sesi-Asseit, na Avenida Efigênia Pereira Bitencourt, 7, Bairro Timirim, e para o encontro da Região Metropolitana de Belo Horizonte, dias 20 e 21 de junho, em Betim, no auditório da PUC-Minas, na Rua Rosário, 1.081, no Bairro Angola, ambas etapas propositivas deste fórum técnico.

Também compõe este evento uma agenda com os Municípios, que se iniciará em Montes Claros, no dia 25 de junho, na sede da Associação dos Municípios da Área Mineira da Sudene - Amams -, na Avenida Major Alexandre Rodrigues, 416, Bairro Ibituruna, e em Uberlândia, no dia 28 de junho, na Câmara Municipal, às 9 horas. Aproveitamos para convidar toda a região.

Informamos aos participantes que as apresentações das palestrantes e dos palestrantes estarão disponíveis após o ciclo de debates na página do evento, no portal da Assembleia Legislativa, na internet. Lembramos aos telespectadores da TV Assembleia que também poderão participar dos debates. Basta acessar o referido portal - www.almg.gov.br -, clicar sobre o botão “Participe Agora”, preencher o formulário de participação ou telefonar gratuitamente para o número 0800-709-2564.

Queremos fazer um convite a todos. A Assembleia Legislativa convida todos e todas para a “2ª Marcha contra o crack” e outras drogas e a “Caminhada pela paz nas escolas em Belo Horizonte”, no dia 22 de junho, às 9 horas. A concentração será em frente ao Colégio Estadual Central, na Rua Fernandes Tourinho, nº 1.020, Lourdes. Participe e traga a família. É importante mostrarmos a nossa indignação, as propostas e os movimentos organizados.

A Assembleia Legislativa convida todos para o ciclo de debates “Um novo olhar sobre a dependência química”, nos dias 24 e 25 de junho, neste Plenário. Vamos receber a Juíza Deborah White-Labora, de Miami, uma mulher espetacular, uma gestora que gosta de gente, uma pessoa que admiro. Pude observar na Corte o trabalho dessa mulher e quantas vidas ela conseguiu salvar porque é competente e eficiente. Conhecê-la seria importante para quem milita nessa área. Muitas legislações dependem do olhar de quem interpreta a lei, então esse debate será muito importante. Com a palavra, o Sr. Marcelo Pinto Guimarães.

Palavras do Sr. Marcelo Pinto Guimarães

Boa tarde a todos. Agradeço a oportunidade de estar aqui. O que me traz aqui é a possibilidade de propor discussões. A acessibilidade permeia todas elas. Nos documentos de estudos a respeito de acessibilidade urbana no passado, acessibilidade poderia ser definida como a maneira de ir de um bairro a outro, por exemplo. Para Ferraz, em 1991, acessibilidade era a distância percorrida por um indivíduo para utilizar o transporte a fim de realizar uma determinada viagem. A pessoa com mobilidade reduzida nessa época



não fazia parte dos estudos, e recentemente vi uma defesa de mestrado em que um estudante se pautava simplesmente no passado. Quero chamar atenção para o decreto federal e para a norma técnica, que colocam a acessibilidade como uma interface entre a pessoa e o espaço construído. Assim, entendemos claramente que a deficiência está em cada um de nós, com a dificuldade de lidar com esses problemas.

O grande desafio sobre as novas tecnologias é perceber até que ponto a solução é a tecnologia ou seria o uso racional da tecnologia, o uso humano da tecnologia. Quando falo disso em sala de aula - e sempre proponho esse tema aos meus estudantes -, a ênfase a ser dada é sobre o caráter de uma solução pensada em primeiro lugar para as pessoas que mais sofrem o problema. A partir daí, como é natural, as outras pessoas devem pensar como se sentiriam no lugar delas. Um pouquinho de reflexão para pensar no que a pessoa com deficiência enfrenta ao sair de casa para trabalhar, para estudar e para o que seja. Após entendermos e descobirmos situações que dificultam à pessoa ter participação social, a solução dada deve ser generalizada, e não o contrário. A tecnologia pode nos aproximar, com essa roupagem toda, dos ambientes mais hostis, o que fará com que a pessoa se transforme e compense seus problemas corporais, mentais e emocionais, para dar um salto de qualidade.

Tenho muitos "slides" e espero que não se sintam incomodados com isso. Trago para discussão o transporte, que é o sistema de mobilidade. O que quer dizer isso basicamente? Vários sistemas estão aí listados. Não gastarei meu tempo, lendo-os. Temos uma abordagem de transporte público e transporte privativo. Em todas as políticas, do que mais se fala é em como resolver problemas do tipo remendo, do tipo "band-aid". Depois que se pensa no global, é que vamos ver como a pessoa com deficiência se encaixa na solução, e não o contrário. Vemos grandes disparates, como o uso indiscriminado do símbolo de acessibilidade para espaços totalmente inacessíveis.

A experiência da acessibilidade no transporte público, que é um problema geral, torna-se cada vez mais forte quando se pensa que as soluções estão sendo discutidas neste fórum e em outros, numa experiência fantástica. Não se tenta apenas recuperar o histórico da não intervenção, mas realmente buscar um pensamento global de futuro.

Observando as tecnologias de hoje, temos cadeiras de roda que sobem escada, que se transformam em veículos de uso pessoal. Podemos fazer um exercício de prospecção do futuro. O que seria um transporte coletivo, participativo, que realmente ajudasse as pessoas no seu envelhecimento? Podemos dizer que o cometa passou, e sobrevivemos; que 2012 passou, e os maias estavam errados, mas ninguém está enganado quando diz que a população está envelhecendo rapidamente e em grande número. Como pensar essa solução? Não basta simplesmente garantir que a pessoa tenha condições de entrar num ônibus adaptado, sendo que apenas um lugar é reservado. Deve-se pensar em novos veículos, que permitam, por exemplo, que senhoras entrem com seus carrinhos de bebê, que permitam que mais pessoas possam ir ao trabalho.

Vocês estão vendo aqui a imagem de um veículo muito interessante, desenvolvido pela General Motors com a Segway. Eles fazem testes. Se olharem bem, isso é uma cadeira de rodas, que eles chamam de Puma - Personal Urban Mobility and Accessibility. Toda questão de estacionamento passa a ser novamente equacionada. Toda questão de transporte público passa a ser equacionada, porque está sendo equacionada a maneira como as pessoas se deslocam. Acho muito importante, numa discussão, quando se pensa no futuro, em novas tecnologias, não pensar novas tecnologias para remendar ou tentar costurar problemas já consolidados por tantas décadas, mas pensar se realmente estamos indo na direção certa.

Concluindo, porque o tempo que tenho é curto, os elementos de acessibilidade formam um sistema. Será que estamos discutindo de fato um sistema? Será que estamos fazendo a interligação do veículo pessoal, que poderia ser uma cadeira motorizada, um triciclo de uma pessoa idosa, até o transporte, como um metrô? Até um transporte, como um sistema integrado de ônibus? Integrado deixa de ser a partir do momento em que o veículo para e a pessoa não consegue sequer andar na calçada. Se não pensarmos de maneira global, partindo da pessoa com deficiência e com mobilidade reduzida, por mais esforços que façamos, por mais recursos que venhamos a implementar, estaremos falhando, porque mais à frente constataremos que não equacionamos o problema conceitualmente.

Então, essa questão da interligação é importantíssima, e foi isso que pensei em trazer para discutir aqui. A última frase, "iguais oportunidades para todos e respeito às diferenças", quer dizer que seremos iguais se as diferenças, a partir da noção de quem mais sofre problemas, puderem beneficiar a todos. Agora, passarei uma sequência de "slides." Gostaria de passar dois "slides". Este é o exemplo de um táxi londrino, o famoso Black Cab, que foi redesenhado, embora mantenha a tradição. Vou finalizar, porque a palavra tem de ser breve. Eu tinha esperança de falar muito mais. Veremos mais uma sequência. Este veículo foi redesenhado. Vocês estão vendo o interior dele? Ele passa a ter rampa e bancos escamoteáveis. Uma pessoa de cadeira de rodas pode entrar em qualquer táxi desse tipo. Isso é "design" universal, e fundamental é repensar o sistema de transporte coletivo. Em qualquer momento em que se precisar de um táxi, ele estará lá e será acessível.

O que fazemos quando temos no País um número enorme de montadoras, que vieram para o nosso solo brasileiro, e nenhuma delas constrói sequer um veículo acessível? E quando se gastam milhões para fazer adaptações nos veículos particulares? A pessoa faz um teto elevado para entrar com a cadeira de rodas no veículo e descobre que ele não entra na garagem porque o teto da garagem não foi previsto para um veículo tão alto. A pessoa sequer pode entrar no seu carro e ir para a sua casa, gastando tantos recursos pessoais. São situações como essas que mostram que a ideia é sistêmica e que temos de discutir isso, de fato, em fórum de acessibilidade. Devemos conciliar as diferenças entre as pessoas idosas, as pessoas portadoras de deficiência visual, física ou qualquer que seja, para discutirmos uma agenda comum, que é pensar como será a qualidade de vida dessas pessoas; para discutirmos como um sistema de transporte, de fato, está permitindo que as pessoas tenham domínio da sua própria calçada.

Aqui é só uma sequência de imagens de novos projetos, com toda a discussão de um pacto de Nova York. Vocês estão vendo portas que se abrem amplamente. Tudo isso significa uma revolução de conceitos e não uma solução técnica. A tecnologia deverá estar premente ao se imaginar a vida depois de tanta acessibilidade. Acho que é isso que esse fórum teria de discutir. Vocês estão vendo desenhos arrojados. Tudo isso demonstra que a acessibilidade está em todas as situações. Então, fecho a minha fala justamente para pensar nessa situação. Estamos discutindo a acessibilidade, de fato, ou estamos conseguindo chegar ao ponto de imaginar apenas uma acessibilidade conformada com normas técnicas, uma acessibilidade especializada, que não pense no espectro das pessoas e nas



transformações como um todo? Estamos pensando na acessibilidade ou apenas em soluções emergenciais, já que ficamos tanto tempo sem fazer nada? Antes de irmos em frente, devemos verificar como estão nossos processos de discussão, como estamos incluindo a acessibilidade em cada pauta. A minha fala fica por aqui. Obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides”.

A Sra. Presidente - Obrigada, Marcelo, por suas observações. Só para você ter uma ideia, recebemos agora a Kátia Ferraz, que está chegando no Plenário. Ela é a Presidente do Conselho Estadual da Pessoa com Deficiência. Na reunião dessa quinta-feira aconteceu, mais uma vez, o que acontece em todas as quintas-feiras, às 10h30min, na reunião ordinária da nossa Comissão: a grande reclamação. Muitas pessoas que usam cadeiras de rodas dão sinal para um táxi parar, e o motorista fala: "não tenho como transportá-lo, porque o meu veículo é movido a gás. O 'design' dele não comporta esse tipo de transporte".

Na verdade, já foi comprovado que muitos motoristas de táxi não possuem o gás e falam que possuem porque acham que terão o trabalho de colocar a pessoa dentro do carro. Vejam que absurdo! Estamos brigando agora para que, realmente, seja colocado um selo nos carros. Mas é muito difícil convencer todas as pessoas disso. Elas falam assim: "Para que colocar um selo para identificar que o veículo é a gás, se o outro não precisa?". Porque assim não será preciso chamar aquele veículo, porque a pessoa já saberá que ele é a gás. Nesse caso, não há como usar subterfúgios e dizer que ele não será utilizado.

O Sr. Marcelo Pinto Guimarães - A senhora me permite um aparte, para falar sobre táxi, uma vez que começamos a falar do assunto? Imaginem o que é isso. Nesta Casa, temos leis aprovadas que facilitam a aquisição do automóvel pelo taxista. Desde quando é colocado como critério para facilitar a aquisição do veículo que ele seja acessível, que ele atenda as pessoas de modo universal? Desde quando o critério de facilitação para aquisição de um veículo é que ele seja acessível, que atenda às pessoas de modo universal? Vimos uma senhora de idade entrar em um táxi minúsculo pela porta de trás, porque é isso que o mercado oferece. Temos condições de definir o que o mercado oferecerá. Acho que é por aí que deve ser a fala.

A Sra. Presidente - Isso mesmo, Marcelo. Passamos a palavra à Sra. Rosely Fantoni, Gerente de Educação para o Trânsito do Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais e membro titular da Câmara Temática de Educação para o Trânsito e Cidadania do Conselho Nacional de Trânsito, que disporá de até 20 minutos para sua exposição.

Palavras da Sra. Rosely Fantoni

Boa tarde a todos. É um prazer estar aqui. Cumprimento os componentes da Mesa, a Deputada Liza Prado, que coordena os trabalhos, os demais Deputados, os colegas de trabalho e o público. Agradeço a oportunidade de ter sido convidada a participar deste evento.

Quando falamos de mobilidade sustentável, e o nosso tema hoje é esse, temos de atuar e trabalhar sobre os problemas do desenvolvimento urbano. Nesses dois dias, houve muitas falas sobre o transporte e a circulação que se mostram de forma tão desigual. São essas desigualdades e diferenças que temos de considerar em todas as nossas cidades. Temos de levar em conta o porte da cidade, que é diferente, e as características físicas, econômicas, sociais e culturais. Portanto, repito, para trabalhar educação para o trânsito, temos de levar em consideração todos esses fatores. Educamos pessoas e, com respeito a essa questão, temos de trabalhar a inclusão social, a sustentabilidade ambiental, a equidade na apropriação dos espaços públicos e a gestão democrática. Essa deve ser a grande proposta de todo trabalho de educação para o trânsito.

Com base nisso, quero contar um “causo” a vocês. Mineiro gosta de “causos”. Trata-se de um “causo” que, de certa forma, vai exemplificar a nossa lida de trabalhar com a educação do ponto de vista da mobilidade sustentável. O nosso “causo” começa com a D. Maria José, mas poderia ser outro o nome. Ela tem 62 ou 64 anos, é viúva, tem filhos já casados e trabalhando, mora em um aglomerado que poderia ser em Belo Horizonte ou outro Município do Estado de Minas Gerais ou do Brasil, enfim, em qualquer lugar do nosso país. A D. Maria José participou de campanha educativa, de ciclo de debates, foi orientada a respeito do melhor local para atravessar a rua, da forma como deveria se comportar no transporte coletivo e da forma como deveria usar a passarela e a faixa. Enfim, podemos dizer que a D. Maria José foi uma pessoa informada, instruída e educada. Terminada a palestra, D. Maria José, que é uma pessoa que gosta de conversar, foi cumprimentar os palestrantes. E houve uma certa surpresa, porque eles souberam como D. Maria José ia voltar para casa.

Talvez eu tenha exagerado um pouco, mas creio que vocês, conhecendo a realidade ao seu entorno, conhecendo a realidade de outras pessoas, sempre verão pessoas que têm diferenças em relação a outras. E é importante considerarmos essas diferenças. Pergunto: o que estamos retirando da D. Maria José? Estamos retirando da D. Maria José a condição de cidadã, prevista no Código de Trânsito, que diz que a segurança e a educação são direitos do brasileiro. Só que o cidadão não sabe disso, e, muitas vezes, os órgãos gestores não consideram essa questão. O direito de facilidade de deslocamento. D. Maria José provavelmente não terá um ônibus que abaixe. Mesmo se houver, às vezes tem um só na linha, e ela teria de esperar até o final da tarde ou da noite. Com certeza ela teria muita dificuldade de voltar a sua casa. Outro direito é o de inclusão social, que também está previsto entre os nossos direitos. Ela está desprovida da condição de ser incluída no contexto e de ter acesso ao local, ao ônibus, às áreas públicas. Estamos retirando isso da D. Maria José.

E como fica? Não sei se vocês repararam, mas ali sempre tem um pé só, é o pé direito. Fica como uma pessoa que tem um pé só, que tenta caminhar, equilibrando-se. A educação para o trânsito está mais ou menos assim, em um pé só, tentando se equilibrar em todo esse contexto. Lá vai a D. Maria José ou tantas outras Marias. Ela, como pedestre, enfrentará esses problemas que expusemos ali. Há a questão do espaço físico mesmo, do passeio, dos obstáculos no passeio, das dificuldades da sinalização, da travessia no sinal, porque o sinal é muito mais rápido do que a condição que ela tem de atravessar. Estamos falando da D. Maria José, mas podemos ser nós. Se alguém destronar um pé e tiver um pouco mais de dificuldade, pode ser que não consiga atravessar as duas pistas de uma via, terá de ficar no canteiro central esperando o momento para atravessar.

Há o questionamento: como fica a educação? Como é educar a pessoa, informá-la sobre a forma mais segura e adequada de se deslocar e não propiciar a ela condições de se deslocar de forma segura? Esse deve ser um grande questionamento. O próprio cidadão



precisa estar preparado para cuidar do seu espaço. E a educação é fundamental para isso. Alguém colocou o lixo que está na via, no passeio. Esse alguém é um pedestre com certeza, porque todos somos pedestres. Mas, quem ensina, quem orienta, quem instrui, quem fiscaliza? O poder público tem papel fundamental nesse processo, assim como cada um de nós. Mas, se não se orientam as pessoas, como esperar que elas tenham comportamentos adequados no trânsito?

Bom, há o transporte coletivo. Orientamos as pessoas sobre como se comportar nele. Primeiro, é preciso permitir às pessoas que desçam, depois a pessoa pode entrar. Seja gentil, dê lugar para os mais velhos, para as pessoas com dificuldades. Mas depois nos deparamos com transporte coletivo que tem problema de conforto, de segurança, com tarifas caras, e não se pode ter confiança no horário. Como fica?

Conversei ainda há pouco com a Sra. Marília - não sei se ela está aqui -, que mora no Bairro Veneza. Ela me disse que recentemente uma vizinha morreu no ônibus. Perguntei de que ela havia morrido, e ela me disse que ela havia morrido em decorrência de pedradas. Por quê ela morreu de pedrada? Porque o ônibus demorou tanto que, quando chegou, as pessoas ficaram revoltadas e o apedrejaram. A pobre coitada estava lá dentro e morreu de uma causa inesperada.

Então, a educação precisa estar atrelada às políticas de mobilidade para que as pessoas tenham acesso aos seus direitos, para que tenham condição de mobilidade segura e confortável. No transporte coletivo, então, o local onde ela vai esperar o ônibus - aquelas guaritas -, com um certo conforto, e uma certa segurança são fundamentais. Não adianta orientar, se não temos condição de dar segurança e conforto para as pessoas. Moro na região da Pampulha e fiquei "supertriste" ao ver que estão desfazendo algumas obras do BRT que já estavam prontas. Foi dito que o povo não vai pagar por isso. "O.K.", bacana, legal, mas e o preço do tempo? Isso é complicado. E a demora da obra, a poluição a que estamos submetidos e mesmo o desconforto gerado até que essa obra acabe. Essa responsabilidade é nossa, é pública. É importante que as pessoas se informem para que possam cobrar; isso faz parte do seu direito como cidadãos. Acredito que o processo de orientação, de sensibilização e de educação pode ajudar.

Os ciclistas hoje estão na moda, pois são ecologicamente corretos, mas eu não entregaria uma bicicleta para a minha filha, estimulando-a a deslocar-se pela cidade. As ciclovias são extremamente inseguras e às vezes elas terminam de uma hora para outra, não há uma sequência. As pessoas que usam a bicicleta e seus equipamentos são preparadas para tal? O motorista passa por um CFC, mas o ciclista e o pedestre não. Que tipo de informação ele recebe? Ele sabe dos seus direitos e dos seus deveres? Não. Então, é importante um trabalho de orientação com esse objetivo, atrelado à criação de espaço físico propício ao deslocamento. O motorista precisa ser orientado e capacitado. A profissão de motorista, seja de ônibus, seja de táxi, é difícil e cansativa. Mas é extremamente importante e necessário que os motoristas profissionais sejam orientados e tenham perfil para essa atividade tão estressante.

Creio que a educação, a orientação e o acompanhamento desses profissionais nas empresas são fundamentais. Vamos ser sinceros: o trânsito deixa qualquer um doído. Eu não sou profissional; sou apenas motorista, mas me canso e fico estressada quando dirijo na nossa cidade. Imaginem quem vive disso. Outro desafio para os educadores é o motociclista. E ainda por cima há o motofrete e o mototáxi. Aliás, essa é uma das primeiras causas de morte entre os nossos jovens. Como a educação pode atuar nesse contexto? Primeiramente, na orientação desses jovens, futuros motoristas; depois, dentro do Centro de Formação de Condutores, no ponto de habilitação, na forma como essa habilitação é adquirida, e, depois, enquanto profissional, pois muitos se tornam profissionais.

Particpei, na câmara temática, de uma pesquisa sobre o mototáxi, e concluímos que esse transporte não é adequado para transportar pessoas. Mas a lei passou. E já que passou, o que temos de fazer? A moto é para ser usada somente por uma pessoa, vocês sabiam disso? O próprio revendedor e os montadores sabem, mas eles não vão falar isso. Nós, especialistas, sabemos e conversamos sobre essa questão, mas está aí, e agora? Agora, temos de preparar os motoristas para transportarem pessoas numa máquina que é totalmente insegura. Então, tem de haver uma ação muito forte de orientação e educação, para minimizar a situação.

Falando em outras formas de transporte, não podemos esquecer que a discussão é sobre mobilidade urbana em cidades, no perímetro urbano. Na nossa cidade, vamos encontrar cavalos, carroças e pessoas carregando material reciclável. Eles estão no nosso contexto e precisam ser integrados num trabalho de educação e orientação. Precisam aprender onde pode e onde não pode, o que é mais seguro. De repente, é importante sinalizar a carroça. Isso é necessário. Perto da rodoviária há um ponto de coleta de recicláveis onde vários profissionais usam esse tipo de transporte.

A segurança trabalha com a educação e com a informação. A faixa de pedestre iluminada reduz o risco de acidente para os pedestres, dando-lhes segurança. As pessoas sabem que devem manter uma distância do ciclista. Aconteceu o caso muito interessante de uma motorista que jogou o carro sobre o ciclista, tirou-o da pista e postou mensagem no Twitter dizendo: "Olha, acabei de tirar um que estava no meu caminho. Também, isso não é lugar de ele ficar". Pode ser falta de informação, mas o ciclista tem direitos. Agora, as campanhas precisam informar sobre isso, assim como os ciclistas devem procurar se preservar.

As passarelas, por exemplo, muitas vezes não são utilizadas. Isso ocorre por quê? Por uma questão de segurança e porque têm medo de ser assaltados? Sabemos que as passarelas são longas, até por uma questão de estrutura, de necessidade, por questão da rampa. Mas há, digamos, uma preguiça do pedestre de utilizar as passarelas e as faixas. Não tiro a razão dele, não. Ele olha e vê que é mais fácil atravessar fora da faixa, não fazer o zigue-zague.

É uma questão que temos de repensar e ver se essa é a forma mais adequada. Não adianta orientarmos se a tendência do ser humano é sempre optar pelo mais prático. É por isso que evoluímos, porque sempre buscamos coisas mais fáceis e mais práticas e novas tecnologias. A fiscalização é uma outra questão importante. Temos de educar, mas também temos de fiscalizar, assim como temos de coibir o uso de álcool, tanto para o pedestre quanto para o usuário do transporte. Sinalização adequada é outro fator relevante. Uma sinalização pode ajudar, facilitar o deslocamento das pessoas, dar-lhes segurança.

Um outro ponto diz respeito a estacionamento e direito das pessoas que têm a mobilidade reduzida. Fizemos um trabalho numa determinada região em que ninguém respeitava a faixa destinada a pessoas com dificuldade de mobilidade. Quando os questionávamos, eles diziam que essas vagas são as melhores. É lógico que são, pois as pessoas têm dificuldade e, portanto, precisam de vagas melhores. Outras dizem que vão utilizar aquelas vagas só um pouquinho, rapidinho, 10 minutos. Então, a orientação, a conscientização, bem como pessoas brigarem por seus direitos é uma postura importante.



Engarrafamentos e cruzamentos. Sabemos que ocorrem muitos porque há falta de cidadania. Não estão “nem aí”, pensam que está na hora de elas passarem e nem se importam se estão fechando o cruzamento. São atitudes constantes. Então, para que isso seja transformado, é importante um trabalho grande de mudança de cultura. Não mudamos essas posturas de uma outra para outra. É necessário um trabalho de base, de orientação e de conscientização.

O que fazer? Estão listados aqui vários problemas. Durante esses dois dias várias questões foram abordadas. O que fazemos com essas informações? Temos de informar as pessoas, que têm de saber seus direitos, apoderar-se da informação. Temos de sensibilizar essas pessoas, orientá-las, treiná-las, mobilizá-las, conscientizá-las. Agora, esse não é um processo fácil, ele demanda tempo e mobilização. Ser cidadão não é fácil. Reclamar por um direito não é fácil. Estar aqui não é fácil. Para estar aqui, tivemos de abrir mão de alguma coisa, mas vale a pena. Não há outro jeito. Nada cai do céu. Tem de ser feita alguma coisa a respeito.

