



## MESA DA ASSEMBLEIA

Presidente: Deputado Dinis Pinheiro  
1º-Vice-Presidente: Deputado Ivair Nogueira  
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 - 68ª Reunião Ordinária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 17ª Legislatura
- 1.2 - 37ª Reunião Especial da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 17ª Legislatura - Destinada à realização da etapa mundial do fórum técnico Mobilidade Urbana
- 1.3 - Evento Realizado na 63ª Reunião Ordinária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 17ª Legislatura - Destinada à realização do encontro estadual do fórum técnico Mobilidade Urbana
- 1.4 - 38ª Reunião Especial da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 17ª Legislatura - Destinada à realização do encontro estadual do fórum técnico Mobilidade Urbana
- 1.5 - 39ª Reunião Especial da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 17ª Legislatura - Destinada à realização do encontro estadual do fórum técnico Mobilidade Urbana
- 1.6 - 24ª Reunião Extraordinária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 17ª Legislatura

### 2 - EDITAIS DE CONVOCAÇÃO DE REUNIÃO

- 2.1 - Plenário
- 2.2 - Comissão

### 3 - COMUNICAÇÃO DESPACHADA PELO SR. PRESIDENTE

### 4 - MANIFESTAÇÕES

### 5 - MATÉRIA ADMINISTRATIVA



## ATAS

### ATA DA 68ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 3/10/2013

#### Presidência do Deputado Ivair Nogueira

Sumário: Comparecimento - Abertura - 1ª Parte: 1ª Fase (Expediente): Ata - Correspondência: Ofícios - 2ª Fase (Grande Expediente): Apresentação de Proposições: Projeto de Lei Complementar nº 52/2013 - Projetos de Resolução nºs 4.576 e 4.577/2013 - Projetos de Lei nºs 4.578 a 4.581/2013 - Requerimentos nºs 5.827 a 5.851/2013 - Requerimentos dos deputados Fabiano Tolentino, Dalmo Ribeiro Silva (2) e Sargento Rodrigues e outros - Comunicações: Comunicações das Comissões do Trabalho e de Fiscalização Financeira e do deputado Dalmo Ribeiro Silva - Oradores Inscritos: Discursos dos deputados André Quintão, Rogério Correia e João Leite - 2ª Parte (Ordem do Dia): 1ª Fase: Abertura de Inscrições - Comunicação da Presidência - Leitura de Comunicações - Despacho de Requerimentos: Requerimentos dos deputados Fabiano Tolentino, Dalmo Ribeiro Silva (2) e Sargento Rodrigues e outros; deferimento - Questões de Ordem - Encerramento.

#### Comparecimento

- Comparecem os deputados e as deputadas:

Ivair Nogueira - Neider Moreira - Almir Paraca - Ana Maria Resende - André Quintão - Anselmo José Domingos - Arlen Santiago - Braulio Braz - Cabo Júlio - Carlos Pimenta - Celinho do Sinttrocel - Dalmo Ribeiro Silva - Deiró Marra - Duarte Bechir - Fabiano Tolentino - Fábio Cherem - Fred Costa - Glaycon Franco - Gustavo Perrella - João Leite - João Vítor Xavier - Lafayette de Andrada - Leonardo Moreira - Liza Prado - Luiz Henrique - Marques Abreu - Rogério Correia - Rômulo Viegas - Sargento Rodrigues - Sávio Souza Cruz - Sebastião Costa - Tadeu Martins Leite - Tiago Ulisses - Vanderlei Miranda - Zé Maia.

#### Abertura

O presidente (deputado Ivair Nogueira) - Às 14h6min, a lista de comparecimento registra a existência de número regimental. Declaro aberta a reunião. Sob a proteção de Deus e em nome do povo mineiro, iniciamos os nossos trabalhos. Com a palavra, o 2º-secretário, para proceder à leitura da ata da reunião anterior.

**1ª Parte**  
**1ª Fase (Expediente)**  
**Ata**

- O deputado Fabiano Tolentino, 2º-secretário *ad hoc*, procede à leitura da ata da reunião anterior, que é aprovada sem restrições.

**Correspondência**

- O deputado João Leite, 1º-secretário *ad hoc*, lê a seguinte correspondência:

**OFÍCIOS**

Do Sr. Antônio Carlos Rezende Antunes, secretário municipal de Governo de Ribeirão das Neves, prestando informações relativas ao Requerimento nº 4.942/2013, do deputado Anselmo José Domingos.

Do Srs. Franz Wesbleys Martins, Geraldo Calaes Correia Pinto, José Roberto Alves de Jesus, Leonardo Valério França Pinheiro e Paulo Elvídio Borges de Figueiredo, respectivamente presidentes das Câmaras Municipais de Augusto de Lima, Abre Campo, Berilo, Manga e Chapada do Norte, solicitando seja incluído em ordem do dia o Projeto de Lei nº 1.565/2011. (- Anexe-se ao referido projeto.)

Do Sr. Marco Antônio Rebolo Romanelli, presidente do Conselho Superior da Advocacia-Geral do Estado, informando que esse conselho aprovou por unanimidade a homenagem prestada ao presidente desta Casa, em razão da incorporação ao vencimento básico dos procuradores do Estado da gratificação complementar por produtividade, extensiva aos inativos.

Do Sr. Rafael Vieira Fernandes de Castro, chefe da Divisão de Convênios (substituto) do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, encaminhando cópia de termo aditivo ao convênio que menciona, firmado entre esse ministério e a Emater-MG. (- À Comissão de Fiscalização Financeira, para os fins do art. 74 da Constituição do Estado, c/c o art. 100, inciso XVI, do Regimento Interno.)

**2ª Fase (Grande Expediente)**

**Apresentação de Proposições**

O presidente - A presidência passa a receber proposições e a conceder a palavra aos oradores inscritos para o Grande Expediente.

- Nesta oportunidade, são encaminhadas à presidência as seguintes proposições:

**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 52/2013**

Autoriza o governador do Estado a criar o Programa de Estímulo Operacional para Policiais Militares e Bombeiros Militares do Estado.

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais decreta:

Art. 1º - Autoriza o governador do Estado a criar o Programa de Estímulo Operacional para Policiais Militares e Bombeiros Militares do Estado.

Art. 2º - O programa de que trata o *caput* do artigo anterior destina-se a estimular os policiais militares e bombeiros militares a dedicarem parcela de suas horas livres ao serviço extraordinário em proveito de atividades finalísticas operacionais prestadas à própria corporação.

§ 1º - As atividades finalísticas operacionais de que trata esta lei serão definidas por decreto do Poder Executivo.

§ 2º - Entende-se por serviço extraordinário todo aquele que ultrapasse a jornada semanal de quarenta horas de trabalho, à exceção do emprego decorrente de condições emergenciais não passíveis de prévio planejamento.

§ 3º - A prestação de serviço extraordinário não poderá ultrapassar quarenta horas mensais.

Art. 3º - Para fins de gerenciamento do serviço extraordinário, deverá ser criado, no âmbito da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais, um banco de horas ou mecanismo similar.

Art. 4º - O estímulo operacional de que trata esse programa dar-se-á por intermédio de indenização, calculada pelo resultado do valor/hora normal de trabalho de cada posto ou graduação, acrescido de 50% (cinquenta por cento) e multiplicado pelo número de horas extraordinárias.

Parágrafo único - A elaboração da tabela referente aos valores das horas de serviço extraordinário, bem como a sua atualização quando dos reajustes salariais concedidos à categoria, ficará a cargo da Polícia Militar do Estado de Minas Gerais.

Art. 5º - As despesas decorrentes da criação deste programa correrão por conta de dotação orçamentária própria ou de convênios com outros entes públicos.

Art. 6º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Reuniões, 3 de outubro de 2013.

Cabo Júlio

Justificação: A motivação é fator fundamental ao desempenho de qualquer atividade e, obviamente, tal conceito não é diferente para a segurança pública. Aliás, para tais profissionais, em face dos níveis de risco e tensão a que são rotineiramente submetidos, a motivação é especialmente importante para a obtenção de níveis de criminalidade que permitam à sociedade sentir-se, de fato, segura.

Em que pese a variedade dos fatores motivacionais, seria ingênuo dissociar a motivação do pagamento de salários compatíveis e dignos, capazes do atendimento às necessidades básicas dos profissionais.

Assim, ante a negativa do Estado em conferir salários compatíveis com a responsabilidade da atividade policial, especialmente em Minas Gerais, vê-se o profissional forçado a buscar atividades capazes de complementar sua renda e atender a critérios mínimos de suporte e dignidade para a sua família.

Vista a questão sob ótica mais pragmática, relacionada ao interesse público e institucional, é igualmente correto afirmar que o aumento da complexidade da vida urbana e a demanda crescente por segurança exigem, além de diversas outras providências, efetivo



policiais mais numerosos - cujo atendimento, pelas restrições de recursos e outros fatores, não se dá em velocidade proporcional à necessidade.

Os fatos acima sugerem, portanto, medidas no sentido da máxima utilização dos recursos já existentes. Entretanto, os policiais devem ter respeitados direitos fundamentais ao descanso e as jornadas humanas de trabalho - ainda que lhes sejam negados os mesmos direitos concedidos a todos os demais trabalhadores. Chega-se, portanto, a um impasse - que situa em lados opostos a necessidade da população e os direitos dos servidores. Como solução paliativa, capaz de permitir maior flexibilidade no uso dos efetivos já disponíveis e atender, igualmente, às necessidades dos profissionais da segurança, situa-se o programa objeto do presente projeto de lei.

Atualmente, via de regra, um policial militar trabalha 12 horas e folga 24. Ou seja, numa semana pode trabalhar até 60 horas ou até 240 horas em um único mês. Isso sem considerar que é obrigado, rotineiramente, a prestar serviço extraordinário quando é alegada efetiva necessidade pela corporação, mesmo que em situações previsíveis e comuns, como em dias de jogos de futebol, feriados prolongados, etc. Como a remuneração concedida pelo Estado é insuficiente, o policial ainda é obrigado a fazer o conhecido "bico" em suas horas de folga - por pura necessidade.

A submissão de policiais a rotinas estressantes e desumanas como a narrada desencadeia, dentre outros, dois fatores importantes: o desgaste físico e mental e a priorização da atividade particular em detrimento do serviço na corporação que, na prática, passa a ser o "bico" - uma vez que a primeira remunera melhor, especialmente no âmbito das praças.

Em função desse quadro, que reflete fielmente a realidade do policial militar no Estado de Minas Gerais, tem a proposta em tela a pretensão de estimular a dedicação de parcela das horas livres a serviços extraordinários na própria corporação. Nesse caso, haveria maior controle quanto ao desgaste e, o que é importante, o profissional estaria amparado durante o exercício da atividade extraordinária.

Todos ganham com a implantação dessa medida. A sociedade contará com mais profissionais e em melhores condições físicas e mentais no policiamento ostensivo e os próprios policiais, que preservarão suas garantias legais em casos de imprevistos, fatais ou não, durante o serviço extraordinário - sem falar na possibilidade do uso de parte de suas folgas para seu verdadeiro fim, que é o descanso laboral.

Outro benefício, certo e imensurável financeiramente, alcançado com a implementação desse programa é a redução do número de mortes de policiais, tendo em vista que as tristes estatísticas apontam que mais de 80% das mortes de policiais militares ocorrem quando estão de folga, nos "bicos", quando deveriam estar descansando.

O pagamento de horas extras a policiais militares já é uma realidade em alguns Estados e questionamentos sobre o tema já chegaram ao Judiciário em muitos deles.

Por exemplo, decisão da 4ª Câmara de Direito Público do Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina, confirmando decisão de primeira instância, reconhece que "comprovado o trabalho além da jornada normal, tem o policial militar o direito a receber o pagamento das horas extras realizadas, mesmo aquelas que excedem as 40 horas semanais previstas como limite máximo, em decreto limitador."

Ainda neste acórdão, está expresso que "o Estado não pode locupletar-se indevidamente à custa do trabalho alheio sem quebrar o princípio da moralidade".

Essa é uma tendência nacional que o Estado de Minas Gerais não pode ignorar. Se o Estado alega dificuldades para conceder remuneração digna, universal e que permita aos profissionais da segurança pública sobreviverem apenas de seus contracheques, esta é uma alternativa emergencial, capaz de ser comportada pelo orçamento estadual e de atenuar o sofrimento de homens e mulheres que vivem em verdadeiro regime de guerra e, o que é mais grave, sem reconhecimento salarial ou moral.

- Publicado, vai o projeto às Comissões de Justiça, de Administração Pública e de Fiscalização Financeira, para parecer, nos termos do art. 192, c/c o art. 102, do Regimento Interno.

### PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 4.576/2013

Susta os efeitos dos dispositivos que menciona na Resolução Conjunta nº 4.073, de 26 de abril de 2010, que regula as perícias de saúde na Polícia Militar de Minas Gerais e no Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais.

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais aprova:

Art. 1º - Ficam sustados os efeitos dos arts. 32, §§ 1º, 2º, 3º, 4º, 9º e 10, e 36, §§ 1º, 2º, 3º e 6º da Resolução Conjunta nº 4.073, de 26 de abril de 2010, que regula as perícias de saúde na Polícia Militar de Minas Gerais e no Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais.

Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Reuniões, 3 de outubro de 2013.

Cabo Júlio

Justificação: A medida proposta neste projeto de resolução, referente à sustação de efeitos de dispositivos de ato normativo, tem como regra matriz o art. 62, XXX, da Constituição Estadual, que estabelece como poder-dever desta Casa Legislativa "sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa".

Verificamos, que a Resolução Conjunta nº 4.073, de 26/4/2010, que dispõe sobre perícia e saúde na PMMG e CBMMG, violou direitos consagrados pela Resolução nº 1.931, de 2009, que se baseou na Lei nº 3.268, de 30 de setembro de 1957, regulamentada pelo Decreto nº 44.045, de 19 de junho de 1958, modificado pelo Decreto nº 6.821, de 14 de abril de 2009, e pela Lei nº 11.000, de 15 de dezembro de 2004, e consubstanciado nas Leis nºs 6.828, de 29 de outubro de 1980, e 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

A administração pública, por meio da resolução citada, exorbitou no exercício do poder regulamentar quando conceitua, em seus artigos:



“Art. 32 - É prerrogativa exclusiva dos médicos da SAS em sua Unidade e dos médicos da JCS nas IME, a concessão de licença e dispensa-saúde, obrigatoriamente precedida de perícia médica, nos termos do estatuto de pessoal e desta Resolução Conjunta.

§ 1º - O atestado emitido pelo médico assistente, seja da rede contratada ou da rede orgânica, tem valor informativo, não dispensa a realização de perícia médica e não justifica a ausência do militar no trabalho.

§ 2º - É atribuição do médico da SAS determinar a aptidão e o tempo de afastamento do militar, podendo aceitar ou rejeitar o atestado do médico assistente, no todo ou em parte, tendo total autonomia na formulação de suas convicções, não podendo ser compelido de forma alguma a decidir contra o seu senso de correção.

§ 3º - Na vigência de atestado de outro profissional, constatada capacidade laborativa, o médico da SAS poderá modificar o período de afastamento e/ou substituir licença-saúde por dispensa-saúde, após perícia de saúde.

§ 4º - O militar que receber atestado de saúde que sugira afastamento do trabalho ou atividade deverá comunicar imediatamente ao chefe direto do serviço a impossibilidade de seu comparecimento ao trabalho ou atividade e comparecer à SAS para ser periciado, no mesmo dia ou no máximo até o primeiro dia útil após a sua emissão, sob pena de responsabilização administrativa e penal.

§ 5º - O militar deverá informar ao chefe direto o local onde será encontrado durante o cumprimento da licença médica, sob pena de responsabilização administrativa ou penal.

§ 10 - Excepcionalmente, nos feriados prolongados, a critério dos Chefes do Estado Maior das IME, serão instituídos plantões para realização das perícias médicas e alterados os prazos previstos no § 4º deste artigo, através de ato administrativo próprio.

Art. 36 - É vedado ao médico da SAS conceder licença-saúde ou dispensa-saúde contrariando ou divergindo de parecer em vigor da JCS, salvo quando se tratar de comprovada alteração do quadro clínico, outra moléstia ou lesão.

§ 1º - Na situação prevista neste artigo, o médico da SAS poderá emitir parecer, após nova perícia médica por ele realizada, que implique em alteração da licença ou dispensa-saúde, observando-se o artigo 38 desta Resolução Conjunta.

§ 2º - A apresentação pelo militar de novo atestado de médico assistente, contrariando parecer médico pericial emitido pela JCS, por si só não representa comprovada alteração do quadro clínico ou existência de outra moléstia ou lesão.

§ 3º - Após perícia de saúde, constatada pelo médico da SAS a inexistência de alteração do quadro clínico, outra moléstia ou lesão, o periciado deverá ser informado que prevalece o parecer da JCS.

§ 6º - Em caso de não homologação total ou parcial pela JCS, o militar deverá repor os dias não trabalhados”.

A deferida resolução inova no que tange à dignidade da pessoa humana, onde fica clara e fragante a violação de direitos fundamentais dos militares estaduais e mais a interferência na atividade de medicina por médicos orgânicos nos casos de atestados médicos emitidos por médicos conveniados ou não conveniados, ou seja, não credenciados pela PMMG ou CBMMG.

Dessa forma, a resolução conjunta estabelece inovação em relação à lei e ao código de ética médica que, em nenhum momento, menciona ou restringe direito dos militares estaduais de se consultarem com outros médicos que não sejam credenciados pelas instituições militares; a referida resolução interfere no diagnóstico de outros profissionais de saúde. Inova também em relação a dispensa ou licença médica para tratamento de saúde do militar.

Infere-se que o Comando da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar, por meio de resolução, exorbitou na regulamentação e na criação de nova regra, ultrapassando dessa forma o âmbito de suas funções, colocando em risco a independência e a harmonia entre os poderes. Tal resolução de saúde é maléfica para os militares estaduais que estejam passando por uma enfermidade.

Dessa forma, a resolução conjunta inova em relação à Resolução nº 1.931, de 24 de setembro de 2009, do Conselho Federal de Medicina, que estabelece o código de ética médica, que regula o exercício da medicina no Brasil e, em nenhum momento, menciona a retirada de direitos e garantias fundamentais dos militares quando da apresentação de atestados médicos para tratamento de saúde.

- Publicado, vai o projeto às Comissões de Justiça e Administração Pública, para parecer, nos termos do art. 195, c/c o art. 102, do Regimento Interno.

### PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 4.577/2013

Susta os efeitos dos dispositivos que menciona na Resolução Conjunta nº 4.220, de 8 de junho de 2012, que criou o Manual de Processos e Procedimentos Administrativos das Instituições Militares de Minas Gerais.

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais aprova:

Art. 1º - Ficam sustados os efeitos dos arts. nºs 174, 175 § 1º e § 2º, 474 § 3º e 475 § 1º da Resolução Conjunta nº 4.220, de 8 de junho de 2012.

Art. 2º - Esta resolução entra em vigor na data de sua publicação, retroagindo seus efeitos a 8 de junho de 2012.

Sala das Reuniões, 3 de outubro de 2013.

Cabo Júlio

Justificação: A medida proposta nesse projeto de resolução é referente à sustação de efeitos de dispositivos de ato normativo e tem como regra matriz o art. nº 62, XXX, da Constituição Estadual, que estabelece como poder-dever desta Casa Legislativa “sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa”. Verificamos que a Resolução Conjunta nº 4.220, de 8/6/2012, que dispõe sobre o Manual de Processos e Procedimentos Administrativos das Instituições Militares de Minas Gerais, violou direitos consagrados pela Lei nº 14.310, de 19 de junho de 2002, no seu art. nº 44. A administração pública, através da resolução supracitada, exorbitou no exercício do poder regulamentar quando conceitua, em seus artigos:

“Art. 174 - O militar dispensado de suas atividades rotineiras ficará, em regra, obrigado a atender às citações e notificações em processos e procedimentos administrativos.

Art. 175 - A licença e/ou internação de militares acusados em processos disciplinares diversos, a princípio, por si só, não deve conduzir à paralisação dos trabalhos, podendo seguir com acompanhamento do defensor(a) que o represente por meio de procuração, caso haja ou por meio de defensor *ad hoc*.



§ 1º - O fato do acusado estar licenciado e/ou internado não impede que seja submetido à perícia psicopatológica.

§ 2º - A perícia psicopatológica, caso necessário, e em comum acordo entre os profissionais de saúde da IME e os particulares que acompanham o acusado, poderá ser realizada no local onde este se encontra internado ou em tratamento."

A referida resolução inova também nos processos administrativos disciplinares, ficando clara e flagrante a violação do direito ao contraditório e à ampla defesa ao restringir ao acusado em processo administrativo o efeito suspensivo e devolutivo nos recursos disciplinares. Tal resolução fere de morte a Carta da República, que prevê a presunção de inocência e duplo grau de jurisdição.

Desta forma a resolução conjunta estabelece inovação em relação à lei, que em nenhum momento menciona ou restringe direito dos militares estaduais. Inova também em relação à notificação dos militares dispensados por médicos ou em tratamento psicológico, contrariando o disposto no art. nº 44 do Cedme.