Então, como fazer? Creio que uma boa iniciativa é a sensibilização dos gestores públicos, formadores de opinião, técnicos do sistema de trânsito para ter um novo olhar. É preciso enxergar e se colocar no lugar do outro, aproximar-se das pessoas. Não adianta fazer uma passarela num lugar adequado do ponto de vista da engenharia, se as pessoas não vão entender aquilo ali. É preciso entender as pessoas, conscientizar a sociedade por meio de fóruns, de discussão para que se apoderem das informações e busquem seus direitos. É preciso fortalecer parcerias, pois ninguém faz nada sozinho. Precisamos das ONGs, dos órgãos públicos, articular esforços, treinar e educar. Só para vocês terem noção, o Código, a nossa lei de trânsito fala que a educação para o trânsito deve ser trabalhada da escola ao ensino universitário. Onde está essa educação? O DER é um órgão, mas existem outros que têm curso de educação para o trânsito, gratuitamente, que oferecem à comunidade, à sociedade, aos professores, mas não temos demandas. Há cursos, aliás, à distância.

Esta Casa tem um projeto de lei sobre isso. O meu sonho era que esse projeto tivesse saído do pacote no ciclo de debates que tivemos no ano passado. Quem sabe este ano sai. Tem de sair. Não é disciplina, não estou falando em arrumar mais trabalho para o professor, estou falando de começar a preparar e trabalhar valores, princípios e projetos pedagógicos, assim como se trabalha a questão ambiental. Mas temos de começar e começar lá de baixo até os jovens profissionais. Existe o curso e ele está aí. Falta é vontade para que ele aconteça. Temos de capacitar os profissionais do trânsito e debater o tema nas universidades. Tivemos aqui a palestra do arquiteto, mas quantos profissionais saem do seu contexto e não tem noção da sua responsabilidade em fazer alguma coisa em prol da mobilidade.

Enfim, temos de trabalhar com a mídia, envolvê-la e fazer campanhas, bem como envolver as redes sociais. Fazer isso ajuda, colabora e é fundamental para que possamos consolidar informações, orientações e a responsabilidade de cada um nesse processo. As campanhas educativas devem cumprir o que está estabelecido na Década de Ação pela Segurança no Trânsito. Para quem não sabe, estamos em plena década 2011-2020. O Brasil e o mundo têm por obrigação reduzir em 50% o número de mortes. E como estamos em relação a esta década? Vou dizer que estamos bem devagar - como aquele “slide” que passei -, pulando de uma perna só. Temos algumas campanhas? Sim, temos. Porém são esporádicas, geralmente próximas a feriados, e não vão conseguir o efeito que queremos, com certeza.

Finalizando, quero deixar o “slogan” da Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, que é: “Juntos, podemos salvar milhões de vidas”. Mas não pense que vai você salvar milhões de vida, pense em começar pela sua família, pelas pessoas que estão ao seu lado. Isso já está de bom tamanho. Acredito que assim como eles estão trabalhando em diversas frentes, o nosso trabalho também tem de ser em diversas frentes. Não importa qual é o seu papel no sistema, desde que seja conscientizado, orientado e educado. Essa é a nossa perspectiva, e creio que falo em nome de todos os educadores. Isso para que possamos continuar ou começar a andar com as duas pernas e não com um pé só, tentando nos equilibrar, que é como a educação tem trabalhado, se comparada ao sistema de trânsito.

Agradeço a oportunidade e deixo a mensagem: sejamos bons exemplos no trânsito. Temos aqui umas 60 ou 70 pessoas, e, se essas 70 pessoas respeitarem o outro lá fora, se forem bons pedestres, bons motoristas, bons ciclistas, respeitarem o outro, já está bom para começarmos. Muito obrigada.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides”.

A Sra. Presidente - Agradecemos à ilustre expositora. Com a palavra, a especialista em Planejamento e Gestão de Transporte Urbano e Diretora do Instituto da Mobilidade Sustentável, a Sra. Liane Nunes Born, que disporá de até 20 minutos para a sua exposição.

Palavras da Sra. Liane Nunes Born

Boa tarde a todos. É um prazer estar aqui. Não me proponho a fazer uma apresentação ou exposição, embora tenha até me organizado para isso, porque na verdade sou convidada em função do trabalho de levantamento e pesquisa que fiz com a UFRJ e o Ministério das Cidades sobre o reatamento das novas políticas de mobilidade urbana nos planos diretores, a partir do Estatuto das Cidades e dessa nova conceituação. Assim, vou falar um pouco sobre isso, mas, antes, gostaria de fazer uma reflexão.

Os últimos acontecimentos na área da mobilidade, principalmente em relação ao transporte coletivo, levaram-me a pensar, e gostaria que pensássemos juntos. Não sei se todos viram, mas estamos tendo quebra-quebras, confrontos e manifestações pelo barateamento das tarifas e pela melhoria da qualidade no serviço de transporte coletivo em algumas das principais cidades brasileiras: Rio de Janeiro, São Paulo e Recife. Assistindo a tudo isso e até impressionada com a violência com que a polícia atuou e a intolerância que o Estado teve com o movimento, fiquei pensando se estamos retrocedendo. Meu Deus, será que, depois de tanto tempo, voltamos ao início da década de 80, quando Nazareno Affonso, Diretor do Instituto Rua Viva e da ANTP, publicou a sua tese “Chega de enrolação, queremos condução”, que tratava exatamente dos quebra-quebras em função das altas tarifas e da má qualidade do transporte público? Será que não caminhamos nada? Será que estamos nas mesmas condições?

Refletindo sobre isso, concluí que não. Tenho absoluta convicção de que não porque o pensamento do setor mudou, porque a base teórica, técnica e ideológica do setor mudou muito. Hoje falamos em mobilidade sustentável. Quando publicamos, com a comissão da ANTP, nossa primeira tese “Não transporte”, isso foi uma piada. Fomos ridicularizados. Quando publiquei, pelo Rua Viva, a tradução



de um documento institucional da França sobre mobilidade sustentável, no início da década de 90, um grande e reconhecido engenheiro do setor brincou comigo dizendo que mobilidade sustentável era a Carla Perez do É o Tchan!. Disse ainda que o Brasil tinha política de transporte e trânsito. Mas não temos mais. Temos, sim, uma política de mobilidade urbana preocupada realmente com a sustentabilidade. Temos um novo marco regulatório no setor. Temos a Constituição de 1988, que definiu que transporte é serviço público essencial. Temos um novo Código de Trânsito, a lei das concessões e as legislações que tratam da acessibilidade e da questão ambiental. E temos agora, reunida nessa nova legislação federal sobre mobilidade urbana, uma nova conceituação sobre sistema de transporte, trânsito, mobilidade, inclusão e meio ambiente. Então, o setor caminhou muito no pensamento, na sua base teórica e ideológica. Isso foi constatado na pesquisa que fizemos.

Essa pesquisa foi feita em um conjunto enorme de Municípios e tinha o objetivo de medir o rebatimento de tudo isso, a partir do Estatuto das Cidades, nos planos diretores dos Municípios, onde acontecem as políticas locais em todas as áreas: mobilidade, educação, meio ambiente etc. Confesso que, quando fui convidada a participar, fiquei bastante preocupada, com o coração na mão, sem saber como isso estaria se dando nos Municípios menores. Uma coisa são as Capitais e as cidades de porte médio, outra são os Municípios de menor porte, mais distantes de toda essa questão. Mas achei muito interessante e aceitei coordenar essa parte da síntese dos relatórios estaduais e municipais sobre a política de mobilidade urbana.

O que temos hoje, em termos de rebatimento, é imenso. Hoje os planos diretores abordam toda a questão da mobilidade sustentável, e gostaria de falar sobre isso com vocês. A maioria dos planos hoje trata da inclusão social no transporte coletivo. Essa é uma realidade. Os Municípios menores se preocupam com a inclusão, por exemplo, do usuário da área rural, que é um grande problema existente no País. Não estamos falando apenas da inclusão ou exclusão de quem mora nos centros urbanos; há uma população rural existente, e isso está, sim, sendo abordado. Assim também como o barateamento das tarifas, políticas de desconto fora do pico, políticas voltadas aos que não têm condições de pagar ou estão desempregados. Essa é uma realidade.

A acessibilidade é outra realidade existente, até porque é lei o desenho universal da cidade, a acessibilidade no transporte público. Ou seja, a acessibilidade está rebatida na grande maioria dos planos diretores. Quanto ao trânsito, a prioridade do transporte coletivo no sistema viário é outra questão apresentada como proposta, como legislação. Há a questão da integração físico-tarifária tão debatida e que nunca acontece - é incrível, mas não acontece. Aliás, é uma questão para se refletir - por que não acontece? - e está apresentada nos planos.

Há a questão do modo a pé, a meu ver, uma das coisas que mais avançou. Quanto à questão do ciclista, do sistema cicloviário, já era uma coisa que vínhamos trabalhando há muitos anos, mas o modo a pé como modo de transporte e a calçada como via pública são hoje, de fato, uma realidade nas nossas legislações, no nossos marcos regulatórios, no nossos planos diretores.

Os instrumentos de gestão democrática tão badalados no estatuto da cidade, na forma de gerir a mobilidade, também estão previstos, estão apresentados nas suas mais diversas condições em função do porte das cidades. Obviamente essas políticas se rebatem no âmbito local de acordo com o porte da cidade. A integração, que tanto defendemos, tem de ser implantada. Claro que ela é pensada de uma forma numa cidade com 20 mil habitantes, 50 mil habitantes, e de outra numa cidade com mais de 1 milhão de habitantes. Porém, o que é importante é que ela é pensada, que ela está referenciada. A questão de o usuário, do cidadão poder se mover por toda a cidade, ter o direito à cidade hoje é um fato no nosso marco regulatório e no nossos planos diretores, assim como o fortalecimento da gestão pública e do controle social. Tudo isso foi, de fato, a partir do estatuto desse novo marco regulatório, rebatido - aliás, essa pesquisa abrangeu mais de 500 Municípios, de diversos tamanhos -, de forma majoritária.

Daí, vocês devem estar pensando como eu penso. Se isso avançou tanto nessas últimas décadas no nosso marco regulatório, se isso é uma realidade no nossos planos diretores, instrumento de planejamento das nossas cidades, por que na rua, no espaço real isso não avançou da forma como achamos que teria de avançar? Por que ainda há 50 mil mortos, 100 mil feridos, congestionamentos, 40 milhões de pessoas excluídas do sistema de transporte por condição de pagamento, falta de acessibilidade, desenho universal? Se isso é uma realidade no marco regulatório e principalmente nos instrumentos de planejamento e gestão de nossas cidades, por que não é uma realidade na rua? Quando saímos na rua, vimos que não é uma realidade. Creio que essa é uma reflexão a se fazer.

Eu tenho as minhas opiniões, o Instituto RuaViva tem as dele; eu tenho a minha, a ANTP tem as suas opiniões; e cada um dos palestrantes tem a sua. Eu sou conhecida no setor por ter opiniões extremamente contundentes, que alguns chamam de radicais. Mas eu acho uma série de coisas. Eu acho, por exemplo, que o transporte coletivo não é entendido como bem público. Em nenhum momento ele é trabalhado como bem público, mas como uma questão de mercado, isto é, prevalecem ainda os interesses econômicos na sua gestão, no seu planejamento. Isso é um fato. Acho, democraticamente e respeitosamente, enquanto cidadã, e penso que tenho o direito de achar, que o interesse público muitas vezes é capturado no processo de financiamento das campanhas eleitorais. Com isso fica difícil fazer evoluir as políticas públicas em todos os seus segmentos. A sociedade tem de discutir isso porque compromete a política de educação, de saúde, de mobilidade.

Também acho que talvez não caiba 100% de operação privada num sistema de transporte público. Pode ser um problema, e talvez descobramos, lá na frente, que o interesse privado e o interesse público não podem ser conciliados a todo momento e que talvez seja importante o setor público ter um papel mais forte na operação dos sistemas de transportes, além de planejamento e gestão. Venho achando que essa discussão de quais são as alternativas de transporte estão extremamente comprometidas, e vemos isso não apenas na decisão política, mas técnica, quando se discute BRT, VLT, metrô e outros equipamentos, como monotrilho. É visível que os interesses econômicos permeiam a discussão e que nem sempre o critério técnico prevalece.

Acho um monte de coisas que venho dizendo, escrevendo e manifestando ao longo dessas últimas décadas, mas de uma coisa tenho certeza, e é esta reflexão que vim fazer aqui hoje: mobilidade urbana é uma política pública, e uma política pública só avança e se resolve nos espaços democráticos. É no processo democrático que ela se resolve, não no tecnicismo, não no totalitarismo, não na violência. Só se resolve no espaço democrático. Uma política governamental é uma política de Estado, e uma política de Estado se constrói por meio da correlação de forças dos mais diversos interesses que se fazem representar, e é legítimo que se representem. Acho que esse é o grande problema, porque, na minha avaliação, o setor econômico se faz muito presente e muito representativo



nesses espaços, por seus mecanismos. Nós, os técnicos da área, o segmento social, não nos fazemos representar, nem temos tanta força, em função de tudo aquilo que já coloquei. Mas isso também é assim que se dá, é da democracia.

Depois desses 20 anos na área, fazendo toda essa reflexão, acho que uma cidade sustentável, uma cidade inteligente tem de ser necessariamente democrática. Não há que se falar em cidade inteligente, em cidade sustentável se não for democrática, e uma cidade democrática é aquela cuja construção se faz por meio dos processos democráticos, debates, seminários, assembleias antes políticos, Congresso Nacional, governo, participação, política de mobilidade. Não há outro caminho. É cansativo, nem sempre avança, às vezes retrocede, às vezes vemos que está voltando às quebradeiras da década de 80, e pensamos: meu Deus! Mas é assim, não há outro mecanismo.

Era isso que eu queria dizer. Acho que evoluímos muito, que a base teórica mudou radicalmente, e que isso está refletido nos nossos marcos legais. E tenho certeza, acima de tudo, que isso está rebatido nos instrumentos de planejamento e de gestão, que são os planos diretores da cidade. Como avançarmos, como construirmos, na prática e na rua, um sistema de transporte de qualidade universal barato. Aliás, o barateamento de tarifas sem controle social pode ser perigoso, o dinheiro pode ir para onde não deveria. Essa é outra reflexão a se fazer.

Como, na prática, construiremos tudo isso? Acho que o caminho é esse. Deputada, tenho a sensação e as certezas técnica e profissional de que estamos no caminho certo. É assim que funciona. Não há outra forma. Não é descendo cacete em estudante nem prendendo jornalista, não é um Promotor de Justiça postando no seu Facebook que, se estudante fosse morto e o processo viesse para ele, o arquivaria, como o próprio Promotor de Justiça de São Paulo fez nesta semana, não é assim que funciona. Como cidadã chocada com tudo isso, queria fazer essa reflexão neste espaço democrático. Além disso, queria dar a minha contribuição dizendo que, sim, avançamos muito para construirmos, porque estamos fazendo essa discussão e essa reflexão hoje, em 2013, dentro de ambientes democráticos. Muito obrigada.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides”.

A Sra. Presidente - Agradecemos e cumprimentamos a nossa expositora pela apresentação. Com a palavra, o Sr. Milton Nogueira da Silva, Secretário Executivo do Fórum Mineiro de Mudanças Climáticas e integrante do Movimento Nossa BH, que disporá de até 20 minutos para a sua exposição.

Palavras do Sr. Milton Nogueira da Silva

Boa tarde. Agradeço à Deputada Liza Prado o convite e a honra de participar com os especialistas lá e cá. É sempre uma honra retornar a esta Casa num momento tão interessante como este por que passa Belo Horizonte. Aliás, Belo Horizonte nos lembra, tal como fez Rosely, de um caso. Na década de 1970, o jogador Tostão foi a Londres com a Seleção Brasileira, olhou para um lado e outro e disse assim: “Olha lá, pessoal, é igualzinho a Belo Horizonte. Todo mundo está na contramão”. Quer dizer, são 40 anos depois e ainda estamos debatendo transporte público, transporte de veículos em Belo Horizonte. Esse caso ilustra que somos muito lentos, apesar do processo democrático citado pela colega.

O privilégio de ser o penúltimo a pronunciar-se, como no meu caso, é porque já ouvi as boas ideias apresentadas ontem e hoje. Então não preciso repeti-las. Foram apresentadas tão bem que só me resta apresentar uma ideia que ainda não apareceu que é a necessidade de uma revolução. Minas Gerais passou por várias revoluções, como a do celular, do casamento, de várias coisas, mas não fez a da mobilidade. Essa ideia não foi apresentada. Portanto o principal ponto da minha apresentação será a ideia da revolução.

Foi solicitado apresentar aquela segunda parte do título deste seminário que são as chamadas “cidades inteligentes”. Citamos o exemplo de Viena, que é uma cidade inteligente, a nº 1 do mundo, ou seja, a “smart city”. Na verdade, essa é uma má tradução. Só para esclarecer, o nome seguido nos jornais e na economia e citado pelos estudiosos é “smart city”, ou seja, aquela situação em que as pessoas usam a tecnologia da informação para facilitarem as coisas. Então uma “smart city” usa a tecnologia da informação, o celular, o computador, o telão e tudo para facilitar o acesso à saúde, à educação, à cultura e principalmente à mobilidade, ou seja, ir daqui até lá, mais seguro, rápido e comodamente, conforme já foi mencionado.

As tecnologias apresentadas ontem pelos meus colegas de engenharia, ônibus, sistema de transporte, trilhos, com trilhos, sem trilhos, são os auxiliares da mobilidade urbana, o que foi salientado por praticamente todos eles. Mas cidade do tipo “smart city”, o que Belo Horizonte poderia ser, é baseado na ideia de trazer a tecnologia da informação para facilitar. Daqui a pouquinho, darei exemplos. Sra. Deputada, tinha me esquecido de fazer uma solicitação. Parece que tenho direito de falar por 20 minutos. Gostaria de falar apenas 10 minutos e proporcionar a um público tão interessante os outros 10 minutos no momento do debate. Gostaria que V. Exa. fizesse essa gentileza.

A Sra. Presidente - O senhor é quem manda.

O Sr. Milton Nogueira da Silva - Será que Belo Horizonte poderia ser uma “smart city”? Ela tem tecnologia da informação? Claro que tem. Temos algumas dezenas de empresas de tecnologia de informação produzindo “software” e aplicativos para o mundo. Ela tem condição de trazer infraestrutura de engenharia tanto de sinalização quanto de veículo? Também tem. Foi mostrada aqui a competência não apenas de produzir e instalar, mas também de fiscalizar e acompanhar, como os departamentos relacionados com o trânsito já mostraram. Aí vem a questão: mobilidade, democracia, “smart city”, para que tudo isso? Só para ir e vir limpa, confortável e seguramente? Vou entrar no exemplo de Viena, cidade que, há apenas 38 anos, fez a sua primeira linha de metrô. Lá tinha bonde, transporte urbano, trólebus, ônibus de todo tamanho e tipo, mas não havia metrô. Então, há 38 anos começaram e fizeram. Hoje tem mais de 300km de linhas de metrô subterrâneo e de superfície com absoluta perfeição. Mas não é apenas a infraestrutura de transporte, é também o uso da informação para que o cidadão saiba, antes de sair de casa, qual circuito, qual estação, qual elevador está funcionando ou não naquela estação. Então, antes de sair de casa já sabe disso, caso precise mudar o roteiro.

Então, se essa cidade, em um prazo tão curto, pouco mais de uma geração, conseguiu fazer, é porque adotou alguns princípios importantes a que nem sempre Belo Horizonte prestou atenção. Um deles é de que mobilidade é vida. Isso quer dizer, em outras palavras, muito do que foi falado ontem e hoje: cidadania, democracia, acesso, liberdade de ir e vir. O Prof. Knoflacher, da



Universidade de Viena, sintetizou isso: mobilidade é vida. Daí a afirmação feita ontem e hoje de que ela interessa a todos os cidadãos, e não apenas ao mercado, não apenas àqueles que proveem o serviço transporte, mas a todo o mundo. Então esse é o princípio número um do que esses lugares já fizeram.

Mas, para Belo Horizonte, como seria a transformação desse princípio de cidade inteligente? Seria um princípio simples como esse. Se o cidadão de Belo Horizonte e da região entender a ideia de solidariedade, ela tem chance de ser uma “smart city” no futuro. Esse princípio solidário já está na Constituição, no art. 3º. É um princípio com nome estabelecido, um princípio extraordinariamente fantástico nas cidades que possuem conforto para as pessoas.

A segunda base que a cidade adotou há muito tempo é que transporte público é monopólio natural. Ontem também falaram sobre isso. Monopólio natural é aquela situação de mercado em que a competição aumenta custos. Por exemplo, distribuição de água. Se colocarem duas linhas de água, o custo aumenta. Monopólio natural faz com que, se houver competição, os custos aumentem para todo mundo. Ferrovias, aviões, telefone fixo e transporte público são monopólios naturais, princípios que fazem parte do funcionamento de uma cidade. Se trouxerem competição para dentro do transporte público, ele aumentará os custos para todo mundo.

Na prática, para citar apenas algumas das tecnologias que a cidade de Viena adota, são 900km de vias públicas, bondes, ônibus, metrô, trem suburbano, trem sobre trilhos e micro-ônibus com acessibilidade para todo tipo de pessoas, incluindo idosos, mamãe com carrinho de bebê e cadeirantes. São 900km de vias, com um exemplo de participação privada do lado esquerdo, que é um sistema de aluguel de automóvel em que se paga por minuto. Aqui está o cartão. Com este cartão você abre o automóvel que está ali na rua, entra dentro dele e automaticamente faz um contrato de aluguel. Você sai daqui, vai até o Bairro Floresta, estaciona o carro, passa o cartão e fecha o contrato. O carro fica lá. Amanhã ou daqui a dois minutos, o senhor chega lá, pega o mesmo carro, vai para o Bairro Belvedere e deixa o carro lá. Então, com esse sistema, o setor privado aumentou enormemente a mobilidade para quem precisa de um carro. Do lado direito, o sistema de informação oficial da cidade chamado Qando é feito pela companhia estatal de transporte público e dá aquela informação no seu celular de que horas o próximo ônibus ou o bonde chegará. Todo mundo tem acesso à informação.

Um exemplo prático, que é o princípio mais importante, é aceitar a ideia do subsídio. A passagem vale-tudo é integrada em todo sistema de transporte, em todo Município, a todo momento do dia e da noite. Em cima deles, há a ideia do subsídio. Na discussão de ontem disseram: “Tal coisa é viável, o metrô não é viável, o VLT é viável”. Isso não faz sentido num sistema de monopólio natural. O que faz sentido é calcular o custo operacional, o subsídio para aqueles que necessitam dele. Daí vem a ideia da tarifa social.

Nós, em Belo Horizonte, tal como no “causo” do Tostão e nos testemunhos de ontem e de hoje, estamos no “status quo”. Pela minha avaliação, mesmo que fizessem tudo que foi sugerido ontem e hoje, nos seminários e reuniões ocorridas no ano passado e na semana passada, ainda assim manteríamos o “status quo”, com algumas melhorias. Mas até quando manteremos isso? Em poucos anos, teremos 1 milhão de carros a mais, cujo custo de compra e de manutenção é de R\$80.000.000.000,00, talvez nos próximos 10 anos, e 2 mil mortes. Nada disso é interessante para quem está acostumado com a ideia de manter o “status quo”. Fazer uma reformazinha na lei ou um planinho de lá e de cá não resolve. Neste momento, estamos na manutenção do “status quo”.

Resumindo, os três fundamentos são cidadania, pois mobilidade é vida; solidariedade, que deve ser construída por todos que vivem em cidade; e revolução, que é a única forma de mudar estruturas. É essa a mensagem principal que deixo neste final. Mobilidade urbana em Belo Horizonte só poderá ser feita por meio de revolução. Obrigado.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides”.

A Sra. Presidente - Obrigada. Com a palavra, a Sra. Valeska Peres Pinto, Coordenadora Técnica da Associação Nacional dos Transportes Públicos - ANTP - e Presidente da Comissão Técnica de Sistemas Inteligentes de Transporte, que disporá de até 20 minutos para sua exposição.

Palavras da Sra. Valeska Peres Pinto

Agradeço à Assembleia Legislativa e à Deputada que preside esta reunião o convite. A ANTP vem divulgando os esforços da Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, que me parecem muito importantes, pois as Assembleias Legislativas estão um pouco afastadas da discussão da mobilidade. Há um problema com a nossa Constituição de 1988, que colocou essa função pública circunscrita aos Municípios, e infelizmente temos uma Federação desigual, com Municípios pobres, muito pobres e miseráveis. O governo federal ficou distante 10 anos. Depois, com 10 anos de Ministério, graças aos grandes eventos e aos PACs meio empacados, conseguimos assistir à volta do governo federal. E os Estados, que ficam no meio e também são pobres, precisam se juntar aos Municípios para construir uma Federação mais equitativa. Esse é o primeiro problema, não adianta jogar mais coisas para os Municípios fazerem se não se colocar recursos para eles e para os Estados. Do contrário, estaremos sempre correndo atrás.

A Liane falou uma coisa que vou rebater: as quebradeiras de ontem. Está havendo violência em todas as partes com um alto grau de destruição e vandalismo. Mas não quero discutir isso. O que são as quebradeiras? Não são como há 20 anos, porque contam com um elemento fundamental que deriva da nossa insatisfação, da nossa total perplexidade com as coisas que acontecem e até da nossa capacidade de falar mais autonomamente. Presido uma comissão de sistemas inteligentes e digo que a tecnologia está trazendo às pessoas e às organizações um grau de capacidade de se rebelar, de falar, de se autonomizar e de não ficar mais esperando soluções. É isso que está acontecendo. As pessoas não querem mais esperar, como a minha geração, 30 anos para ter o metrô em São Paulo. Estamos há 30 anos esperando para completar o plano básico. E estávamos com um formato em que acreditávamos que o governo iria fazer. Não vivemos no Japão, em que o governo existe. As pessoas acreditavam tanto no governo que, em Fukushima, uma grande parte morreu eletrocutada porque não desligaram a eletricidade, e a água levou e matou as pessoas.

E há uma capacidade de resiliência. Em quanto tempo os japoneses reconstituíram a área dizimada? Em um ano todas as estradas estavam de pé. Não moramos no Japão. Como a Eliane falou, temos leis para tudo. Somos um País sueco em leis. Leis e legislação, há para tudo. No entanto, às vezes, parecemos o Sudão, como execução, como ação. Somos o País da inspiração, mas ruim de transpiração. Na hora da inspiração, todo mundo é mobilizado, é nobre. Na hora de trabalhar: “Onde estão os escravos para carregar



as coisas?” Não o fazemos. Essa insatisfação, essa quebra, essa dicotomia entre o que achamos que somos e aquilo que fazemos de fato gera uma profunda insegurança na sociedade, uma profunda insatisfação.

As manifestações começaram contra a tarifa. Agora as manifestações são contra tudo. Está parecendo a Praça Tahrir, está parecendo a Primavera Árabe. Todos estão se rebelando contra tudo. O que quebraram? Bateram em bancos, quebraram bancas de jornais e ônibus. Estão quebrando tudo. Outro aspecto da diferença? Quem lidera isso? Ninguém. Vivemos sob outros aspectos das sociedades inteligentes. Os líderes se formam nas redes sociais, fazem convocações, fazem as coisas e desaparecem. Essa é outra dificuldade.

Alguém me disse que conseguiram criar, no “smartphone”, um aplicativo, que informa às pessoas onde estão as “blitze” da Lei Seca. E as pessoas bebem e fogem dessas “blitze”. Perguntaram o que eu achava disso. Temos de colocar esse aplicativo nas mãos do governo. O governo lida com tudo como se fosse um exército, com Comandante. “Comandante, posso fazer?” “Pode ir lá”. Eles estão servindo como exército. Estamos na guerrilha. Aquilo que seria importante, como ter o “smartphone” para obter informações, também serve à rebelião, que não está só na quebração, está em achar mecanismo para fraudar leis, etc., etc. Em nosso país, temos de explicar aos estrangeiros o que é lei que não pega. Estamos com problemas. Em alguns lugares, esse negócio de lei não pegar nem passa pela cabeça das pessoas. É impossível uma lei que não pega. É lei! No Brasil há leis que não pegam.

É esse ambiente que provoca minha discussão. Tratei de sistemas inteligentes. Fui muito favorecida pela presença do Prof. Milton, que me antecedeu e já falou sobre muitas aplicações de sistemas inteligentes. Tornar uma cidade inteligente, tornar o mundo inteligente significa que conseguimos, diferentemente do passado, ter tecnologia a serviço da sociedade para facilitar, melhorar nossa vida, resolver problemas que antes não tínhamos a menor condição de resolver, a não ser dentro de estruturas esquemáticas.

Quando alguém me diz que é um cartesiano, para mim ele está superado. A pessoa não pode mais ser um cartesiano. O esquema tem um chefe, que tem uma ordem, que manda para um subchefe, para um subchefe, para um subchefe, etc. A ordem sobe até o chefe outra vez. O esquema era necessário quando a complexidade do mundo não cabia em nenhum sistema de informação. Tínhamos de simplificar a vida, fazer coisas bastantes simplificadas. Esperávamos o comando, a voz, que alguém dissesse: “Faça.” E fazíamos. Algumas sociedades vivem ainda assim, porque podem. Num pequeno Município de 20 mil habitantes, de 5 mil habitantes - e temos mais de 2 mil deles no Brasil -, quando toca o sino da igreja, quando o padre chama, as pessoas se reúnem na praça e decidem.

Ótimo. Eles ainda podem viver sob um comando antigo. Não podemos mais fazer isso nas grandes cidades brasileiras. Para isso, temos a Ciência da Informação, organizando as informações e fazendo com que equipamentos dialoguem conosco, nos substituam em atividades repetitivas, nos antecipem e nos deem até respostas. Eu diria que as máquinas dão respostas melhores que as nossas. Claro que fazem isso melhor. Não vai me dizer que um radar é pior que um guarda para fotografar pessoas que passam o farol e superam a velocidade? O pior é que não se consegue corromper o radar. Ofereça uma propina para o radar. Não vai acontecer nada. Você só vai ver a foto ali. É claro que pode haver corrupção nos bancos de dados. Claro. Tudo isso é obra do ser humano. No sistema rodoviário, o fato de se colocar câmeras e sistemas de prevenção de acidente é muito importante. Nos transportes rodoviários, sem a bilhetagem eletrônica, que se espalhou neste país, havia fraude. Tudo isso está disponível. Não vou entrar em detalhes, porque o professor que me antecipou mostrou aplicações em Viena, uma cidade que conheço também. Temos recursos, e eles estão disponíveis para essas funcionalidades. Temos reconhecimento facial e antropológico, temos muita coisa implantada em nosso país, com empresas brasileiras e empresas parceiras com o estrangeiro. Tudo isso existe. Cidades e sistemas serem inteligentes supõe que, além dos equipamentos e da tecnologia que facilita a condução e a gestão, devemos ter políticas inteligentes para usá-los. Caso contrário, não vai adiantar nada. Nessas políticas inteligentes há questões envolvidas. O que queremos resolver?

No tocante à mobilidade, nem vou entrar em detalhes. Tudo que vocês falaram faz parte dos métodos e dos objetivos. Queremos cidades inteligentes para vivermos melhor, vivermos com segurança, vivermos com saúde, vivermos confortavelmente, vivermos com perspectivas futuras. Isso supõe que a inteligência vai fazer a nossa vida melhor, menos violenta e mais solidária. Esses são os nossos objetivos.

Aqueles que me antecederam apresentaram um rol do porquê de avançarmos e usarmos tecnologias. O Prof. Marcelo, que está ao meu lado, nos deu uma enorme contribuição. Queria parabenizá-lo, porque ele mostrou que a tecnologia dá condição a qualquer um para fazer o que precisa fazer, o que quer fazer e como fazer. E não o contrário disso. O Marcelo disse uma coisa certa. Todos nós sempre teremos problema de mobilidade. Se vocês viverem até os 63 anos, como eu, ou um pouco mais, terão problemas de mobilidade em algum momento. Então, isso é muito importante. Um desses objetivos é sabermos para onde queremos ir. Mas como construir esses objetivos? Posso dizer, Deputada, que estou em uma casa legislativa e sei que grande parte da responsabilidade deve ser construída. Concordo plenamente com a Liane, que disse que temos de construir isso em ambiente político. Se não nos faltam recursos e tecnologia, desencontrados ou desnivelados, ou que não sejam de Primeiro Mundo, se não nos faltam problemas a resolver e se não nos falta disposição e temos um bom diagnóstico acerca do que queremos, onde está a nossa incapacidade? Nesse ponto, vou fazer uma discussão com base na fala da Liane. Onde está a dificuldade de sair do “Brasil-Suécia” para o “Brasil-Sudão”? Como fazer essa aproximação entre o que sabemos formular e o que sabemos executar? Aí está o profundo hiato entre o que dizemos.

Não somos alemães, sabemos disso. Na Alemanha, o cara faz um plano e morre por ele. Ele o obedece cegamente e fica irritado quando alguma coisa dá errado e repete, repete e faz. Nós fazemos um plano. No primeiro problema, o que fazemos? Jogamos o plano fora e começamos a improvisar, porque somos criativos. E nunca temos o plano a nosso favor. Creio que fazemos planos demais para usá-los de menos. Talvez devêssemos fazer menos planos, usá-los um pouco mais e dizer aos alemães que, de vez em quando, é preciso jogar algum plano fora. No passado, eles fizeram alguns planos que foram desastrosos para a humanidade e os cumpriram quase na totalidade; só não os cumpriram na totalidade, porque perderem a guerra. Então, alguns planos têm de ser jogados fora. Esta é a primeira questão: temos de aproximar nossa capacidade de formular planos da capacidade de execução.

Ao pensar em mobilidade, basicamente temos de entender que vamos peitar uma discussão para repactuar. Mobilidade é uma resultante, todos a querem. Quem possui automóvel, que é um bem tão desejado e caro, precisa usá-lo e se sente muito prejudicado quando isso não acontece. Quem não tem e sonha um dia ter carro, mas faz uso do transporte público, também tem direito à mobilidade. Quem anda a pé também tem esse direito. Quem transporta mercadorias, também. Não adianta só punir caminhões. Se



não os deixarmos entrar na cidade, vamos comer o quê? Vão comprar e servir o quê? Não adianta. Todo esse pacto precisa ser refeito. Mas, para fazer isso, supõe-se que teremos de fazer muita política. Teremos de recolocar os pesos de cada segmento. E nossa querida democracia é desigual nos pesos relativos. Alguns têm muito peso, além do seu próprio peso demográfico, e outros pesam muito pouco. Quando chega a hora da eleição, a coisa fica tão embaralhada, que muita gente vota contra si mesmo. É impressionante como há muita gente que vota contra seu interesse. Então, é essa construção que precisamos igualar.

Vejo o pessoal querendo discutir plano de mobilidade na cidade, já contratando consultoria para fazer pesquisa, fazer isso ou aquilo, mas isso não é plano de mobilidade. Temos de fazer um acordo político. Quando vamos sair do discurso marcado pelo “bom-mocismo”, de que o transporte público é essencial, de que o transporte coletivo é uma coisa maravilhosa e precisamos tê-lo? Mas onde está a prioridade ao transporte coletivo na rua? Não há. Onde está a prioridade ao transporte público no investimento? Não há investimento.

A moda agora é fazer ponte estaiada. A cidade que não tem ponte estaiada não tem postal e não vai aparecer por aí. Todo mundo está fazendo ponte estaiada. E a ponte estaiada faz parte desse espaço público que iremos criar para o automóvel? Ou será a mesma ponte estaiada com restrição para passar ônibus como foram construídos os túneis em São Paulo? Quando vamos deixar de lado o discurso do “bom-mocismo” para enfrentar o problema? Para isso precisamos dizer: “Automóvel, você vai ficar apenas com uma parte da rua, não vai ter tudo”. Não se pode falar assim por causa da opinião pública. Que opinião pública é essa? A opinião de quem tem automóvel? Sim. Quem tem automóvel é muito mais ouvido do que quem não o tem. Tanto é que quem não tem automóvel sonha em tê-lo, em ser igual a quem o tem, para ser ouvido. Isso é óbvio: “Eu quero ser ele”. Quando se expulsavam pessoas que entravam com Havaianas no “shopping”, e o cara tinha de ter um tênis, brigava-se por ele. Agora, por causa da Gisele Bündchen e outros, as Havaianas são modernas, pois se anda com elas em Paris. Agora todo mundo pode entrar em “shopping” de Havaianas. É isso que está acontecendo. As pessoas se comparam, e todas querem ter as mesmas coisas dos que têm voz.

Quando há assalto, morte e assassinato num bairro da região Sudoeste de São Paulo, há marcha, reza, fita branca, abraço em praças etc. Quantas pessoas são mortas na periferia e passam anonimamente pela mídia! É um desequilíbrio. Aqueles que pensam têm de assumir o papel de trazer para o processo aqueles que não pensam, que não têm voz. Essa é a função das pessoas esclarecidas, que não podem pensar: “Somos da classe B e não podemos nos misturar com os diferenciados”. Mas a classe B é diferenciada. A maioria das pessoas não pertence à classe B, a maioria precisa de apoio. Para isso, temos de transformar os processos de mobilidade, leis e planos em processos eminentemente políticos, de construção de um novo pacto. Quem financiará o transporte público? Vocês acreditam que o dinheiro será retirado da educação, da saúde, da segurança? Quem garante subsídio para o transporte público no Primeiro Mundo? O setor privado. O transporte privado tem de subsidiar o público. Temos de encontrar maneiras de fazer isso.

O problema das calçadas também precisa ser resolvido, mas não dizendo: “Proprietário, faça sua calçada”. Se ela é parte do sistema viário, por que é um problema dos proprietários? O problema é do sistema viário. As pessoas são atropeladas no asfalto porque não há calçadas. Mas deram ao carro a melhor parte! Vocês observaram que as ruas são iluminadas para os veículos e as calçadas são escuras? Ninguém coloca luz onde as pessoas andam e sim onde os carros passam. Mas eles já têm luz própria, seus olhinhos, suas lâmpadas. É esse o pacto que tem de ser feito.

Passarei às mãos da Deputada um caderno que a ANTT elaborou sobre todas as coisas importantes que o nosso Brasil possui sistemas de informação aos usuários, centros de controle operacionais - CCOs. Deixo esse material como subsídio à nossa querida Assembleia Legislativa de Minas Gerais.

Há muito o que fazer no âmbito dos governos, dos departamentos, dos segmentos. Não seremos inteligentes, como diz o Prof. Milton, se não formos solidários. E essa solidariedade também deve ocorrer nos órgãos governamentais, departamentos e setores. Se trânsito, transporte público e segurança não se integrarem, de nada adiantará, seremos burros, porque o que um faz o outro destrói. A inteligência obriga a uma sinergia, e a tecnologia é somente um meio para se fazer isso. Portanto, continuamos tendo sempre o problema.

Seria importante um novo arranjo institucional, mas se não pactuarmos politicamente, esse novo arranjo não nascerá. Temos uma oportunidade: tramita no Congresso Nacional o novo Estatuto da Metrópole. Vamos continuar fazendo belíssimas leis, então vamos descer à Terra. A Assembleia Legislativa exercerá um papel fundamental se contar com a participação dos Municípios que se dispõem a discutir o tema. Prefeitos, Vereadores, Diretores de escolas, comerciantes, todos têm de discutir a mobilidade, que não é uma matéria de especialistas apenas. É preciso chamar também o pessoal do bairro, quem não tem carro, quem não usa ônibus porque é excluído, enfim, todos têm de estar unidos. A classe política esclarecida tem de contribuir para equilibrar o jogo da disputa política, para fazer com que aqueles que não têm voz passem a tê-la. Se eles forem mais uma vez esquecidos no plano da mobilidade, faremos um papel que agrada a gregos e goianos, porque aos troianos não damos mais nada, e a classe esclarecida voltará para casa com a consciência tranquila, e tudo continuará no “status quo”. Muito obrigada. Até a próxima.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à apresentação de “slides”.

A Sra. Presidente - Nós é que agradecemos sua exposição.

Registro de Presença

A Sra. Presidente - Agradecemos e cumprimentamos o jornalista Marcos Fagundes pela presença.

Esclarecimentos sobre os Debates

A Sra. Presidente - Informamos que a publicação das atas deste ciclo de debates estarão disponíveis em versão eletrônica no “Diário do Legislativo” do dia 29 de junho e poderão ser acessadas pelo portal da Assembleia Legislativa: www.almg.gov.br.

Neste instante, daremos início aos debates. Solicitamos àqueles que fizerem uso do microfone que se identifiquem, sejam objetivos e sucintos, dispensada a formalidade das saudações pessoais. Pedimos também que entreguem antes sua contribuição por escrito à assessoria. Cada participante disporá de até 2 minutos para fazer a sua intervenção. Lembramos que a leitura e apresentação oral de questionamentos aos expositores serão feitas de acordo com o volume de inscrições recebidas.

Debates

A Sra. Presidente - Agora passaremos aos debates. Informo que já temos três inscrições, uma por escrito e duas orais. Passamos a palavra à Liane para responder a uma que foi feita por escrito por Susane: “Se a mobilidade urbana é uma política pública, com o que concordo, não teríamos então de fortalecer os conselhos de direitos? Não teríamos também de acompanhar a questão orçamentária - PPA, LOA, LDO?”. A Liane poderia responder.

A Sra. Liane Nunes Born - Sem dúvida nenhuma. Acho que a Valeska até finalizou superbem essa minha visão. Se não fizermos nosso papel, não nos organizarmos em todas as instâncias, em todas as esferas de participação, e tentarmos mudar a correlação de forças que hoje está dada e que mantém a atual realidade... Porque o que mantém a atual realidade é a correlação de forças, como o Prof. Marcelo muito bem cochichou no meu ouvido, que se dá nos bastidores e não aqui. Essa correlação de forças que se dá nos bastidores é que mantém as condições atuais, é o que devemos quebrar participando de todas as esferas e fazendo com que isso mude.

Não me pergunte como, se eu soubesse qual é a fórmula mágica de quebrar essa correlação que hoje é dada eu já teria me manifestado, porque me manifestar é uma coisa que sempre faço, tenho opinião e a exponho. Mas acho que é participando, acho que é cada vez mais atuando dentro dos campos político e democrático.

A Sra. Presidente - Quem quiser se manifestar oralmente... Chamo Dorinha Alvarenga, arquiteta urbanista. Ela vai fazer a pergunta também à Liane. Pois não, Dorinha.

A Sra. Dorinha Alvarenga - É um prazer enorme estar aqui com os colegas arquitetos urbanistas e outros profissionais da área de mobilidade urbana. O que você disse, Liane, e o que a Valeska trouxe de certa maneira bateram com uma ressonância muito grande. Não há como assistirmos às cenas que estão sendo expostas nos grandes centros. Também existe uma mobilização em Belo Horizonte pelas redes sociais, o evento deve ocorrer nos próximos dias. O que verificamos é que, se na década de 60 havia uma ditadura militar, estamos, sim, vivendo uma ditadura econômico-política. Acho essa ditadura muito séria, porque talvez nem todos tenham consciência dela.

A primeira coisa que digo é: se temos tecnologias e marcos regulatórios, o que seria o resultado? O financiamento público de campanha, a única maneira viável de caminhar ou seria o movimento da sociedade, como na Islândia, onde todos os políticos foram retirados dos seus espaços públicos pela sociedade civil nas ruas? Isso não vemos falar, foi uma revolução feita em 2010 - não é, Milton Nogueira? - pela sociedade, sem armas, sem nada, apenas o povo nas ruas contra o processo.

Saúdo a Deputada Liza Prado, as mulheres fazem diferença na Casa Legislativa. Concordo plenamente com a Valeska quando ela fala da necessidade do pacto social. A pergunta é para todos da Mesa: como fazer que isso ocorra, as propostas, desde a revolução, desde a questão de sair do marco teórico e o pacto social da Valeska? Obrigada.

A Sra. Presidente - Agradecemos. Queríamos informar que a pessoa que for utilizar a palavra oralmente se identifique. Concederemos 2 minutos para intervenção. Faremos uma pergunta da Elaine Matilde Resende para que o Marcelo responda.

Existe lei que obriga a implantação de sinal sonoro? Se há lei, por que isso não é implantado? Cada local pode fazer ou não a sua lei. Aqui temos uma lei a respeito disso; vi-a recentemente. Peço à nossa Consultoria que a pesquise, assim poderemos responder à Elaine. Passo a palavra para o Marcelo.

O Sr. Marcelo Pinto Guimarães - Eu não conheço lei que define a implantação de sinal sonoro. O sinal sonoro é um programa aplicado em algumas cidades. É aplicado, dependendo do clamor social, e pode dar certo ou não. O grande problema do sinal sonoro é que ele chega a incomodar a comunidade, principalmente nas altas horas da noite, quando o sinal fica piscando. Então, muitas vezes, se a tecnologia for mal aplicada, a resposta negativa fará com que ela seja deixada de lado. Mas não existe lei para isso. Não existe uma determinação de obrigatoriedade para esse tipo de sinalização.

A Sra. Presidente - Marcelo, aproveite que a palavra está com você e responda a outra pergunta. A Sra. Maria Jaqueline, Secretária de Desenvolvimento Social de Conselheiro Lafaiete, faz a seguinte pergunta: “Por que a maioria dos ônibus intermunicipais possuem placa de acessibilidade e não são acessíveis? Falta fiscalização?”.

O Sr. Marcelo Pinto Guimarães - Muito obrigado pela pergunta. Essa pergunta é muito coerente. Há má interpretação em relação à acessibilidade, criando em nós uma reação negativa bem discreta, mas com o passar do tempo o conceito vai sendo lapidado. É a ideia da acessibilidade assistida, que a norma técnica coloca em situações muito especiais, ou seja, quando não é possível fazer qualquer tipo de adaptação. Então, prevê-se que, se houver um profissional técnico, este deverá ser responsável por uma tomada de decisão, por uma postura para resolver o problema de maneira imediata. Essa seria a acessibilidade assistida. Então, com isso, retirou-se a ponte da obrigatoriedade prevista no Decreto Federal nº 5.296, segundo o qual o transporte coletivo deve ser acessível. Assim como vemos nas cidades ônibus com elevadores e tudo mais, vemos também ônibus intermunicipais com um símbolo de acesso, sendo que a única coisa que existe é a reserva de um assento para a pessoa miraculosamente ser acomodada nele. Aí, lógico, na primeira parada, quando a pessoa precisar ir ao banheiro, não terá condições de descer e, quem sabe, o milagre acontecerá novamente quando o ônibus chegar ao seu destino. Esse é um distúrbio muito sério, principalmente para o Brasil, que está se abrindo para o estrangeiro em função dos eventos internacionais. Os estrangeiros vão ver o símbolo de acesso e não vão entender nada. Na verdade, o símbolo foi mal aplicado, simplesmente uma distorção conceitual.

Deve haver uma manifestação mais contundente junto à Procuradoria da República - já conversamos a respeito disso -, que é responsável pelos ônibus interestaduais, e a Promotoria do Estado, que é responsável pelos ônibus estaduais, para que realmente a aplicação do símbolo seja feita com a adequada acessibilidade ambiental dentro dos coletivos. Eu trouxe um “slide” para demonstrar o assunto, mas como percebi que o tempo seria exíguo para tantos apresentadores, não o mostrei. Isso é muito importante. Que a nossa fala acompanhe atos coerentes com os conceitos.

A Sra. Presidente - Agora vou passar a palavra à Valeska, para as suas considerações. O próximo a falar é Anderson Pereira, do gabinete do Vereador Gilson Reis; depois, Frederico Guimarães, da Nujup; em seguida, o Prof. José Aparecido Ribeiro, da Asseminas; e depois a Associação dos Deficientes de Contagem.



A Sra. Valeska Peres Pinto - Primeiramente, gostaria de dizer que precisamos recusar respostas fáceis e soluções milagrosas. A primeira atitude das pessoas informadas é aceitar respostas fáceis, porque isso é eleição de culpado. Isso é achar alguém para botar na forca e achar que resolve. Em segundo lugar, está a educação, que é um processo lento, mas temos recursos. Falando em tecnologia, hoje a educação já nem mais requer ir à escola. Temos a educação a distância, multiplicando a capacidade de compartilhar informações. Só em São Paulo, na área de educação de trânsito, mais de 57 mil pessoas estão na escola de educação a distância, multiplicando a capacidade de disseminação de valores. Então, temos de investir em educação tanto na educação formal como na continuada.