Infere-se que o Comando da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar exorbitou na regulamentação e na criação, por meio de resolução, de nova regra, ultrapassando, dessa forma, o âmbito de suas funções, colocando em risco a independência e harmonia entre os Poderes, com prejuízo para os militares estaduais que estão respondendo processo administrativo ou recorrendo de qualquer punição disciplinar.

"Art. 474 - Na PMMG, da decisão que avaliar o recurso disciplinar, caberá novo recurso, em segunda e última instância, ao Comandante-Geral, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, sem efeito suspensivo.

(...)

§ 3º - As sanções disciplinares aplicadas pelo Chefe do Gabinete Militar e Estado-Maior terão como primeira instância o Comandante-Geral, com efeito suspensivo, e em segunda instância o Governador do Estado, sem efeito suspensivo.

Art. 475 - No CBMMG, da decisão que avaliar o recurso disciplinar, caberá novo recurso, em segunda e última instância, ao Corregedor, no prazo de 5 (cinco) dias úteis sem efeito suspensivo.

§ 1º - Nos processos instaurados e/ou solucionados pelo Corregedor do CBMMG, caberá recurso em primeira instância ao Chefe do Estado-Maior e, em segunda instância, ao Comandante-Geral, sem efeito suspensivo."

Desta forma a resolução conjunta estabelece inovação em relação à Lei nº 14.310 de 19 de junho de 2002, que em nenhum momento menciona retirada de direitos e garantias fundamentais dos militares quando da apresentação de recursos disciplinares a instâncias superiores.

- Publicado, vai o projeto às Comissões de Justiça e de Administração Pública para parecer, nos termos do art. 195, c/c o art. 102, do Regimento Interno.

#### PROJETO DE LEI Nº 4.578/2013

Declara de utilidade pública a Comunidade São Caetano Futebol Clube, com sede no Município de Bom Sucesso.

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais decreta:

Art. 1º - Fica declarada de utilidade pública a Comunidade São Caetano Futebol Clube, com sede no Município de Bom Sucesso.

Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Reuniões, 3 de outubro de 2013.

Carlos Pimenta

Justificação: A Comunidade São Caetano Futebol Clube, com sede no Município de Bom Sucesso, na rua Gastão Guimarães, nº 590, Bairro Chácara das Rosas é uma sociedade civil de direito privado, composta por um número limitado de sócios (art. 1º do Estatuto), tendo como finalidade, (art. 2º do Estatuto), a prática desportiva, única e exclusivamente, na modalidade futebol, em caráter não profissional (amador).

A Comunidade São Caetano Futebol Clube encontra-se em pleno e regular funcionamento há mais de um ano, cumprindo suas finalidades estatutárias e sociais. Os membros de sua diretoria, de reconhecida idoneidade, não são remunerados, conforme atesta o presidente da Câmara Municipal, vereador Júlio César Martins Magalhães. A comunidade não tem fins lucrativos, e seus diretores e conselheiros, não serão, em hipótese alguma, remunerados (art. 3º do capítulo III do Estatuto).

Em caso de dissolução da entidade, o Patrimônio será destinado a outra associação de futebol da cidade de Bom Sucesso (art. 37 do capítulo VII do Estatuto).

Peço, pois, aos meus nobres pares a aprovação deste projeto, uma vez que se acham os requisitos da Lei nº 12.972, de 27/7/1998.

- Publicado, vai o projeto às Comissões de Justiça, para exame preliminar, e de Esporte, para deliberação, nos termos do art. 188, c/c o art. 103, inciso I, do Regimento Interno.

#### PROJETO DE LEI Nº 4.579/2013

Declara de utilidade pública a Associação Desportiva de Ouro Fino - Clube do Esporte - com sede nesse município.

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais decreta:

Art. 1º - Fica declarada de utilidade pública a Associação Desportiva de Ouro Fino - Clube do Esporte - com sede nesse município.

Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Reuniões, 3 de outubro de 2013.

Inácio Franco

Justificação: a Associação Desportiva de Ouro Fino - Clube do Esporte -, com sede em Ouro Fino, tem como principais objetivos desenvolver suas atividades prestando serviços gratuitos a idosos, jovens e crianças, promovendo atividades desportivas, estimulando sua prática.

É inquestionável a importância da difusão das práticas esportivas e o bem que essas atividades fazem aos cidadãos em geral

Além disso, a Associação preenche todos os requisitos legais para a declaração de utilidade pública, razão pela qual contamos com a colaboração dos nobres pares desta Casa para a aprovação do projeto.

- Publicado, vai o projeto às Comissões de Justiça, para exame preliminar, e de Esporte, para deliberação, nos termos do art. 188, c/c o art. 103, inciso I, do Regimento Interno.

#### **PROJETO DE LEI Nº 4.580/2013**

Declara de utilidade pública a Associação Comercial, Industrial e Serviços de Varginha - ACIV -, com sede no Município de Varginha.

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais decreta:

Art. 1º - Fica declarada de utilidade pública a Associação Comercial, Industrial e Serviços de Varginha - ACIV -, com sede no Município de Varginha.

Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Reuniões, 3 de outubro de 2013.

Dalmo Ribeiro Silva

Justificação: A Associação Comercial, Industrial e Serviços de Varginha - ACIV -, com sede nesse município, é uma pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, sem cunho político ou partidário, regida por estatuto próprio e com duração por prazo indeterminado. Tem por finalidade, entre outras, sustentar, defender e reivindicar, perante os poderes públicos e onde quer que se faça necessário, os direitos, interesses e assuntos que digam respeito ao fomento das atividades das classes empresariais; promover a união e a solidariedade entre os seus associados e associações similares no Brasil e no exterior; promover o desenvolvimento técnico e científico dos setores envolvidos; e promover e divulgar produtos e serviços de seus associados.

A sua diretoria é constituída por pessoas de reconhecida idoneidade, que realizam atividades voluntárias.

Por sua importância e por atender aos requisitos previstos na Lei nº 12.972/98, que dispõe sobre a declaração de utilidade pública, contamos com o apoio de nossos nobres pares para a aprovação deste projeto.

- Publicado, vai o projeto às Comissões de Justiça, para exame preliminar, e de Turismo, para deliberação, nos termos do art. 188, c/c o art. 103, inciso I, do Regimento Interno.

#### **PROJETO DE LEI Nº 4.581/2013**

Dispõe sobre acompanhamento de profissional de educação física nas academias ao ar livre no instaladas no Estado de Minas Gerais.

A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais decreta:

Art. 1º - O poder público disponibilizará profissionais de educação física em todos os locais conhecidos popularmente por academias ao ar livre, para estimular e orientar a prática de atividades físicas visando combater o sedentarismo nas diferentes faixas etárias.

Art. 2º - A regulamentação e as despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias de cada município.

Art. 3º - Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala das Reuniões, 3 de outubro de 2013.

Gilberto Abramo

Justificação: As academias abertas em espaços públicos representam risco de lesões musculares e articulares e até de morte para o usuário. Esses espaços não oferecem orientação profissional sobre o uso adequado dos equipamentos.

Este projeto tem o objetivo de promover, num primeiro momento, a proteção dos cidadãos que frequentam o espaço contra lesões por esforços repetitivos por mau uso dos aparelhos, bem como evitar futuras demandas judiciais contra o poder público, caso venham ocorrer acidentes. Objetiva ainda desenvolver na população o despertar para hábitos saudáveis de vida, como atividade física e exercícios físicos regulares, que sabidamente proporcionam, além de bem-estar, mais saúde, gerando impactos na economia e desafogando o sistema público de saúde.

Diante da importância e do alcance da matéria, espero poder contar com o apoio dos nobres parlamentares à aprovação deste projeto de lei.

- Publicado, vai o projeto às Comissões de Justiça, de Esporte e de Fiscalização Financeira para parecer, nos termos do art. 188, c/c o art. 102, do Regimento Interno.

#### **REQUERIMENTOS**

Nº 5.827/2013, do deputado Bosco, em que solicita seja formulado voto de congratulações com o Colégio São Domingos e com o Recanto do Idoso São Vicente de Paulo pela realização da exposição Geração Entrelhares com Arte, nos dias 26 e 27/9/2013, em Araxá. (- À Comissão de Educação.)

Nº 5.828/2013, do deputado Bosco, em que solicita seja encaminhado à Secretaria de Defesa Social pedido de providências para a destinação de nova viatura ao presídio regional de Araxá. (- À Comissão de Segurança Pública.)

Nº 5.829/2013, do deputado Bosco, em que solicita seja formulado voto de congratulações com a comunidade de Frutal pelo 126º aniversário desse município.

Nº 5.830/2013, do deputado Bosco, em que solicita seja formulado voto de congratulações com a comunidade de Carmo do Paranaíba pelo 126º aniversário desse município. (- Distribuídos à Comissão de Assuntos Municipais.)

Nº 5.831/2013, do deputado Bosco, em que solicita seja formulado voto de congratulações com o Colégio São Domingos pelos 85 anos de atividades e pela realização da 1ª Mostra Olhares, nos dias 26 e 27/9/2013, em Araxá. (- À Comissão de Educação.)

Nº 5.832/2013, do deputado Duarte Bechir, em que solicita seja formulado voto de congratulações com o Sr. Luiz Carlos Miranda, presidente da Força Sindical de Minas Gerais, por ocasião da inauguração da nova sede dessa entidade. (- À Comissão do Trabalho.)

Nº 5.833/2013, do deputado Ivair Nogueira, em que solicita seja formulado voto de congratulações com o Movimento das Donas de Casa e Consumidores de Minas Gerais pelos 30 anos de sua fundação. (- À Comissão de Defesa do Consumidor.)

Nº 5.834/2013, do deputado Sargento Rodrigues, em que solicita seja encaminhado ao Conselho Nacional de Justiça, à Promotoria de Justiça Especializada de Defesa do Patrimônio Público e à Corregedoria do Tribunal de Justiça pedido de providências para que realizem a fiscalização e a apuração dos fatos denunciados quanto ao pagamento de altos salários no âmbito da Justiça Militar no Estado. (- À Comissão de Fiscalização Financeira.)

Nº 5.835/2013, do deputado Sargento Rodrigues, em que solicita seja formulada manifestação de aplauso aos policiais militares que menciona, lotados na 127ª Cia. PM/ 22º BPM, pela apreensão de um adolescente de 16 anos por tráfico de drogas no aglomerado do Cafezal, em Belo Horizonte.

Nº 5.836/2013, do deputado Sargento Rodrigues, em que solicita seja formulada manifestação de aplauso aos policiais federais pela prisão de um homem que transportava 21 quilos de cocaína com alto teor e pureza, na BR-381 (Fernão Dias), no Município de Betim. (- Distribuídos à Comissão de Segurança Pública.)

Nº 5.837/2013, da Comissão de Direitos Humanos, em que solicita seja encaminhado ao presidente da Cemig pedido de informações sobre os fatos ocorridos nas dependências da mencionada empresa em 16/9/2013, quando o deputado Rogério Correia, por solicitação de empregados da Cemig Serviços S.A., esteve no local para colaborar nas negociações entre a empresa e os funcionários. (- À Mesa da Assembleia.)

Nº 5.838/2013, do deputado Sargento Rodrigues, em que solicita seja formulada manifestação de aplauso aos policiais federais pela execução de operação que resultou na desarticulação de quadrilha que vendia drogas por telefone, na região Nordeste de Belo Horizonte. (- À Comissão de Segurança Pública.)

Nº 5.839/2013, da deputada Liza Prado, em que solicita seja encaminhado à Presidência do Tribunal de Justiça pedido de providências para o retorno do Cartório de Registro Civil e Tabelionato de Notas à comunidade de Piracaíba. (- À Comissão de Administração Pública.)

Nº 5.840/2013, da deputada Liza Prado, em que solicita seja encaminhado à Secretaria de Esporte pedido de providências para a melhoria da infraestrutura de duas quadras poliesportivas no Município de Betim, localizadas na Rua Mário Campos Lara, Bairro Citrolândia, e na Rua Miguel Pereira, s/n, Colônia Santa Izabel, e instalação de duas academias populares nesses locais. (- À Comissão de Esporte.)

Nº 5.841/2013, da Comissão de Direitos Humanos, em que solicita sejam encaminhados à Ouvidoria-Geral Educacional do Estado pedido de providências para que se apurem denúncias de abuso de poder da Superintendência Regional de Ensino de Paracatu nas escolas citadas na 51ª Reunião Extraordinária dessa comissão e as notas taquigráficas da referida reunião.

Nº 5.842/2013, da Comissão de Direitos Humanos, em que solicita seja encaminhado à Secretaria de Educação pedido de providências para que se apurem denúncias de que a superintendente regional de Ensino de Paracatu teria afirmado, em reunião ocorrida em 17/8/2013, na Casa de Cultura de Paracatu, que tinha ordens da secretária de Educação para demitir ou tirar, sem processo, qualquer professor que a atrapalhasse.

Nº 5.843/2013, da Comissão de Direitos Humanos, em que solicita sejam encaminhadas à Ouvidoria de Polícia do Estado, ao Governador do Estado, à Secretaria de Defesa Social e à Corregedoria-Geral da PMMG as notas taquigráficas da 43ª Reunião Extraordinária dessa comissão, especialmente o trecho que contém relatos de violência policial feitos pelos denunciadores, com pedido de providências para que sejam apuradas as denúncias de violações aos direitos humanos.

Nº 5.844/2013, da Comissão de Direitos Humanos, em que solicita seja encaminhado à Cemig, com cópias para o governador do Estado e o presidente da Assembleia Legislativa, manifestação de repúdio pela atitude adotada por seguranças da Cemig, que impediram que o deputado Rogério Correia avaliasse, *in loco*, a situação dos servidores demitidos que se encontravam acorrentados no saguão dessa empresa.

Nº 5.845/2013, da Comissão de Direitos Humanos, em que solicita sejam encaminhadas à promotoria de Paracatu com atribuição de defesa de direitos humanos pedido de providências para que se apure denúncia de diálogos ocorridos no Facebook até horários avançados da noite entre alunos da rede estadual de ensino e a superintendente regional de Ensino de Paracatu.

Nº 5.846/2013, da Comissão de Direitos Humanos, em que solicita seja encaminhado à Polícia Civil e à promotoria com atribuição de controle da atividade policial de Paracatu pedido de providências para que se apure suposto abuso de autoridade praticado pelos policiais responsáveis pelo Redes nº 2013018491441-00.

Nº 5.847/2013, da Comissão de Direitos Humanos, em que solicita seja encaminhado à Delegacia Regional de Polícia Civil de Paracatu pedido de providências para que se apurem denúncias de tortura psicológica à qual teriam sido submetidas três professoras da Escola Estadual Antônio Carlos na Superintendência Regional de Ensino de Paracatu.

Nº 5.848/2013, da Comissão de Direitos Humanos, em que solicita seja encaminhado à Secretaria de Educação e à Secretaria de Planejamento pedido de providências para que se agilize a aposentadoria da Sra. Angela Maria Machado Souza, servidora estadual.

Nº 5.849/2013, da Comissão de Direitos Humanos, em que solicita sejam encaminhados à Secretaria da Educação, à Ouvidoria Educacional, à Delegacia Regional de Polícia Civil de Paracatu, à promotoria de Paracatu com atribuição de defesa de direitos humanos e à Câmara Municipal de Paracatu pedido de providências para que se apurem denúncias de assédio moral no âmbito da Superintendência Regional de Ensino de Paracatu e cópia das notas taquigráficas da 51ª Reunião Extraordinária dessa comissão.

Nº 5.850/2013, da Comissão de Direitos Humanos, em que solicita sejam encaminhados à Secretaria de Educação, à Ouvidoria Educacional, à Delegacia Regional de Polícia Civil de Paracatu e à promotoria de Paracatu com atribuição de defesa de direitos



humanos pedido de providências para que se apure cobrança irregular de mensalidade de alunos da Escola Estadual Afonso Arinos e cópia das notas taquigráficas da 51ª Reunião Extraordinária dessa comissão e de documento comprobatório da referida cobrança.

Nº 5.851/2013, da Comissão de Direitos Humanos, em que solicita seja encaminhado à promotoria de justiça com atribuição de defesa de direitos humanos de Paracatu pedido de providências para que se apurem as condições de demissão da Sra. Fátima Santos Ferreira, diretora da Escola Antônio Carlos, suposta vítima de assédio moral.

- São também encaminhados à presidência requerimentos dos deputados Fabiano Tolentino, Dalmo Ribeiro Silva (2) e Sargento Rodrigues e outros.

#### **Comunicações**

- São também encaminhadas à presidência comunicações das Comissões do Trabalho e de Fiscalização Financeira e do deputado Dalmo Ribeiro Silva.

#### **Oradores Inscritos**

- Os deputados André Quintão, Rogério Correia e João Leite proferem discursos, que serão publicados em outra edição.

#### **2ª Parte (Ordem do Dia)**

##### **1ª Fase**

##### **Abertura de Inscrições**

O presidente - Não havendo outros oradores inscritos, a presidência passa à 2ª Parte da reunião, com a 1ª Fase da Ordem do Dia, compreendendo as comunicações da presidência e de deputados e a apreciação de pareceres e de requerimentos. Estão abertas as inscrições para o Grande Expediente da próxima reunião.

#### **Comunicação da Presidência**

A presidência informa ao Plenário que foram recebidos e aprovados, nos termos da Decisão Normativa da Presidência nº 9, os Requerimentos nºs 5.841 a 5.851/2013, da Comissão de Direitos Humanos. Publique-se para os fins do art. 104 do Regimento Interno.

#### **Leitura de Comunicações**

- A seguir, o presidente dá ciência ao Plenário das comunicações apresentadas nesta reunião pelas Comissões do Trabalho - aprovação, na 20ª Reunião Ordinária, em 2/10/2013, dos Projetos de Lei nºs 4.125/2013, do deputado Fábio Cherem, 4.204/2013, do deputado Alencar da Silveira Jr., 4.308/2013, do deputado Dilzon Melo, 4.310/2013, do deputado Fred Costa, com a Emenda nº 1, 4.313/2013, do deputado Bosco, com a Emenda nº 1, 4.332/2013, do deputado Jayro Lessa, 4.340/2013, do deputado Bosco, na forma do Substitutivo nº 1, 4.348/2013, do deputado Duílio de Castro, 4.355/2013, do deputado Gustavo Valadares, 4.359/2013, do deputado Dinis Pinheiro, 4.382/2013, da deputada Luzia Ferreira, e 4.409/2013, do deputado Fabiano Tolentino; e de Fiscalização Financeira - aprovação, na 23ª Reunião Ordinária, em 2/10/2013, dos Projetos de Resolução nºs 4.537 e 4.539/2013, da Comissão de Fiscalização Financeira (Ciente. Publique-se.).

#### **Despacho de Requerimentos**

- A seguir, o presidente defere, cada um por sua vez, nos termos do inciso VIII do art. 232 do Regimento Interno, requerimento do deputado Fabiano Tolentino em que solicita a retirada de tramitação do Projeto de Lei nº 3.219/2012 (Arquive-se o projeto.); nos termos do inciso XVI do art. 232 do Regimento Interno, requerimentos do deputado Dalmo Ribeiro Silva (2) em que solicita a inclusão em ordem do dia dos Projetos de Lei nºs 3.666/2012 e 3.782/2013; e, nos termos do inciso XXI do art. 232 do Regimento Interno, requerimento do deputado Sargento Rodrigues e outros em que solicitam a convocação de reunião especial para homenagear as mulheres do Corpo de Bombeiros Militar pelos 20 anos de seu ingresso na corporação.

#### **Questões de Ordem**

O deputado Rogério Correia - Sr. Presidente, solicitei questão de ordem pelo seguinte motivo: há agora, na pauta da votação, em 1ª Fase, uma série de projetos que estão em votação em turno único. E evidentemente não há quórum para votação desses projetos na 1ª Fase. Na 2ª Fase, há também vários projetos em votação, e também não há quórum para essa votação no 1º turno. Só após essas fases, discutiremos o projeto que, na minha opinião, é o mais importante da ordem do dia, devido a sua importância, pelo menos momentaneamente: o projeto de lei orgânica da Polícia Civil. Gostaria de fazer a discussão desse projeto, mas, para fazê-la, teríamos de terminar a discussão de outros quatro projetos. Isso tem ocorrido com frequência na hora de estabelecer a ordem da pauta. E acabamos não tendo a oportunidade de fazer, de fato, a discussão do projeto. A primeira questão de ordem que faço é solicitar a V. Exa. que esse projeto seja posto em primeiro lugar, pois provavelmente ele voltará a ser discutido na terça-feira. De acordo com a definição do bloco Minas sem Censura, eu, como vice-líder do bloco, não estamos dispostos a votar nenhum projeto antes de estabelecermos a votação do projeto da lei orgânica da Polícia Civil, pois, para nós, é uma prioridade absoluta. Por esse motivo, solicito que, na próxima reunião, esse projeto entre em discussão em primeiro lugar, para que possamos efetivamente fazer essa discussão. Hoje estou inscrito para discuti-lo, mas não há como fazê-lo, a não ser que terminemos a discussão de outros quatro projetos. E essa não é minha vontade agora, porque alguns deles merecem uma discussão mais aprofundada. Ficamos sem chance, sem oportunidade de fazer a discussão real do projeto. E isso tem ocorrido várias vezes. Há projetos que ficam por seis reuniões na pauta, e não temos oportunidade de discuti-los. Ocorreu isso com vários projetos, e não os discutimos. Na hora em que entram em votação, quem os discutiu? Ninguém. E não o fizemos por causa da ordem em que não colocados na pauta. A questão de ordem que faço a V. Exa. é que, em especial, na terça-feira, coloquemos o projeto da lei orgânica da Polícia Civil em primeiro lugar. A questão da segurança pública é prioridade, pois a Polícia Civil está acampada aqui, na Assembleia Legislativa, desde agosto e em greve, desde junho, ou seja, são mais de 117 dias de greve. O quadro da segurança pública é caótico em Minas Gerais. Aliás, como o deputado João Leite disse, medidas mais profundas têm sido analisadas, porque o Estado não consegue dar uma segurança real aos seus cidadãos. Portanto, precisamos tratar isso como prioridade. Então, hoje, infelizmente, não poderei fazer a discussão do projeto. Em face disso, e observando a ausência de quórum para prosseguir a reunião, apenas com três deputados em Plenário, solicito que V. Exa. A encerre, de plano.