Em terceiro lugar, temos de aproveitar uma coisa maravilhosa que aconteceu no Brasil, que é Lei da Transparência. Temos hoje a condição de exigir a abertura de documentos, conhecer os Orçamentos, em que se investe, como se gasta o dinheiro e, às vezes, como se gasta mal. Vamos ter de saber quanto é que estamos gastando na Copa do Mundo. Ascendemos a R\$2.000.000.000,00 na reforma do Maracanã; a mais de R\$1.000.000.000,00 no Estádio Nacional. É claro que em algum lugar esse dinheiro vai faltar. É bom que tenhamos bons eventos, que tenhamos um monte de coisas, mas temos de saber quanto custam as decisões. Então, esse tipo de decisão se faz pela construção dos meios.

Por último, para concluir, temos de mudar a escala da participação. Os conselhos populares que foram criados, na primeira década do século XXI, à luz do plano diretor, à luz do Estatuto das Cidades, logo vão estar vazios, pois estão dominados por uma minoria, que fica lá falando de coisas e não acompanham a realização delas. Temos de usar as redes sociais a serviço da participação. Elas não são nossas inimigas. Quantos conselhos estão nas redes sociais, como Facebook? Fazendo o exercício do Twitter temos um potencial de participação. Por que não levamos essas questões que discutimos nos conselhos para dentro das redes sociais? Se os conselhos viraram reféns de políticos, para se elegerem, de governos, para se perpetuarem, ou de segmentos, para conseguirem coisas, vamos colocar abaixo toda a estrutura democrática que a Liane falou. Hoje, praticar a democracia não é só ir a uma reunião; é estar na sua casa, tuitando, falando, convencendo também.

Tenho conversado muito com a Ermínia Maricato. Temos de usar esses recursos a favor das lutas sociais, em vez de demonizá-los. Daqui a pouco vão demonizar as redes sociais, fechar o Facebook. A única coisa que não recomendo no Facebook é quem tem muito namorado colocar no perfil, porque será descoberto.

A Sra. Presidente - Com a palavra, o Sr. Anderson Pereira, do gabinete do Vereador Gilson Reis, que fará uma pergunta dirigida a Rosely Fantoni.

O Sr. Anderson Pereira - Boa tarde a todos. Cumprimento toda a Mesa, na pessoa da Deputada Liza Prado e também do Deputado Paulo Lamac, que estão conduzindo muito bem esse ciclo de debates. Rosely, sou motociclista e sei muito bem como é andar de motos e todos os perigos que envolvem essa atividade, principalmente aqui em Belo Horizonte. Quero informar que há uma diferença muito grande entre motociclista, motoboy, motofrete, mototáxi, telegás, o que for alguma coisa de moto.

Quando vejo uma moto nova na rua, um cara com um capacete novo, placa nova, fujo dele, sumo do lado dele. A pista para formação de motociclista é um matadouro. Lá, dá-se uma voltinha, põe-se a mão para o alto, mas é um matadouro, pois não preparam as pessoas para andar nessa selva que é o trânsito de BH. Há algum estudo sobre em quais categorias de condutores de motos ocorrem mais acidentes? São com os motociclistas ditos profissionais ou com os mais normais, assim como eu? Nem tanto normal também. Há alguma proposta para educar as pessoas, os motoristas, motociclistas, pedestres e usuários? O que mais vejo no trânsito de Belo Horizonte é uma irracionalidade. As pessoas são muito estressadas.

Se pegarmos a Avenida Cristiano Machado às 6 horas da manhã... Não sei se é melhor sair às 6 horas ou sair em cima da hora. Moro na região Norte e normalmente gasto 10 minutos até o Centro da cidade. Então, não vejo diferença de sair às 8 horas ou 8h50min, não há diferença. A diferença é o trânsito e as pessoas. Às 8 horas da manhã são as pessoas loucas, e às 9 horas são as pessoas que podem trabalhar mais tarde, é mais tranquilo. A diferença é essa.

Quero falar sobre uma indignação que tenho. Agora vai haver a Copa das Confederações, e BH está sem mendigos, não há mais mendigos na cidade. Também não pode haver mais manifestações, não podemos acessar o jogo, não podemos ir ao Mineirão ver as pessoas entrando. Imaginem agora se o Brasil chegar à semifinal. As pessoas ou as “neymarzetas” não poderão ir lá ver o Neymar, não poderão vê-lo nem de longe. Não podemos ir lá, estamos proibidos de entrar no local. A decisão da Justiça de proibir essas manifestações vai mexer com a autoestima das pessoas que “correm atrás” e estão sendo subjugadas, pois não concordam com o jeito de ser e de viver que está sendo imposto. Muito obrigado a todos.

A Sra. Rosely Fantoni - Anderson, estamos vivendo dois conflitos, um físico e um político. O físico é: dois corpos não ocupam o mesmo lugar no espaço. Esse é o problema. E o político: cada um tem um interesse em determinada hora. Como pedestre tenho um interesse, como motociclista tenho outro, como motorista outro, e cada um quer ser atendido. E há um problema, pois não dá para atender todo o mundo ao mesmo tempo. Esse é o grande conflito de uma cidade como a nossa e como tantas outras que optaram pelo sistema de transporte individual como forma de deslocamento.

Em relação aos estudos, temos alguns interessantes. Mas pasmem, hoje, em grandes centros urbanos, a moto, o acidente de moto tem vitimado mais do que o pedestre. E também há um grande número de amputações. E quem é essa pessoa que está morrendo? É o homem jovem. A princípio achávamos que eram os profissionais, como o entregador de “pizza”, por exemplo, mas nas pesquisas vemos que são as pessoas que usam a moto para deslocamento. Sei que às vezes existe um preconceito contra o motociclista, contra o motoboy, a gente ouve muito sobre isso. Mas essa é uma forma de começarmos a conversar e discutir, pois não dá para retirar o motociclista do sistema. Temos de trabalhar com ele. As vias também não contribuem, pois, se observarmos as faixas onde os veículos trafegam na Avenida Cristiano Machado, são mais estreitas em relação a outras vias. Então, muito provavelmente o motociclista, que vai trafegar entre os carros, tem grande possibilidade de se dar mal. Por quê? Porque vão ampliando a via e depois tentam colocar as faixas ali dentro. De repente, a faixa fica um pouco mais estreita do que o adequado, o motociclista vai para o meio e pode se dar mal.

Sobre a sua outra observação, que diz respeito à proposta de educação, mencionei que fizemos um estudo sobre o transporte por mototáxi e somos contra. Há uma cartilha sobre um trabalho de educação proposto, mas particularmente, como educadora, acho



paliativo. O processo tem de começar em uma excelente qualificação. A começar pela qualificação do instrutor que vai capacitar a pessoa e formá-la como motociclista. Participei de dois estudos do Denatran: Enit e Enete, que avaliaram no Brasil - não estou falando de Belo Horizonte e Minas - a condição desse instrutor. E há muita defasagem com relação ao que seria necessário como informação. Com isso, temos um problema na formação e na linha de frente, que é exatamente essa pessoa no contexto urbano.

Ainda falta que observemos a determinação estabelecida no código de que o maior cuida do menor, ou seja, o motorista de ônibus cuida do motorista de carro, que cuida do motociclista, e assim por diante, até o pedestre.

Só discordo de uma afirmação que se fez aqui. A educação não é para daqui a muito tempo, mas para agora. A orientação que dou agora para a minha filha ela aprende agora. Ela, que está aqui e pode testemunhar o que digo, tem hoje 24 anos, é uma arquiteta e foi educada para o trânsito desde pequenininha. Não posso garantir toda uma sociedade a partir dela, mas posso garantir que ela é educada no trânsito, e acho que temos de começar por aí. Se cada um falar com seu filho pequenininho, de 5 anos, que está na cadeirinha, para colocar o cinto, ele vai colocar. O problema é que a gente não orienta as crianças, e a coisa não cai do céu.

A Sra. Presidente - Passo a palavra ao Sr. Frederico Guimarães, da Nujup da PUC. Por estarmos com muitas perguntas, pedimos ao pessoal que seja bem objetivo.

O Sr. Frederico Guimarães - Eu...

A Sra. Presidente - Não estou falando com você especificamente; estou pedindo a todo o mundo ser objetivo.

O Sr. Frederico Guimarães - Sim, porque de manhã minha palavra foi meio cortada. Mas tudo bem...

A Sra. Presidente - Não vou cortar sua palavra, não.

O Sr. Frederico Guimarães - Eu sei que a senhora não tem essa postura.

A Sra. Presidente - Era só um aviso de que já estamos com muitas perguntas. Então, solicito aos nobres expositores que anotem as observações e respondam a todas de uma vez, para sermos mais práticos. Você tem a palavra, Frederico.

O Sr. Frederico Guimarães - Profa. Valeska, a cada dia acredito mais em duas coisas: desobediência civil e anarquia, infelizmente. Diante da situação atual, que, como se disse, é de proibição, e lembrando que hoje pela manhã um Tenente disse que as manifestações atrapalham o trânsito e se vangloriou do fato de, infelizmente, o Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais ter proibido a manifestação popular nessa segunda-feira, acredito cada vez mais nisso. Sei que a desobediência leva ao vandalismo etc., mas é a minha opinião.

Mas, considerando o contexto das falas que se fizeram aqui, destaco três palavras: “solidariedade”, “republicanismo” e “pluralidade”, que resumem tudo o que foi colocado. Pela solidariedade, vê-se o outro; a ela alie-se o pluralismo, pelo qual se vê que o outro é diferente e que é preciso respeitar a diferença; por fim, acresça-se o republicanismo, pelo qual a pessoa toma para si, como cidadão, a coisa pública, a “res publica”. Bastaria isso. Se exercêssemos essas três palavras, princípios constitucionais que sustentam a República brasileira, conseguiríamos resolver muitos problemas.

Mas a minha pergunta vai para o Prof. Milton, que, em uma das reuniões preparatórias de que participamos, falou da sua experiência em Viena. Fiquei “matutando” no sentido de nos compararmos com a Europa, que tem outra realidade, ainda mais que hoje estou estudando o novo constitucionalismo latino-americano - o que a Bolívia e o Equador estão fazendo -, em respeito à diferença e ao pluralismo.

De qualquer foram, gostaria de saber como isso foi construído em Viena. Houve participação social, como a Liane bem disse? Houve democracia, com toda a sua representação? Estou falando em representação, porque não existe democracia da maioria, isso é uma falácia do liberalismo, que inventou essa história para sustentar o capital como poder. Então, como foi construído esse sistema a que o senhor se referiu? Foi só técnico, de cima para baixo, ou foi feito horizontalmente, que é a melhor maneira de voltarmos a ter a nossa ágora? Porque, por meio da tecnologia, é possível, Dra. Valeska, todo o mundo opinar sobre determinado assunto. Era isso.

A Sra. Presidente - Peço aos expositores que anotem as perguntas para respondê-las posteriormente. Com a palavra o Sr. Júlio Figueiredo, da Fábrica de Ideias.

O Sr. Júlio Figueiredo - Boa tarde a todos. Sou Júlio Figueiredo, empreendedor e sócio proprietário da TI MOB, uma “start up” para fomentar ideias e projetos. A mobilidade urbana é o nosso objetivo. Não vou fazer uma pergunta, mas uma ponderação baseada em todo o debate que travamos nesses dois dias, mas com foco no painel de agora e trazendo a discussão para a vivência prática.

Sr. Milton, nós temos um projeto estilo Viena, um projeto incluso na característica de “smart fit”. O que é o nosso primeiro projeto? É um estacionamento rotativo digital para substituir o talonário normal, adesivo, com solução “mobile”. Pode-se comprar a recarga nos POFs, na internet. Enfim, ele é não excludente, abrangente. Não excludente no sentido de que permite todo mundo utilizar ao mesmo tempo, tem tecnologia. Meu pai, por exemplo, que não usa celular, pode comprar uma recarga e estacionar o carro normalmente. Então, para o usuário é fantástico. Para o setor público é legal e funcional, por quê? Porque permite todo o controle do ecossistema. Eu permito controlar os fiscais, os veículos, onde eles estão, a que hora estacionam. Enfim, trata-se de um projeto com uma tecnologia fantástica. Sou suspeito em dizer, mas é fato.

Bacana, fizemos o projeto. Está pronto. Em maio, houve o Congresso Mineiro dos Municípios e o apresentamos, saímos de lá com algumas visitas. Quando me deparei com as Prefeituras, vi uma necessidade que todos têm. Porém, nas visitas, o que observamos? Os Municípios não estão preparados. Surgiram perguntas do tipo: “É bacana, é legal, mas o que é um estacionamento rotativo?” Como se não soubessem. E também encontramos Municípios não preparados, com legislação local não aderente, fiscalização que muitos não conseguem fazer. Dessa observação, há perguntas que faço. Quanto sai do setor privado para ingressar na venda de produtos para o setor público, alguns me disseram que eu era maluco, porque o setor público não paga. Da mesma forma, quando chego no setor público, o pessoal me tacha de empresário que quer se apropriar da mais valia do setor. E não é verdade. Fazendo um paralelo, sou empreendedor; o empreendedor, sem menosprezar, faz como estagiário: bate para gol, chuta, cabeceia, corre atrás. Não tem recurso, mas, enfim, onde quero chegar?

Pela manhã, o João Luiz falou que é necessário uma tarifa de remuneração justa para ressarcir o custo e remunerar o capital na produção do serviço. Não é errado, pessoal, o empresário vir e ter uma receita. O que é errado é essa receita não ser condizente com



aquilo que ele entrega. Muitas vezes acho que temos de ter essa noção. E faço um paralelo maior com a questão social: muitas vezes, quando estamos no trânsito, não olhamos a razão de quem devemos ser, mas de quem eu sou. Por exemplo, se sou pedestre, reclamo do motorista do ônibus, do motoqueiro, do taxista; se sou o taxista, reclamo do pedestre. Enfim, todo mundo reclama de todo mundo, e ninguém chega para criar um ecossistema onde todo mundo conviva bem.

Finalizando, uma vez que o tempo disponível para mim encerrou, quero dizer que, tecnologia, quando é eficiente, é usual, haja vista o Orkut falando da Lei Seca. Todo mundo adere. Agora, quando ela não é abrangente e usual, no meu entendimento, ela não gera cultura de uso e só é mais um sistema. Era o que eu queria dizer. Muito obrigado.

A Sra. Presidente - Nós agradecemos. Com a palavra, o Sr. José Aparecido Ribeiro, da ACMinas

O Sr. José Aparecido Ribeiro - Deputada Liza Prado, quero ressaltar o romantismo de ontem, que foi substituído pelo realismo de hoje. Parabéns à composição da Mesa. Prof. Milton, a revolução está em curso, não tem volta mais. O Brasil vai sair da letargia. Eu e o Márcio, meu amigo, já preparamos o nosso tênis e estamos apenas esperando essa onda quântica afetar todo mundo e afetar alguém aqui em Belo Horizonte. Isso porque nós ficamos para trás. Minas era referência em revolução. Nós hoje somos referência em reverência. Nós nos reverenciamos a algumas famílias que mandam no Estado e políticos que mandam no Estado.

Liane, eu te conheço, temos experiências profissionais juntos, você é demais, campeã. Ontem eu declarei amor pelo cara do Idec, Ipea, declarei hoje pelo João Luiz e pelo Chiquinho, e agora vou declarar para você.

A Sra. Presidente - Você tem o coração grande.

O Sr. José Aparecido Ribeiro - Você sabe que o transporte é subsidiado no mundo inteiro. Por que não é no Brasil, Liane? Pelo amor de Deus, diga-me!

Prof. Valeska, a medida do mundo é a nossa medida, como acabou de dizer o nosso amigo. Há momentos em que somos pedestres, e esbravejamos contra os carros, contra o transporte, contra todos. Infelizmente o espaço público precisa ser dividido equanimemente, de acordo com os interesses. De novo, entramos na revolução. Quem fala mais alto é que acaba sendo ouvido. Com todo respeito à Deputada que faz parte da Mesa, nós temos um modelo eleitoral falido, podre, que cheira mal. Não temos eleições, ou seja, com raríssimas exceções, e a Deputada Liza Prado é uma delas. A maioria dos mandatos são comprados. Nós sabemos disso. Não tem nada de eleição ganha, não.

É uma sacanagem total. Quem está nos ouvindo pela TV que saiba disso. Tudo passa por aí. O modelo eleitoral, que cheira mal, que apodreceu, precisa ser refeito. E sabe por quem será refeito? Por nós. Não esperem que ele seja refeito pelos Deputados, pelos Senadores, pelos políticos que conhecemos. Jamais farão isso. Então, Prof. Milton, a revolução tem que partir nessa direção. O modelo eleitoral precisa urgentemente de uma reestruturação, senão, é conversa mole, porque quem decide a nossa vida está aqui, está na Prefeitura, no Palácio dos Despachos e no Palácio do Planalto. Não são os técnicos, são os políticos.

A Sra. Presidente - Passo a palavra ao Maurício Peçanha, da Associação das Pessoas com Deficiência de Contagem. A pergunta vai para o Sr. Marcelo.

O Sr. Maurício Peçanha - Boa tarde a todos e a todas. Cumprimento todos da Mesa, na pessoa da Deputada Liza Prado. Fiz algumas anotações. A fala de vocês é um aprendizado muito grande. Temos 853 Municípios?

A Sra. Presidente - Talvez aumentará agora.

O Sr. Maurício Peçanha - Então temos 853 Prefeitos, que deveriam estar aqui. Foi tanta coisa boa, e tantas colocações que deveriam ser respeitadas e cumpridas. Um decreto de 2004. Bem disse o Marcelo que está lá que o símbolo da acessibilidade do ônibus é dois bancos reservados atrás do motorista. Acessível. Colocam-me lá dentro, está bom. E assim é a vida da pessoa com deficiência, sempre colocada, não incluída. Em tudo. Na escola, lei de cotas. O MEC obriga, tem que estar lá. E a acessibilidade junto. Mas o direito é transversal, universal. Não é para mim, a acessibilidade é para todo mundo. No passeio passa todo mundo. Quer dizer, atualmente nem todo mundo. Hoje, pela manhã, escutei que se deve pensar em uma pista para o motociclista. Diretamente pensei: então terão que arrumar para o usuário de cadeira de rodas também, pois é complicado andar nos passeios. Não cito só a questão da pessoa com deficiência, mas o cidadão que paga impostos, como todos pagam; paga pedágio e IPVA. Um dia ele terá que escolher, ou paga o pedágio ou paga o IPVA para ter a rodovia certa, o transporte certo, o respeito a sua pessoa.

Marcelo, sempre estou nas suas palestras. Anotei uma reflexão que quero lhe falar: o que falta neste país, o que falta no nosso Município, o que falta no Estado, o que falta ao poder público e ao gestor? Vontade. Primeiro, tem que haver vontade e também respeito, porque não somos qualquer pessoa, somos cidadãos. E outra coisa: cabe a nós obrigá-los a fazer aquilo que é direito nosso. Você me passou muito bem isso, e não me esqueci nunca. Onde passo, deixo isso. A minha reflexão não é tanto sobre a pergunta que eu poderia fazer-lhe, porque você já é mestre. A reflexão é: se hoje não começarmos a nos respeitar, ninguém vai nos respeitar. Obrigado.

A Sra. Presidente - Nós que agradecemos. Passo a palavra a Daniel dos Santos.

O Sr. Daniel dos Santos - Boa tarde a todos e a todas. Sou Daniel dos Santos, estou hoje no Conselho Nacional das Cidades, no Comitê de Transporte e Mobilidade Urbana da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. Estou lá pela Federação das Associações do Estado de Minas Gerais - Fabemg -, e Confederação Nacional das Associações de Moradores - Conam. Agora tenho o prazer de fazer parte da UPC. O companheiro Chiquinho falou muito bem hoje.

Quero mandar um abraço para o Maurício. Maurício, há muito tempo não o vejo. Colaborei muito com vocês no São Rafael. Bacana. Quero só fazer uma chamada aos nossos companheiros e às nossas companheiras de todas as entidades. Em outubro, começamos a fazer a discussão de uma simples comissão. Depois participamos de um encontro do Sudeste em São Paulo e criamos um fórum. Hoje a maioria do pessoal está colaborando com o ciclo de debates e o seminário, que ocorrerá. Essa discussão só se iniciou aqui, não pode parar. Esse fórum tem um papel superimportante, assim como as entidades. É preciso darmos continuidade a esse trabalho, pois não é algo que acontecerá hoje. A lei se findará em 2015 e perpetuará mais para frente a fim de apresentarmos as nossas insatisfações. Para as coisas melhorarem e acontecerem, dependerá muito de nós forçarmos as pessoas politicamente.



É preciso subsidiar os Municípios e acompanhar o trabalho que será feito. Precisamos da participação, de fato, do segmento e da população para ajudar na elaboração do projeto. Além disso, precisamos evitar que cidades maiores elaborem o projeto e Municípios pequenos sigam os grandes e se esqueçam de fazer a discussão que é tão importante com a população. Creio que esse fórum estará apontando algumas questões para o Poder Legislativo. Companheiros e companheiras, o seminário estadual não pode acabar, é preciso que ele seja permanente e que, de fato, fique bem representativo e capacitado a colaborar para que a lei consiga sair - aliás, não só a lei. As políticas urbanas passarão por outros temas que não são apenas mobilidade urbana, como, por exemplo, saneamento e habitação, entre outros que discutiremos juntos.

Parabenizo o companheiro Paulo Lamac, que está presidindo este ciclo de debates muito bem, e todas as entidades que estão ajudando e ajudaram a construir este momento. Muito obrigado.

A Sra. Presidente - Obrigada. Com a palavra, o Sr. Mário Elias Jorge, da União dos Paraplégicos.

O Sr. Mário Elias Jorge - Boa tarde. Formulei a pergunta para V. Exa. porque não sabia direito para qual representante me dirigiria para obter resposta. Creio que todos têm uma resposta para ela, inclusive aquele senhor que está ali. A primeira pergunta é sobre um subsídio que foi tão comentado.

Pelos valores que, imagino, devem atingir, não seria ideal a criação de um sistema bancário por via municipal? Quer dizer, seria uma porta para abrir banco municipal gerido na forma de cooperativa, a fim de subsidiar e fomentar recurso para aplicação no sistema viário de ônibus. Vemos a tarifa aumentar R\$0,20. Quanto se gasta em São Paulo de precatórios, etc? Uma greve que pleiteará R\$0,20? Para quem é pobre, são importantes R\$0,20, porque a somatória total realmente é bastante elevada. No entanto, no fim mesmo, será que haveria necessidade de ocorrer tanta pancadaria por causa disso?

A segunda pergunta é: dentro desse esquema todo de arrecadação, como IPVA e IPTU... De qualquer forma, alguma parte de todos esses dois impostos é gasta no sistema de mobilidade. Será que não seria o caso de haver um aporte desses recursos para esse sistema viário? Alguém disse que as calçadas são por conta do dono da casa. Mas cada casa faz um passeio de um jeito diferente. Estou andando de cadeira de rodas motorizada e tenho a mesma dificuldade que teria em uma cadeira de rodas comum. Algumas coisas são facilitadas, mas outras não. E a legislação para cadeiras motorizadas, que estão agora entrando para valer no mercado? Como vai ficar isso? Essa é a questão que gostaria de expor. Teria outros questionamentos, mas infelizmente o tempo é muito escasso. Obrigado.

A Sra. Presidente - Somos nós quem agradecemos, meu querido amigo. Passo a palavra ao Eustáquio - Teco -, do Conselho Estadual de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Minas Gerais.

O Sr. Eustáquio - Boa tarde a todos. Prof. Marcelo, não me esqueci do artigo que vamos escrever juntos ainda este ano. Minha pergunta vai para Valeska, Liane, Prof. Marcelo e minha cara Deputada. Leis, temos muitas. O nosso evento é sobre mobilidade urbana. Vou fazer um recorte na acessibilidade e depois farei outro recorte. Ano que vem vence o prazo de uma lei, a do ônibus 100% acessível. Isso é fundamental não só para mim, com a minha cadeira de rodas, mas para todos. Não falo apenas de elevador, mas de ônibus com piso baixo. Então, pense. E aí? Em minha cidade, Ipatinga, como está isso? E em Ouro Preto, como está? E em Belo Horizonte? Será que em uma dessas cidades, Deputada, chegou-se a pelo menos 20%, 30%, 40%, 50% disso aí sem utopia?

Vou fazer um recorte diferente sobre mobiliário urbano. Como está o nosso mobiliário urbano, praças, rampas, centros comuns, prédios públicos? Aí faço outro recorte nas novas construções, Deputada, porque elas também têm de ser acessíveis e não o são. De repente emite-se um alvará de funcionamento para uma farmácia construída há dois anos que não é acessível. Leis, são muitas.