O presidente - Deputado Rogério Correia, a pauta é feita pela Presidência da Casa. Com certeza sua sugestão será levada ao conhecimento do presidente, para analisá-la e, quem sabe?, convocar o Colégio de Líderes para discussão do assunto. Levarei ao conhecimento do presidente para a próxima terça-feira.

#### **Encerramento**

O presidente - A presidência verifica, de plano, a inexistência de quórum para a continuação dos trabalhos e encerra a reunião, convocando as deputadas e os deputados para a especial de logo mais, às 20 horas, no termos do edital de convocação. Levanta-se a reunião.

### **ATA DA 37ª REUNIÃO ESPECIAL DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 19/9/2013**

#### **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 Presidente - Palavras do Deputado Paulo Lamac - Palavras da Deputada Liza Prado - Palavras da Deputada Luzia Ferreira - Palavras do Sr. Vladimir Azevedo - Palavras do Vereador Wellington Bessa - Palavras do Sr. Luciano Medrado - Palavras do Sr. Fabricio de Assis - Entrega de Propostas - Palavras do Presidente - Palavras do Sr. Pedro Schultz Fonseca Baptista - Encerramento.

#### **Comparecimento**

- Comparecem os deputados e as deputadas:

Dinis Pinheiro - Adelmo Carneiro Leão - Glaycon Franco - Liza Prado - Luzia Ferreira - Maria Tereza Lara - Paulo Lamac - Sebastião Costa.

#### **Abertura**

O presidente (deputado Dinis Pinheiro) - 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 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 da etapa estadual do fórum técnico 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 desafios e alternativas para a mobilidade urbana; buscar a sensibilização e a capacitação 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; e debater experiências em mobilidade urbana a partir de perspectivas trazidas por especialistas e gestores das áreas afins à temática.

#### **Composição da Mesa**

O locutor - Convidamos a tomar assento à Mesa o Exmo. Sr. deputado Paulo Lamac, presidente da Comissão de Assuntos Municipais desta Casa; as Exmas. Sras. deputada Liza Prado, presidente da Comissão da Pessoa com Deficiência desta Casa; deputada Luzia Ferreira, vice-presidente da Comissão de Assuntos Municipais desta Casa; e Maria Odete Souto Pereira, procuradora de justiça, representando o Ministério Público de Minas Gerais; o Exmo. Sr. Eduardo Cyrino Generoso, defensor público, representando a defensoria pública-geral do Estado, Andréa Abritta Garzon; a Exma. Sra. Gláucia Brandão, secretária de Políticas Sociais de Belo Horizonte; e os Exmos. Srs. vereador Wellington Bessa, o Sapão, representando a Câmara Municipal de Belo Horizonte; Vladimir Azevedo, prefeito municipal de Divinópolis e presidente da Frente Mineira de Prefeitos; Jamil Barbosa, vice-prefeito municipal de Santana do Paraíso, representando a Região Metropolitana do Vale do Aço; Luciano Medrado, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas de Minas Gerais, representando o Encontro Metropolitano da Região Metropolitana de Belo Horizonte; Fabricio de Assis, secretário de Planejamento de Santana do Paraíso; Pedro Schultz Fonseca Baptista, superintendente de Planejamento e Gestão de Infraestrutura Urbana e Rural da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana - Sedru -; e Pier Sinesi, secretário de Gestão Compartilhada de Belo Horizonte.

#### **Registro de Presença**

O locutor - Gostaríamos de registrar a presença dos Exmos. Srs. Marcelo de Souza e Silva, secretário adjunto de Desenvolvimento Econômico de Belo Horizonte; Vitor Hugo Teixeira, vice-prefeito e secretário-geral de Taiobeiras; Elbert Geraldo de Faria, secretário de Defesa Social de Vespasiano; Cap. Alysson Francisco Lopes, do Corpo de Bombeiros Militar; e 2º-ten. Valdomiro, da Polícia Militar Rodoviária; da Exma. Sra. Kátia Ferraz, Presidente do Conselho Estadual de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência; dos Exmos. Srs. Celso Cota, prefeito municipal de Mariana; Moacir Ribeiro, prefeito municipal de Formiga; Geraldão, vereador da Câmara Municipal de Viçosa; Elísio Simões, presidente da Câmara Municipal de Medina; André Luiz Ferreira Sales e Hamilton Raimundo, secretário-geral e presidente, respectivamente, da Câmara Municipal de Andradas; José Márcio Garotinho, vereador da Câmara Municipal de Juiz de Fora; e Maurílio Barbosa, vice-presidente da Câmara Municipal de Sabará; e da Exma. Sra. Marta Larcher, promotora de justiça.

Gostaríamos de saudar, de maneira especial, os alunos do Sesi Comar - Conjunto Assistencial Mariza Araújo -, unidade Calafate, que nos visitam neste momento. Saudamos, também, o prefeito municipal de Buritis, João José Alves, que se faz acompanhar do presidente da Câmara desse município, vereador Prof. Branquinho. Também presentes estão os vereadores Jorivê e Vovozinho, e o



secretário de Obras do referido município, o Sr. Rômulo. Registramos também a presença do Prof. Antônio César da Silva, vice-presidente da Comissão de Direitos Urbanísticos da OAB, representando, neste ato, a entidade. Também está presente o Sr. Ismael Soares, vereador da Câmara Municipal de Sete Lagoas.

Gostaríamos de fazer um comunicado a todos os presentes, extensivo naturalmente a todos os telespectadores que nos acompanham ao vivo pela TV Assembleia: o presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, deputado Dinis Pinheiro, e a deputada Liza Prado, presidente da Comissão de Comissão da Pessoa com Deficiência da Assembleia Legislativa, convidam V. Exas. para a solenidade de abertura da Semana da Pessoa com Deficiência, por ocasião do Dia Nacional e Estadual de Luta da Pessoa com Deficiência, no dia 23/9/2013, segunda-feira, às 9h30min, no Salão Nobre desta Casa.

### **Execução do Hino Nacional**

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

- Procede-se à execução do Hino Nacional.

### **Palavras do Presidente**

Saúdo o Exmo. Sr. presidente da Comissão de Assuntos Municipais, deputado Paulo Lamac, que terá oportunidade de conduzir os trabalhos, certamente com muito brilho e qualificação, em razão do extraordinário trabalho que tem realizado na Casa do Povo. Saúdo a Exma. Sra. presidenta da Comissão de Defesa da Pessoa com Deficiência, deputada Liza Prado, que teve oportunidade de anunciar o grande evento que acontecerá na semana que vem, no dia 23 de setembro, sobre a pessoa com deficiência. A Assembleia de Minas tem abraçado essa causa com muita sensibilidade, com muita garra, com muito amor, procurando dotar essas pessoas, queridas por todos nós, de melhores oportunidades e qualidade de vida. Saúdo a Exma. Sra. vice-presidente da Comissão de Assuntos Municipais, deputada Luzia Ferreira, ontem protagonista de significativo momento do Parlamento de Minas. É uma alegria enorme contar com a presença de V. Exa., com muita inteligência e eficiência. Saúdo o defensor público Eduardo Generoso, representando a amiga defensora pública Andrea Garzon. Muito grato pela presença, caro amigo Eduardo. Saúdo a Exma. Sra. secretária municipal de Políticas Sociais de Belo Horizonte, a sempre deputada Gláucia Brandão, a quem manifesto nossos agradecimentos e nossa fraternidade. Saúdo o Exmo. vereador Wellington Bessa, carinhosamente conhecido como Sapão, o guerreiro do Barreiro de Belo Horizonte, hoje representando a Câmara Municipal de Belo Horizonte. É uma enorme satisfação tê-lo neste evento, amigo Sapão. Saúdo a jovem liderança, o jovem prefeito de Divinópolis, Vladimir Azevedo, presidente da Frente Mineira de Prefeitos. Desejo-lhe muito sucesso e uma trajetória fecunda. Saúdo o Sr. Jamil Barbosa, vice-prefeito de Santana do Paraíso, representando a Região Metropolitana do Vale do Aço. Nosso abraço e nosso apreço. Saúdo o Sr. Luciano Medrado, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas de Minas Gerais, representando o Encontro Metropolitano da RMBH. Quero cumprimentar o superintendente de Planejamento e Gestão de Infraestrutura Urbana e Rural da Secretaria de Desenvolvimento Regional e Política Urbana, Pedro Fonseca Baptista. Nossos sinceros agradecimentos. Também quero saudar e cumprimentar de forma efusiva Pier Sinesi, secretário de Gestão Compartilhada da Prefeitura de Belo Horizonte. Aproveito o ensejo para transmitir nosso abraço fraterno ao nosso querido prefeito Márcio Lacerda. Quero abraçar todos os prefeitos na pessoa do meu sobrinho, o prefeito de Ibituripe. Onde está o Pinheirinho? Está ali. Esse jovem de 21 anos já assumiu essa enorme responsabilidade de administrar a nossa querida terra natal, Ibituripe, que é uma cidade grande, de 200 mil habitantes, repleta de desafios. Desejo a você, Pinheirinho, muito ímpeto, muita garra e muita bravura. Certamente o seu elevado espírito público haverá de lhe conceder uma trajetória muito luminosa. Saúdo as senhoras, os senhores e a imprensa.

É tão bom compartilhar desta Assembleia dinâmica, pró-ativa, para frente, que conversa, debate os problemas, abraça as causas sociais e não tem medo de ir ao debate nem receio de ir ao encontro das pessoas. Tenho envidado todos os esforços para que a Assembleia busque esse caminho sem volta de fraternidade e responsabilidade, sob a ética da fraternidade e da generosidade, sempre preocupada com o bem comum. Digo e repito que a Assembleia de Minas enche de orgulho o coração de todos nós, porque ela tem tido um posicionamento republicano, sério e dedicado. Ela tem procurado fazer o seu dever para melhorar a vida das pessoas. Essa é a nossa função e missão.

Estamos vendo aqui a presidenta e amiga Liza Prado à frente da Comissão de Defesa da Pessoa com Deficiência. O deputado Paulo Lamac também fez um belíssimo trabalho à frente da Comissão Especial de Enfrentamento do Uso do Crack. Da mesma forma, o deputado Adelmo Carneiro Leão teve papel de protagonista naquela brava e patriótica discussão da renegociação das dívidas do Estado. A mesma bandeira é desfraldada pelo Parlamento de Minas, no tocante à saúde, que, lamentavelmente, ainda nos revela um quadro de mazela, tristeza e infelicidade.

Como a saúde não tem sido tratada como a prioridade das prioridades, foi uma das inquietações mais expressivas da sociedade brasileira. A saúde não tem tido boa sorte, acolhimento, ternura e eficiência. A deputada Rosângela Reis tem participado dessas jornadas. A questão do transporte público, da mobilidade urbana é outra grande aflição de Minas Gerais e do Brasil. Assim, a população, a juventude foi às ruas.

Ontem fui à OAB dar uma palestra. Os deputados Adelmo Carneiro Leão, Paulo Guedes e tantos outros estavam em Montes Claros. Disse que cada um de nós tinha de escutar essa inquietação e essa voz de vocês, que é sempre inteligente e sábia. Em um primeiro momento, essa voz externou uma inquietação, mas, em outro, quis extravasar a esperança, que é fundamental para cada um de nós, sobretudo para quem tem maiores responsabilidades.

Neste ambiente, que é muito acolhedor, desejo a vocês muito sucesso, muito êxito e muita luz. A Assembleia Legislativa promove este grande evento, este notável debate para discutir mobilidade urbana, transporte público, inquietação que atormenta todos nós. Cabe à sociedade e ao poder público promover essa junção de esforços, que é o que estamos fazendo, para darmos uma chacoalhada nessa questão, a fim de que, com eficiência e inteligência, possamos buscar soluções, pois o povo quer qualidade e uma vida melhor.

Prefeito Celso Cota, estamos aqui, como empregados, para melhorar a vida do povo. Esse é o nosso desafio, e este é o melhor momento do Parlamento de Minas, pois temos a oportunidade de conversar com os cidadãos, com os especialistas e com os professores. Temos de ouvir o mineiro, que é muito inteligente e muito capaz, tem uma capacidade consultiva extraordinária. A



Assembleia Legislativa de Minas Gerais, na busca dessa relação pacífica e consensual com os cidadãos, está aqui para aprender, para debater, para discutir e para apresentar, de forma concreta, soluções para essa questão da mobilidade urbana, que realmente tem atormentado todos os mineiros e brasileiros. É claro que temos de fazer uma análise da questão política, técnica, econômica e social. Tenho sido um duro crítico dessa concentração de prerrogativas e recursos nas mãos do governo federal; vejo isso como contrassenso: a democracia brasileira está bem-consolidada e sobremaneira alicerçada, mas a Federação é capenga e moribunda e bem frágil, o que acaba trazendo dificuldades aos gestores municipais e aos Estados, que ficam sem condições financeiras e sem capacidade para dar respostas eficientes aos seus cidadãos, que querem uma resposta rápida, eficiente e inteligente, a fim de construirmos cidades inteligentes, que é o nosso desejo e sonho.

Desejo a todos os presentes muito sucesso e êxito. Minas tem tido um papel vanguardista sob todos os aspectos. Espero que, agora, através dessas cabeças pensantes e dessa construção coletiva de solidariedade, possamos ofertar aos mineiros e a todos os brasileiros dias melhores de fraternidade, de paz e de justiça social. Um grande abraço! Mãos à obra! Desejo a todos muito sucesso, alegria e êxito nesta nossa missão.

### **Palavras do Deputado Paulo Lamac**

Bom dia a todas e a todos. É uma grande satisfação estar aqui reencontrando algumas pessoas e encontrando outras que nos prestigiam na Casa do povo. Em brevíssima saudação, desejo que todos aproveitem este encontro de dois dias. Certamente vamos discutir temáticas importantíssimas para os municípios do interior, para as regiões metropolitanas do Estado de Minas Gerais. Dentro de alguns instantes, vamos assumir a coordenação dos trabalhos na parte da manhã. Sejam todos muito bem-vindos. Daqui a pouco vamos nos aprofundar na temática da mobilidade urbana. Desejo a todos um grande encontro.

### **Palavras da Deputada Liza Prado**

Bom dia a todos e a todas. Saúdo os presentes neste Plenário, o nosso querido prefeito. Presidente Dinis Pinheiro, V. Exa. tem esse menino, o Pinheirinho, jovem que está pensando e governando conforme os princípios que defendemos, ou seja, preparando a cidade para que ela seja uma cidade para todas as pessoas. Cumprimento os prefeitos, os vereadores, as entidades. Saúdo o presidente desta Casa, que tem conseguido fazer com que a Assembleia não tenha apenas o *slogan* "Poder e voz do cidadão", porque, na prática, as pessoas realmente participam das atividades da Casa. A Assembleia tem demonstrado que é combativa, deputado Paulo Lamac. V. Exa. tem contribuído muito para podermos melhorar a vida das pessoas.

Este encontro é muito importante porque é necessário que haja planejamento, gestores públicos competentes, eficientes. Nossa população tem uma visão muito mais crítica, os recursos estão cada vez menores. Então, é preciso fazer mais com muito menos. Se não formos muito eficientes, muito dinâmicos, muito proativos, não vamos obter bons resultados. Deputado Adelmo Carneiro Leão, deputada Luzia Ferreira e minha querida amiga deputada Rosângela Reis, devemos planejar nossas cidades, ter conhecimento dos problemas, fazer o que estamos fazendo aqui, ou seja, discutir o tema com técnicos, com pessoas que se especializaram, que fizeram doutorado na área. Assim, vamos adquirir informações e conhecimento. Sem isso, fica muito difícil haver planejamento. É importante ter consciência de todos as dificuldades da cidade.

Nosso povo não aguenta mais. Para as pessoas com deficiência, a falta de mobilidade urbana é um desastre. Estamos tentando pelo menos amenizar e exigir que direitos sejam respeitados. Cidadãos e cidadãs não querem favores, querem que seus direitos sejam respeitados. A Assembleia tem cumprido esse papel, tem acompanhado as políticas públicas, o PPAG, os programas e exigido o seu cumprimento. Esse é o nosso papel.

Gostaria de cumprimentar as autoridades, o meu querido vereador que representa a Câmara Municipal de Belo Horizonte, o Pier, a minha querida amiga Gláucia, a defensoria pública, tão combativa. Muito obrigada pela presença de vocês. Chega de conversa, vamos aos trabalhos. Bom dia a todos e a todas. Obrigada.

### **Palavras da Deputada Luzia Ferreira**

Bom dia a todos e a todas. Saúdo os delegados e demais participantes deste importante evento realizado nesta Casa. Cumprimento a Mesa na pessoa do deputado Dinis Pinheiro, nosso presidente.

Deputado Paulo Lamac, as ruas elegeram o tema que vamos discutir hoje como prioridade na gestão pública do Brasil. A Assembleia, como está aqui, estava pensando em construir soluções inteligentes, discutir, apresentar propostas. A multidão que foi às ruas no primeiro semestre deste ano deixou claro que a mobilidade é uma das pautas mais importantes e urgentes, com impacto cada vez maior na vida de cada um de nós. Para quem utiliza transporte coletivo, o impacto é ainda mais grave, mas também o é para todos que se deslocam por meio de qualquer outro transporte. Essa questão ficou clara. O sonho de cada um é ter um carro, para agilizar a vida, chegar mais rápido ao trabalho, ter mais tempo disponível para a família e o lazer, em função até da precariedade do transporte público de massa. Isso piorou a situação, porque as ruas estão lotadas de veículos, e ninguém anda para lado algum. Nas grandes cidades, o tempo médio de deslocamento é de duas horas ou três horas por dia, ou seja, um desperdício da nossa energia criativa. O estresse e os problemas emocionais gerados por essa situação causam até problemas de saúde, com reflexo no Sistema Único de Saúde, além de diminuir a produtividade, pelo cansaço inerente ao trânsito.

Também ficou claro nessas manifestações que é preciso criar soluções, o que é responsabilidade de todos nós. Mas não haverá solução sem transporte público de massa eficiente, que possa dar conta dessa demanda, do crescimento das cidades, especialmente das regiões metropolitanas. Esse é o desafio. Devemos desincentivar o uso do transporte individual e criar cada vez mais soluções para o transporte coletivo.

Como sou da Região Metropolitana de Belo Horizonte, vou me lembrar do nosso metrô, cujo projeto começou há 30 anos e ainda não tem nem a primeira linha iniciada de forma adequada. Obviamente o metrô não tem interface apenas em Belo Horizonte, mas nas cidades do seu entorno. Tem de haver sempre esta aposta: priorizar o transporte coletivo e garantir o trabalho de planificação com recursos do município, do Estado e da União. Dessa forma, teremos um transporte de qualidade, e as pessoas poderão se deslocar, até os que utilizarem eventualmente transporte individual. Essa é uma prioridade que temos visto ser subvertida ao longo dos últimos 20



anos. Quer dizer, há uma aposta muito forte no transporte individual, até com incentivos, como diminuição de impostos e pagamento dos veículos em parcelas durante sete ou oito anos. Acho que deveria ser o inverso; deveriam ser ampliadas as redes de metrô, interligadas as linhas de ônibus de qualidade e haver linhas urbanas específicas para o transporte coletivo. Talvez até pela dificuldade do transporte individual, as pessoas serão levadas a deixar o carro, utilizá-lo apenas no final de semana, para passear ou para atividades de lazer.

Esse é um grande desafio do Brasil, junto à saúde, à educação e à geração de empregos. Esse é o desejo dos brasileiros. Esta Assembleia dá contribuição importante ao fazer esta discussão e, com base em tudo o que foi apresentado, apresentar propostas que possam não apenas impulsionar decisões no âmbito do Executivo, mas também - quem sabe - garantir recursos nos instrumentos orçamentários próprios, que temos aqui todos os anos, a fim de que isso se torne realidade.

Bom debate a todos nós. Espero que daqui possa sair um rol de sugestões que possam ser praticadas e dar uma contribuição efetiva.