Vamos voltar ao nosso foco maior, mobilidade urbana. Então, Prof. Marcelo, Valeska, Liane, gostaria que vocês dessem um conselho a esta Casa e que a Deputada levasse o conselho dessas três pessoas, que muito contribuíram conosco - aliás todos, citei o nome dos três, em virtude da proximidade. Qual seria a sugestão para que tenhamos ações e metas, na prática, e não mais leis que não são cumpridas, para que esta Casa possa cobrar e agir. Que este não seja um evento que aconteça a cada dois anos e que fique na teoria, como foi dito muitas vezes. Muito obrigado.

A Sra. Presidente - Agradecemos a sua participação. Gostaria de convidá-lo para que pudesse ajudar a nossa comissão, que se reúne toda quinta-feira. Estamos com o espaço aberto. O nosso trabalho na comissão ordinária é como se fosse uma audiência pública, em que todos têm o direito de participar, mas a participação é muito pequena. É importante que haja participação. Com a palavra, Alexei, da sociedade civil.

O Alexei Rolim Gomes de Faria - Meu nome é Alexei Rolim Gomes de Faria. O detalhe que queria mostrar à sociedade é que o nosso BRT dará acessibilidade mais fácil ao cadeirante, porém não a dará completamente. Terão de colocar uma prancha quando o cadeirante chegar no ponto, porque o motorista não tem condição de dirigir um veículo tão comprido e parar a poucos centímetros da calçada. Quem é cadeirante sabe que, com uma diferença de 15cm, a roda da cadeira se prende e não se consegue transpor o obstáculo. Esse é um problema que os cadeirantes terão com o BRT. Nesse caso, não terei, mas estou alertando os cadeirantes.

O segundo problema que percebo é que as faixas de pedestres e de retenção da nossa Capital estão todas irregularmente pintadas, de acordo com o Código Nacional de Trânsito, obstruindo a passagem do cadeirante e do pedestre. Hoje a faixa de "Pare" fica rente ao cruzamento de carro. O cruzamento começa onde está o passeio. O pedestre faz parte do trânsito. Então a faixa de retenção tem de estar antes do passeio. Isso obstrui a passagem do pedestre.

Agora farei uma observação pessoal. Moro num conjunto habitacional com 776 apartamentos. São quase 5 mil moradores. A Prefeitura obriga o meu condomínio a colocar todo o lixo na calçada, obstruindo a passagem. Já fizemos uma reclamação à Prefeitura, mas não conseguimos resolver o problema. Ela diz que seu funcionário não pode entrar no condomínio. Mas o portão fica obrigatoriamente rente à construção, de acordo com solicitação da Prefeitura. Então não entendo como os funcionários estariam entrando no condomínio, se é um local que a própria Prefeitura mandou construir para pôr o lixo, obstruindo a passagem das pessoas. Estou a um quarteirão do Hotel Ouro Minas. Obrigado.

A Sra. Presidente - Nós é que agradecemos. Parece que o nosso tempo está se esgotando. Como há algumas pessoas, gostaria de fazer a pergunta da Cíntia, do Movimento Nossa Betim, ao Sr. Milton Nogueira: "Como está sendo acompanhado o cumprimento da lei de metas de BH, no que diz respeito à mobilidade urbana? De acordo com o Programa Cidades Sustentáveis, o objetivo foi

atingido?” Essa é a pergunta. Agora passo a palavra ao Felipe do Carmo, do Departamento de Trânsito e Transporte de Betim, e, depois, ao jornalista Márcio Fagundes.

O Sr. Felipe do Carmo - Boa tarde, senhores. Sou gestor tecnológico do Departamento de Trânsito de Betim, e estamos fazendo um estudo de como o deficiente visual poderia usar o transporte público. Na verdade, minha pergunta é dirigida à Valeska. Estamos vendo algumas intervenções nas calçadas. Há marcações para deficientes visuais nas calçadas que os levam até o ponto de ônibus, mas como eles conseguirão pegar ônibus sozinhos, se não houver ninguém no ponto? Hoje há alguns equipamentos que foram desenvolvidos na UFMG. Estão fazendo uns testes por aí, mas parece que não foram para frente. Não sei se é o valor do equipamento ou se há outro impeditivo para esse equipamento ir para as ruas de Belo Horizonte. Queria saber se há algum estudo, algum projeto que fale sobre isso.

A Sra. Presidente - Muito obrigada. Farei uma pergunta que chegou pela internet para que nossos expositores anotem. A pergunta é da Associação Comunitária do Bairro Santa Tereza, do Sr. Ubiraci José do Carmo, e é dirigida à Rosely: “Apesar de o Prof. João Luiz não ser favorável à motocicleta, ela é uma opção de locomoção rápida. Qual é sua visão prática para maior segurança e respeito relativamente a esse tipo de transporte? Educação, conscientização, faixas próprias, espaços nos semáforos ou gentileza urbana?”. Acho que é tudo isso, não?

Agora passo a palavra ao jornalista Márcio Fagundes. Então falta apenas mais uma pergunta, a da Rose Guedes, da IAB Minas Gerais.

A Sra. Rosilene Guedes Souza - Boa tarde a todos. Deputada Liza Prado, parabéns pelo evento. Quero fazer um registro. O lançamento desse seminário na Assembleia Legislativa aconteceu no Salão Nobre, e todos lembram que não coubemos todos nesse espaço, e o evento foi deslocado para o Plenário. Na época comentei que foi bom não cabermos no Salão Nobre, pois o próximo evento seria realizado em praça pública. Sou Presidente do IAB de Minas Gerais, e estamos organizando esse evento em praça pública no dia 6 de julho. Deixei correspondência para a Deputada e para os Deputados Paulo Lamac, Dinis Pinheiro e Ivair Nogueira, das comissões afins. Queremos fazer esse evento e discutir o assunto. Inspirados neste seminário, enviaremos uma correspondência a todos os Prefeitos para que mandem seus representantes. Já estamos solicitando o apoio da BHTRANS e abriremos um palanque para que o cidadão se manifeste. Estamos encaminhando ações com técnicos também. Então, nos dias 5 e 6 de julho, fortaleceremos a discussão e pedimos à Assembleia de Minas que leve o resultado deste seminário para o nosso do IAB, que será realizado em nível nacional, na Praça Carlos Chagas, e se possível na Escola do Legislativo. Obrigada.

A Sra. Presidente - Com a palavra, o nosso amigo e jornalista Márcio Fagundes.

O Sr. Márcio Fagundes - Boa tarde a todos. Agradeço a oportunidade de participar deste debate, as palestras foram muito proveitosas e mexeram comigo. Gostaria de fazer algumas ponderações a respeito do tema mobilidade urbana, porque está diretamente ligado à educação. Não há como falar em mobilidade urbana sem cuidar da educação de um país. Quem já teve oportunidade de ir à Itália sabe que as mães andam de carro no meio da multidão, gritando: “sou mama, sou mama”. Assim, mostram a importância da criança e do carrinho.

Já tive oportunidade de ir à Escandinávia em 1984, e nunca vi uma senhora carregando uma criança no colo. Esse é um costume brasileiro, esse gesto de carregar no colo é essencialmente tropical e de países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento. Nos países adiantados, não existe esse gesto, uma mãe não sai com o filho no colo.

Na Dinamarca, em Copenhague, eles andam em um frio de 10°C abaixo de zero, com as crianças no carrinho forrado de plástico, com a criança toda bem vestida, e nem assim deixam de sair de casa, porque têm um transporte coletivo à altura. Transitam com a criança na neve, na chuva. Esse gesto de carregar a criança no colo é essencialmente tropical. A questão da mobilidade começa no carrinho da criança, é assim que se cria uma consciência maior. Então, não consigo dissociar educação e transporte. As duas coisas estão unidas em um processo de cidadania.

Fiquei muito satisfeito com a plateia, cuja maioria é composta de pessoas com idade avançada, em que eu me incluo. É muito importante ver as pessoas ainda dando suas contribuições em temas de fundamental importância para o País. Isso me deixa confortável, porque a ideia de que ainda temos muito a dar para o País precisa vir à tona. As pessoas de cabeça branca têm uma vivência larga, temos muito a contribuir. Falaram muito sobre solidariedade aqui, mas o País não sabe sequer usar a possibilidade de ela se fazer presente no dia a dia do cidadão.

Finalmente, agradeço ao Prof. Milton, pois há anos não escuto a palavra “revolução”. Pensei até que já estivesse fora do dicionário. Poderíamos chamar o momento que o País está vivendo de outono verde-amarelo, como houve a Primavera Árabe. Quem sabe estamos abrindo aqui um outono verde-amarelo no sentido de nos indignarmos com as instituições que não respondem aos anseios da população. Cabe a nós passar por cima disso e estar juntos nessa luta para melhorar a vida do País.

A Sra. Presidente - Obrigada. Com a palavra, o Sr. Milton Nogueira da Silva, Secretário Executivo do Fórum Mineiro de Mudanças Climáticas e integrante do Movimento Nossa BH, com atuação junto à Organização das Nações Unidas - ONU - nas áreas de desenvolvimento e meio ambiente. Que responda às perguntas e faça as suas considerações finais.

O Sr. Milton Nogueira da Silva - Muito obrigado pela citação. Além dos cargos que a senhora falou, também sou como Pablo Neruda, um intrometido entre os pássaros. Os pássaros têm a melhor mobilidade do mundo. Sou um intrometido lá em cima também, tal como todo o mundo que já vi nesta plateia, nessa Mesa, ontem e hoje. Somos pássaros à procura da mobilidade.

Quanto à forma de lidarmos com essas coisas e à primeira pergunta, onde está o professor? Como fizeram isso em Viena, em pouco mais de uma geração? Por meio da democracia e, como ele já mencionou, da participação popular. Cada quarteirão faz a sua reunião para discutir todas as coisas: Mozart, cadeira de roda, transporte, qualidade do vinho. Todo quarteirão, bairro, cidade e país. É mais ou menos dessa forma. A participação popular faz parte do ensino democrático, do aprendizado que tiveram depois da Segunda Guerra Mundial. Nesse sentido, a educação para a democracia foi o número um do povo. Não houve só a reconstrução da guerra, mas sobretudo a educação. Os partidos políticos sabem disso. Qual partido político de Minas Gerais que tem ala jovem? Três. Todos os outros vinte e tantos partidos não têm sequer ala jovem. Então, onde vai haver educação?



Há um terceiro ponto que não mencionei antes. O Judiciário é rapidinho. Não se brinca com o Judiciário. Ele não permite a chicana. Processo, seja de acidente de trânsito, seja de assassinato, seja de corrupção ou o que seja, não leva 25 anos para ser decidido. É rapidinho. Não se brinca com esse Judiciário, que é muito mais justo que aquele que fica atrasando por intermédio de chicanas. Temos as leis, mas também há leis que permitem chicanas. Isso faz uma diferença enorme. A palavra “solidariedade” foi construída desde o século XIX, ainda no Império. Fazia parte da história do País e foi trazida até hoje. O Brasil já tem essa palavra, com a qual pode trabalhar perfeitamente.

A pergunta seguinte foi sobre “smart city” e acerca da participação do empresário. A ponderação é muito interessante. A tecnologia da informação tem de ser abrangente. Se for só para servir à venda de mais celulares, ela não tem nada a ver com democracia, mas com mercado. Achei muito importante aquela ponderação do uso da tecnologia da informação, em outras palavras, da cidade inteligente, só se ela for abrangente, ou seja, se servir para todo cidadão, de todas as idades, com dificuldades ou não, se servir para todo o mundo.

Também foi feita ponderação sobre os recursos. É verdade, os recursos já existem em Belo Horizonte. Nós desta sala, bem como toda classe média de Belo Horizonte e da Região Metropolitana, despenderemos de nossos bolsos aqueles R\$80.000.000,00 que foram assinalados. Sairão de nossos bolsos. Se estamos dispostos a, em menos de 10 anos, gastar R\$80.000.000,00 para ficar pior, por que não poderíamos, pegando a ideia do banco, criar um fundo? Não precisa ser um banco, pode ser um fundo, por sinal já existe o federal, para lidar com a mobilidade. Podemos criar planos usando essa capacidade de consulta à população, como já foi demonstrado ontem e hoje, mas com dinheiro. Isso é possível. Não é difícil fazer isso aqui.

A outra intervenção foi na Associação Nacional dos Mutuários e Moradores. É evidentemente que o mais interessante é começar por lá, pelos moradores e pelos usuários dos sistemas da cidade. Como já foi mencionado pela palestrante anterior, D. Rosely, da mesma maneira que existe um esforço em educação para a mobilidade, para o trânsito, para o uso do equipamento urbano, do mobiliário urbano, existe também um processo de deseducação.

A televisão faz um processo de deseducação em certos momentos. Ela passa a ideia do espertinho: “eu sou o espertinho, eu levo vantagem.” Da mesma maneira que, de um lado, há o esforço para educar, relativamente conservador, do outro lado, há o esforço mais eficiente, no mau sentido, para deseducar. O que quer dizer isso em termos práticos? Para o sistema de deseducação, para a publicidade, para a venda de veículos, para a venda de produtos, é como se a sociedade fosse o caminhão, o ônibus, o automóvel, a motocicleta e depois o cidadão. Abaixo do cidadão está aquele que tem dificuldade, como o idoso.

Numa sociedade que já está estabelecida e construída democraticamente, ocorre o inverso. Ai daquele que, em Viena, atropelar um idoso. A cadeia vai ser na hora, o processo será rapidinho e a decisão pesada. Por quê? Porque ele atropelou o elemento mais fraco da sociedade: o idoso. Se for um bebê, então, nem se pensa! É a inversão, para todos os efeitos, da cadeia de prioridades da sociedade. Nesse caso, os veículos mais fortes, como o caminhão e o ônibus, não têm prioridade, em momento algum, nem no planejamento e nem em conflitos.

Lembro-me daquele “slide” de ontem, em que um senhor falou sobre a competição pelo espaço da rua. Naquela sociedade isso fica claro. Primeiro, é o cidadão mais vulnerável, entre eles está o pedestre, depois estão os demais.

A outra pergunta é sobre o Movimento Nossa BH: “Como foi recentemente a condução e a divulgação do plano de metas?” Não foi muito boa. Ela foi divulgada, mas, por meio dos mecanismos oficiais, pelo diário oficial e por uma reuniãozinha aqui, outra acolá. Não tivemos oportunidade de ver o plano de metas debatido realmente com a população, sobretudo porque o Município de BH tem um plano. Na melhor hora, dos últimos 30 anos, em que BH tinha um plano, ele não foi debatido. Por que não? Isso seria tão simples, talvez tivesse o aplauso de muita gente, até mesmo de alguns presentes nesta sala, mas isso não foi feito. Também não foi feita a prestação de contas do passado. A prestação de contas foi administrativa e ocorreu na semana passada. Mas não foi feita uma prestação de contas perante o público. A Câmara de Vereadores não teve tempo ou não quis, mas não fez a prestação de contas. A combinação das duas coisas, a prestação de contas e o plano, poderá ser melhorada no futuro.

O IAB deu um exemplo espetacular de tudo o que foi falado por todas as pessoas de ontem e de hoje, que é a participação. Uma reunião em praça pública ou neste Plenário nobre com o cidadão seria importante. Esse é o ponto de partida para planos. É caótico? Claro que é. Tem gente que fala muito? Tem. Tem gente que fala errado? Também tem. Mas, ali está o ponto de partida. Parabéns ao IAB, aos arquitetos que dão exemplo de que a praça é um lugar de partida interessante para qualquer plano, principalmente por ser o espaço que toca cada um dos cidadãos.

O final da pergunta foi um comentário geral sobre o fato de que essa construção democrática não é uma teoria e, no Brasil, ela já está na lei. A Constituição fala dela o tempo todo. O art. 3º estabelece que o objetivo é construir uma sociedade justa, livre e solidária. O que é solidária? Solidário é o que foi proposto ontem, hoje e na semana anterior: a participação das pessoas. Primeiro, já foi salientado, temos de reconhecer que as outras pessoas têm necessidades diferentes e há lugar para todos. É difícil fazer, mas é possível. Nem tampouco precisamos de tempo, de séculos, para fazer isso. Muitas sociedades, aliás não europeias, fizeram isso em pouco mais de uma geração. Saíram da sociedade feudal e foram para a sociedade democrática em pouco mais de uma geração. Então, não vamos precisar de séculos para chegar a esse ponto.

Agradeço a todos. Foi uma grande honra ter a visão de como anda o pensamento atual em Minas Gerais. Ainda fico triste porque é um pensamento, pelo que eu achava, de “status quo”. Vamos discutir o assunto para manter tudo mais ou menos e, daqui a 40 anos, voltamos a discuti-lo. Otimista, não é? Acredito que isso não ocorrerá. Aqui surgiram várias ideias interessantes que podem ser mostradas. A sorte é que estamos em uma Casa nobre, capaz de transformar isso positivamente em leis, em atuação e também cutucar as diferentes segmentos da sociedade que possam nos ajudar. Muito obrigado.

A Sra. Presidente - Passo a palavra à Sra. Rosely Fantoni, Gerente de Educação para o Trânsito do DER-MG e membro titular da Câmara Temática de Educação para o Trânsito e Cidadania do Contran.



A Sra. Rosely Fantoni - Respondo à pergunta do Sr. Ibiraci José do Carmo, da Associação Comunitária do Bairro Santa Teresa. Resumindo, ele quer saber o que faremos com os motociclistas, já que vieram para ficar. Ele faz algumas sugestões, e eu as complemento.

Faz-se necessário melhor preparação do motociclista, do ponto de vista técnico e teórico. Temos de trabalhar suas habilidades, a questão de reflexão, informação, educação e discussão sobre o que é pilotar uma moto. Temos de conscientizá-lo da fragilidade desse tipo de veículo e principalmente da fragilidade de seu corpo, porque muitas vezes um erro será fatal. Tem de haver uma avaliação criteriosa para que o motociclista obtenha uma carteira realmente porque mereceu e está pronto. As campanhas educativas vão sempre lembrá-lo de que é frágil no sistema. Trabalhar com ele a gentileza urbana, voltando à questão de dar preferência a outros mais frágeis, porque vemos grandes brigas de um motociclista com outro, de motociclista com o ciclista e com o pedestre; enfim, trabalhar o respeito ao outro. Se somarmos metade disso, eu já ficaria satisfeita. Mas temos de dar toda a receita do bolo e, quem sabe, se a colocarmos em prática, talvez consigamos minimizar e reduzir o número de mortos e acidentados, e, o que é mais importante, dos nossos jovens.

Fechando, quero agradecer à Deputada Liza Prado. Considero este espaço democrático. Poderiam estar aqui muito mais pessoas discutindo e brigando. Acho isso bacana, pois é uma oportunidade que a sociedade tem de aproveitar o espaço e posicionar-se.

A Sra. Presidente - Nós é que agradecemos sua participação. Passo a palavra à nossa querida amiga Liane Nunes Born, especialista em planejamento e gestão de transporte urbano e Diretora do Instituto da Mobilidade Sustentável - RuaViva.

A Sra. Liane Nunes Born - As perguntas que recebi e anotei têm a ver com a ausência de subsídio para o transporte coletivo urbano, com a qualificação e priorização desse transporte coletivo urbano. Adoro esse assunto. Lido nessa área desde menina. De fato, o transporte coletivo ainda não é assimilado pela sociedade como bem público, assim como a saúde, a educação. No transporte ainda se usam as palavras “déficit tarifário”. Na educação, déficit é menino fora da sala de aula; no transporte, é grana. Teoricamente, são os gastos e a arrecadação. Sou boa nisso. Haverá mudanças à medida que essa conceituação e essa assimilação da sociedade se transformarem. Vou fazer um breve relato a respeito da situação.

Na penúltima eleição para Prefeito, fiz uma brincadeira com uma amiga especialista em transporte, hoje Secretária de Transporte e Trânsito de Goiânia, num final de semana que passamos juntas. Recolhemos programas de governo dos candidatos eleitos e analisamos a pauta de transporte coletivo urbano. Tivemos uma grande surpresa: na maioria dos casos não havia pauta, ou, se havia, era vazia. O assunto saiu da pauta política. Por quê? Porque também saiu da pauta do movimento. Se verificarmos os Orçamentos Participativos, as esferas onde há participação, veremos que o transporte coletivo era apontado como problema lá atrás. As demandas estavam muito mais relacionadas a segurança, emprego, pavimentação.

Não queremos crucificar a Deputada, a classe política. A via é de mão dupla. A situação está mudando. Como acelerar o processo? Essa pergunta deve ser respondida pela Deputada. Sabemos qual é o problema, falamos da conjuntura e da prevalência do aspecto econômico, das minorias. Você citou a lei de acessibilidade. Entendo que transporte acessível é desenho universal, é piso baixo. Elevador não é nada perto da discussão que fizemos. Perdemos na lei. Não direi para quem nem como, porque todos sabem que perdemos, e continuamos perdendo muito. Gostaria que a Deputada nos respondesse como mudar essa correlação de forças na política.

Agradeço o convite feito pela Assembleia. É um privilégio estar neste espaço democrático. Para mim, cidade sustentável e inteligente tem de ser necessariamente democrática, trabalhar com as diferenças. Senti-me bem, pensei nesse evento a semana toda e me dispus a vir polemizar, sim, e a politizar. Recusei fazer um discurso técnico dada minha formação em engenharia, porque concordo com a Valeska: a solução está no campo político, não é técnica. Só conseguiremos mudar se tivermos a coragem de enfrentar essa discussão nos espaços políticos. Sei que há divergências e convergências. A Valeska, que conheço desde menina, mostrou divergências, assim como o Prof. Marcelo. É assim que há construção. Não conheço outro caminho. Como acelerar o processo? Não sei. Todos já estão profundamente incomodados. Vamos esperar a Deputada nos dizer.

Pareceu grande otimismo falar de mudança nos marcos regulatórios, na incorporação dos planos, mas acho que quando o pensamento se incorpora à legislação, há avanços, sim. Pode não ser aquele que eu queria, mas sou de uma geração que nem isso tinha. Quando me formei, na Constituição de 1988 o transporte não era serviço público essencial.

Eu estava na briga da Constituinte. E foi uma vitória conseguir colocar isso, a lei das concessões, a lei das diretrizes, que não saiu do papel no Congresso - “quebrou o pau” entre o interesse econômico e os setores do movimento social e técnico -, a acessibilidade - ganhamos muita coisa e perdemos muita coisa -, o Estatuto da Cidade. Isso mostra que a mente vem mudando. Citando o Gabriel, o Pensador, quando a mente muda, o mundo muda conosco. Quer dizer, passa pela mudança da mente. Não basta, mas passa.

Então, sinto-me feliz por ver este momento. Sei que a luta será imensa e tenho certeza de que ela se dá aqui no campo democrático, no campo político. Agradeço muito a participação e espero ter contribuído com alguma coisa nas discussões.

A Sra. Presidente - Não tenho a receita, mas você acabou de dar a resposta. Creio que, realmente, se não for pela transformação da sociedade, acredito que será por meio da política. Se eu tivesse a receita, eu saberia como me sustentar na reeleição no ano que vem, porque, se trabalhar desse modo, eu seria a mais votada. Não é só esse o ingrediente.

A correlação de forças é muito desigual, vivemos num momento muito difícil. Gente como eu que ganha a eleição é muito difícil, porque não há o poder econômico, você trabalha, mas os partidos não apoiam as candidaturas femininas, a maior parte das mulheres são apenas laranjas nos partidos políticos, para se cumprir a cota. Avançamos bastante, mas percebemos que o financiamento público poderia ser uma resposta. Defendo isso, acho que ele poderia democratizar. Não acho que acabaria com o caixa dois, mas creio que seria um grande avanço. E creio que é por meio realmente da política.

É meu primeiro mandato como Deputada, fui quatro vezes Vereadora em Uberlândia, fui Superintendente do Procon de lá, morei em Contagem, só tive apoio na Região Metropolitana e em Uberlândia. Percebo que avançamos bastante com o apoio popular, mas sabemos muito bem da dificuldade que é mantermos um mandato como esse. Não é fácil. É com muito apoio, e de gente que realmente não pede nada em troca, mas sabe que você se preocupa com o coletivo.



Então, acredito que, se os partidos incentivassem essas candidaturas e as pessoas também, politizadas, participassem de mais eventos... Nunca vi uma Assembleia como a de Minas Gerais. O Deputado Dinis Pinheiro, Presidente, é muito democrático. Independentemente de quem é o gestor, temos espaços maiores ou menores. Percebo que se avançou bastante com uma pessoa sensível e que realmente cumpre sua obrigação. É uma obrigação ouvir a população, está na legislação. O gestor é fundamental, ele faz a diferença em qualquer lugar. Então, esse novo olhar para a coisa pública, a maneira como se vê o mundo é importante. Creio que as pessoas não só falam, mas têm bastante ação. Fico muito surpresa com a Assembleia, que é um espaço realmente democrático. Não é só um “slogan” de campanha “Assembleia de Minas: Poder e voz do cidadão”. A Assembleia de Minas conquistou realmente o respeito de todos vocês que falaram aqui, de todas as pessoas que têm uma visão crítica. Isso já nos deixa bastante felizes. Mas a receita mesmo estou precisando ampliar. Gostaria de passar a palavra ao Marcelo. Pois não. Tem uma pergunta ainda.

A Sra. Liane Nunes Born - Mandaram-me uma pergunta: (- Lê:) “Com todo acontecimento sobre o custo de passagem de ônibus nesta semana, saiu uma informação de que, em BH, os turistas estrangeiros na Copa terão passe livre. O que você tem a dizer?” Primeiro, não sei se isso é verdade. Isso é verdade? Se há passe livre, significa que alguém vai pagar. Quem pagará por isso? O usuário? O empresário de ônibus não é, quem opera não é. Será outro usuário, será a passagem de ônibus? Absurdo. Será o poder público? Será uma dotação orçamentária do dinheiro público?

Acho um absurdo. Enquanto a gente não consegue subsidiar categorias que estão permanentemente excluídas do serviço... A ANTP fez uma pesquisa, por meio de um sistema de informação disponível, e constatou que há 40 milhões de pessoas excluídas por não poderem pagar a tarifa de ônibus neste País, e você vem falar de subsidiar. Eu considero isso uma piada de muito mau gosto.

A Sra. Presidente - Gostaria de agradecer e dizer que quem tem o ingresso, pelo menos pela informação que obtivemos, pode adentrar ao ginásio. Então, se a pessoa tem o ingresso, ela tem passe livre. Na verdade, a pessoa que comprou acabou pagando também para ir ao estádio. É só para ir ao estádio. Ocorre que a pessoa que comprou o ingresso está pagando também o ônibus. Passo a palavra a Marcelo Pinto Guimarães, Diretor do Laboratório de Acessibilidade em “Design” e Arquitetura para a Pesquisa e Treinamento em Serviços de Extensão da Escola de Arquitetura da UFMG.

O Sr. Marcelo Pinto Guimarães - Iniciei a fala da Mesa com o difícil desafio de colocar o tema. Fiquei muito preocupado com o tempo. Agradeço demais as contribuições que me chegaram para que eu possa fazer uma pequena síntese das minhas reações sobre o que se falou aqui.

Gostaria de iniciar falando que a legislação está chegando ao prazo. Ano que vem talvez ela não esteja mais num tempo hábil. Não entro em conflito com essa situação. Não entro em conflito porque nessa mesma legislação há outros prazos que se perderam. Então, precisamos entender que, na verdade, o prazo estabelecido na legislação é um prazo que leva à deflagração de processos. Temos de nos preocupar em saber como estão os processos mais do que como estão os produtos. Então, se temos uma Ouro Preto ainda inacessível, vamos ver como Ouro Preto começou a se preocupar com o assunto para que a nova legislação que vier dê mais suporte a ela. E assim por diante.

Falando de produtos, eu queria comentar rapidamente sobre questão suscitada aqui, a distância do ônibus do BRT à plataforma, que teria um “gap” tão grande que a pessoa com problema de mobilidade teria de ter um auxílio para puxar. Isso é tecnologia de má qualidade. Em Curitiba resolveram esse problema com o Ligeirinho há muito tempo, com a chamada ponte levadiça junto à entrada de cada veículo. O motorista simplesmente tem de parar o ônibus em determinado lugar que tem um olho eletrônico e a ponte levadiça baixa não tem “gap” nenhum. Então, é questão de tecnologia bem equacionada.

Usando a noção do “smart city”, ou pelo menos o que significaria isso em termos de acessibilidade e de pessoas com deficiência, é muito importante, dentro de todo o processo que estamos falando de representação política, a criação de uma infraestrutura de rede de informação para que a pessoa tenha a antecipação da experiência. Se tem a antecipação da experiência, tem condição de registrar como foi a sua, e assim servir como um natural e automático aprimoramento de todo o sistema. Acho que isso é mais fácil de se implantar do que qualquer reforma física que possa ser implantada na escala de uma cidade.

Puxo o “gancho” para falar sobre o suporte que a Assembleia pode dar às Prefeituras Municipais para que, em termos de Estado, elas já comecem a pensar em ser um pouquinho “smart”, mas ser um pouquinho “smart” no tocante a ter mais transparência, ter um “site” que fale sobre acessibilidade, que tenha telefones e pessoas interessadas em ouvir o depoimento do cidadão e que isso possa ser feito por meio desse suporte logístico. Uma prioridade fundamental é a formação dos profissionais que estão em cada Prefeitura aprovando os nossos projetos, para que elas não esperem ter milhões de habitantes para depois tentar equacionar transporte.

Acho interessante a ideia da dignidade e do respeito, comentada por uma pessoa, enquanto cidadão. A melhor legislação de acessibilidade é chamada lei do consumidor. Foi a lei que “pegou” e a que deu mais certo. Então, acho interessante e proponho às pessoas e a vocês se preocuparem com a acessibilidade ou com a falta dela. Façam alguma coisa, questionem, neguem o que for de má qualidade. Imaginem o pessoal de passe livre num ônibus lotado na Avenida Paraná. Ele não vai querer esse ônibus e poderá perguntar onde irá reclamar os seus direitos de consumidor internacional. Na verdade, a questão é como é que se transforma em ato político a sua indignação com uma situação mal formalizada.

Uma outra questão que acho importante falar aqui diz respeito aos cabelos brancos, como ouvi alguém se referir aqui. Os meus cabelos não são tingidos, mas chegarão lá, se Deus quiser. Acho que há uma constatação clara de que as cabeças brancas vão aumentar. Aqui no Brasil, poderíamos dizer “as cabeças tingidas”, pois a nossa cultura não admite muito o branco nos cabelos. A idade chega, mas a pessoa continua ativa. Quanto mais fontes de participação a pessoa tiver, mas capacidade de influenciar ela tem, principalmente com relação aos familiares. É muito triste vermos que temos pessoas diretamente vinculadas a um problema, que os familiares lamentam, mas não sabem agir e as coisas continuam do jeito que estão.

Com relação ao piso tátil e à informação visual e sonora dos pontos de ônibus, pode ter havido má interpretação da minha parte na hora que perguntaram se era lei ou não. Quero informar que o piso tátil está sendo muito mal interpretado. A legislação estabelece o vínculo com a norma técnica e esta apresenta soluções sem contextualização nenhuma. Mais do que não ter nada, é ter em excesso,



gastando-se dinheiro e oferecendo riscos. Então, pessoas com deficiência visual fogem de piso tátil. É fundamental que piso tátil esteja associado a mapa tátil e, de novo, a antecipação da experiência.

Assim, acho muito interessante pensar sobre essa questão. Tenho tido a oportunidade de conversar sobre isso em escolas inclusivas para que peçam às crianças para fazer o mapa tátil da escola, a fim de que possam mostrar e discutir como negociar a interface com o edifício construído e como as pessoas devem se orientar. Isso, então, passa a ser cultura. Se não for assim, vai ser apenas um piso em que todo o mundo tropeça, de que todo o mundo reclama, mas acha que é politicamente correto, porque assim alguém vai poder se orientar.

Quanto à questão das motos, tenho até reações emocionais diferenciadas, não porque, infelizmente, não consegui o meu sonho de ter uma, mas é por pensar que moto também poderia estar associada a triciclo, como vejo muito no exterior, ou mesmo “sidecar”, ou seja, aquele compartimento em que a pessoa transporta outra pessoa do lado. Isso jamais é comentado. Acho que uma das características interessantes ao pensar em moto é que ela é uma ótima opção por ser leve, por gastar pouco combustível, por facilitar a movimentação das pessoas, mas passar no meio dos carros é ameaçar a sua própria vida e a dos outros. Sempre há uma tensão, um estresse. Então, fico pensando até que ponto poderíamos estimular o uso mais socializante da moto, de modo a respeitar o pedestre. Fiquei surpreso quando o Anderson disse que em 10 minutos chegou da Cidade Nova até aqui. Isso é de moto, porque, se fosse de carro, seriam 50 minutos ou mais.

Finalmente, parableno o IAB e fico feliz da vida com o seu posicionamento sobre fazer uma dinâmica numa praça. Isso entra na questão da educação, que acho muito interessante. Quando fazemos essa prática na praça, vamos ter públicos bem variados, com formação muito diversificada, e, talvez, incapazes de entender uma linguagem que seja hermética, abstrata e conceitual demais. Quando se vai para praça, o evento se transforma numa dinâmica, numa representação teatral, numa valorização da experiência de todo o mundo. A pessoa se identifica, ao se pensar entrando num ônibus imaginário, como quem deixa o espaço para o outro, se a cadeira é para quem é idoso. Achei interessante um idoso reclamar de que, todas as vezes em que sobe no ônibus, vê um monte de jovens dormindo, que não dão espaço para ele se sentar nos bancos preferenciais. Quer dizer, fazer esse tipo de dinâmica é uma coisa viva, é fato jornalístico, não se paga nada para realizá-la e, estar na mídia, acima de tudo, atrai pessoas. Assim, gostaria muito de, ao se levar o evento para praça, que isso seja feito na linguagem do povo. Muito obrigado pela oportunidade.

A Sra. Presidente - Para suas considerações finais e para responder às perguntas, com a palavra, a Sra. Valeska Peres Pinto, Coordenadora Técnica da Associação Nacional dos Transportes Públicos e Presidente da Comissão Técnica de Sistemas Inteligentes de Transporte.

A Sra. Valeska Peres Pinto - Alguém falou sobre a importância da desobediência, do caos ou da anarquia. Diria que é a única condição de mudarmos as instituições. Considero que no Brasil as instituições não vão se automudar ou se autorreformular; nenhuma delas vai fazer isso. Quando falo em instituições, refiro-me às instituições de governo e às próprias empresas privadas. O princípio da organização é a conservação, elas são feitas para conservar. São feitas para conservar suas energias e suas rotinas. Elas são assim. Hoje vivemos uma revolução que eu diria que tem grandes traços de conservadorismo. Esses traços conservadores passam pelos objetivos que estão movendo a sociedade brasileira. Estamos qualificando o desenvolvimento brasileiro pelo grau de consumo das pessoas. E vamos ter de conviver com esse conservadorismo; o pior é isso. Vamos ter que admitir esse conservadorismo.

A ascensão da nova classe C, dessa classe média, tem um traço conservador. E quem já tem tudo vai ter de aprender que aquele que está ascendendo quer ter o direito a ter carro, tênis e, conforme o programa lançado pela Presidenta Dilma anteontem, máquina de lavar louça e televisão digital em casa. Tudo isso em uma exacerbação da nossa ascensão por esse lado. Temos de olhar quais dinâmicas governam este país para fazê-las trabalhar para o outro lado e identificar claramente as externalidades negativas que esse movimento está fazendo.

É como digo: “Recusar soluções fáceis”. Uma solução fácil é pegar a moto e colocá-la no paredão, essa é uma solução fácil. Agora a moto está no paredão. Essa é uma solução fácil, mas eu diria que é inútil. Quem andar mais rápido tem pontos positivos. Se a moto consegue ser mais rápida e mais barata para o jovem do que o transporte público, ela ganhou pontos. Essa é a regra do jogo. O transporte público ficou caro. Também ficou caro em relação ao tempo perdido pelas pessoas, por causa da ineficiência desse transporte. A ineficiência não é do empresário, é do espaço público, do congestionamento.

A Liane não contou, mas hoje quem opera transporte público tem de colocar mais 20% a 30% de frota na rua para fazer o mesmo serviço que era feito há 10 anos. Então, perguntamos: “Como é que não fica mais caro?” Claro que fica mais caro. Hoje o ônibus produz menos viagens por dia do que antes, por isso ficou mais caro. Esse transporte público mais caro não compete com a moto do jovem. A moto é mais barata e ainda por cima o jovem consegue levar a namorada, no fim de semana, para passear nela. E ainda dá para fazer os “biquinhos”; que coisa boa! Pensem, isso é bom principalmente para as classes C e D, pois é um recurso a mais. Assim como não podemos revogar a lei da gravidade, não podemos revogar as leis da vida e as leis das coisas simples. Temos de olhar o que está acontecendo.

Estou no setor de transporte público e considero que a única saída para as grandes cidades aglomeradas é a solução coletiva. Eu vivo em um país onde a indústria automobilística é um dos pilares da economia. Se ela é um pilar da economia, cada vez que alguém compra um carro, o PIB sobe; cada vez que alguém entra em um ônibus, o PIB desce. Diante disso, o que a Presidenta vai fazer? Vocês acham que ela vai determinar que não se produzam e não se vendam mais carros? Isso não vai acontecer. Vejam que a cidade onde menos se faz uso de carro no Brasil chama-se Rio de Janeiro; a segunda, São Paulo. Por quê? Porque o congestionamento vai fazer as pessoas deixarem o carro em casa. É o congestionamento que obriga as pessoas de São Paulo a defenderem o metrô e o transporte público. E defendem mesmo - há quatro linhas de metrô em obras. Sei que alguns defendem o metrô porque pensam em pôr os pobres no buraco e ficar com a rua para si. Mas isso não importa, pois a resultante vai ser boa. Mas cidades como Goiânia, Palmas ou outra cidade do Centro-Oeste, nossas cidades californianas, têm e terão rua para os carros por muito tempo, até se darem conta do congestionamento.



Então, temos de usar a questão ambiental, que é um elemento vital nessa briga. Temos de perguntar às pessoas se querem morrer atropeladas, sufocadas ou de raiva. Escolham! É essa a discussão do pacto de mobilidade a que me referi. O pacto vai implicar perdas e exigir sacrifícios. E as pessoas têm de saber desses sacrifícios. Também temos de construir, Deputada, a força política para fazer esse pacto, porque é só na crueza do pacto da escolha que vamos agir. Se as pessoas soubessem o que se gasta para limpar a água que se consome e que depois elas põem na privada, elas teriam que dar um tiro na cabeça! Teremos de aumentar o custo da água, como se fez na Europa, ou as pessoas terão de aprender a captar água da chuva para usar na privada e lavar suas calçadas. O que falta é informação, conhecimento dessas coisas. O conhecimento não é compartilhado.

Daí o que digo. Não sou contrária a que se façam planos e planejamentos. Mas é preciso mudar a maneira como esse planejamento é feito. Ainda fazemos planos fechados, entre especialistas, quando o plano, mesmo, é uma peça política que tem de ser compartilhada com os leigos e os beneficiários. E isso pode ser feito de maneira mais democrática. É isso que defendo. Antes, gastávamos um horror para fazer as tais reuniões do orçamento participativo em São Paulo, mandando cartinhas para meia dúzia de pessoas - de 40 a 50 mil pessoas. Agora, fizemos um plano em São Paulo, o SP 2040, usando a internet e as redes sociais, alcançando milhões de pessoas, a custo zeríssimo. Mas os planejadores ficam arrepiados e alegam que “aquela pessoa não entende nada”. Ora, se a cidade é para ela, no mínimo ela tem de dizer o que quer, ainda que seja para que se diga que ela está errada. Sim, porque há pessoas que querem uma solução errada e contrária a si mesmas. Mas elas têm o direito de dizer o que querem; aí, outro lhes diz que estão erradas e sugere outra forma de pensar.

Portanto, os objetivos da democracia precisam ganhar os instrumentos da democracia, que implicam trabalhar na escala em que é necessária a participação. Então, acho importante este debate ir para a internet. Temos de estimular toda a sociedade. Cada bairro tem de ter sua rede de internet, o seu jornalzinho... Ninguém mais está imprimindo nada. Temos de falar às universidades que abram suas portas. A USP, agora, está dando um curso a distância gratuito, que vai gerar certificado e valer para a graduação. Se todas as universidades - a Harvard, a Princeton, a Columbia - abrem os seus cursos e estão dando cursos internacionais, por que não fazermos o mesmo?

Eu diria, então, que a revolução que estamos fazendo já está em curso e, respondendo ao professor, não vamos esperar mais nada. A geração que vem não vai esperar 20 anos para resolver o problema; vai começar a dar soluções. O problema é que, se não houver uma concertação, um faz e o outro desfaz. Esse é o problema. Vivemos numa comunidade, e a concentração política é o que impede um de, ao resolver o seu problema, gerar o problema do vizinho. É isso o que aprendemos na famigerada e malfadada reunião de condôminos, quando um cara tira o lixo e põe na porta de outro. Então podemos viver essas questões em escala global.

Considero muito legal estar com pessoas experientes, da minha idade, de aproximadamente sessenta e tantos anos, aposentados. É bom, adquirimos experiências, mas temos de incorporar os jovens. Se incorporarmos os jovens, ainda um grupo grande, antes que eles comecem a envelhecer, vamos abreviar nossos problemas. Sempre que alguém faz uma estratégia para consertar problemas, as pessoas começam a reformar o que está para trás. Esqueçam. O que não fizemos certo é passivo. Temos de tomar uma decisão comum. Vamos começar a fazer correto para a frente e vamos consertando atrás, como Imposto de Renda. Se o cara, no primeiro dia do ano, não abrir uma pastinha onde vai colocando tudo, no final ficará à procura das notas. Então, decide-se: este ano eu vou consertar, começar certo. Que tal? E vai arrumando as pastas dos anos. Para cada ano que conseguir fazer certo, conserta-se um ano.

O Brasil precisa de muito mais infraestrutura. Então não tem de consertar infraestrutura passada, tem de fazer certo para a maior parte das cidades. Onde tiver consertado, vai gerar um saldo positivo. Não adianta fazer diferente. Parece-me que as instituições estão precisando ser sacolejadas. E só serão sacolejadas de fora. É a participação que vai sacolejar essas instituições, obrigá-las a mudar. E nós temos os instrumentos. Por exemplo: falar em praças, nos manifestar na internet, fazer manifestação. Mesmo aceitando conflito, vandalismo e que alguns ônibus tenham sido quebrados... Aliás, lamento terem quebrado ônibus, pois nós vamos ter de pagar. Todo ônibus queimado será pago pelos usuários do transporte. Infelizmente essa é a verdade. Podemos mandar a conta para os pais dos que estavam queimando os ônibus, mas não vai adiantar.

A violência é efeito colateral; não é central. Efeito central significa que as pessoas, quando estão indignadas, têm de falar. Diria à nossa Deputada que grande parte do seu aprendizado é proveniente da participação no Código de Defesa do Consumidor frente a essa matéria. Por quê? O Código de Defesa do Consumidor usou do capitalismo, do fato de querermos que as pessoas comprem, para dar uma dimensão de cidadão. É isso. O consumidor hoje é o cidadão. Por isso quero que cada vez mais sejam consumidores. Não posso ser oposta a que as pessoas enriqueçam, tenham recursos. Houve uma época em que, sobre o transporte público, todo o mundo dizia: “Fiquem pobres porque vocês vão ser cativos do meu serviço”. Não. Quero que as pessoas ganhem dinheiro, estudem, tenham aspirações porque, num país como o nosso, ser consumidor lhes dá acesso à categoria de cidadão pleno. Então vamos usar a arma do consumidor para que ele seja, de fato, um cidadão pleno. E usar também da informação e dos meios de que dispomos para melhorar a educação. Educação não é informação apenas. O doutor Google é a melhor enciclopédia, já substituiu a “Britânica”. Portanto não é problema de informação. Educação basicamente é um processo de mudança de valores. E, relativamente a isso, há muita coisa a ser feita. Não é rápido, não é curto, não é imediato. Recusar soluções fáceis não valerá. E hoje temos meios para fazer isso. Creio que esse seja o desafio.

Agradeço-lhes o convite e parabenizo a Assembleia Legislativa de Minas Gerais. Coloco a ANTP sempre à disposição da Assembleia. Quero dizer aos meus colegas arquitetos, aos sindicatos de arquitetos presentes e ao instituto que a nossa categoria tem uma grande contribuição para dar; também tem conservadores, pessoas ultrapassadas, porém arquitetos juntos aos demais vão fazer uma obra muito disciplinar em essência. Muito obrigada.

A Sra. Presidente - Somos nós que agradecemos à Valeska pelas brilhantes palavras. Passo a palavra, para o encerramento, ao Deputado Paulo Lamac.

O Deputado Paulo Lamac - Muito obrigado. Agradeço muito a cada um dos expositores desta tarde, que fizeram deste painel um momento tão vibrante e tão brilhante. Agradeço muito especialmente à minha companheira, Deputada Liza Prado, que conduziu com brilhantismo esta reunião. Estamos encerrando a primeira atividade do fórum técnico “Mobilidade urbana: construindo cidades



inteligentes”. Temos muita coisa ainda pela frente. Estou sentindo um gostinho de quero mais, então acho que terminamos bem. Terminamos no auge e com disposição para continuar o debate. Tenho certeza de que isso é compartilhado pelos que estão no Plenário e pelos que estão nos acompanhando pela TV Assembleia. Seguiremos com o fórum técnico semana que vem, na Região Metropolitana do Vale do Aço, no processo de interiorização, e, no segundo semestre, voltaremos a nos encontrar no Plenário, na etapa estadual. Iremos contar com os representantes que serão indicados em cada uma das reuniões, seja nas regiões metropolitanas, seja no interior. Acho que é um começo brilhante e importante, para uma atividade que tem tudo para dar uma grande contribuição ao Estado. Só temos que agradecer aos convidados que estiveram aqui compartilhando conosco seu conhecimento, a cada uma das pessoas que participou com sugestões, perguntas, que acompanhou atentamente, que aprendeu um pouco mais.

Deputada Liza Prado, encerro agradecendo especialmente às pessoas e instituições que participaram das reuniões preparatórias, que ajudaram a conceber e a organizar esta atividade, tanto no seu formato, quanto com indicação das pessoas, que já se mostrou mais do que adequado. Acho que foram muito felizes as indicações, e me sinto muito satisfeito e contente de ter participado do processo de organização desta atividade. Então fica aí o indicativo. Este ciclo de debates demonstra a potencialidade desta atividade, que ainda se estenderá pelo próximo mês e pelo começo do próximo semestre. Queria deixar essa sugestão e essa dica ao telespectador da TV Assembleia: não perca, participe o máximo que puder. Muito obrigado a todos. Muito obrigado, Deputada Liza Prado, pela brilhante condução.

A Sra. Presidente - Sou eu que agradeço, Deputado Paulo, pelo seu entusiasmo, e fico feliz pela sua condução de todo este trabalho. Aos nossos expositores, quero agradecer e dizer que fico feliz com a paixão que percebemos na fala de cada um. Acho que é isso que move pessoas como nós. Vocês que estão aqui, de todas as instituições e associações, têm essa paixão que realmente move e faz com que possamos discutir este mundo globalizado, de forma que o conhecimento dos nossos expositores contribua para as associações, para as pessoas que estão nos acompanhando em casa, para as entidades que estão aprendendo mais um pouco. Conhecimento é uma coisa que ninguém nos tirará. Podemos estar em um mundo globalizado, mas isso ninguém nos toma. E vocês estão aí, de forma brilhante, compartilhando todos esses anos de academia, a experiência no dia a dia com todos nós.

Encerramento

A Sra. 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 especial de logo mais, às 20 horas, nos termos do edital de convocação. Levanta-se a reunião.