### **Palavras do Sr. Vladimir Azevedo**

Bom dia a todos e a todas. Permitam-me cumprimentar todos os colegas da Mesa na pessoa do presidente Dinis Pinheiro e na deputada Luzia Ferreira, minha conterrânea. Quero cumprimentar todos os técnicos, agentes políticos e colegas prefeitos. Quero abraçá-los por intermédio do Celso Cota, ex-presidente da AMM e grande companheiro. Cumprimento ainda os vereadores e os secretários municipais.

Queria apenas deixar algumas questões que considero importantes na abertura desse trabalho. Estamos representados pela nossa equipe, que aqui ficará o fórum inteiro. Presidente Dinis Pinheiro, falo não só como prefeito de Divinópolis, cidade-polo do oeste mineiro com 226 mil habitantes, mas também como presidente da Frente Mineira de Prefeitos, entidade que compõe, junto à AMM, o movimento municipalista mineiro, cuja missão é um pouco diferenciada. Essa entidade é mais focada na articulação das cidades-polo e da região metropolitana. Nosso vice-presidente é o prefeito da capital, o Márcio Lacerda. A diretoria é composta basicamente por prefeitos de cidades-polos da região e de cidades médias e turísticas, que têm também questão diferenciada de fluxo de pessoas e de veículos.

Esse tema vem em boa hora. Mais uma vez, a Assembleia mineira mostra estar atenta para as questões de nosso país. A pauta política e social está na ordem do dia. O sistema veio em razão dos fortes movimentos sociais deste ano. Foi aberta agora a possibilidade deste fórum, depois do Saúde + 10 e de outros projetos tão importantes, e que já estão na agenda brasileira, como a renegociação das dívidas dos estados. Esse sistema é uma questão muito urgente. Quanto maior o aglomerado urbano, maior será o problema de mobilidade urbana. Num país que cresceu de forma tão desordenada como o Brasil, temos muitos problemas de infraestrutura básica, de pavimentação de ruas, de ligações adequadas básicas à vida das pessoas. Há problemas maiores de mobilidade, de planos viários, entre outros.

Essa lei federal, caro deputado Paulo Lamac, traz-nos uma esperança de debate no País. Parabenizo a comissão de V. Exa. por abrir esse debate em Minas e de, neste seminário, viabilizar uma articulação, uma mobilização e um nivelamento técnico para que possamos desdobrar o tema em Minas, que estará em nossa pauta nos próximos dois anos, quando discutiremos esse plano de mobilidade. Esse sistema talvez seja a política pública que mais afeta todas as pessoas. Desde que nascemos, usamos a mobilidade urbana. Como recém-nascidos, ao sair do hospital, já usamos mobilidade. Até em nossa morte, o cortejo funeral dependerá de mobilidade urbana. Todos os dias, somos usuários de mobilidade urbana. Na infância, na adolescência, na juventude, na terceira idade, temos de nos deslocar num país que tem uma cultura no transporte individual. Todos queremos entrar no carro, em nossas casas, chegar ao local de nosso destino, estacionar na porta e resolver nossos problemas. Essa é a cultura em que fomos moldados.

Temos uma macroeconomia independente da indústria automobilística. É preciso produzir carros, colocá-los nas ruas. Trago uma informação para a reflexão de todos. Só em Divinópolis, quando fui candidato a prefeito, em 2008, lembro-me perfeitamente de que nossa frota de veículo era em torno, caro presidente Dinis Pinheiro, de 82 mil veículos. Na reeleição que disputamos no ano passado, fechamos 2012 com 110 mil veículos. A quantidade de veículos cresce muito mais que a população. Não temos como alargar as ruas. O transporte público é um desafio que ainda tem uma precariedade de cobertura, de horários, de qualidade, de tarifas e de tantas outras questões. É esse nó que nos cabe desatar.

Também sou vice-presidente da Frente Nacional de Prefeitos. Estive na reunião do Senado, quando foi aprovado o Reitup, projeto ao qual todos nós temos de estar ligados. Agora passará à Câmara dos Deputados, e queremos sua votação ainda este ano, para o que será necessária mobilização política. É o Regime Especial de Impostos para o Transporte Público Urbano e Metropolitano, que vai significar mais que desoneração tributária, com a qual temos de ter cuidado. Tivemos a isenção do PIS e da Cofins agora, mas foi tirado o subsídio do diesel. Em termos de custo de planilha, praticamente anularam essas duas coisas.

Temos de avançar na desoneração tributária em todos os entes e em itens importantes da planilha do transporte coletivo. E, mais que isso, temos de aumentar o controle social, a transparência das planilhas e sua padronização em nível federal. Tudo isso é previsto pelo projeto Reitup, que está na pauta da Câmara dos Deputados. É importante esse nivelamento político e uma mobilização organizada das entidades municipalistas, das forças políticas estaduais e municipais.

Venho aqui cheio de esperança, acreditando que vamos voltar com respostas. Vamos voltar, junto com nossos técnicos, com possibilidades e, com determinação política, teremos capacidade de tomar decisões melhores que afetem a melhoria da qualidade de vida das pessoas em nossas cidades, caro amigo, Moacir, da cidade de Formiga. Entendemos que este é o momento. Não podemos esperar. Temos de juntar esse clamor popular a projetos importantes que estão na pauta, e também esse plano municipal de mobilidade, que ora é imposto, de forma muito sadia, em nossa pauta. Assim, podemos discutir esse tema e também questões de desoneração tributária, como uma questão que tem abertura de impostos nacionais que ferem muito a rotina de nossos municípios. Os prefeitos estão no dia a dia desse problema da mobilidade urbana. Quando se tem, por exemplo, uma isenção da Cide para segurar o preço da gasolina, isso fere nossas receitas e incide em nossos investimentos em mobilidade, em pintura estatigráfica de qualidade, em novos semáforos de trânsito. Temos de nos blindar nesse sentido cada vez mais, fortalecer e fazer uma equação federativa,

colaborativa, sinérgica e despojada de qualquer interesse político e eleitoral. Com esse sentimento, as cidades mineiras, presidente Dinis Pinheiro, deputados presentes e povo mineiro, vieram a esta Casa, a fim de tentar somar e levar daqui a esperança de dias melhores, por meio da mobilidade, para nossas cidades. Muito obrigado e bom fórum a todos.

### **Palavras do Vereador Wellington Bessa**

Bom dia a todos. Peço licença para cumprimentar os membros da Mesa, na pessoa do presidente, deputado Dinis Pinheiro, que tem feito um grande trabalho à frente desta Casa, exemplo para a câmara de Belo Horizonte. Parabéns pelo trabalho que tem executado nesta Casa, presidente. Trago um abraço fraterno do nosso presidente, Léo Burguês, que não pôde estar presente e incumbiu-me dessa missão. Quero enaltecer o trabalho de mobilidade urbana que tem sido feito em Belo Horizonte, do avanço que tem acontecido, e pedir desculpas pelo transtorno que a questão do trânsito causa nesta cidade. O prefeito de Belo Horizonte tem feito um trabalho muito bonito, mudando a cara de Belo Horizonte no que se refere à mobilidade urbana. Quem anda em Belo Horizonte sabe do tanto de obras que estão sendo feitas. Falam que esse prefeito é bom de serviço, e realmente isso é verdade. Nós, da Câmara Municipal de Belo Horizonte, temos acompanhado de perto as obras feitas, que têm dado fluxo ao trânsito.

Pelo que foi falado pela companheira Luzia, deputada que também tem cobrado a questão da mobilidade urbana, temos a questão do transporte de massa, do metrô, que realmente virou uma novela. Nós, sou um dos vereadores mais votados do Barreiro, somos cobrados a todo momento. Constantemente, somos perguntados sobre como anda o metrô do Barreiro. Já se passaram muitos anos, mas até hoje nada de o metrô chegar ao Barreiro. O dinheiro foi gasto, já foi para o ralo. O que foi feito não o foi da forma como deveria, e temos brigado por isso. O prefeito Marcio Lacerda tem ido sempre a Brasília e cobrado a conclusão do metrô, principalmente da região do Barreiro. Esperamos que a construção do metrô saia de verdade, porque já virou motivo de chacota nacional.

Quem anda no trânsito de Belo Horizonte, no dia a dia, sabe que só o transporte de massa mudará a cara da nossa mobilidade. Haverá mais discussão sobre isso; deixaremos para debater esse tema depois. Um bom fórum a todos e muito obrigado.

### **Palavras do Sr. Luciano Medrado**

Bom dia a todos. Na pessoa do presidente Dinis Pinheiro, cumprimento os integrantes da Mesa, particularmente o deputado Paulo Lamac, pelo resultado de um trabalho pródigo em antecipar o grito das ruas, ao tratar da mobilidade urbana bem antes de a sociedade ir às ruas reclamar.

Em nome do setor produtivo privado, fico muito feliz em poder contribuir com esse trabalho desenvolvido pela Assembleia, pois mobilidade urbana é uma questão bem mais séria do que o que temos visto ser discutido, principalmente, pela mídia. É bem mais complexa e carece de um fundamento essencial no Brasil, que é o conhecimento. Não detemos conhecimento sobre mobilidade e logística urbana; essa área não é dominada no Brasil. É como no futebol: todos dão palpite, mas poucos têm conhecimento. No Brasil, mobilidade urbana é um tema pouco dominado, principalmente pelas universidades. A visão fica distorcida, fica míope, e temos mais dificuldades em encontrar as soluções.

O que me faz satisfeito, como cidadão de Minas Gerais, em primeiro lugar, é o fato de a Assembleia ter se antecipado à discussão desse tema e aberto o debate e disseminado a importância do desenvolvimento de conhecimento nessa área. Em segundo lugar, ficará claro nas propostas que entregaremos a esta Casa que tudo começa com desenvolvimento econômico; é a geração do emprego e da renda que farão a vitalidade de uma cidade. Sem desenvolvimento econômico, não há razão para a sobrevivência das cidades. Em terceiro lugar, os planejamentos municipal, estadual e federal devem ser integrados. Não adianta haver uma lei do uso e ocupação do solo caminhando numa direção, e os órgãos responsáveis pela mobilidade urbana caminhando noutra. Hoje os órgãos que tratam essencialmente de mobilidade urbana têm o vício de achar que é eminentemente uma questão de trânsito, quando, na realidade, é muito mais que isso; há outras questões importantes que a sociedade não percebe. Nisso, a lei foi pródiga ao afirmar que a mobilidade urbana é das pessoas e dos produtos.

Nenhuma cidade sobrevive sem ser abastecida; não há razão para se movimentar de um ponto de origem a um ponto de destino sem que a origem e o destino da movimentação das pessoas estejam abastecidos. Não estaríamos aqui se esse prédio não houvesse sido construído. Para que ele fosse construído, a obra foi abastecida. Não estaríamos aqui se esta mesa não estivesse neste local. Não iríamos à escola, se não houvesse carteira para nos assentarmos, além do quadro; não iríamos ao hospital se não houvesse maca; não iríamos a lugar algum se tanto a origem quanto o destino não estivessem suficientemente abastecidos. Isso sem dizer do comércio que, normalmente no Brasil, pela organização dos municípios, é responsável por 70% a 80% do PIB. E a sociedade não o reconhece, o poder público não o reconhece como atividade essencial e vive judiando, prejudicando a si próprio quando prejudica as atividades produtivas do comércio, da indústria, da agricultura e dos serviços. A política é autoritária. O exercício do poder se dá pela capacidade de autoridade que se impõe em regras que não condizem com o interesse maior, que é o do desenvolvimento econômico, social e ambiental.

Quero parabenizar esta Casa, como cidadão de Minas Gerais, por ter aberto esse diálogo para que façamos com que a sociedade estimule as universidades a desenvolver esse conhecimento, para que tenhamos um debate mais consistente do ponto de vista técnico, a fim de que encontremos soluções mais adequadas e que se resolva essa situação aflitiva do caos urbano no Brasil. Muito obrigado, deputado Dinis Pinheiro, presidente desta Casa; obrigado, deputado Paulo Lamac, que conduziu a questão com brilhantismo, tentando fazer reconhecer, com humildade, a nossa grande carência no tocante ao conhecimento das questões de mobilidade urbana. Muito obrigado.

### **Palavras do Sr. Fabrício de Assis**

Bom dia a todas e a todos. Cumprimento o presidente e o deputado Paulo Lamac, que avalizou um debate tão importante como o da mobilidade urbana.

Nós, do Vale do Aço, enfrentamos desafios que todos conhecem: a dificuldade de nos movimentarmos de um local para outro, a dificuldade para estacionarmos um veículo ou simplesmente tentarmos chegar ao nosso local de trabalho. A cada dia é preciso sair



mais cedo, pois, caso contrário, não chegamos no horário certo. Esses e outros problemas são enfrentados no dia a dia por cada cidadão. Com a possibilidade que a Assembleia nos deu para discutir e encarar de frente esses problemas, o Vale do Aço traz um conjunto de propostas que visa amenizar esses problemas, a fim de buscarmos as suas soluções. Só é possível melhorar e fazer com que as cidades progredam se nós, que somos responsáveis por elas, agirmos de forma consciente e definitiva. Este encontro realmente veio nos prestigiar porque, paralelamente, estamos trabalhando com a Conferência das Cidades. A partir de amanhã haverá a etapa estadual, e um dos eixos da discussão da Conferência das Cidades também é a mobilidade urbana. Então, com essa força conjunta, os três entes unidos - municípios, Estado e a União -, poderemos mudar nossa história.

Agradecemos a oportunidade desejando a todos um bom trabalho. Que possamos realmente buscar soluções para esses grandes desafios. Bom dia a todos.

### **Entrega de Propostas**

O locutor - Convidamos os representantes do Encontro Metropolitano da RMBH e do Encontro Metropolitano do Vale do Aço a entregar as propostas produzidas nos respectivos eventos ao presidente da Assembleia Legislativa, deputado Dinis Pinheiro, à deputada Liza Prado e ao deputado Paulo Lamac. Convidamos também a participar desse ato as deputadas Rosângela Reis e Luzia Ferreira.

O presidente - Quero saudar e cumprimentar o ex-prefeito de Contagem, ex-deputado e ex-secretário de Estado Ademir Lucas, uma grande expressão da política de Minas, querido amigo que nos visita hoje.

- Procede-se à entrega das propostas.

O locutor - Ato contínuo, o deputado Paulo Lamac também entrega as propostas obtidas através de consulta pública ao presidente da Assembleia Legislativa, deputado Dinis Pinheiro.

- Procede-se à entrega das propostas.

O presidente - A Assembleia Legislativa manifesta agradecimentos às autoridades que participaram da abertura deste encontro estadual. Neste momento, passo a presidência ao dileto amigo deputado Paulo Lamac.

O locutor - Com a palavra, o deputado Paulo Lamac, representando o presidente desta Casa, deputado Dinis Pinheiro.

### **Palavras do Presidente**

Muito obrigado. Novamente sejam bem-vindos. Dentro de alguns instantes, vamos escutar o Sr. Pedro Schultz, superintendente de Planejamento e Gestão de Infraestrutura Urbana e Rural.

Não poderia rapidamente deixar de trazer uma provocação. Como já foi dito por diversos oradores que me antecederam, estamos debatendo uma temática que foi o estopim de manifestações importantes que aconteceram no Brasil. A Assembleia se propôs a fazer essa discussão ainda no início do ano, antes que toda essa movimentação acontecesse. Esse fórum técnico foi construído com a participação ativa da sociedade civil e de diversos órgãos governamentais. Então, eu não poderia iniciar a parte técnica desse nosso fórum, digamos assim, sem render aqui as devidas e merecidas homenagens à equipe que coordenou o seu processo de elaboração. Não vou me arriscar a citar nomes porque muitos estão presentes. São mais de 30 instituições representadas nesse grupo, que foi determinante para que tivéssemos algumas etapas bastante importantes.

Começamos com uma discussão de nivelamento quando fizemos aquele primeiro seminário, aquele primeiro debate sobre mobilidade urbana. Em seguida, passamos para duas etapas metropolitanas. A primeira foi no Vale do Aço, que aconteceu justamente no dia das primeiras manifestações relevantes e de maior vulto no País. Na mesma semana, realizamos a segunda etapa na Região Metropolitana de Belo Horizonte, em Betim. Esse encontro estadual recebeu a representação de vários municípios e deu início à última etapa do fórum técnico, que se propõe a partir para um processo de interiorização. Vamos levar para as macrorregiões do Estado oficinas desenvolvidas em parceria com o governo do Estado - foi convidado a participar também o governo federal -, para que possamos debater esse tema mais próximos da realidade e geograficamente mais próximos dos municípios, que terão de elaborar seus planos municipais de mobilidade urbana.

Na mesma linha, não poderia deixar de enaltecer o esforço e o empenho da Escola do Legislativo, que também participou de um curso sobre o desafio da elaboração dos planos municipais de mobilidade urbana, o qual será disponibilizado para os gestores e para a sociedade civil. Se há nas cidades-polo problemas consolidados e questões que demandam discussões extremamente complexas, do ponto de vista dos municípios de menor porte, como foi colocado com propriedade, há também o imperativo da lei que determina que, até 2015, todos os municípios com população superior a 20 mil habitantes ou que estão nas regiões metropolitanas devem elaborar seus planos municipais de mobilidade urbana. Como fazer isso em municípios que não possuem sequer um engenheiro, que não possuem sequer um corpo técnico minimamente preparado para isso? Precisamos colocar a questão real. Corremos o risco de, eventualmente, termos situações semelhantes, como foi verificado na época da correria para a elaboração dos planos diretores, com projetos de “control C, control V”, cópia e cola, e sem nenhum resultado efetivo, simplesmente buscando o cumprimento de uma determinação legal. Mas esse não é o objetivo. Queremos contribuir, de fato, para que os municípios possam iniciar seus debates e para que aqueles que vão partir para a contratação, para a terceirização ou para a construção em conjunto com outros entes do poder público possam fazê-lo com plena consciência do desafio pelo qual todos deverão passar.

Não poderia deixar de dizer, saindo do escopo da elaboração dos planos municipais, que estamos convivendo com uma situação, meus amigos, que, até pelo que percebemos nos outros países, me parece irreversível, que é o aumento do fluxo de veículos nas nossas cidades, a não ser que exista um novo processo de empobrecimento das pessoas. O que se debate hoje, as discussões das quais tenho participado são no sentido de que temos que criar condições para convencer os cidadãos não a não ter carro - porque, em lugar nenhum, as pessoas simplesmente deixaram de ter carro -, mas a deixar seu carro em casa. Nesse sentido, temos duas vertentes muito distintas. Uma delas passa pela linha do uso da força, das restrições que eventualmente podem ser necessárias em situações extremas do convencimento pela oneração. E, por outro lado, acredito que deveria ser trabalhado, em primeiro lugar, o convencimento, o que será feito por meio do oferecimento de alternativas. Não podemos simplesmente acreditar que a pessoa deixará o carro para utilizar



um sistema que não atende em termos de conforto, de tempo e de custo que seja minimamente compatível. Também não há nenhuma demonstração de que seja possível simplesmente a utilização da força, de instrumentos de maior poder para restringir ou reduzir o uso de veículos.

Esse é um desafio complexo, que inclui evolução cultural. Talvez esse seja o fator principal. Ainda vivemos num lugar em que as pessoas acreditam que transporte coletivo é para aqueles que não têm condições de ter carro. A utilização de carro ainda está muito associada a *status*, a uma questão de poder, de a pessoa poder utilizar aquele instrumento. Nos lugares em que conseguiram evoluir o entendimento desse conceito, demonstraram para a população que a alternativa para deslocamentos habituais, trabalho e escola, deve ser o transporte coletivo. Então, é um desafio imenso para nós, porque considera-se a alteração do padrão cultural que está solidamente estabelecido no nosso país. Além de criarmos alternativas adequadas de transporte que contemplem tempo de deslocamento, confiabilidade, o mínimo de conforto e um preço compatível, é preciso haver atrativo no transporte coletivo em comparação com o deslocamento no veículo individual. Precisamos trabalhar melhor o conceito de que transporte coletivo é algo natural e desejável para as sociedades que estão avançando em termos civilizatórios.

Os desafios são imensos. Precisamos desenvolver a cultura dos modos não motorizados. Não tenho a menor dúvida de que, a partir dos planos municipais e da própria legislação, que avança em vários pontos, poderemos criar condições favoráveis para esse empenho, que é do setor público, em todos os seus níveis, e da sociedade civil. Terá que existir uma articulação ampla para conseguirmos algum resultado ou será simplesmente mais um tanto de papel e mais uma grande confusão no trânsito e na organização das cidades. Acredito que não tenhamos muita condição e estrutura de simplesmente deixar rolar, pois, da maneira como está, daqui a pouquinho viveremos um processo de imobilidade urbana. E acredito também que já existe uma consciência disso, de que algo deve ser feito. As discussões de como e quando fazer e de que instrumento lançar mão em cada etapa, parece-me, estão amadurecendo, e rápido, no País. As manifestações ajudaram e continuam ajudando nesse sentido; agora, cabe aos senhores, gestores públicos, técnicos, políticos, enfim, a todos nós, articularmo-nos e construirmos, de fato, as alterações que a sociedade demanda e que são uma necessidade real e concreta.

Então, é uma grande satisfação e prazer. Gostaria de passar a palavra ao Pedro Schultz, que fez parte da nossa equipe de organização e é superintendente de Planejamento e Gestão de Infraestrutura Urbana e Rural, para as suas considerações.

### **Palavras do Sr. Pedro Schultz Fonseca Baptista**

Bom dia a todos os senhores e senhoras presentes. Gostaria de agradecer à Assembleia Legislativa o convite, na pessoa do deputado Paulo Lamac, coordenador da Mesa. Trago um abraço do secretário Bilac Pinto, da Sedru. É uma honra participar, desde o início, dos trabalhos nesta Casa.

A apresentação abordará: a participação da Sedru nesse fórum técnico; as próximas etapas de capacitação, como continuidade da ação - lembramos a fala do deputado Paulo Lamac de que essa ação não pode parar aqui e que o Estado continua desenvolvendo suas forças para apoiar os municípios; o público-alvo dessa ação e a relação disso com o plano diretor; a obrigatoriedade do plano diretor e sua efetividade em Minas Gerais; o conteúdo do plano de mobilidade; o controle social, que estamos aqui fazendo - a sociedade civil participando das decisões e da construção do futuro; o relato da 5ª Conferência das Cidades de Minas Gerais, que acontecerá a partir de amanhã até domingo, sob a organização da Sedru e da Assembleia Legislativa; e sugestão de compromisso e proposta de parceria a todos os envolvidos.

Faremos uma breve linha do tempo. Primeiro, tivemos a consulta pública e algumas discussões na Assembleia Legislativa. Depois, uma consulta pública foi aberta de maio a julho. Em seguida, iniciamos o nosso ciclo de debates, em junho. Houve algumas etapas metropolitanas, mas, infelizmente, nós da Sedru não pudemos participar e viemos aqui receber exatamente esse relato do que aconteceu para transpormos os municípios do interior. Na verdade, essas serão as novas etapas: sair da discussão na Assembleia Legislativa e partir para o interior, pois conhecemos a dificuldade de esses municípios chegarem até aqui.

Teremos também uma etapa à distância, que está sendo articulada pela Sedru e pela Escola do Legislativo. Pretendemos ter também aulas presenciais, que serão realizadas em algumas sedes municipais, para abarcar representantes do poder público e da sociedade civil. Isso será executado no primeiro semestre de 2014, e contamos com o apoio da PUC Minas, por meio do Núcleo Jurídico de Políticas Públicas - Nujup -, da Faculdade de Direito, e do Crea, parceiros na elaboração desses módulos que serão ministrados.

Qual é o público-alvo dessa ação? O PlanMob havia definido que seriam municípios com população acima de 500 mil habitantes, e o Estatuto das Cidades depois estabeleceu que seriam municípios com mais de 100 mil habitantes. Porém a Lei de Mobilidade traz: "Em Municípios acima de 20 mil habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do Plano Diretor (...)".

Nossa dificuldade é exatamente caracterizar esses municípios, em razão das áreas de circuitos culturais que fazem parte desse grupo, já que temos poucas informações relativas à efetividade desses municípios.

Os municípios que não possuem sistema de transporte público devem priorizar o transporte não motor e identificar, dentro da cidade, a melhor forma de deslocamento, em detrimento do automóvel. Esse plano deve ser integrado ao plano diretor. Na verdade, o plano diretor já traz um capítulo sobre a mobilidade urbana; então, os municípios que já possuem plano diretor não precisam criar agora uma nova ferramenta; basta que incrementem o plano diretor e façam com que seja robusto e contenha os conteúdos.

Para acalmar os ânimos, é importante dizer que escutamos os municípios dizerem que agora estão muito preocupados em fazer um novo instrumento de planejamento, mas municípios que já realizaram o seu plano diretor não têm que fazer esse novo instrumento de planejamento. Na verdade, o que precisam fazer é contemplar todos os conteúdos e colocar prazos. Os municípios que não elaboraram o seu plano diretor, esses sim, serão penalizados com a falta de recursos do governo federal. Acreditamos que o Estado vá compactuar com isso a partir de determinado momento.

O planejamento precisa ser integrado, exatamente porque a mobilidade é um dos capítulos do plano diretor. As questões relativas à circulação na cidade, tanto de pessoas quanto de cargas, estão fatalmente ligadas a questões de espaço de moradia e de espaço público. É preciso estabelecer como serão os espaços de ônibus, de táxi e de estacionamento. Tudo isso conforma o espaço público.



A motivação do fluxo de deslocamento, já tratado pelo Dr. Luciano Medrado, é justamente a origem e o destino, isto é, o local de onde as pessoas saem e para onde vão. Essa relação envolve não só o trabalho, mas também o lazer, a educação, a saúde, os tipos de transporte que serão utilizados, a redução da poluição atmosférica e a sustentabilidade. O principal objetivo é lançar mão de automóveis e outros veículos que tenham baixa emissão de carbono.

A propriedade de terra é um outro tema muito importante. Sabemos que vários municípios não conhecem a origem de suas terras, por isso têm dificuldade de implantar projetos por não terem o registro cartorial da terra.

Existe ainda o problema do financiamento dessa política pública e da segurança pública. Faço parte de um conselho que trata das questões de segurança. Sempre recebemos dados dos bombeiros, da Polícia Militar e da Polícia Federal referentes ao número de acidentes nas estradas. Quando um prefeito procura a Sedru e diz que quer pavimentar uma rua, ele logo pensa no tipo de pavimentação que deverá fazer. Nesse caso, o prefeito deve ter ciência sobre se será melhor fazer um CBUQ ou um calçamento. Ele precisa decidir qual dessas duas formas vai gerar melhor fluidez. O município também precisa pensar um pouco na segurança das pessoas e talvez implementar alguns equipamentos de segurança, como os quebra-molas e os redutores de velocidade. Digo isso porque, de certa forma, o asfalto induz à velocidade. Tudo precisa ser muito bem pensado pelos municípios.

Quais são as diretrizes importantes do plano diretor? É bom lembrar que esse plano de mobilidade não precisa ser totalmente inovador, porque, na verdade, ele traz referências do plano diretor. Sempre tivemos dúvidas sobre para que serviria o plano diretor, e agora ele está exatamente nos trazendo essas “dicas” de como construir esse plano de mobilidade. Ele traz o macrozoneamento que vai indicar onde estão as áreas residenciais, comerciais, os espaços públicos da cidade e as áreas de preservação. Ele traz a zona de expansão urbana. Recentemente, houve uma modificação na lei de expansão urbana, e os municípios que desejarem alterar o seu perímetro urbano deverão fazer um projeto específico para isso. Aliás, isso é algo muito importante e que ainda está pouco disseminado entre os municípios. A definição de áreas de investimento prioritárias também aparecem aí e são áreas que precisam de investimentos estratégicos. Essas áreas deveriam receber investimentos para que se pudesse fazer um fluxo de crescimento na cidade. Há ainda a definição de outras políticas públicas. Se o município quiser, por exemplo, implantar uma escola ou uma universidade, onde ele deverá fazer isso? Qual o impacto que isso vai gerar na região?

Para quem o plano diretor é obrigatório? A lei estabelece que todos os municípios que devem obrigatoriamente ter um plano diretor também devem estabelecer o seu respectivo plano de mobilidade. O plano diretor é obrigatório para os municípios com mais de 20 mil habitantes e os pertencentes às regiões metropolitanas e aglomerações urbanas. Temos escutado a necessidade e a vontade de implantar novas regiões metropolitanas. O que isso causará em termos de planejamento dessas regiões?

Onde o poder público tiver interesse, pode haver plano diretor. Algumas prefeituras, mesmo não sendo obrigadas, sentem a necessidade de um planejamento e elaboram o seu plano diretor.

As cidades integradas às áreas de especial interesse turístico devem elaborar o seu plano diretor. A lista não está atualizada, pois, se formos verificar, como o Estado de Minas Gerais inteiro faz parte de um circuito turístico, todos os 853 municípios, de certa forma, estariam obrigados a fazer esse instrumento de planejamento.

As cidades inseridas em área de influência de empreendimentos devem ter o seu plano diretor. Nós, da Sedru, temos um papel muito importante nessa conexão entre as empresas mineradoras, principalmente, e os municípios pequenos, que sofrem o grande efeito dessa implantação. Muitas vezes esses municípios recebem o dobro da sua população em cerca de cinco anos. Esse impacto é gigantesco para um município sem infraestrutura nenhuma. Estamos firmando um termo de cooperação entre estes três parceiros - Sedru, município e mineradora - para a implantação desses planos diretores, a fim de que a cidade tenha um crescimento saudável. Aqueles municípios incluídos no cadastro nacional de área de risco devem ter o plano diretor, mas ainda não foi divulgada a listagem.

Esse é o mapa, fruto de uma cartilha elaborada pelo Ministério Público em parceria com a Sedru, que traz um dado do sistema de planos diretores, trabalho desenvolvido pela secretaria, em que coletava e tentava buscar informações sobre os municípios que tinham o plano diretor.

Podemos perceber que a maior dificuldade era a seguinte: muitos municípios não repassam essas informações. Temos muita dificuldade em entrar em contato com a Secretaria de Obras Públicas e a Secretaria de Planejamento, quando existentes no município, para recebermos essas informações. Muitas delas não foram divulgadas em *sites* do município. Isso ajudaria muito na consulta do Estado e de qualquer cidadão que deseje fazer algum empreendimento.

Foi verificada uma ausência muito grande de planos diretores no Estado de Minas Gerais. Vários municípios ainda não cumpriram a obrigação legal do plano diretor. O corpo técnico dos municípios não tem capacitação específica. Sabemos que os municípios foram emancipando-se. Com isso há alguns muito pequenos, que, na verdade, têm de dividir um engenheiro com outros. É muito importante a presença da associação de municípios, que é uma ferramenta importantíssima para servir a cidade de serviços de qualidade.

Quais são as necessidades identificadas nesse corpo a corpo que fazemos com os municípios? Eles enfrentam muitas dificuldades no desenvolvimento técnico do plano diretor e das suas legislações complementares, como Código de Obras, Código de Posturas, Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, incluindo-se o perímetro urbano.

Acompanhamento dos produtos desenvolvidos pela contratada. Muitas vezes o município não tem condições de desenvolver, por si só, esses planos e tem de contratar, mas a equipe da prefeitura não consegue acompanhar e avaliar o trabalho contratado. Então acontece exatamente aquilo que o deputado citou de Ctrl C e Ctrl V, ou seja, os planos diretores são copiados, já que são mais abstratos, e isso não gera repercussão no território municipal.

Realização de mobilização social nas cidades menores, onde há pouca cultura de participação. As pessoas esperam muito do poder público, mas não apresentam as suas demandas e não participam dessa construção coletiva.

A gestão da informação técnica produzida. A equipe contratada ou a própria equipe do município desenvolve várias ações e vários produtos, como mapas e textos, mas não sabemos onde estão. Na verdade, percebemos que há uma dificuldade em tratar isso, pois existe uma descentralização. Hoje há a infraestrutura estadual de dados espaciais. O município poderia entrar em contato com o IGA, que é o órgão do Estado responsável pelo Iede, que trata dos dados espaciais. De forma bem leiga, temos um google do Estado de



Minas Gerais com dados oficiais, ou seja, o município tem uma planta cadastral, com todos os desenhos de quadras, lotes e ruas. Se essa informação estivesse em posse do Estado, conseguiríamos fazer muito mais pelo município.

Aplicação da legislação urbanística. O município tem o plano diretor, mas não consegue aplicá-lo, não sabe como aplicá-lo. Às vezes está em linhas gerais, mas os vereadores e o prefeito não sabem como transformá-lo em ações de fato.

Criação de cultura de planejamento. Essa ação nada mais é que uma retomada de uma campanha de planejamento. Precisamos planejar. Não podemos correr atrás de obra sem ter um projeto. Não podemos simplesmente criar um projeto sem seguir uma hierarquização de projetos. Quais são os projetos primordiais para a cidade?

Na verdade, trouxe mais perguntas que respostas. Tomei essa liberdade, por ser esta uma palestra inicial. Na verdade, são dois dias de seminário. O município possui plano diretor? O município que possui plano diretor tem meio caminho andado. Em qual estágio encontra-se o plano diretor? Foi aprovado pela câmara? Está em elaboração? Foi elaborado? Está em revisão? Qual é o ano de aprovação, elaboração e revisão do plano diretor? Depois de 10 anos, todo aquele planejamento feito está ultrapassado. O plano diretor considera questões de mobilidade urbana?

A lei detalha o conteúdo dos planos diretores. O art. 24 trata dos serviços de transporte público coletivo. Esse ponto foi muito ressaltado. Quando falamos sobre restrição do governo federal, o principal ponto é o transporte público. O governo federal tem várias linhas de investimento para fazer esse tipo de implantação. Os municípios perderiam esse recurso.

Circulação viária. Quais são os sentidos da via? É uma via de trânsito rápido ou uma via local? Tudo isso influencia na ocupação que está em volta de determinado logradouro.

Infraestruturas do sistema de mobilidade urbana. As vias possuem sinalização vertical, horizontal, ou seja, têm faixa de pedestre, sinalização vertical indicando se é proibido ou permitido estacionar? Existe semáforo?

Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade. Gostaria de ressaltar esse ponto, porque é uma corresponsabilidade. Os municípios fazem leis que transferem aos municípios a responsabilidade de construir seus passeios. Então esses passeios têm de seguir as normas da ABNT, a Norma nº 9.050. Não é simplesmente uma responsabilidade do poder público. O cidadão é corresponsável por essa acessibilidade. Gostaria de ressaltar que a acessibilidade não é simplesmente uma questão do poder público, mas de todos.

Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados. Vou citar um caso. Houve um período em que eu morava em Betim e trabalhava na Cidade Administrativa. À noite, retornava para dar aulas. Então eu saía de Betim, pela manhã, de carro. Deixava o meu carro na Estação Eldorado e percorria todo o sistema de metrô do Eldorado até o Vilarinho, onde tomava um ônibus para a Cidade Administrativa. Lá, utilizava dois modais: andava 200m para chegar até o prédio e mais 30m ao elevador. Depois tinha de fazer todo esse percurso em 2 horas, a fim de retornar a Betim para dar aulas. Grande parte das pessoas que moram em Ribeirão das Neves e em Betim vive isso diariamente, ou seja, gasta mais de 2 horas, mais de 3 horas, no transporte público.

Operação e disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária. Algumas cidades têm impacto de mineradoras, e as cargas passam pelas cidades. Qual é o impacto disso? Dentro do CGTran, de que participo, percebemos que nas rodovias ocorre o maior número de acidentes, onde passam os veículos pesados. Se conseguirmos tirar esses veículos das cidades, vamos ter um ganho muito grande de segurança.

Esses polos geradores de viagens - de onde as pessoas saem e, principalmente, aonde chegam - precisam de estruturas específicas. As áreas de estacionamento podem ser públicas ou privadas, o estacionamento pode ser gratuito ou oneroso. Onde estão essas áreas? Elas existem ou não? Várias áreas na cidade são transformadas em estacionamento, mas elas atendem a demanda? Muitas delas, não. Há grande dificuldade hoje para se parar um carro no Centro. Essa realidade não é apenas de Belo Horizonte, mas de outras cidades mineiras. Existem áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada? Ou seja, existe algum perímetro no momento do *rush* com priorização, por exemplo, em um sentido, de modo a priorizar maior fluxo em determinada saída? Quais são os mecanismos e os instrumentos de financiamento de transporte público coletivo e de infraestrutura urbana? Temos de analisar e rever os contratos firmados com as prestadoras de serviço de transporte público e de fiscalizar. Esse é um grande problema, além da sistemática avaliação. Todo planejamento precisa ser reavaliado.

Apresentamos algumas perguntas, em virtude da dificuldade dos técnicos municipais em compreender a legislação. Criamos algumas perguntas para facilitar esse entendimento.

Essa é a imagem da cartilha de planos diretores elaborada pelo Ministério Público e pela Sedru. Dos fatores ligados à mobilidade municipal, quais os considerados pelo plano diretor e especificados em outros documentos da prefeitura? Há mapeamento das vias? Muitos municípios não têm sequer um mapa; não se sabe onde estão as ruas. É mais fácil trabalhar olhando o Google que a base municipal. Existem ciclovias? Há definição de onde elas estão? Existe hierarquização das vias? De quem é a responsabilidade pelos passeios? Existe rota de transporte público? Como a acessibilidade está sendo tratada na cidade? Há previsão de estacionamento?

Em relação ao transporte público, há um enfoque muito grande na lei. O município possui sistema de transporte público? Esse sistema pode ser municipal, intermunicipal ou estadual. Ele é importante, pois envolve não apenas o município, mas outros entes federados. Percebemos que hoje o transporte público não diz respeito simplesmente à rodoviária. É cada vez maior o número de pessoas que utilizam os aeroportos. Onde estão os aeroportos? Eles estão recebendo investimentos. Qual a conexão dos aeroportos com a cidade? Não podemos ignorar que hoje muitas pessoas estão fazendo uso dos aeroportos. O sistema de transporte coletivo é mantido por meio da outorga do poder público? Por meio de qual instrumento? Por meio de contrato ou convênio? Qual é esse instrumento? Qual o tempo médio de duração desse instrumento? Alguns contratos duram 20, 30 ou 5 anos. Obviamente, é um investimento caro, e é preciso dar resposta. Como é a fiscalização ao longo desse período, que compreende três ou quatro gestões municipais? Como isso é fiscalizado? Nesse sentido, existe algum órgão de fiscalização do serviço de transporte público coletivo prestado no município? Como ele é feito?



Qual o percentual de áreas rurais e distritos pertencentes ao município atendidos pelo transporte público? Ou seja, qual é a integração da sede municipal com o restante do município? Em vários municípios os espaços rurais não possuem nenhuma ligação. Na época das chuvas, às vezes as pessoas ficam sem acesso à escola, à saúde. Como fica isso? O Estado tem parte nessa responsabilidade, mas essa informação deve ser trazida sempre pelo município.

Existe subsídio tarifário por parte do poder público na operação do transporte público? Ou seja, existe desconto para estudante e idoso ou outro tipo de benefício? Existe, por parte do município, oferta de transporte público gratuito? Para quem? Como? Em determinados horários? Como isso funciona? O município oferece serviço de informação nos pontos de embarque e desembarque de passageiros sobre itinerários, horários, tarifas, modo de integração com outros modais? Em relação a isso, percebemos cada vez mais inovações. Em Belo Horizonte, no ponto da Assembleia, essa informação é dada por um leitor que indica quanto tempo o ônibus vai demorar para chegar ali. Hoje os ônibus possuem GPS, o que nos permite saber onde eles estão. Existe esse tipo de informação? Quantas vezes você está em um ponto de ônibus em uma estrada e não tem a menor noção de que ônibus vai passar por ali, daqui a quanto tempo, para onde ele vai? O município possui algum sistema de restrição de estacionamento em áreas centrais ou de trânsito intenso? Essa já é uma realidade em municípios não tão grandes como Belo Horizonte, mas que não possuem espaços para estacionar. Estacionamento não é só de carro. Existe espaço público para pessoas que estiverem no centro poderem se sentar e descansar depois de uma jornada de trabalho ou entre um transporte e outro, no caso de pegarem outro ônibus? São adequados esses espaços? O município aplica nas vias públicas mecanismos de melhorias para acessibilidade de deficientes e pessoas com necessidades especiais? Ou seja, existe rebaixamento de calçada, piso e pátio? Eles estão de fato corretos? Observamos várias rampas com pequenos degraus. Isso está correto? A rampa é executada. No mês seguinte, é feita uma pavimentação que gera um degrau para acesso à rampa. Como isso está sendo fiscalizado? Qual o principal meio de transporte existente no município? Em algumas localidades temos até tração animal. Como está sendo legislada a tração animal? Existe alguma regulamentação sobre transporte de carga pesada no território municipal? O transporte de carga é problema no município? É uma demanda? Como ele está sendo tratado? Existe um canal de comunicação entre a população e o poder público específica para a temática da mobilidade? Quando começamos a analisar esses dados em território nacional, a situação fica mais preocupante. Muitos municípios têm planos diretores. Poucos ou uma média deles têm seus conselhos, no entanto poucos são aplicados.

Ressaltamos a importância da participação no controle social. É isso que estamos fazendo aqui hoje e que fizemos desde maio ou antes. Como o cidadão pode exigir? Ele pode ir à prefeitura e fazer suas exigências. Fazemos parte de uma sociedade democrática, que tem representações. Ele pode fazer solicitações à câmara, à representação que ele elegeu, para que faça uma demanda à prefeitura a fim de construir o plano diretor. Ele pode participar de alguma sociedade civil ou de algum conselho e demandar, naquele espaço, que a Prefeitura faça o plano diretor ou o plano de mobilidade. Ele pode demandar também o Ministério Público, que se empenha em cobrar da prefeitura a realização daquele plano de mobilidade. O cidadão é uma peça importantíssima. Não podemos simplesmente esperar que o poder público aja. O cidadão pode cobrar e fiscalizar.