ATA DA 21ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DA COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA NA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 18/6/2013

Às 14h12min, comparecem na Sala das Comissões os Deputados Zé Maia, Jayro Lessa, Adalclever Lopes, Romel Anízio e Ulysses Gomes, membros da supracitada Comissão. Havendo número regimental, o Presidente, Deputado Zé Maia, declara aberta a reunião e dispensa a leitura da ata da reunião anterior, a qual é dada por aprovada e é subscrita pelos membros da Comissão presentes. A Presidência informa que a reunião se destina a apreciar matéria constante da pauta e a discutir e votar proposições da Comissão e comunica o recebimento da seguinte correspondência: ofícios da Sra. Ana Luiza Müller, Diretora do Departamento de Apoio à Aquisição e à Comercialização da Produção Familiar (substituta) do Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome; e do FNDE (4.843); e de correspondência publicada no “Diário do Legislativo”, na data mencionada entre parênteses: ofícios dos Srs. Paulo Sérgio Bomfim, Diretor do Departamento de Gestão Interna do Ministério da Integração Nacional (14/6/2013), e Marx Fernandes dos Santos, Gerente Regional da CEF (2) (15/6/2013). A seguir comunica que termina no dia 27/6/2013 o prazo para o recebimento de emendas ao Projeto de Lei nº 4.086/2013 - LDO-2013. Registra-se a presença dos Deputados João Vítor Xavier e Lafayette de Andrada. Passa-se à 1ª Fase da 2ª Parte (Ordem do Dia), compreendendo a discussão e a votação de pareceres sobre proposições sujeitas à apreciação do Plenário. Os Projetos de Lei Complementar nº 16/2011 e o de Lei Ordinária nº 3.968/2013 são retirados da pauta, atendendo-se a requerimento do Deputado Romel Anízio, aprovado pela Comissão. Registra-se a presença do Deputado Sargento Rodrigues. Após discussão e votação, são aprovados, cada um por sua vez, os pareceres pela aprovação, no 2º turno, dos Projetos de Lei nºs 3.122/2012 (relator: Deputado Adalclever Lopes) e 3.316/2012 (relator: Deputado Romel Anízio) na forma do vencido no 1º turno; e pela rejeição, do Projeto de Lei nº 752/2011 (relator: Deputado Jayro Lessa). Na fase de discussão dos pareceres dos relatores, Deputados Adalclever Lopes, que conclui pela aprovação, no 1º turno, do Projeto de Lei nº 2.331/2011 na forma do Substitutivo nº 3, e pela rejeição dos Substitutivos nº 1, da Comissão de Constituição e Justiça, e nº 2, da Comissão de Segurança Pública; e Ulysses Gomes, que conclui pela aprovação, no 1º turno, do Projeto de Lei nº 3.367/2012 na forma do Substitutivo nº 1, da Comissão de Constituição e Justiça, o Presidente defere pedidos de vista do Deputado Lafayette de Andrada. O Projeto de Lei nº 768/2011, no 1º turno, é convertido em diligência às Secretarias de Estado de Planejamento e Gestão, e de Educação, atendendo-se a requerimento do relator, Deputado Lafayette de Andrada, aprovado pela Comissão. Cumprida a finalidade da reunião, a Presidência agradece a presença dos parlamentares, convoca os membros da Comissão para a próxima reunião ordinária, determina a lavratura da ata e encerra os trabalhos.

Sala das Comissões, 27 de junho de 2013.

Sebastião Costa, Presidente - Antônio Carlos Arantes - Luiz Henrique - Glaycon Franco.



ATA DA 9ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO DE PARTICIPAÇÃO POPULAR NA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 20/6/2013

Às 14h30min, comparecem na Sala das Comissões os Deputados André Quintão, Duarte Bechir e João Leite (substituindo o Deputado Fred Costa, por indicação da Liderança do Bloco Transparência e Resultado), membros da supracitada Comissão. Havendo número regimental, o Presidente, Deputado André Quintão, declara aberta a reunião e, em virtude da aprovação de requerimento do Deputado Duarte Bechir, dispensa a leitura da ata da reunião anterior, a qual é dada por aprovada e é subscrita pelos membros da Comissão presentes. A Presidência informa que a reunião se destina a discutir e votar proposições da Comissão e comunica o recebimento da seguinte correspondência publicada no “Diário do Legislativo”, na data mencionada entre parênteses: ofícios da Sra. Maria Cláudia Peixoto Almeida Paula, Chefe de Gabinete da Secretária de Estado da Educação, e do Sr. José Hilton Santos Almeida, Presidente da Fundação Cultural Palmares (15/6/2013). Passa-se à 3ª Fase da 2ª Parte (Ordem do Dia), compreendendo a discussão e votação de proposições da Comissão. Submetido à votação, é aprovado requerimento do Deputado André Quintão em que solicita seja encaminhado ao advogado Sérgio da Silva Peçanha manifestação de aplauso por sua posse como Desembargador do Tribunal Regional de Trabalho - 3ª Região, pelo quinto constitucional, no dia 21/6/2013, desejando-lhe êxito na nova missão. Cumprida a finalidade da reunião, a Presidência agradece a presença dos parlamentares, convoca os membros da Comissão para a próxima reunião ordinária, determina a lavratura da ata e encerra os trabalhos.

Sala das Comissões, 27 de junho de 2013.

André Quintão, Presidente - Maria Tereza Lara - João Leite.

ATA DA 29ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DA COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS NA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 25/6/2013

Às 15h31min, comparecem na Sala das Comissões os Deputados Durval Ângelo e Rogério Correia, membros da supracitada Comissão. Está presente, também, o Deputado Cabo Júlio. Havendo número regimental, o Presidente, Deputado Durval Ângelo, declara aberta a reunião, dispensa a leitura da ata da reunião anterior, dá-a por aprovada e a subscreve. O Presidente informa que a reunião se destina a discutir e votar proposições da Comissão, e logo após, comunica que tendo em vista a presença dos Srs. Lucas Diz Simões, Defensor Público de Belo Horizonte; Beatriz Cerqueira, Presidente da CUT-MG; Gianvano Jannotti, Professor de Medicina; Leonardo Grilo de Almeida, Coordenador da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência; Fábio Reis de Nazareth, Promotor de Justiça; Sidnei Souza, Coordenador do Disque 100 da Ouvidoria de Direitos Humanos da Presidência; Rodrigo Xavier da Silva, Ouvidor de Polícia e a Sra. Gabriela Souza Santos, membro do Comitê dos Atingidos pela Copa – Copac -, a Comissão irá ouvi-los acerca de denúncias de violações de direitos humanos ocorridas durante as manifestações populares em Belo Horizonte. A Presidência interrompe os trabalhos ordinários da reunião e convida-os a tomar assento à mesa. A Presidência concede a palavra aos convidados, cada um por sua vez, para que façam as suas exposições. Abertos os debates, segue-se ampla discussão, conforme consta nas notas taquigráficas. Cumprida a finalidade da reunião, a Presidência agradece a presença dos parlamentares, determina a lavratura da ata e encerra os trabalhos.

Sala das Comissões, 27 de junho de 2013.

Durval Ângelo, Presidente.



TRAMITAÇÃO DE PROPOSIÇÕES

PARECER PARA TURNO ÚNICO DO PROJETO DE LEI Nº 4.137/2013

Comissão de Constituição e Justiça Relatório

De autoria do Deputado Antônio Lerin, o projeto de lei em epígrafe visa declarar de utilidade pública a Corporação Musical Lira Santo Antônio, com sede no Município de Campos Altos.

A matéria foi publicada no “Diário do Legislativo” de 6/6/2013 e distribuída às Comissões de Constituição e Justiça e de Cultura.

Cabe a este órgão colegiado o exame preliminar da proposição quanto aos aspectos jurídico, constitucional e legal, conforme determina o art. 188, combinado com o art. 102, III, “a”, do Regimento Interno.

Fundamentação

O Projeto de Lei nº 4.137/2013 tem por finalidade declarar de utilidade pública a Corporação Musical Lira Santo Antônio, com sede no Município de Campos Altos.

Os requisitos para que as associações e fundações constituídas no Estado sejam declaradas de utilidade pública estão enunciados no art. 1º da Lei nº 12.972, de 1998. Pelo exame da documentação que instrui o processo, constata-se o inteiro atendimento às exigências mencionadas no referido dispositivo, pois ficou comprovado que a entidade é dotada de personalidade jurídica, funciona há mais de um ano e sua diretoria é formada por pessoas idôneas, não remuneradas pelo exercício de suas funções.

Note-se que o estatuto constitutivo da instituição determina, no art. 5º, que as atividades de seus dirigentes, Conselheiros e associados não serão remuneradas; e, no art. 40, que, na hipótese de sua dissolução, o patrimônio remanescente será destinado a entidade congênere registrada no Conselho Nacional de Assistência Social.

Conclusão

Pelo exposto, concluímos pela juridicidade, constitucionalidade e legalidade do Projeto de Lei nº 4.137/2013 na forma apresentada. Sala das Comissões, 25 de junho de 2013.

Sebastião Costa, Presidente - Dalmo Ribeiro Silva, relator - Gustavo Perrella - André Quintão - Duílio de Castro.

PARECER PARA O 1º TURNO DO PROJETO DE LEI Nº 1.003/2011

Comissão de Constituição e Justiça

Relatório

De autoria do Deputado Dinis Pinheiro, o Projeto de Lei nº 1.003/2011, resultante do desarquivamento do Projeto de Lei nº 3.450/2009, “dispõe sobre a instalação de vidro protetor transparente sobre as gavetas dos alimentos expostos para consumo e dá outras providências”.

Publicada no “Diário do Legislativo” no dia 8/4/2011, a proposição foi distribuída às Comissões de Constituição e Justiça, de Saúde e de Fiscalização Financeira e Orçamentária.

Em cumprimento do disposto no art. 173, § 2º, do Regimento Interno, foi anexado à proposição o Projeto de Lei nº 4.000/2013, de autoria do Deputado Leonardo Moreira, que “determina a instalação de proteção transparente nos balcões utilizados para exposição de alimentos consumidos no sistema de autosserviço ou 'self-service'”.

Vem, agora, a esta Comissão para exame preliminar quanto aos aspectos de jurídico, constitucional e legal, nos termos do disposto no art. 188, combinado com o art. 102, III, “a”, do Regimento Interno.

Fundamentação

O projeto em exame torna obrigatória a instalação de vidro transparente sobre gavetas, bandejas e qualquer tipo de acondicionamento de alimentos comercializados por restaurantes, lanchonetes, churrascarias e similares, que utilizam o serviço “self service” e por quilo.

Ressaltamos que o Projeto de Lei nº 3.450, apresentado em 2009, que deu origem à proposição em análise, não foi analisado pela Comissão de Constituição e Justiça. Passamos, então, à análise da matéria.

Primeiramente, esclarecemos que a Lei Federal nº 9.782, de 1999, que define o Sistema Nacional de Vigilância Sanitária e cria a Agência Nacional de Vigilância Sanitária – Anvisa –, dispõe, em seu art. 2º, inciso III, que compete à União, no âmbito do mencionado sistema, normatizar, controlar e fiscalizar produtos, substâncias e serviços de interesse para a saúde, competindo à Anvisa proceder à implementação e à execução do disposto no citado inciso.

E, consoante o art. 2º do regulamento da Anvisa, aprovado pelo Decreto nº 3.029, de 16/4/99, a Agência tem por finalidade promover a proteção da saúde da população por meio do controle sanitário da produção e da comercialização de produtos e serviços submetidos à vigilância sanitária, incumbindo-lhe, respeitada a legislação em vigor, regulamentar, controlar e fiscalizar os produtos e serviços que envolvam risco à saúde pública.

Com efeito, é importante mencionar a Resolução RDC nº 216, de 15/9/2004, da Anvisa, a qual dispõe sobre o Regulamento Técnico de Boas Práticas para Serviços de Alimentação. Estabeleceu-se no item 4.10.1 da citada norma que as áreas de exposição do alimento preparado e de consumação ou refeitório devem ser mantidas organizadas e em adequadas condições higiênico-sanitárias. Ademais, os equipamentos, móveis e utensílios disponíveis nessas áreas devem ser compatíveis com as atividades, em número suficiente e em adequado estado de conservação. O item 4.10.4 prevê que o “equipamento de exposição do alimento preparado na área de consumação deve dispor de barreiras de proteção que previnam a contaminação do mesmo em decorrência da proximidade ou da ação do consumidor e de outras fontes”.

A Constituição Federal, em seu art. 5º, XXXII, estabeleceu como garantia fundamental a promoção, por lei, da defesa do consumidor pelo Estado. No art. 170, inciso V, previu que a ordem econômica deve ser guiada por vários princípios, entre eles o da defesa do consumidor.

Atendendo aos mandamentos constitucionais, a União editou a Lei Federal nº 8.078, de 1990, denominada Código de Defesa do Consumidor – CDC –, que contém normas gerais de proteção e defesa do consumidor.

É importante destacar que, apesar de a União, através da Anvisa, ter editado normas gerais sobre o assunto, não há impedimento de que os Estados, no uso da competência legislativa concorrente, que lhes foi outorgada pela Constituição Federal no seu art. 24, VIII, estabeleçam normas suplementares de proteção e defesa do consumidor que não conflitem com aquelas.

Desse modo, verifica-se que a proposição em análise apenas tem por objetivo tornar efetivos os direitos básicos dos consumidores, sem contrariar as normas gerais estabelecidas sobre o assunto, razão pela qual entendemos que não existem óbices para que ela tramite nesta Casa Legislativa.

Por força da Decisão Normativa da Presidência nº 12, de 2003, esta Comissão também deve se manifestar sobre o Projeto de Lei nº 4.000/2013, anexado à proposição. Sendo assim, informamos que os fundamentos anteriormente expostos também a este se aplicam e que seu conteúdo já se encontra abrangido no Projeto de Lei nº 1.003/2011.

Conclusão

Em face do exposto, concluímos pela juridicidade, constitucionalidade e legalidade do Projeto de Lei nº 1.003/2011.

Sala das Comissões, 25 de junho de 2013.

Sebastião Costa, Presidente - André Quintão, relator - Dalmo Ribeiro Silva - Gustavo Perrella - Duarte Bechir.

PARECER PARA O 1º TURNO DO PROJETO DE LEI Nº 2.217/2011**Comissão de Constituição e Justiça
Relatório**

De autoria do Deputado Bruno Siqueira, a proposição em epígrafe acrescenta capítulo e artigos à Lei nº 12.666, de 4 /6/1997, que dispõe sobre a política estadual de amparo ao idoso e dá outras providências.

Publicada no Diário do Legislativo de 16/7/2011, a matéria foi distribuída às Comissões de Constituição e Justiça e do Trabalho, da Previdência e da Ação Social.

Cabe a este órgão colegiado analisar a proposição ora apresentada, preliminarmente, quanto à juridicidade, constitucionalidade e legalidade, nos termos do art. 188, combinado com o art. 102, III, “a”, do Regimento Interno.

Fundamentação

A proposição visa inserir um capítulo à Lei nº 12.666, de 4/6/1997, que dispõe sobre a política estadual de amparo ao idoso e dá outras providências, a fim de exigir que os estabelecimentos que prestam atendimento obrigatoriamente diferenciado e preferencial a idosos informem essa obrigatoriedade em cartazes afixados em local visível.

Nos termos do art. 230 da Constituição Federal de 1988, é da competência de todas as esferas federativas a instituição de medidas de amparo às pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo a sua dignidade e bem-estar. Nessa mesma linha, a Constituição mineira determinou ao Estado o dever de promover condições que assegurem amparo à pessoa idosa no que respeite à sua dignidade e bem-estar (art. 225).

No que concerne à iniciativa para deflagrar o processo legislativo, nada há que impeça esta Casa Legislativa de fazê-lo, porquanto inexistente norma constitucional instituidora de reserva de iniciativa em relação à matéria objeto da proposição.

Embora não vislumbremos óbices de natureza constitucional à tramitação da matéria nesta Casa, cumpre-nos informar que em várias leis estaduais já consta o comando de que estabelecimentos legalmente obrigados a prestar atendimento diferenciado e preferencial a idosos afixem cartazes em local visível dando publicidade a essa obrigatoriedade. É o caso da Lei nº 10.837, de 27/7/1992, que dispõe sobre o atendimento prioritário às pessoas que menciona nas agências e nos postos bancários estabelecidos no Estado; da Lei nº 12.054, de 9/1/1996, que torna obrigatório o atendimento prioritário, nas repartições públicas do Estado, às pessoas que menciona; e da Lei nº 14.925, de 19/12/2003, que dispõe sobre atendimento prioritário nos estabelecimentos que menciona e dá outras providências.

Julgamos, entretanto, que ainda há muito a ser feito para garantir o atendimento prioritário e diferenciado a idosos, objetivo essencial do projeto de lei em análise. Na já mencionada Lei nº 12.054, de 1996, por exemplo, considera-se que a prioridade de atendimento a idosos em repartições públicas deve ser concedida às pessoas com mais de 65 anos de idade (art.1º, inciso II). Segundo o Estatuto do Idoso (Lei Federal nº 10.741, de 1º/10/2003), entretanto, o atendimento prioritário destina-se às pessoas com idade igual ou superior a 60 anos.

Dessa forma, apresentamos o Substitutivo nº 1, ao final deste parecer, alterando o inciso II do art. 1º da Lei nº 12.054, de 1996, para assegurar ao idoso com idade igual ou superior a 60 anos o atendimento prioritário nas repartições públicas, bem como a publicidade desse direito em cartazes afixados em locais visíveis nessas repartições. Trata-se de dispositivo que inova o mundo jurídico e merece prosperar.

Conclusão

Em face do exposto, concluímos pela juridicidade, constitucionalidade e legalidade do Projeto de Lei nº 2.217/2011 na forma do Substitutivo nº 1, a seguir apresentado.

SUBSTITUTIVO Nº 1

Altera a redação do inciso II do art. 1º da Lei nº 12.054, de 9 de janeiro de 1996, que torna obrigatório o atendimento prioritário, nas repartições públicas do Estado, às pessoas que menciona.

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais decreta:

Art. 1º – O inciso II do art. 1º da Lei nº 12.054, de 9 de janeiro de 1996, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º – (...)

II – pessoa com idade igual ou superior a sessenta anos;”.

Art. 2º – Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões, 25 de junho de 2013.

Sebastião Costa, Presidente - André Quintão, relator - Dalmo Ribeiro Silva - Gustavo Perrella - Duarte Bechir.

PARECER PARA O 1º TURNO DO PROJETO DE LEI Nº 2.345/2011**Comissão de Constituição e Justiça
Relatório**

De autoria do Deputado Luiz Humberto Carneiro, o Projeto de Lei nº 2.345/2011 “dispõe sobre a Comissão de Exames Especiais do Detran-MG”.

Publicado no "Diário do Legislativo" de 25/8/2011, foi o projeto distribuído a esta Comissão para receber parecer quanto aos aspectos de sua juridicidade, constitucionalidade e legalidade, nos termos do art. 188, combinado com o art. 102, III, "a", do Regimento Interno.



Em cumprimento do disposto no art. 173, § 2º, do Regimento Interno, foi anexada à proposição o Projeto de Lei nº 3.808/2013, de autoria do Deputado Ulysses Gomes, que “dispõe sobre a realização de exame de aptidão física e mental do candidato portador de deficiência física”.

Fundamentação

O projeto de lei em exame visa, nos termos de seu art. 1º, a determinar a instalação de uma comissão de exames especiais do Departamento de Trânsito de Minas Gerais – Detran-MG – para realização do processo de habilitação de condutor de veículo automotor com deficiência física, em cada uma das cidades-sede das regionais da Polícia Civil.

Em seu art. 2º, dispõe que, no caso de comprovada insuficiência de demanda por exames iniciais em uma cidade-sede ou por justificada necessidade de racionalização dos serviços, o Detran-MG poderá extinguir ou deixar de instalar a referida Comissão, transferindo suas atribuições para a comissão instalada em cidade-sede que se localize a não mais de 150 quilômetros de distância.

Passamos à análise da proposição.

Primeiramente, ressaltamos que a Constituição da República de 1988 dispõe em seu art. 23, II, que é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios cuidar da proteção e garantia das pessoas com deficiência. Além disso, em seu art. 24, XIV, estabelece que compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre proteção e integração social das pessoas com deficiência.

Nesse diapasão, o projeto em exame visa garantir às pessoas com deficiência a realização de todo o procedimento de habilitação sem a necessidade de deslocamento a Belo Horizonte, o que, segundo o autor, cria dificuldades e traduz um tratamento desigual entre cidadãos.

Não obstante o mérito da iniciativa, a proposição incorre em vícios de ordem jurídica que inviabilizam sua tramitação nesta Casa.

É importante destacar que, nos termos do art. 22, II, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição, realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente.

Ademais, nos termos do art. 140 do CTB, a habilitação para conduzir veículo será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal. Por sua vez, o art. 141 dispõe que o processo de habilitação, as normas relativas à aprendizagem para conduzir veículos automotores e elétricos e à autorização para conduzir ciclomotores serão regulamentados pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

Segundo o art. 21 da Resolução do Contran nº 168, de 14 de dezembro de 2004, “o Exame de Direção Veicular para candidato portador de deficiência física será considerado prova especializada e deverá ser avaliado por uma comissão especial, integrada por, no mínimo, um examinador de trânsito, um médico perito examinador e um membro indicado pelo Conselho Estadual de Trânsito – Cetran ou Conselho de Trânsito do Distrito Federal - Contradife, conforme dispõe o inciso VI do art. 14 do CTB”.

No âmbito do Estado, as funções relativas à habilitação de condutores competem à Polícia Civil, órgão autônomo subordinado diretamente ao Governador, nos termos do art. 29, II, “g”, da Lei Delegada nº 180, de 20 de janeiro de 2011. O referido órgão realiza tais funções por meio do Detran-MG.

Assim, para a implementação da medida em análise, serão necessários a estruturação de órgão integrante do Poder Executivo para o atendimento da nova imposição legal bem como a contratação e o treinamento de pessoal especializado, além da realização de outros atos inerentes ao processo.

Por conta disso, a proposição passa a ser de iniciativa legislativa privativa do Governador do Estado. Com efeito, proposta parlamentar nesse âmbito acabaria por violar as regras do art. 66, inciso III, alínea “e”, da Constituição do Estado, que reserva ao Chefe do Executivo a iniciativa da apresentação de projeto de lei que trate da criação, estruturação e extinção de Secretaria de Estado, órgão autônomo e entidade da administração direta desse Poder.

Para a implementação da proposta em análise, será necessária a prática de atos eminentemente administrativos, o que é atribuição típica do Executivo. A verificação da exequibilidade da medida frente aos aspectos práticos e às peculiaridades que envolvem a prestação de tais serviços também deve ser realizada pelo Poder Executivo, já que ele é o responsável pela execução de tais atividades.

No tocante a esse aspecto, cumpre observar que o art. 90, inciso II, da Carta Estadual estabelece que cabe ao Governador do Estado, auxiliado por seus Secretários, exercer a direção superior do Poder Executivo, o que envolve, entre outras atribuições, avaliar a conveniência e a oportunidade da implementação de determinada medida. Para tanto, deve-se ter em conta as prioridades políticas, os fatores técnicos, o planejamento administrativo estabelecido para a área e os interesses da comunidade.

Por tais razões, a proposta em exame provoca ingerência do Poder Legislativo na esfera de atividades do Poder Executivo, em ofensa ao princípio da separação dos Poderes, previsto no art. 2º da Constituição da República de 1988.

Ademais, implicações relativas ao disposto no art. 16 da Lei Complementar 101, de 4 de maio de 2000, devem ser mencionadas. Tal dispositivo estatui que a criação, a expansão ou o aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subsequentes e de declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a Lei Orçamentária Anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias, o que não se verifica no caso em tela.

Por outro lado, para que o projeto não incorra nos vícios apontados e tendo em vista o objetivo da proposição, entendemos ser possível a inserção de dispositivo com a previsão de que o Estado adotará medidas para facilitar o acesso das pessoas com deficiência aos exames para habilitação. Dessa forma, não há ingerência do Legislativo nas atividades do Poder Executivo, que poderá eleger a



melhor forma de promover o acesso desse público à Comissão de Exames Especiais, de acordo com as disponibilidades financeiras e orçamentárias do Estado.

Por força da Decisão Normativa da Presidência nº 12, de 2003, esta Comissão também deve manifestar-se sobre o Projeto de Lei nº 3.808/2013, anexado à proposição. Sendo assim, ressaltamos que se aplicam ao referido projeto os mesmos argumentos expendidos com relação ao projeto principal, por tratarem de matéria semelhante.

Conclusão

Pelas razões expostas, concluímos pela juridicidade, constitucionalidade e legalidade do Projeto de Lei nº 2.345/2011 na forma do Substitutivo nº 1, a seguir redigido.

SUBSTITUTIVO Nº 1

Acrescenta dispositivo à Lei nº 12.032, de 21 de dezembro de 1995, que altera e revigora dispositivos relativos à Taxa de Segurança Pública da Lei nº 6.763, de 26 de dezembro de 1975, que consolida a Legislação Tributária do Estado de Minas Gerais e dá outras providências.

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais decreta:

Art. 1º – Fica acrescentado ao art. 6º da Lei nº 12.032, de 21 de dezembro de 1995, o seguinte parágrafo único:

“Art. 6º – (...)

Parágrafo único – O Estado adotará medidas para facilitar o acesso de pessoas com deficiência, de todas as regiões do Estado, à Comissão de Exames Especiais do Detran-MG para a realização de exames do processo de habilitação de condutor de veículo automotor.”.

Art. 2º – Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões, 25 de junho de 2013.

Sebastião Costa, Presidente - Dalmo Ribeiro Silva, relator - Duarte Bechir - André Quintão - Gustavo Perrella.

PARECER PARA O 1º TURNO DO PROJETO DE LEI Nº 3.041/2012

Comissão de Constituição e Justiça

Relatório

De autoria do Deputado Arlen Santiago, o projeto de lei em epígrafe estabelece que “fica assegurado às farmácias e às drogarias o direito de manter ao alcance dos usuários medicamentos isentos de prescrição médica”.

Publicado no “Diário do Legislativo” de 31/3/12, o projeto foi distribuído às Comissões de Constituição e Justiça e de Defesa do Consumidor e do Contribuinte para receber parecer.