Como a prefeitura atua? Ela pode atuar por meio de uma equipe própria, já que tem corpo técnico capaz de fazer esse trabalho. Ela pode usar emendas parlamentares. Ela pode contatar parlamentares para usar essas emendas para construção de seus planos de mobilidade. Ela pode ser apoiada por universidades, o que poderia baratear alguns custos. Há muita mão de obra de estagiários, que poderiam ajudar também o governo federal e o governo estadual. As associações podem prestar o serviço em um conjunto de municípios. Elas têm técnicos capacitados para isso. Também pode ser contratada uma empresa consultora. Tudo isso vai gerar o plano diretor ou, no caso, o plano de mobilidade.

Quais são os instrumentos de controle social? Temos os diversos conselhos, as diversas conferências. Isso até é muito questionado. Estamos tendo esse fórum técnico sobre mobilidade. Amanhã começa a nossa 5ª Conferência Estadual. Na próxima semana haverá outras conferências estaduais. As pessoas acabam tendo uma super-representação. Há representação em vários locais. São muitas as entidades. As pessoas acabam ficando sem saber como e onde representar. Também temos de questionar o que de fato representam. Será que está representando e tem tempo para fazer um *feedback* para a instituição que está representando, ou ela está representando na verdade a si mesma nesse espaço? As audiências públicas também são importantíssimas. São colocados projetos para discussão. Além disso, há as consultas públicas. É muito importante termos um canal institucional para as pessoas poderem de fato levantar suas questões.

A partir de amanhã, não poderei participar do seminário. Ficarei hoje o dia inteiro. Amanhã toda a Sedru está convocada para começar a organizar a 5ª Conferência, junto à Assembleia, a qual acontecerá nos dias 20, 21 e 22 de setembro, sexta, sábado e domingo. Participarei como facilitador do Eixo 4, que é a Política de Desenvolvimento Urbano e Regional, Diretrizes de Instrumentos para Integração de Políticas de Habitação, Saneamento Ambiental, Mobilidade Urbana, Planejamento Urbano e Promoção da Condição Social da Propriedade. Sabemos que esse tema tem vários fatores, todos eles importantíssimos, mas estamos neste ano com uma demanda grande em relação à mobilidade. Então, vamos ver como as demandas, que normalmente são muito ligadas à habitação, nas conferências vão relacionar-se à mobilidade. Comprometo-me a levar as indicações das propostas que estão sendo postas aqui para serem discutidas na mesa de que participarei.

Sugiro também outro compromisso importante que pode ser assumido pelos municípios para o próximo ano: a previsão de execução ou de contratação de equipes para elaboração e revisão dos planos de mobilidade. Estamos no final do ano, e as prefeituras já estão discutindo o orçamento do ano que vem. O ano que vem será o último ano para elas executarem esses planos de mobilidade. Então, faço uma sugestão: que as prefeituras se comprometam a prever essa contratação importantíssima. Vamos capacitá-las tanto nas reuniões presenciais, como colocado pelo deputado Paulo Lamac e enfatizado por mim, quanto no ensino a distância, ao longo do primeiro semestre, mas acho importante que isso seja previsto. Se não o for, não vai acontecer, e o governo federal provavelmente não terá uma linha de crédito para todas as cidades. Já foi dito que haverá uma linha de crédito para as cidades com mais de 50 mil habitantes, mas também não recebemos uma resposta precisa. E o prazo para atender a essa lei é abril de 2015. Ou seja, tem como o



município desenvolver, ao longo do primeiro semestre, o processo licitatório, contratar uma equipe, começar a desenvolver suas bases cartográficas, a parte técnica, e, no segundo semestre, fazer as audiências públicas para, de fato, efetivar o seu compromisso.

Agradeço a participação. É uma honra participar, desde o começo, desse fórum de mobilidade, muito bem-conduzido pelo deputado Paulo Lamac. Estamos à disposição para firmar novas parcerias com municípios, associações, a Assembleia Legislativa e o Ministério Público. Seremos sempre parceiros no que pudermos somar em relação a planejamento urbano. Obrigado.

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

O presidente - Obrigado, Pedro. Nós é que agradecemos a sua participação e toda a contribuição que deu e continua dando para os trabalhos desse fórum técnico e para os trabalhos da mobilidade em nosso Estado. Agradecemos a contribuição da Sedru, na pessoa do Pedro, que, de fato, acompanhou os trabalhos desde o início, com brilhantismo e profunda competência técnica.

Informamos que a apresentação trazida pelo Schultz estará disponível no portal da Assembleia para todos aqueles que tiverem interesse na boa apresentação da Sedru.

### **Encerramento**

O presidente - A presidência manifesta a todos os agradecimentos pela honrosa presença e, cumprido o objetivo da convocação, encerra a reunião, convocando as deputadas e os deputados para a ordinária de logo mais, às 14 horas, com a ordem do dia já publicada. Levanta-se a reunião.

## **ATA DO EVENTO REALIZADO NA 63ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 19/9/2013**

### **Presidência do Deputado Adalclever Lopes**

Sumário: Destinação da Interrupção dos Trabalhos Ordinários - Composição da Mesa - Registro de Presença - Esclarecimentos sobre a Dinâmica dos Trabalhos - Palavras do Sr. William Antonio Borges - Palavras do Sr. José Carlos Xavier (Grafite) - Palavras do Sr. Ulises Navarro - Palavras da Sra. Cleide Aparecida Nepomuceno - Palavras do Sr. Lucas Diz Simões - Esclarecimentos sobre os Debates - Debates.

### **Destinação da Interrupção dos Trabalhos Ordinários**

O presidente (deputado Adalclever Lopes) - Destina-se esta parte da reunião à realização do encontro estadual do fórum técnico 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 desafios e alternativas para a questão da mobilidade urbana; buscar a sensibilização e a capacitação 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; e debater experiências em mobilidade urbana a partir de perspectivas trazidas por especialistas e gestores das áreas afins à temática.

### **Composição da Mesa**

O presidente - A presidência convida a compor a mesa os Exmos. Srs. William Antonio Borges, professor da Universidade Estadual de Maringá, vinculado ao Departamento de Administração e ao Observatório das Metrôpoles - Núcleo da Região Metropolitana de Maringá; José Carlos Xavier (Grafite), presidente da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia no período de janeiro de 2011 a janeiro de 2013; e Ulises Navarro, diretor técnico de Mobilidade Sustentável para a América Latina do Institute for Transportation and Development Policy; e a Exma. Sra. Cleide Aparecida Nepomuceno e o Exmo. Sr. Lucas Diz Simões, defensores públicos da Defensoria Pública de Direitos Humanos, Coletivos e Socioambientais da Defensoria Pública de Minas Gerais.

### **Registro de Presença**

O presidente - A presidência gostaria de registrar a presença dos Exmos. Srs. Belchior Gonçalves Silva, neste evento representando o presidente da Federação das Câmaras de Dirigentes Lojistas de Minas Gerais; e Odiel de Souza, vice-prefeito de Caratinga e secretário de Agricultura desse município.

### **Esclarecimentos sobre a Dinâmica dos Trabalhos**

O presidente - Esclarecemos que, após as exposições, abriremos espaço para a apresentação de questões ou sugestões presenciais, por escrito ou oralmente, e de outras enviadas pelo formulário do Participe Agora, disponível pela internet, no portal da Assembleia Legislativa.

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 sendo distribuído pela 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.

Informamos que os telespectadores da TV Assembleia também poderão participar. Basta acessar o portal da Assembleia - [www.almg.gov.br](http://www.almg.gov.br) -, clicar sobre o botão Participe Agora e preencher o formulário de participação.

Neste momento, iniciaremos o painel "Gestão e planejamento da mobilidade urbana". Com a palavra, o Sr. William Antonio Borges, professor da Universidade Estadual de Maringá, vinculado ao Departamento de Administração e ao Observatório das Metrôpoles - Núcleo da Região Metropolitana de Maringá.

### **Palavras do Sr. William Antonio Borges**

Boa tarde a todos; é um prazer estar aqui. Inicialmente gostaria de agradecer o convite da Assembleia Legislativa de Minas Gerais. Como foi apresentado, sou professor da Universidade Estadual de Maringá e integro o Observatório das Metrôpoles, no caso o núcleo da Universidade Estadual de Maringá. Sou doutor pela Fundação Getúlio Vargas e pela Eaesp, em São Paulo, e venho discutindo



gestão e governança metropolitanas há algum tempo na minha vida, por meio de pesquisas que tenho realizado. Então, para mim, é um prazer estar aqui refletindo com todos vocês. Gostaria de agradecer aos componentes da Mesa e a todos por me ouvirem agora. Obrigado.

Quando pensamos em gestão metropolitana, um tema que é muito central é a mobilidade urbana. Hoje vivemos não somente no Brasil um caos da mobilidade, pois temos muitas dificuldades de nos entendermos, como pedestres, com os carros e o espaço urbano. Não que os carros não sejam importantes, pois nos ajudam na locomoção, mas podemos trabalhar com sistemas mais inteligentes. É com essa intenção que estou aqui buscando contribuir com este evento e com o Estado de Minas Gerais, para fazer uma reflexão conjunta e apresentar os casos do Paraná, mais precisamente dois deles, o de Curitiba e o de Maringá, numa perspectiva metropolitana.

No Estado do Paraná, há quatro regiões metropolitanas. Mencionei apenas três, porque a Região Metropolitana de Umuarama foi criada recentemente e é uma região pequena, quando comparada às demais do Estado, ainda mais às grandes regiões metropolitanas do Brasil. As três maiores regiões do Paraná são as que estão ali: Curitiba, Maringá e Londrina. Como já me adiantei, vou falar um pouco a respeito de Curitiba e Maringá.

Curitiba, de fato, é uma metrópole. Até aí nos esbarramos nas inconsistências conceituais. Por exemplo, temos três regiões metropolitanas no Paraná, mas apenas uma metrópole, Curitiba, que hoje tem aproximadamente 3.300.000 habitantes, conforme atualização do censo. A Região Metropolitana de Maringá tem em torno de 700 mil habitantes, e a de Londrina hoje, no máximo, 1.100.000.

Como o tema é mobilidade, gostaria de iniciar a exposição referente à Região Metropolitana de Curitiba - RMC -, mostrando inicialmente a configuração do território metropolitano, melhor dizendo, do recorte metropolitano da RMC, que compreende 29 municípios, em amarelo e azul. Destaco em azul os municípios que estão envolvidos na rede integrada de transporte. Em Curitiba nos deparamos com a integração dos transportes de apenas 13 municípios. Essa é uma questão a ser pensada por meio de fóruns como este. Por que somente 13 municípios? Deveríamos integrar todos ou não? Porque muitas vezes o recorte metropolitano não contempla exatamente o da aglomeração urbana, do tecido urbano integrado de fato. Então é uma questão importante a ser considerada no momento pensar num plano de mobilidade urbana.

Como esse mapa está pequeno, não conseguirão enxergar detalhadamente o que pensei em ilustrar, ou seja, o sistema da rede integrada de transporte em Curitiba. Antes de eu dar continuidade, é importante destacar que falarei do transporte de ônibus, tecerei comentários a respeito de ciclovias e do que tem sido trabalhado em relação às novas políticas de mobilidade, principalmente em função da Copa do Mundo em Curitiba.

Voltando ao transporte, o sistema está integrado a 13 municípios. No entanto, ele é totalmente bem estabelecido na cidade de Curitiba, avançando muito pouco nas franjas desse tecido urbano. Entretanto, envolve os municípios adjacentes. Gostaria de deixar a indicação de um vídeo institucional que está no *site* da Urbs, empresa que gerencia o transporte de Curitiba, que é esclarecedor e poderá dar uma luz nesse momento de construção de algumas ações relacionadas com políticas e diretrizes.

Esse sistema é bastante complexo, mas de certo modo eficiente. A cidade se desenvolveu muito desde 1970, quando ele começou a ser construído, e hoje, obviamente, não dá conta da mobilidade urbana. Mas, se não existisse, a cidade estaria num caos muito maior que o de hoje. Curitiba tem corredores de expressos biarticulados, que são os ônibus vermelhos. Esses corredores cortam todos os sentidos da cidade - norte, sul, leste, oeste - e sentidos transversais. Por esses corredores é transportada a grande massa que utiliza os ônibus, porque eles são alimentados por outra rede de transportes, os alimentadores. São ônibus que saem de bairros nos extremos da capital e se dirigem até um terminal de uma porção regional, onde passam esses corredores de ônibus biarticulados e os alimentam. Além dessa integração, existe a integração com o Ligeirinho. É outro sistema que opera com uma quantidade reduzida de pontos de parada. Eles mantêm cada linha em seu trajeto, muitas vezes semelhantes a trajetos convencionais, no entanto com menor quantidade de paradas. Por isso é chamado Ligeirinho. Recentemente foi criado o Ligeirão, azul, que está totalmente integrado a um dos corredores do Expresso, vermelho, e representa uma inovação pelo fato de ser totalmente gerenciado por *softwares*. E, além desse gerenciamento, há um alargamento da pista da Linha Verde, que é um dos corredores expressos, para que ele utilize o mesmo espaço dos expressos vermelhos. No vídeo da Urbs tem esse exemplo bem comentado, e é o que existe de mais recente implementado em Curitiba.

Além do Expresso, vermelho, do Ligeirão, azul, dos Ligeirinhos e dos alimentadores, existem os ônibus de transporte tradicional que fazem o percurso bairro-centro. A integração dessa rede ocorre somente pelos terminais e pelas estações-tubo. Utilizando os ônibus que passam por essas estações, as pessoas poderão utilizar todos os demais que passam por ali pagando uma só tarifa. Por outro lado, também é possível a integração nos terminais.

Gostaria de chamar a atenção para os corredores do expresso biarticulado, que são estruturantes desse sistema. Esses corredores são interessantes enquanto política de mobilidade e também de planejamento urbano e constituição físico-territorial da cidade. Isso porque eles consistem em uma via central, onde existe o corredor de ônibus, a via expressa; às suas margens existem duas pistas lentas, uma de cada lado; e, em avenidas paralelas a esse corredor, foram construídas vias expressas, uma ligando no sentido centro-bairro, e outra no sentido bairro-centro.

Então todo o sistema em que operam os biarticulados em Curitiba se estrutura dessa forma. Tem-se a canaleta, duas pistas laterais lentas e duas avenidas rápidas paralelas. A intenção aí é exatamente garantir um fluxo mais rápido, pelo fato de existirem duas vias lentas ao lado dos corredores, e também garantir a acessibilidade dos automóveis ao comércio e aos estabelecimentos dessa via, por onde passa a canaleta de ônibus. Isso se refere à mobilidade.

E em relação à ocupação? Paralelamente a esse corredor de ônibus e no entorno dessas vias rápidas, existe um incentivo à verticalização. É nesses eixos que a verticalização pode ocorrer, de forma mais intensa, em Curitiba. Conforme se vai afastando desse eixo, desse corredor de ônibus, o índice de verticalização se reduz.

Curitiba tem uma configuração urbana que não é perfeita, mas você consegue identificar esse desenho. Como isso se estabelece? Com corredores de prédios. Ao se deslocar, lateral ou paralelamente, desse corredor, os prédios vão diminuindo de altura até os bairros em que não existe a permissão da verticalização. A ideia é que a porção mais adensada da cidade seja alimentada por um transporte de massa, por meio de corredores de ônibus e biarticulados.

Recentemente o trabalho em Curitiba, no campo da mobilidade urbana, está direcionado à copa, a atender às demandas da realização da Copa do Mundo 2014. Para atender a essa demanda, o que está ocorrendo? Primeiro, existia e existe projeto de construção de um metrô, e ainda se busca viabilizar isso. Seria aproveitada até mesmo a linha férrea já existente, como também um desenho desses eixos dos biarticulados. No caso, o metrô passaria no subsolo desses eixos dos biarticulados. Mas isso compreende, em sua maioria, a pavimentação. Que pavimentação? Investimentos em contornos da malha urbana e ligação do Centro ao Aeroporto Internacional Afonso Pena. A grosso modo, o que existe na capital hoje, em termos de políticas e obras de mobilidade, inscreve-se no campo da abertura de novas vias e alargamento, facilitando, assim, o tráfego, principalmente de automóveis, no sentido aeroporto-Centro e também entre os bairros, por meio das vias de contorno.

Além disso, gostaria de fazer um comentário a respeito das ciclovias. Curitiba possui ciclovias desde o final da década de 1970. Hoje são 127km de ciclovias. A cidade vem trabalhando para expandir essa quantidade para 300km. Gostaria de mencionar isso aqui, como um destaque.

Quando pensamos em um plano municipal que seja metropolitano para a mobilidade urbana, precisamos ter em mente que as decisões devem ser tomadas na direção de trabalhar em função de menos carros e motores, logo mais transportes alternativos sustentáveis, coletivos e integrados. O grande foco é esse. Por quê? A cidade não existe apenas nos limites intramunicipais; ao contrário, muitas vezes se constituiu a partir de um tecido que invade outros municípios. O sentido é o de invadir mesmo.

Apesar de não conhecer profundamente a realidade da Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH -, vindo do aeroporto ao Centro, percebi que a sede do Município de Vespasiano está próxima a Confins - não sei se estou enganado, por favor me corrijam. Só que há uma ocupação gigantesca desse município, que está às margens do Município de Belo Horizonte. Você tem uma cidade de Belo Horizonte estendida ao Município de Vespasiano. No Paraná não é diferente. Em Curitiba também existe essa expansão em vários municípios. O maior deles é Colombo, cuja sede é completamente retirada e não integrada, a não ser por meio de transporte público, e com uma via totalmente simples. A grande área de Colombo está às margens de Curitiba.

Outro ponto a destacar é o metrô, já me referi a ele. O metrô em Curitiba é um dilema. Há muito tempo vem-se discutindo sua implantação, mas, como é um transporte caro, pouco se avançou até o momento, e não vou entrar nessa discussão.

Trouxe o caso da Região Metropolitana de Maringá. Por quê? Porque é uma região metropolitana de porte médio, equivalente talvez à Região Metropolitana do Vale do Aço, polarizada por Ipatinga e Coronel Fabriciano. O que existe em Maringá? A foto mostra a conurbação de três municípios. Claro que esta foto está aproximada, mas ali estão tecidos urbanos de três municípios. É o que falei há pouco. Não percebemos os limites, enxergamos ali uma única cidade, e não, três, embora no Brasil o conceito de cidade esteja vinculado à sede do município. A Região Metropolitana de Maringá compreende 25 municípios. Apenas uma minoria deles se encontra integrada. A aglomeração urbana compreende, no máximo, cinco municípios. O primeiro sistema de transporte público é feito por meio de ônibus. Em Maringá o transporte municipal está 100% integrado há muito tempo. E como é integrado? Quero apenas destacar que é um transporte superconservador. Todos os ônibus saem do bairro e chegam ao terminal central, e só existe ele. Ali, troca-se de ônibus.

Existe uma outra linha que contorna a cidade e se encontra com uma linha interbairros. No caso, essa linha não se integrava ao transporte coletivo municipal e passou a integrá-lo a partir do uso do cartão. Hoje, em Maringá, todo o sistema é operacionalizado por um cartão, e é por meio desse cartão que o transporte metropolitano passou a ser integrado. Hoje existe o Passe Fácil, que, no caso, viabilizou o transporte integrado. Por que viabilizou? Porque em Maringá existe monopólio no transporte público municipal, que se estende a dois municípios da região metropolitana: Sarandi, que tem em torno de 100 mil habitantes, segundo censo do IBGE de 2010, e Paiçandu, em outro extremo da cidade, com aproximadamente 40 mil habitantes. Então, essas três cidades estão integradas parcialmente, e o transporte público é operado por apenas uma empresa.

Em 2007 a gestão municipal era de um outro partido. A iniciativa de integração se deu em uma outra gestão, e, quando mudou a gestão, o partido, a Prefeitura de Maringá recusou continuar essa integração. Hoje, com uma nova política desenhada pela gestão atual, ocorreu a integração.

Estamos atravessando um momento de grandes debates sobre mobilidade urbana, inclusive nos movimentos populares. Houve redução de tarifas e integração exatamente nesse momento. A integração ocorre de fato? Não, apenas parcialmente. O morador de Sarandi ou Paiçandu chega ao terminal central de Maringá e paga a metade do valor da tarifa para continuar sua viagem na malha urbana. Há um desconto de 50% nessa tarifa. Isso é representado por este *slide*. Então, ele não sai de Paiçandu e vai para qualquer ponto de Maringá, mas sai pagando R\$2,70 e, ao chegar a Maringá, se quiser se deslocar para alguma área que não seja central, paga R\$1,28. Hoje, o preço do transporte coletivo em Maringá é de R\$2,55 para quem possui cartão. Quem não o tem paga um valor adicional.

Em Maringá, existem diversas inquietações no campo do pensar a mobilidade urbana. Temos um projeto de integração de ônibus com o veículo leve sobre trilhos - VLT - e com as ciclovias. No entanto, há apenas 20km de ciclovias no município. Apesar de a cidade ser bem menor do que Curitiba, ela não é tão pequena, mas 20km é muito aquém da demanda. Maringá é muito interessante para a instalação de ciclovias porque é plana. O fato é que existe o projeto de integração com o VLT, ligando Paiçandu, na Região Metropolitana de Maringá, a Ibiporã, na Região Metropolitana de Londrina. Maringá e Londrina seriam os dois grandes centros do sistema. Com certeza, haverá oferta de horários mais espaçados percorrendo todo o eixo e quantidade maior de operações entre Paiçandu e Mandaguari, na Região Metropolitana de Maringá, e entre Rolândia e Ibiporã, na Região Metropolitana de Londrina. Teremos algumas estações em Maringá e Londrina, porque o sistema alimentará o transporte de cada município. Nas demais cidades, haverá apenas uma estação.



Na estação central, seria estabelecida essa estação principal de trem, integrada à estação principal de ônibus e às ciclovias. Haveria outra estação no aeroporto de Maringá, também acoplada a todo o sistema. A ideia é estabelecer um sistema integrado de transporte, caminhando, em tese, para a tecnologia não poluente.

Trouxe esses casos ilustrativos, mas tenho a certeza de que a pergunta é: o que existe de inteligência nesses casos? Aprendemos práticas conservadoras associadas a algumas inovações, principalmente na Região Metropolitana de Curitiba. Por isso, trago a mensagem de que é interessante estudar o caso dessa cidade. Acredito que muitos já o tenham feito aqui, em Minas Gerais. Enfim, considero importante marcar esse caso como referência.

Em relação a Maringá, recentemente a cidade foi convidada a participar de um encontro em São Francisco, nos Estados Unidos. De lá ela trouxe uma tecnologia, e estão trabalhando para a implantação desse sistema, que é operado por uma empresa de Nova Iorque e visa gerenciar, de forma inteligente, o transporte no município. Como? Por meio de satélite e por meio da solicitação do atendimento por parte do cidadão. Ele ainda não foi testado, está em vias de ser testado no município. Partiria da consulta do cidadão enquanto demanda de deslocamento e passaria, a partir daí, a gerenciar as demandas dos cidadãos no intuito de estabelecer rotas mais coerentes, conforme as demandas da população. Essas demandas se configurariam como demandas de rotina, mas não somente. Eu diria demandas de rotina que se transmitem conforme os dias da semana, principalmente entre dias de semana e fins de semana. Seria um sistema mais flexível, operacionalizado a partir da demanda do cidadão.

Essa discussão acontece e se estabeleceu no município a partir de uma tecnologia aprendida e conhecida nos Estados Unidos por meio desse fórum. Na verdade, há uma empresa espanhola, que também trabalha nesse campo da inovação no transporte público municipal e intermunicipal e que vale a pena consultar. Quem quiser saber mais informações a respeito dessas experiências...

Penso que o discurso aqui não se estabelece no campo de anunciar essas empresas, mas, sim, de marcar que esses sistemas existem. Por isso não falarei aqui o nome delas. Por que não poderíamos desenvolver essas ideias enquanto gestores públicos, enquanto empreendedores brasileiros? Mas a ideia de flexibilizar e otimizar os recursos de transporte é interessante.

Minha fala, pensada para 20 minutos, é essa. Penso que depois haverá um debate, e poderemos apresentar as questões da mobilidade.

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

O presidente - Agradecemos ao Sr. William Antonio Borges, ilustre expositor. Informamos aos participantes deste encontro que o certificado de participação estará disponível amanhã, a partir das 16 horas, na secretaria do evento. Com a palavra, o Sr. José Carlos Xavier (Grafite), presidente da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia no período de janeiro de 2011 a janeiro de 2013.

### **Palavras do Sr. José Carlos Xavier (Grafite)**

Boa tarde a todas e a todos aqui presentes. É um prazer estar aqui trazendo alguma experiência e levando de volta conhecimentos importantes. Cumprimento o deputado Adalclever Lopes, presidente, e, na sua pessoa, os demais componentes da Mesa. Agradeço à Assembleia o convite. Estou aqui para dialogar com os senhores.

Sou de Goiânia e sou engenheiro civil. Como foi dito pouco tempo atrás, presidi a Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia - da última vez em que estive lá, presidi durante dois anos. E o que tem demais nisso? A companhia metropolitana de Goiânia faz uma gestão metropolitana da rede, ou seja, não temos duas redes na mesma região metropolitana, temos uma rede metropolitana única, gerida por um ente único, que é ela. Não vou entrar em detalhes sobre esse assunto, somente gostaria de registrar que, entre as capitais brasileiras, Goiânia e Recife superaram essa fragmentação na gestão. Esperamos que isso resista por muito tempo, porque as redes ficam mais eficientes, mais adequadas e mais transparentes para a população. É muito bom que seja dessa forma, porque ficam mais racionais.

Trouxe uma apresentação dividida em cinco partes, são cinquenta e poucos *slides*; por isso, será difícil falar em 20 minutos. Boa parte dessa apresentação ficará como registro para o congresso, inclusive a segunda parte sobre a experiência de Goiânia. Na verdade, irei falar somente sobre duas partes da apresentação, mas vocês terão acesso a toda ela. Ia falar também sobre o conteúdo da lei, o conteúdo dos planos de mobilidade, mas muito já foi dito pelo Pedro e por outras pessoas. Percebi, pelos anais do fórum, que também já debateram esse assunto em outras oportunidades. Então, não vamos perder tempo: vamos à busca de uma agenda de médio prazo para a mobilidade urbana sustentável.

Para registrar, também passei pelo Ministério das Cidades, como secretário de Mobilidade Urbana, durante o primeiro governo Lula e no início do segundo. Foi justamente nesse momento que elaboramos e apresentamos ao Congresso o projeto de lei da mobilidade urbana, que redundou na Lei nº 12.587. Estou à disposição, caso vocês se interessem, para discutir alguns aspectos da lei, no processo de debate.

Na primeira parte da apresentação, falarei um pouco sobre a conjuntura de mobilidade, muito no aspecto de como não percebemos que política está sendo implementada. Muitas vezes, achamos que não há uma política de mobilidade ou um planejamento das cidades. Mas alguma coisa está acontecendo, porque as cidades vão se desenvolvendo, vão adquirindo determinadas características. A característica predominante hoje, no caso da mobilidade urbana, é uma opção clara dessa política, involuntária ou não, pelo automóvel, o transporte individual motorizado. Se são as pessoas que querem isso ou se é uma má gestão ou uma gestão direcionada que conduz a isso é uma discussão pela qual podemos vagar. O fato é que irei trazer alguns elementos concretos para discutirmos.

Existe uma política, que está sendo implementada, com o foco na fluidez dos automóveis, em detrimento da mobilidade das pessoas. Essa é a nossa história. Trabalhamos sempre dessa forma. A necessidade de fluidez retroalimenta a política, porque, quando vemos uma obra viária que não alterou nada na nossa vida, ou seja, gastávamos 40 minutos para irmos de um ponto a outro da cidade e continuamos a gastar o mesmo tempo, e vemos que no meio foi feita uma obra de R\$40.000.000,00, pensamos que, se não tivessem feito aquela obra, poderia estar pior. Dessa maneira, vamos retroalimentando essa política, sem perceber, e gastando todo o dinheiro, os investimentos públicos.



Trouxe três fotos da minha cidade, Goiânia. A terceira, na realidade, é uma projeção para o futuro, se continuarmos implementando essa política. A primeira é o mesmo cruzamento da segunda, apenas em dois momentos distintos. A primeira foto é do cruzamento em superfície, ainda congestionado, e a segunda foto, um tratamento com nível, com viaduto, também congestionado. E, se continuarmos fazendo essa política, quem sabe, no futuro, vamos desapropriar os espaços em volta para construir o que está mostrado na terceira foto.

Essa política que está sendo implementada - estou falando sem medo de exagerar - redundaria nestas três fotos dos Estados Unidos. Qual o custo de implantar isso nas cidades? Seguramente, é muito mais do que todo o saneamento das cidades, mais do que o programa habitacional das cidades; seguramente, custa mais do que os metrô das cidades. Isso foi implantado dessa forma nos Estados Unidos. Felizmente, acordaram e estão investindo mais em BRT, em sistemas de metrô - não sonhavam com isso, há alguns anos. É um custo grande, essa política que vem sendo implementada. É inesgotável a demanda por espaço do automóvel.

Vejam Brasília, que tem o sistema viário mais generoso do Brasil e, no entanto, está daquele jeito nos horário de pico e, às vezes, de entropico, na hora da saída e da entrada, mesmo com toda a generosidade que a capital federal proporciona. Percebemos, então, que, além de tudo, não conseguiremos estancar isso, pois, por trás dessa política, temos de buscar cada vez mais espaço e mais recursos.

Há uma cultura, portanto, predominante contra a sustentabilidade, porque essa política não é sustentável: as viagens são cada vez mais longas, e os ônibus cada vez mais cheios. O transporte urbano sempre perde espaço para o carro. Enquanto tivermos ônibus convivendo com o carro na cidade brasileira, a situação será difícil. Estou falando de ônibus porque os metrô, os VLTs são segregados, mas são obras pontuais, estruturantes. Quem conduz a mobilidade urbana numa cidade, na sua essência, mesmo que existam metrô e corredores para BRTs, são os ônibus passando em vias arteriais. Enquanto eles estiverem nessas vias, disputando espaço com o carro, não teremos transporte de qualidade, porque essa briga quem ganha é o carro. As pessoas dizem, às vezes, que deveria haver uma baía para entrar o ônibus na avenida; ele pararia, as pessoas entrariam e depois o ônibus sairia. Só que, se não houver um corredor, uma faixa para o ônibus, ele entrará na baía, e depois não sairá mais; ficará parado na baía, porque os carros não darão espaço para ele sair. Então, não tem de ter baía, mas corredor, espaço para ônibus.

Essa cultura está comprometendo o direito à cidade, o bônus de se morar nela. Não é à toa que mais de 50% da população mundial hoje mora nas cidades; no Brasil, mais de 80%. Isso ocorre porque as cidades propiciam condições muito favoráveis ao bem-estar, ao sentido gregário das pessoas, serviços públicos próximos, enfim, muitas ofertas. Então, essa segregação que esse sistema produz está comprometendo esse direito. Precisamos discutir melhor isso.

A consciência das pessoas está avançando, pois já estamos aceitando muitas soluções que não aceitávamos antes. Quem fala da janela do carro sempre diz que o transporte coletivo é muito ruim e que precisamos melhorá-lo. O outro pergunta para quê. Ele responde que mais pessoas vão deixar de usar o carro e ele vai poder continuar andando no carro dele. De qualquer forma, a consciência está mudando. Acho importante que mude.

Essa discussão do uso racional do espaço viário, que permeia a lei de mobilidade, que já foi mencionada, estudada por vocês, remete à questão da equidade do espaço e de como é iníquo o seu uso hoje. Reservamos uma faixa de estacionamento para os automóveis na maioria das vias sabendo que elas podem transportar 3 mil pessoas em bicicletas e 9 mil em ônibus, mas, mesmo assim, elas estão reservadas para estacionamento de carros. Quer dizer, se a própria via, a pista, a faixa de rolamento já é mal utilizada quando se usa o transporte individual, seja moto, seja carro, imagine uma via com um carro parado. Ela é totalmente bloqueada e inútil. As cidades brasileiras, a maioria delas, senão todas, dão-se ao luxo de reservar uma faixa para o carro estacionar, na ilusão passada para as pessoas de que todo o mundo pode ter carro e que o município vai ter de arrumar estacionamento. Fui criado nessa cultura. Então, as pessoas pensam que têm direito a ter um estacionamento na rua, que ele é líquido e certo. É o direito do carro; não é do direito da pessoa que estamos falando.

Aquele segundo quadro mostra como isso é irracional. Paga-se por um escritório milhares de reais, mais luvas, mais condomínio, mais energia elétrica e não se quer pagar, às vezes, pela vaga de um carro que, quando é uma *suv* dessas grandonas, ocupa uma área maior do que a do escritório. Então, essa discussão tem de ser feita na cidade. Talvez por aí comece a discussão da racionalização do uso do automóvel, que vamos ter de fazer em todas as cidades. Belo Horizonte já avançou muito nisso.

Eu estava no ministério quando as discussões iniciais do plano de mobilidade de Belo Horizonte estavam sendo feitas. Percebíamos que todos os componentes desse debate estavam ali colocados. Na verdade, não posso discorrer sobre o plano atual, apesar de já ter visto algumas apresentações, mas me parece que os elementos estão ali. É importante que Belo Horizonte tome conhecimento disso, até para servir de exemplo para outras cidades.

Os efeitos desse paradigma estão aí colocados. Muito já se disse sobre eles aqui, como o *apartheid* motorizado, a poluição, a emissão de gás-estufa, o aumento do consumo de energia, os acidentes com vítimas. Aliás, falamos com uma trivialidade, com uma banalidade das vítimas, como se fosse absolutamente natural, como consequência do crescimento das cidades, esse número de vítimas, e não consequência de um modelo de mobilidade. Não se iludam. Essas vítimas são consequência de um modelo de mobilidade que está implantado; não são consequências naturais do crescimento das cidades. Existem cidades muito maiores que Belo Horizonte e Goiânia, mas o número de vítimas é muito menor que o delas, pois adotaram um modelo de mobilidade ou culturalmente já vêm adotando um modelo diferente de mobilidade.

E ainda há outros efeitos desse paradigma. As pessoas falam muito sobre a inclusão urbana dos corredores de ônibus, mas deixam de pensar que uma via com cinco faixas de tráfego de alta velocidade é necessária, como a 23 de Maio e a Bandeirantes, em São Paulo, e outras em Belo Horizonte. E não agregam. Talvez elas agreguem à cidade muito mais que um corredor de ônibus. A nossa opção foi agregar o carro à cidade, e não o ônibus, que parece ser transporte de terceiro mundo, só para pobre e para quem não tem carro. O ônibus nunca foi tratado como uma política pública real, visando à universalização do transporte das pessoas.

Hoje a atual conjuntura no Brasil é essa. Há um crescimento da taxa de motorização. Mas o buraco é mais embaixo, pois estamos vivenciando uma taxa de motorização e de posse de veículos mais ou menos equivalente ao nível que existia na Europa no meio da década de 1980. Não se iludam: se não mudarmos a política, isso poderá aumentar muito. O direito à cidade pode ficar cada vez mais



comprometido em razão do número de veículos, do mau uso das vias e do mau uso da cidade. Temos uma diferença perversa em relação à Europa, onde, em 1986, em várias cidades, já existia um crescente sistema de metrô, bem como sistemas de ônibus em evolução. Em relação a isso, estamos muito atrasados.

Em contrapartida, há uma boa notícia: temos o maior ciclo de investimentos desde a década de 1980 no Brasil. Hoje temos R\$60.000.000.000,00 anunciados e a perspectiva de mais R\$50.000.000.000,00. A Dilma está montando um pacto nacional pela mobilidade urbana, e falarei sobre ele mais à frente. O Ipea acabou de fazer um estudo sobre um programa que chamou de “Pronui da Mobilidade”, no qual coloca como as gratuidades do sistema poderiam ser financiadas e quanto isso custa. Esse estudo está disponível no *site* do Ipea, vocês podem acessá-lo.

E temos a lei sobre a mobilidade urbana. Para implementá-la, temos capacitação insuficiente, que precisa ser implementada e pensada pelo governo federal. Temos a lei dos consórcios públicos, que podem ajudar a resolver o problema de gestão nas regiões metropolitanas. E temos a lei que trata da mudança no clima, que tem muito a ver com isso, pois a maior parte da poluição é gerada pelo sistema de transporte, pelo sistema de mobilidade. O transporte coletivo é minoritário nisso, mas o transporte de cargas urbanas por automóveis é o que mais onera.

Optei, em vez de falar sobre a lei e o conteúdo que consta na apresentação, por falar sobre essas premissas que devem orientar o pacto da mobilidade e propor uma agenda com 10 pontos. Essa agenda está em discussão na Presidência da República para a formação desse pacto. Na realidade, pedi emprestado o texto do Renato Boareto - que vocês devem conhecer -, que está no Instituto de Energia e Meio Ambiente e tem um convênio com a BHTrans. Esse empréstimo não é uma usurpação, mas um compartilhamento das ideias do Renato.

Na nossa visão, entre as premissas que devem orientar o pacto, está, por exemplo, a construção disso como instrumento de estruturação da política, da lei, que pode pegar ou não, pois no Brasil há muito isso, e acredito que em outros países também exista. Quando vamos ao país do meu amigo Ulises, ou seja, à Venezuela, vemos que lá existem mazelas. Quando vamos a outros países, também vemos que existem mazelas. Não precisamos pensar que somos piores que os outros. Mas o fato é que existe lei que pega e lei que não pega.

Uma maneira de garantir a aplicabilidade da Lei nº 12.587 é ter uma orientação de política cujos critérios se baseiem na lei e sejam condicionantes dessa mesma política. O pacto da mobilidade vai investir R\$50.000.000.000,00? Como esse valor será investido? Ele será realmente gasto? Os municípios vão ter assistência técnica para a elaboração dos projetos? Os planos de mobilidade serão efetivos, bem feitos e produzidos?

Os órgãos gestores que foram sucateados nesse período, com várias exceções, talvez como a BHTrans, vão ter condições de se reciclar, de ter um desenvolvimento institucional capaz de gerir essas redes de transporte, de monitorar esses projetos que vão ser implantados? Então, é disso que estamos falando quando falamos das premissas que nos devem orientar.

Vou agora - o tempo é curto - destacar o que chamamos de uma agenda de médio prazo para mobilidade urbana sustentável. Vou citar os 10 pontos dessa agenda. Obviamente vocês podem, no debate, sugerir outros ou corrigir alguns que estejam aí mal colocados.

Primeiro, três princípios devem orientar isso. Creio que esses três princípios, essas três diretrizes gerais, melhor dizendo, ou estratégias da mobilidade urbana sustentável têm de estar presentes em qualquer discussão, e estão presentes em escala diferente ou em menor escala no plano de Belo Horizonte. A primeira estratégia é vinculação do planejamento da cidade ao sistema de transportes. O plano diretor das cidades tem os instrumentos todos que podem contribuir não só para a organização da cidade de forma a reduzir custos de transporte, mas também de forma a produzir cidades mais densas, cidades menos espalhadas, com muitos vazios urbanos, a conter a linha de expansão viária - que só cresce e nunca diminui -, a orientar melhor a locação das moradias de baixa renda e o plano de mobilidade. Quer dizer, se essas duas coisas não estiverem dialogando, não estiverem integradas, com certeza o sistema de mobilidade não vai ser sustentável e não vai responder às necessidades da cidade. A segunda ordem é a priorização do transporte coletivo não motorizado em detrimento do privado e individual motorizado.

Essa é a vantagem de não se estar investido num cargo público. Hoje não estou investido e posso falar “em detrimento”. Se eu fosse o governador, o prefeito ou o presidente da companhia, eu falaria: “racionalizando o uso do transporte público, do transporte individual”. Na realidade, é um eufemismo falar “racionalizando”. Temos de discutir é “em detrimento”, mesmo; em detrimento do transporte individual motorizado, senão vamos continuar dando sinais divergentes, vamos continuar gastando dinheiro com infraestrutura viária, com automóvel, com moto, e não vamos financiar o transporte coletivo, porque não vamos ter dinheiro para tudo. Então, é em detrimento. E, quando se fala em detrimento, não se coloca contradição entre posse e uso. Se você morar num prédio que tem 10 vagas na garagem, não se preocupe. Dez carros na garagem não provocam problema para ninguém; o problema é na hora em que eles saem da garagem e vão para a rua. Eles produzem um problema com uma externalidade muito grande quando começam a ocupar um espaço pertencente a todos. Então, quando se fala em detrimento, é isto: é preciso racionalizar o uso do automóvel, discutir esse uso.

Às vezes é preciso restringir esse uso, que é a terceira diretriz: a racionalização do uso do automóvel, que tem várias escalas, uma delas, talvez a última necessária, o pedágio urbano ou a taxa de congestionamento, melhor dizendo, em que as pessoas, para usufruir de uma individualidade que é perversa, que é iníqua, porque ela drena espaço, drena recursos que são de todos, pagam por isso. E que quem opta pelo transporte coletivo que esteja disponível na cidade seja beneficiado por isso.

Por isso, quando os movimentos sociais atiraram na tarifa, acertaram em coisa muito mais ampla do que apenas a tarifa. Isso porque reduzir a tarifa do transporte é como bonificar a opção pelo transporte coletivo, que é mais racional, mais adequado, mais útil à cidade por conduzir a uma mobilidade urbana sustentável. Nisso os movimentos acertaram. Apesar de estarem difusos, com bandeiras difusas, acertaram nisso. A resposta dos governantes não foi muito mais articulada do que a forma como os movimentos apresentaram suas reivindicações.

Quanto às 10 diretrizes, Sr. Presidente, todas elas já foram, de certa forma, apresentadas aqui, mas a redundância também é boa para ir cultuando isso, mudando culturas. Promover a desoneração fiscal: muitas medidas já foram tomadas em relação a isso. Vivemos



décadas com automóveis sendo isentados de tudo quanto é imposto e o ônibus sendo prejudicado, sem isenção nenhuma, exatamente o contrário do que deveria ocorrer. Então, estamos passando para outra etapa e talvez consigamos onerar mais o uso do transporte, diminuir os impostos individuais, diminuir os impostos patrimoniais e aumentar as taxas sobre uso, desonerando o transporte coletivo.