Preliminarmente, cumpre a esta Comissão o exame preliminar dos aspectos de juridicidade, constitucionalidade e legalidade da proposição, nos termos do art. 102, III, “a”, combinado com o art. 188, do Regimento Interno.

Fundamentação

A proposição tem por escopo assegurar às farmácias e às drogarias do Estado de Minas Gerais o direito de organizar em área de circulação comum, expostos em autosserviço e ao alcance direto do consumidor, todos os medicamentos isentos de prescrição médica, tais como: analgésicos, antitérmicos, complementos vitamínicos e antiácidos.

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária do Ministério da Saúde – Anvisa – baixou a Resolução nº 41, de 26 de julho de 2012, que altera a Resolução nº 44, de 17 de agosto de 2009, que dispõe sobre boas práticas farmacêuticas para o controle sanitário do funcionamento, da dispensação e da comercialização de produtos e da prestação de serviços farmacêuticos em farmácias e drogarias e dá outras providências, e revoga a Instrução Normativa nº 10, de 17 de agosto de 2009.

Com efeito, a Resolução nº 44, de 2009, determinava que os medicamentos isentos de prescrição fossem posicionados atrás do balcão, com o objetivo de reduzir a automedicação e evitar o uso irracional de medicamentos pela população.

Ocorre que a resolução citada foi amplamente questionada pelo setor produtivo e rendeu à Anvisa cerca de 70 processos judiciais, conforme informação prestada no “site” da referida Agência.

De acordo com o estudo apresentado por um grupo de trabalho da Anvisa, a Resolução nº 44, agora alterada, não contribuiu para reduzir o número de intoxicações no País. Esse estudo apontou também para uma maior concentração de mercado, evidenciando o predomínio da prática da “empurroterapia” com prejuízo ao direito de escolha do consumidor no momento da compra desses produtos.

Após uma consulta pública realizada em abril de 2012 e com base nas evidências de que a Resolução nº 44, de 2009, no que diz respeito ao posicionamento dos medicamentos isentos de prescrição, não trouxe benefícios ao consumidor, a Diretoria Colegiada da Anvisa decidiu alterar a norma e permitir que os medicamentos de venda livre sejam posicionados ao alcance do consumidor nas gôndolas das farmácias e drogarias do País.

Isso posto, de acordo com a Resolução nº 41, de 2012, o § 2º do art. 40 da Resolução da Diretoria Colegiada nº 44/2009 passou a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 40 – (...)

§ 2º – Os medicamentos isentos de prescrição poderão permanecer ao alcance dos usuários para obtenção por meio de autosserviço no estabelecimento”.

A Constituição da República insere na órbita da competência concorrente da União, dos Estados e do Distrito Federal a edição de normas que dizem respeito à proteção à saúde e à defesa do consumidor.

A Assembleia Legislativa, por sua vez, encontra-se habilitada para dispor sobre a matéria, em consonância com o preceito constante do art. 61, XVIII, da Constituição do Estado.

Ressalte-se, por oportuno, que outros aspectos, de natureza técnica, serão analisados pela Comissão de mérito competente. Finalmente, no intuito de aprimorar o texto do art. 1º, apresentamos a Emenda nº 1 na conclusão deste parecer.

Conclusão

Concluimos, pois, pela juridicidade, constitucionalidade e legalidade do Projeto de Lei nº 3.041/2012 com a Emenda nº 1, redigida a seguir.

EMENDA Nº 1

No art. 1º substitua-se a expressão “todos os medicamentos isentos de prescrição médica, tais como: analgésicos, antitérmicos, complementos vitamínicos e antiácidos” pela expressão “medicamentos isentos de prescrição médica.”.

Sala das Comissões, 25 de junho de 2013.

Sebastião Costa, Presidente - André Quintão, relator - Duarte Bechir - Gustavo Perrella - Dalmo Ribeiro Silva.

PARECER PARA O 1º TURNO DO PROJETO DE LEI Nº 3.649/2012

Comissão de Constituição e Justiça

Relatório

De autoria do Governador do Estado, a proposição em epígrafe, encaminhada por meio da Mensagem nº 346/2012, estabelece os limites do Monumento Natural Estadual Pico do Ibituruna, no Município de Governador Valadares, e dá outras providências.

Publicada no “Diário do Legislativo” de 15/12/2012, a matéria foi distribuída às Comissões de Constituição e Justiça, de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e de Fiscalização Financeira e Orçamentária.

Compete a este órgão colegiado a análise preliminar de seus aspectos jurídico, constitucional e legal, nos termos do art. 188, combinado com o art. 102, III, “a”, do Regimento Interno.

Fundamentação

A proposição em exame estabelece os limites geográficos do Monumento Natural Estadual Pico do Ibituruna, em cumprimento ao disposto no § 1º do art. 84 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição do Estado (art. 1º).

O art. 2º do projeto estabelece a área e o perímetro do monumento natural – conforme limites, medidas e confrontações descritas no inciso I do Anexo –, determinando, ainda, sua integração ao Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – Snuc.

Prevê, também, que os terrenos e benfeitorias constantes nos limites previstos no inciso I do Anexo, cujo uso da propriedade seja incompatível com as condições propostas pelo órgão responsável pela administração da unidade, serão objeto de declaração de utilidade pública e de interesse social, para fins de desapropriação de pleno domínio pelo poder público, cabendo à Advocacia Geral do Estado – AGE – promover as desapropriações, na forma do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 1941 (art. 3º).

Por fim, estabelece a proposição que compete ao Instituto Estadual de Florestas – IEF – administrar o Monumento Natural Estadual Pico do Ibituruna bem como constituir o seu Conselho Consultivo, no prazo de cento e oitenta dias após a publicação da lei (art. 4º).

O Governador do Estado justifica a apresentação do projeto de lei com base em que “a área do Pico do Ibituruna representa grande importância paisagística e ambiental para os habitantes da região do Vale do Rio Doce e foi elevada à categoria de Monumento Natural pela Constituição Estadual de 1989”. Afirma, ainda, que a proposição encaminhada “cumpre, assim, com o disposto no § 1º do art. 84 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, que atribui à lei a demarcação e definição dos limites da referida unidade de conservação”.

Registramos que foram anexados à proposição, entre outros, os seguintes documentos: “Proposta de criação do Monumento Natural Estadual Pico do Ibituruna”, do IEF; “Nota Técnica para criação do Monumento Natural Estadual Pico da Ibituruna em Governador Valadares”, da Gerência de Criação e Implantação de Áreas Protegidas da Diretoria de Áreas Protegidas do IEF; e “Ata da Reunião de esclarecimento público para criação do Monumento Natural Estadual do Pico da Ibituruna”.

Dessarte, podemos reputar formalmente cumprida a exigência do § 2º do art. 22 da Lei Federal nº 9.985, de 2000, que “regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VII, da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – Snuc – e dá outras providências”.

Isso posto, observamos que a matéria constante na proposição em análise não se insere no âmbito daquelas de iniciativa privativa a que se refere o art. 66 da Constituição do Estado, razão pela qual a iniciativa legislativa, nesse caso, é facultada ao Governador, nos termos do art. 65 do referido diploma.

A matéria em questão encontra-se no âmbito da legislação concorrente, por dizer respeito à conservação da natureza, à defesa dos recursos naturais e à proteção do meio ambiente, nos termos do disposto no inciso VIII do art. 24 e no inciso III do § 1º do art. 225 da Constituição da República e na alínea “f” do inciso XV do art. 10 da Constituição do Estado.

Nesse contexto, a Constituição mineira determinou, no art. 84 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, o tombamento, para fins de conservação, e a declaração de monumentos naturais dos picos do Itabirito ou do Itabira, do Ibituruna e do Itambé e as serras do Caraça, da Piedade, de Ibitipoca, do Cabral e, no planalto de Poços de Caldas, a de São Domingos. Por sua vez, o § 1º do dispositivo em referência estabelece que o Estado providenciará a demarcação das unidades de conservação de que trata este artigo, cujos limites serão definidos em lei.



O projeto de lei sob exame cumpre, assim, o comando constitucional ao estabelecer os limites geográficos do Monumento Natural Estadual Pico do Ibituruna, conforme limites, medidas e confrontações descritos no inciso I do seu Anexo. Com a Emenda nº 1, além de especificarmos isso, corrigimos erro material que identificamos na descrição da área e do perímetro da unidade.

Por outro lado, no inciso II do Anexo são definidos os limites, medidas e confrontações da zona de amortecimento da unidade de conservação, de acordo com o disposto no art. 25 da Lei Federal nº 9.985, de 2000. Entendemos, porém, que essa zona deve ser estabelecida no corpo normativo da proposição – sob pena de inocuidade da descrição constante no Anexo –, o que promovemos por meio da Emenda nº 2.

Ademais, tendo em vista o disposto no Decreto nº 22.662, de 1983 – que “define como de proteção especial, para preservação de mananciais e do patrimônio histórico e paisagístico, área de terreno situada no pico do Ibituruna, Município de Governador Valadares” –, observamos que a proposição sob exame faz cumprir ainda o disposto no art. 55 da citada Lei do Snuc, segundo o qual “as unidades de conservação e áreas protegidas criadas com base nas legislações anteriores e que não pertençam às categorias previstas nesta Lei serão reavaliadas, no todo ou em parte, (...) com o objetivo de definir sua destinação com base na categoria e função para as quais foram criadas (...)”.

Além disso, a proposição apresentada integra o Monumento Natural Estadual Pico do Ibituruna ao Snuc, constituído pelo conjunto das unidades de conservação federais, estaduais e municipais, conforme o disposto na referida Lei Federal nº 9.985, de 2000. Não obstante isso, de acordo com o art. 25 da Lei nº 14.309, de 2002, o monumento natural passa a integrar também o Sistema Estadual de Unidades de Conservação – Seuc.

A Lei do Snuc estabelece que o monumento natural consiste em categoria de unidade de conservação integrante do grupo das Unidades de Proteção Integral, na forma de seu art. 8º, tendo por objetivo básico preservar sítios naturais raros, singulares ou de grande beleza cênica (art. 12), em compatibilidade, pois, com a justificativa apresentada pelo Governador do Estado.

Destacamos, por fim, que o “caput” do art. 3º do projeto em tela compatibiliza-se com o disposto no §2º do art. 12 da Lei Federal nº 9.985, de 2000, o qual averba que, havendo incompatibilidade entre os objetivos da área e as atividades privadas ou não havendo aquiescência do proprietário às condições propostas pelo órgão responsável pela administração da unidade para a coexistência do monumento natural com o uso da propriedade, a área deve ser desapropriada, de acordo com o que dispõe a lei. Quanto ao parágrafo único, porém, não seria o caso, tecnicamente, de autorizar a Advocacia Geral do Estado a promover as desapropriações, senão de atribuir-lhe competência para tanto, pelo que apresentamos ainda a Emenda nº 3 à proposição examinada.

Conclusão

Pelas razões expostas, concluímos pela juridicidade, constitucionalidade e legalidade do Projeto de Lei nº 3.649/2012 com as Emendas nºs 1 a 3, a seguir redigidas.

EMENDA Nº 1

Dê-se aos arts. 1º e 2º do projeto a seguinte redação:

“Art. 1º – Ficam estabelecidos por esta lei os limites do Monumento Natural Estadual Pico do Ibituruna, localizado no Município de Governador Valadares, em cumprimento ao disposto no § 1º do art. 84 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição do Estado.

Parágrafo único – O Monumento Natural Estadual Pico do Ibituruna passa a integrar o Sistema Estadual de Unidades de Conservação – Seuc – e o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – Snuc.

Art. 2º – Os limites, medidas e confrontações do Monumento Natural Estadual Pico do Ibituruna, com área de 1.076,2111ha (mil e setenta e seis hectares vinte um ares e onze centiares) e perímetro de 18.476,02m (dezoito mil quatrocentos e setenta e seis metros e dois centímetros), são os definidos no memorial descritivo constante no inciso I do Anexo desta lei.”.

EMENDA Nº 2

Acrescente-se onde convier o seguinte artigo:

“Art. ... – Fica estabelecida a zona de amortecimento do Monumento Natural Estadual Pico do Ibituruna, de acordo com o disposto no art. 25 da Lei Federal nº 9.985, de 18 de julho de 2000.

Parágrafo único – Os limites, medidas e confrontações da zona de amortecimento do Monumento Natural Estadual Pico do Ibituruna, com área de 6.057,4929ha (seis mil e cinquenta e sete hectares, quarenta e nove ares e vinte e nove centiares) e perímetro de 60.089,76m (sessenta mil e oitenta e nove metros e setenta e seis centímetros), são os definidos no memorial descritivo constante no inciso II do Anexo desta lei.”.

EMENDA Nº 3

Dê-se ao parágrafo único do art. 3º do projeto a seguinte redação:

“Art. 3º – (...)

Parágrafo único – Compete à Advocacia Geral do Estado – AGE – promover as desapropriações de que trata o “caput”, podendo, para efeito de imissão na posse, alegar urgência, de acordo com o disposto no art. 15 do Decreto-Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941.”.

Sala das Comissões, 25 de junho de 2013.

Sebastião Costa, Presidente e relator - Duilio de Castro - Duarte Bechir - André Quintão - Dalmo Ribeiro Silva.

**COMUNICAÇÃO DESPACHADA PELO SR. PRESIDENTE****COMUNICAÇÃO**

- O Sr. Presidente despachou, em 27/6/2013, a seguinte comunicação:
Do Deputado Duarte Bechir, notificando o falecimento do Sr. Alfonso Velásquez Begazo, ocorrido em 26/6/2013, em Baependi. (- Ciente. Oficie-se.)

**MATÉRIA ADMINISTRATIVA****ATOS DA MESA DA ASSEMBLEIA**

Na data de 24/6/2013, 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 a Deliberação da Mesa nº 2.541, de 6/8/2012, assinou os seguintes atos relativos a cargos em comissão de recrutamento amplo do Quadro de Pessoal desta Secretaria:

Gabinete da Deputada Ana Maria Resende

exonerando, a partir de 1º/7/2013, Adriana Cristina de Carvalho do cargo de Secretário de Gabinete, padrão VL-34, 8 horas;
exonerando, a partir de 1º/7/2013, Ivania da Silva Vieira do cargo de Assistente Técnico de Gabinete I, padrão VL-46, 8 horas;
exonerando, a partir de 1º/7/2013, Márcia Célia e Silva Rodrigues do cargo de Atendente de Gabinete II, padrão VL-23, 4 horas;
exonerando, a partir de 1º/7/2013, Marla Elisa Brito do cargo de Agente de Serviços de Gabinete, padrão VL-16, 8 horas;
exonerando, a partir de 1º/7/2013, Rosa Maria de Souza Baptista do cargo de Supervisor de Gabinete, padrão VL-41, 8 horas;
nomeando Adriana Cristina de Carvalho para o cargo de Assistente de Gabinete, padrão VL-39, 8 horas;
nomeando Elcio de Aguiar Santos para o cargo de Atendente de Gabinete, padrão VL-21, 8 horas;
nomeando Márcia Célia e Silva Rodrigues para o cargo de Secretário de Gabinete II, padrão VL-36, 8 horas;
nomeando Marla Elisa Brito para o cargo de Auxiliar de Serviços de Gabinete, padrão VL-26, 8 horas;
nomeando Rosa Maria de Souza Baptista para o cargo de Assistente de Gabinete I, padrão VL-40, 8 horas.

Gabinete do Deputado Bonifácio Mourão

exonerando, a partir de 1º/7/2013, Carlos José Cordeiro do cargo de Agente de Serviços de Gabinete II, padrão VL-19, 4 horas;
nomeando Guilherme Esteves Cordeiro para o cargo de Agente de Serviços de Gabinete II, padrão VL-19, 4 horas.

Gabinete do Deputado Bráulio Braz

nomeando Geraldo Marcio Lima de Souza para o cargo de Atendente de Gabinete II, padrão VL-23, 8 horas.

Gabinete do Deputado Doutor Wilson Batista

exonerando, a partir de 1º/7/2013, Jaqueline Ribeiro Amorim do cargo de Auxiliar de Serviços de Gabinete II, padrão VL-28, 8 horas;

exonerando, a partir de 1º/7/2013, José Geraldo Bitencourt Júnior do cargo de Agente de Serviços de Gabinete, padrão VL-16, 8 horas;

exonerando, a partir de 1º/7/2013, Rosemary Vieira da Silva do cargo de Assistente Técnico de Gabinete II, padrão VL-47, 8 horas;
nomeando Jaqueline Ribeiro Amorim para o cargo de Auxiliar de Gabinete II, padrão VL-31, 8 horas;
nomeando José Geraldo Bitencourt Júnior para o cargo de Agente de Serviços de Gabinete I, padrão VL-18, 8 horas;
nomeando Rosemary Vieira da Silva para o cargo de Supervisor de Gabinete I, padrão VL-42, 8 horas;
nomeando Thabata Braga Mendes para o cargo de Agente de Serviços de Gabinete, padrão VL-16, 4 horas.

Gabinete do Deputado Duílio de Castro

exonerando, a partir de 1º/7/2013, Camilla Rodrigues Lima do cargo de Auxiliar de Gabinete, padrão VL-29, 8 horas;
exonerando, a partir de 1º/7/2013, Cimara Rodrigues da Silva Lima do cargo de Atendente de Gabinete, padrão VL-21, 8 horas;
exonerando, a partir de 1º/7/2013, Marcilio Geraldo Moreira Diniz do cargo de Assistente de Gabinete, padrão VL-39, 8 horas;
exonerando, a partir de 1º/7/2013, Wesley da Silva Bento do cargo de Auxiliar Técnico Executivo II, padrão VL-52, 4 horas;
nomeando Alírio Antônio de Almeida para o cargo de Atendente de Gabinete, padrão VL-21, 8 horas;
nomeando Cimara Rodrigues da Silva Lima para o cargo de Secretário de Gabinete II, padrão VL-36, 8 horas;
nomeando Marcos Geovani Bento para o cargo de Assistente Técnico de Gabinete, padrão VL-45, 4 horas;
nomeando Morgana Ferreira Veiga para o cargo de Agente de Serviços de Gabinete II, padrão VL-19, 4 horas;
nomeando Wesley da Silva Bento para o cargo de Auxiliar Técnico Executivo, padrão VL-50, 4 horas.

Gabinete do Deputado Ivair Nogueira

exonerando, a partir de 30/6/2013, Gricielly Rosa de Paulo Köpke do cargo de Auxiliar de Gabinete I, padrão VL-30, 8 horas.

Gabinete do Deputado Juninho Araújo

exonerando, a partir de 1º/7/2013, Alexandre Braga do cargo de Atendente de Gabinete, padrão VL-21, 8 horas;
nomeando Maria Luiza Valadares Lopes de Faria para o cargo de Atendente de Gabinete, padrão VL-21, 8 horas.

Gabinete do Deputado Sávio Souza Cruz

exonerando, a partir de 1º/7/2013, Daniela Francisca Pereira do cargo de Secretário de Gabinete II, padrão VL-36, 8 horas;



exonerando, a partir de 1º/7/2013, Gilson Fernandes do cargo de Agente de Serviços de Gabinete, padrão VL-16, 4 horas;
exonerando, a partir de 1º/7/2013, Janaína Francisco Pereira do cargo de Auxiliar de Serviços de Gabinete II, padrão VL-28, 8 horas;

exonerando, a partir de 1º/7/2013, Maria Cristina da Silva Sousa do cargo de Auxiliar Técnico Executivo II, padrão VL-52, 8 horas;
exonerando, a partir de 1º/7/2013, Nalton Sebastião Moreira da Cruz do cargo de Auxiliar de Serviços de Gabinete II, padrão VL-28, 4 horas;

exonerando, a partir de 1º/7/2013, Umberto Alves da Silva do cargo de Auxiliar Técnico Executivo, padrão VL-50, 4 horas;

nomeando Daniela Francisca Pereira para o cargo de Assistente de Gabinete, padrão VL-39, 8 horas;

nomeando Gilson Fernandes para o cargo de Atendente de Gabinete I, padrão VL-22, 4 horas;

nomeando Maria Cristina da Silva Sousa para o cargo de Assistente Técnico de Gabinete II, padrão VL-47, 8 horas;

nomeando Nalton Sebastião Moreira da Cruz para o cargo de Atendente de Gabinete, padrão VL-21, 8 horas;

nomeando Ronaldo Resende Ribeiro para o cargo de Secretário de Gabinete II, padrão VL-36, 8 horas;

nomeando Umberto Alves da Silva para o cargo de Assistente Técnico de Gabinete, padrão VL-45, 4 horas.

Gabinete do Deputado Tenente Lúcio

exonerando, a partir de 1º/7/2013, Letícia Martins de Oliveira do cargo de Atendente de Gabinete II, padrão VL-23, 4 horas;

nomeando Roseli Martins de Oliveira para o cargo de Atendente de Gabinete II, padrão VL-23, 4 horas.

Nos termos das Resoluções nºs 5.100, de 29/6/91, 5.130, de 4/5/93, 5.179, de 23/12/97, e 5.305, de 22/6/07, c/c as Deliberações da Mesa nºs 867, de 13/5/93, e 2.541, de 6/8/2012, assinou os seguintes atos relativos a cargo em comissão de recrutamento amplo do Quadro de Pessoal desta Secretaria:

exonerando, a partir de 1º/7/2013, Geraldo dos Anjos Brito do cargo de Agente de Serviços de Gabinete, padrão VL-16, 4 horas, com exercício no Gabinete da 3ª-Secretaria;

nomeando Bruno Fernandes de Souza para o cargo de Agente de Serviços de Gabinete, padrão VL-16, 4 horas, com exercício no Gabinete da 3ª-Secretaria.

AVISO DE LICITAÇÃO

PREGÃO ELETRÔNICO Nº 21/2013

NÚMERO DO PROCESSO NO PORTAL DE COMPRAS: 1011014 52/2013

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais torna público que fará realizar em 15/7/2013, às 10h30min, pregão eletrônico do tipo menor preço, através da internet, tendo por finalidade o fornecimento e assentamento de aproximadamente 322m² de carpete, incluindo todo material necessário à sua remoção e instalação.

O edital se encontra à disposição dos interessados nos “sites” www.compras.mg.gov.br e www.almg.gov.br, bem como na Gerência de Compras, na Rua Martim de Carvalho, 94 - 5º andar – Bairro Santo Agostinho – Belo Horizonte, onde poderá ser retirado, das 8h30min às 17h30min, mediante pagamento da importância de R\$ 0,10 por folha. Caso os interessados preferam, poderão solicitar a reprodução eletrônica gratuita, desde que portem mídia própria.

Belo Horizonte, 28 de junho de 2013.

Eduardo Vieira Moreira, Diretor-Geral.

AVISO DE LICITAÇÃO

PREGÃO ELETRÔNICO Nº 30/2013

NÚMERO DO PROCESSO NO PORTAL DE COMPRAS: 1011014 66/2013

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais torna público que fará realizar em 11/7/2013, às 10h30min, pregão eletrônico do tipo menor preço, através da internet, tendo por finalidade a contratação de serviço de auditoria de imagem.

O edital se encontra à disposição dos interessados nos “sites” www.compras.mg.gov.br e www.almg.gov.br, bem como na Gerência de Compras, na Rua Martim de Carvalho, nº 94 – 5º andar – Bairro Santo Agostinho – Belo Horizonte (MG) – CEP: 30190090, onde poderá ser retirado, das 8h30min às 17h30min, mediante pagamento da importância de R\$0,10 por folha. Caso os interessados preferam, poderão solicitar sua reprodução eletrônica gratuita, desde que portem mídia própria.

Belo Horizonte, 28 de junho de 2013.

Eduardo Vieira Moreira, Diretor-Geral.



AVISO DE LICITAÇÃO

PREGÃO ELETRÔNICO Nº 48/2013

NÚMERO DO PROCESSO NO PORTAL DE COMPRAS: 1011014 93/2013

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais torna público que fará realizar em 16/7/2013, às 10h30min, pregão eletrônico do tipo menor preço, através da internet, tendo por finalidade a aquisição de mesa digitalizadora e de monitores touch screen de 23".

O edital se encontra à disposição dos interessados nos "sites" www.compras.mg.gov.br e www.almg.gov.br, bem como na Gerência de Compras, na Rua Martim de Carvalho, 94 - 5º andar – Bairro Santo Agostinho – Belo Horizonte, onde poderá ser retirado, das 8h30min às 17h30min, mediante pagamento da importância de R\$0,10 por folha. Caso os interessados preferam, poderão solicitar a reprodução eletrônica gratuita, desde que portem mídia própria.

Belo Horizonte, 28 de junho de 2013.

Eduardo Vieira Moreira, Diretor-Geral.