Retirar o ônibus do congestionamento das vias. É o que eu disse: metrô e BRT são importantes como estruturadores, mas, se não pensarmos nas centenas de quilômetros de vias arteriais em Belo Horizonte, que têm ônibus e precisam ser tratadas, tirando o estacionamento dos carros para os ônibus fluírem melhor, construindo ciclovias ou calçadas melhores, não contribuiremos e não teremos mobilidade sustentável.

O estabelecimento pelo governo federal de requisitos mínimos para os planos de mobilidade urbana. Quando eu ainda estava no ministério, o governo federal produziu um caderno de mobilidade, que precisa ser melhorado e atualizado com as contribuições de planos como o de Belo Horizonte, e isso deve servir de critério.

Apoio à elaboração dos planos de mobilidade urbana. O governo federal precisa apoiar e cumprir o seu papel principal. No nosso arranjo federativo, um dos papéis do governo federal é traçar as diretrizes, mas também apoiar os municípios e os estados. Então aquela parcela dos R\$50.000.000,00 destinados à mobilidade é muito bem-vinda, mas que uma parte sirva para financiar os planos de mobilidade ou a capacitação dos órgãos de gestão.

Não discorrerei muito sobre o estabelecimento de uma norma padrão. A definição de investimentos anuais é o sexto item; a retomada, por parte do governo federal, de desenvolvimento institucional e de capacitação, que eram presentes na década de 1980, com a EBTU e com o Geipot; a constituição de um observatório de mobilidade urbana, porque há o Observatório das Metrópoles, que é uma instituição, mas constituir um observatório mais amplo, da cidade, que sirva para instrumentalizar ou dar informações, por exemplo, ao Conselho das Cidades, para ele melhor agir; e, finalmente, aquilo que já foi dito, que o governo federal, em vez de atender no balcão e tomar a decisão sobre determinado investimento porque o prefeito, ou os deputados, ou o governador de determinada localidade quer aquele projeto, que ele tenha um “criterial” e condicione o projeto ao município estar cumprindo as regras. Isso é perfeitamente factível dentro da nossa Constituição, do nosso arcabouço constitucional, e é papel da União avaliar e liberar determinado recurso se o município preencher determinados requisitos. Há o plano de mobilidade urbana, o plano diretor atualizado e institucionalizado, e outros mais. Esse projeto tem de atender à maioria da população, tem de ser integrado, e por aí vai. É essa a agenda que propusemos.

Como eu disse aos senhores, tentei ser contido no tempo. Há uma parte que trata das leis e diretrizes, à qual depois vocês podem ter acesso; há uma parte sobre o arranjo federativo brasileiro; há o conteúdo da lei; e no final há toda a questão do arranjo metropolitano de Goiânia e os projetos que eu estava tocando, e que estamos tocando na cidade, que os interessados na discussão metropolitana podem buscar. Muito obrigado.

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

O presidente - Agradecemos ao ilustre expositor. A Assembleia Legislativa convida todos para o ciclo de debates 10 Anos do Estatuto do Idoso, a ser realizado em 1º de outubro, neste Plenário. Com a palavra, o Sr. Ulises Navarro, diretor técnico de mobilidade sustentável para a América Latina.

### Palavras do Sr. Ulises Navarro

Boa tarde. Primeiro agradeço o convite para este fórum, do qual é tão importante para mim participar. Tentarei falar em português. Sou venezuelano, moro no México, estou tentando aprender português. Não sou muito bom estudante, mas, se conseguirem me compreender, ficarei muito agradecido pela ajuda que estão me dando para eu aprender o idioma, que considero muito importante na América do Sul.

Falarei um pouco sobre o planejamento de transporte sustentável, o planejamento geral no México nos últimos 50 anos. Qualquer coisa parecida com o Brasil é só coincidência, como dizem nos filmes. É reconhecido que existe uma inter-relação entre os usos de solo e o transporte. Há até *softwares* que fazem simulações, modelagens dos usos de solo e transporte. Peguei no mundo esses modelos. No tempo 1, há o uso de solo particular, um modelo de atividades econômicas na cidade. Se você implanta um novo sistema de transporte, no tempo 2, o seu solo vai trocar, no futuro. Se você tem algumas políticas e projetos do desenvolvimento urbano na cidade, a demanda também mudará. Então tem inter-relação total. É uma ferramenta muito boa para fazer planejamento urbano, seja bom ou ruim, mas é uma ferramenta usar o transporte e o desenvolvimento urbano.

Estamos ainda sob a influência que começou nos anos de 1920 e 1930 com o famoso Le Corbusier. Não é que Le Corbusier era ruim, mas, nos anos de 1920 e 1930, reconheceu como o automóvel mudaria a forma como vemos o desenvolvimento urbano. Então começou com esse paradigma novo de planejamento em que adensamos o centro com os empregos, e lá teremos espaços verdes muito bonitos, e a gente, as pessoas vão morar nas partes afastadas do centro, e teremos interlocuções entre eles e faremos cidades para o automóvel. Esse paradigma é o de planejamento com usos de solos totalmente diferenciados. É o paradigma que ainda temos aqui e que, em algumas partes, foi implantado muito bem, como no caso dos EUA, onde esta relação, a partir dos anos de 1950, tem esse tipo de planejamento muito particular. Como na separação dos usos do solo. Por exemplo, aqui mora gente. No centro, estão os negócios - aliás, o Center Business District está no centro. Aqui vemos a rodovia para ir ao centro e as pessoas moram afastadas do centro. Isso é típico dos EUA.

Nós também temos isso. Conheço dois exemplos muito interessantes desse tipo de planejamento. Um é Brasília, que é uma cidade ótima e muito linda, mas é para o automóvel. A gente mora lá; os ministérios estão aqui; o comércio está lá e o resto das pessoas moram muito longe da cidade, mesmo se trabalham no centro.

Outro exemplo ocorre no meu país, na cidade que se chama Ciudad Guayana, que foi também planejada. Não havia nada lá, mas agora temos uma nova cidade industrial. A indústria está aqui; as pessoas moram aqui; o governo está aqui. Então há grandes espaçamentos entre os pontos e os usos de solo. Quase todos eles pensando sempre no carro. Geralmente as calçadas são muito ruins. Sentimo-nos muito sozinhos quando estamos caminhando em Brasília, assim como acontece na Ciudad Guayana.



No México, que é a parte da nossa apresentação, também tentou-se fazer isso, aliás, adota-se parcialmente essa forma. Por quê? Porque o México existia antes desse tipo de planejamento. Não podiam derrubar o México. Le Corbusier queria derrubar Paris. Nós não podíamos derrubar o México. Então é feito só parcialmente esse planejamento. Somente uma política de apresentação dos usos de solo diferente. Aqui tem uma foto da Ciudad Satélite, que ainda se chama assim. Vemos que é muito afastada do centro da cidade. Ao mesmo tempo, não muito perto, mas um pouco afastada da Ciudad Satélite, há a parte industrial. O México passou de 5 milhões de habitantes em 1960 para 20 milhões em 1985 - no momento do terremoto. Agora ficou estável. É um crescimento muito grande, com uma estratégia de planejamento um pouco bagunçada, mas sempre pensando na parte assim: aqui estão os usos de solos habitacionais, a parte industrial e o resto da cidade antiga que era uso misto.

O problema desse tipo de planejamento começou a ter efeitos muito grandes nos anos 1980 e 1990. A cidade do México é reconhecida por ser uma das cidades mais contaminadas do globo, especialmente nos anos 1990. Agora está um pouco melhor, estão fomentando políticas ambientais, mas ainda há um problema muito grande de poluição, aliás não apenas de poluição. No México, como no resto da América Latina, não há muito dinheiro para oferecer infraestrutura para carro. Enquanto nos Estados Unidos a velocidade dos veículos é de 30km, 40km por hora nas horas de maior demanda, no México atualmente é de 14km, um engarrafamento muito grande. A velocidade do transporte público no México, nas horas de maior demanda, é de 8km por hora. Temos um problema, não é como nos Estados Unidos, que é 40km por hora em um engarrafamento: a nossa velocidade é de 14km. Agora há um problema de tempo que se gasta da cidade-satélite até o Centro. Naquela época eram apenas 20 minutos, agora são duas horas.

Mas, de maneira natural também, os preços imobiliários das zonas centrais começam a subir, e a população começa a deixar essas zonas, que se tornam um novo centro, *business street*. As pessoas de renda maior moram também perto dessa zona. As pessoas de baixa e média renda vão à área periférica, onde podem comprar casas. Então está-se iniciando uma desagregação social nas cidades, o que também não é bom.

Há uma política habitacional fomentada pelo governo que faz com que as cidades cresçam de forma muito espalhada. Tem de... (-Incompreensível.) ...a habitação é muito barata e vão para onde o solo é muito barato, para fora. Há esse tipo de habitação... (-Incompreensível.) ...que é de muito baixa densidade, muito pequena e muito afastado do Centro. Há os centros comerciais. Geralmente as cidades eram mistas, já havia comércio, que era pequenino. Agora existem os *shoppings*, copiados totalmente dos Estados Unidos, com muitos estacionamentos, uma zona onde a maioria das pessoas usa transporte público, distantes não apenas por transportes públicos, mas também para caminhar. Se você vai de transporte público a esses *shoppings*, tem de parar nas ruas e caminhar muito para chegar a eles. Como exemplo disso, temos Monterrey. De 1930 até 2010, Monterrey cresceu duas vezes em população e cinco vezes em área. Esse é um crescimento muito, muito espalhado. Há problema para prover o transporte público, aliás não apenas o transporte público, mas também a água, o esgoto e a eletricidade. Tem um investimento muito grande por parte do governo para prover isso.

Além disso, temos debilidades no planejamento e controle. Então facilita o crescimento informal, afastado das zonas centrais. Neste *slide* temos quatro cidades latino-americanas onde as condições são as mesmas: México, São Paulo, Bogotá e Caracas. Essas quatro cidades têm o mesmo problema: crescimento totalmente desorganizado, informal, com serviços e outras coisas de uma parte significativa do espaço urbano.

Felizmente, quando esses desenvolvimentos informais começam a se formalizar, tem-se um uso misto: comercial e habitacional. Vejam as zonas antigas; a diferença é que é muito feio. Não há infraestrutura para pedestres, não há passeios, canteiros. São serviços bastante bagunçados, com obstáculos para pedestres nos passeios.

Estamos um pouco melhores que os Estados Unidos, porque nossos usos de solos são mistos, ou seja, comercial e habitacional. Então a viagem ao comércio é relativamente curta, ao contrário da viagem ao trabalho. No México, todos os empregos estão concentrados no centro da cidade. Vejam a figura: a parte mais verde é o centro da cidade, corredor de reformas insurgentes. São partes que ficam muito perto do centro. É o grande centro do México, onde está concentrada a maioria dos empregos. São deslocamentos muito grandes. A maior incidência no estado do México é de pessoas com renda baixa. Se você vir no mapa, o círculo menor no centro é somente o distrito federal. O resto está no estado do México, que não tem metrô. O distrito federal tem 12 linhas de metrô, um bom sistema de transporte, Metrobús, trólebus, trem elétrico, enfim, boa oferta de transporte; mas o estado do México não tem. Esses deslocamentos são muito grandes. As pessoas pobres moram muito longe do centro dos empregos, e as pessoas de média e alta rendas vivem um pouco mais perto.

Nesse quadro, vemos as distâncias e os tempos de viagem em horas para diferentes tipos de renda. Para as pessoas de renda baixa, o tempo de viagem é de mais de 2 horas - é o promédio. Algumas pessoas gastam 3 horas, 4 horas ou até 5 horas para chegar ao trabalho, mas a média são 2 horas. Apesar de as pessoas de renda alta morarem muito perto do emprego, elas gastam quase 1 hora, gastam em média 50 minutos.

Outro exemplo é Monterrey. Como veem, os estratos baixos, que são os vermelhos, estão todos afastados do centro. Na parte verde, estão os estratos altos e todos os empregos. Além disso, há uma parte informal de empregos, que têm o desejo de viagem para as partes centrais, onde moram as pessoas de alta renda.

Há também uma política que, na minha opinião, é a mesma do Brasil: política de crédito que facilita a compra de automóveis. Há alguns anos, fizemos uma modelagem da cidade de Monterrey em um cenário tendencial. Ou seja, o que acontecerá se Monterrey continuar crescendo, com uso de mais automóveis? Vemos que a velocidade de viagem do transporte público em 2030 será de 5 quilômetros por hora. É uma velocidade muito baixa. Monterrey é uma cidade pequena, comparada ao México. Não temos feito essa modelagem no México, mas agora são 14 quilômetros por hora para o tráfego geral. No transporte público são 10 quilômetros por hora. Acho que em 2030 não faremos outras coisas que estamos fazendo e andaremos a praticamente zero quilômetro por hora. Muitas vezes vai ser melhor caminhar.



Estamos tentando implementar no México uma nova tendência de planejamento urbano. É como voltar aos tempos antigos. É nova, mas não muito, ou seja, devemos procurar ir a todas as partes da cidade ou à sua maioria caminhando, usando bicicleta ou transporte público.

Alguns princípios que estão sendo adotados, e não só pelo ITDP mas também pelo governo do Distrito Federal do México, estão relacionados a tentar ter uma cidade compacta, adensá-la o máximo possível com uso do solo misto, não só pelo comércio - temos comércios habitacionais mistos - mas também com outros polos grandes de emprego, misturando emprego com uma parte habitacional e uma parte de comércio. Quando se tem esse adensamento, a demanda de transporte vai subir. Precisamos ter mais capacidade nas ruas, mas para isso a única possibilidade é dar prioridade ao transporte público. Pegar ao menos 30% das vias para o transporte público. São só 30%. Além do transporte público, transportar 70% das pessoas na zona metropolitana no Vale do México, só precisamos de 30% de todas as vias para ter um sistema de transporte público de muito alta capacidade. É preciso ter interconexão, usar a bicicleta e caminhar até o nosso destino. Isso está acontecendo agora no México. Eu não uso transporte motorizado para ir ao trabalho, apenas bicicleta, e só uso carro quando chove. Sou dos afortunados que moram na parte central, mas, se morasse em outra parte, seria muito mais difícil.

Essa é a hierarquia de mobilidade que está agora na lei de mobilidade do Distrito Federal: primeiro, o pedestre; segundo, o ciclista; terceiro, o transporte público; quarto, transporte de carga; e, por último, os automóveis particulares. Está sendo implantada a política de adensamento, que está sendo muito eficaz. O adensamento promove o uso de transportes que não são de transporte público, como bicicleta e até caminhar. Essas são umas fotos do México na parte central. Estamos usando BRT, que pode ser misturado e usado na mesma faixa com as bicicletas. Muitas ruas são para pedestres, têm ciclovias em todas as partes muito bem construídas.

Agora, a cultura na parte central do México é muito diferente do que era há oito anos. Mas ainda temos muitas contradições. Essa parte está no centro do México, e convido-os a irem lá para conhecer essa parte cultural e turística. Mas, nas partes afastadas do centro, as condições são assim. O problema é que lá a maioria do pessoal usa transporte público. Então é uma coisa boa que, na parte central, estejamos usando o transporte sustentável, e muitas pessoas das classes alta e média estão trocando o carro pela bicicleta e a caminhada. Mas, ao mesmo tempo, temos de promover a inclusão social para essa nova mobilidade de transporte.

A próxima batalha é tentar reduzir os mínimos de estacionamentos. Não é reduzir, seria, em vez de ter mínimos, ter máximos de estacionamentos. Essa é a batalha, e o pessoal do governo está de acordo, mas ainda temos um grande desafio, mais difícil que ter transporte sustentável, infraestrutura para pedestre nas partes da periferia, que é como mudar e fazer com que os usos de emprego sejam mistos. E outro desafio é tentar frear o espraiamento das cidades, possivelmente por meio de um subsídio do solo para construção de habitações de alta densidade para interesse social nos centros da cidade, e aproveitar também as partes industriais. Agora as indústrias não estão no México, elas se mudaram para outra cidade. Então temos grandes extensões de terreno abandonadas, galpões industriais que poderiam ser usados para construção de habitações, mas o desafio é difícil. É a primeira vez, no Distrito Federal, que há pessoas no governo totalmente inseridas nessa política. O problema é convencer e aculturar os moradores da cidade. Obrigado.

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

O presidente - Agradecemos ao ilustre expositor. Informamos aos participantes que as apresentações dos palestrantes estarão disponíveis, após o encontro estadual, na internet, na página do evento no portal da Assembleia Legislativa. Com a palavra, os representantes da Defensoria Pública de Direitos Humanos, Coletivos e Socioambientais da Defensoria Pública de Minas Gerais, Sra. Cleide Aparecida Nepomuceno e Sr. Lucas Diz Simões.

### **Palavras da Sra. Cleide Aparecida Nepomuceno**

Boa tarde a todos. Cumprimento os representante da Mesa, na pessoa do seu presidente, deputado Adalclever Lopes. É um imenso prazer estar aqui. Meu nome é Cleide, sou defensora pública e estou lotada na Defensoria Pública Especializada em Direitos Humanos, Coletivos e Socioambientais. Podemos entender que direitos humanos é sinônimo de direito fundamental, e toda defensoria pública trabalha com direitos humanos, já que somos uma instituição voltada para a assistência jurídica, integral e gratuita dos hipossuficientes. Isso se dá na forma coletiva ou individual.

No nosso núcleo de direitos humanos, fazemos um recorte daquelas demandas com maior vulnerabilidade que chegam. Uma dessas demandas é a de conflito fundiário urbano, que pode ser entendido como a disputa pela posse ou pela propriedade da terra, ou quando esse direito à moradia fica vulnerável em virtude de obras públicas que o ameaçam. Isso demandará a tutela do Estado.

Não estamos aqui para falar em planejamento, em mobilidade de transporte público ou na prioridade que se dá ao transporte individual em detrimento do público. Mas, na qualidade de defensores públicos, que defendem as minorias hipossuficientes, estamos aqui para falar do reflexo das obras viárias de mobilidade urbana nas minorias, que são desapropriadas, realocadas e removidas do seu lugar de habitação, em decorrência dessas obras públicas. Devemos também lembrar dessas pessoas, dessas minorias e desses pobres que suportam, mais que o restante da sociedade, os ônus dessas obras viárias.

Observando e trabalhando nesses conflitos fundiários urbanos, especialmente nas desapropriações causadas pelas obras de mobilidade urbana, verificamos que está ocorrendo o fenômeno de “gentrificação”. Essa palavra veio do inglês e foi sistematizada pelo Prof. Neil Smith. Vamos usá-la de uma forma mais abrangente do que costuma ser usada. Ela, inicialmente, foi pensada em relação aos centros urbanos das cidades que foram revitalizadas, que sofreram processos de urbanização, de embelezamento e que tiveram como consequência a saída da população mais pobre, que usava aquele espaço. Essa população se viu obrigada a se realocar em outro local, para dar lugar a outras pessoas de maior poder aquisitivo, porque o valor dos aluguéis aumenta com o valor da revitalização e os moradores antigos não dão conta de ficar naquele espaço.

Então estamos usando essa palavra “gentrificação” para explicar o que vem acontecendo em alguns locais da cidade que acompanhamos. A Via 210 de Belo Horizonte ligou o Barreiro à Avenida Tereza Cristina. No Bairro Betânia, sobretudo nas Ruas Lótus e Amur, foram construídas casas em um processo de loteamento clandestino, irregular. O proprietário daquelas grandes levas -



não sei se isso se deu pelo parcelamento do solo junto ao Município de Belo Horizonte - não cuidou de registrar os lotes, cada um com sua matrícula, e vendê-los individualmente, como deveria ser. Ele fez o loteamento, uma infraestrutura qualquer, e vendeu os lotes. Então os compradores tinham o contrato de compra e venda, mas não tinham o registro da matrícula de cada lote. Veio o município, com a intenção de desapropriar o imóvel, e se deparou com o problema, pois cada morador não tinha matrícula do lote. O que aconteceu? Foi ofertada aos moradores uma indenização somente das benfeitorias, e não da posse.

Defendemos e sustentamos que eles tinham direito de receber tanto pelas benfeitorias quanto pela posse, como matéria de justiça e concretização do princípio constitucional, de que é possível ocorrer desapropriações, mas mediante prévia e justa indenização. Entretanto esses processos ainda tramitam na Justiça.

A transparência mostra a foto de uma reportagem do *Uai*. Esse senhor é um dos moradores. A consequência é que todos já saíram de lá. Ainda há uma ou duas casas só. Alguns receberam pelas benfeitorias, e outros ainda aguardam a Justiça. E, semelhante ao processo de “gentrificação”, eles saíram do Bairro Betânia, bem localizado, onde cada um tinha sua vida, seu local de trabalho, contato com a vizinhança, sua locomoção, e foram obrigados, certamente, a ir a um lugar mais distante, em uma situação pior que a anterior. Por isso sustentamos que o processo é semelhante à “gentrificação”. O local em que eles moravam deu lugar a uma via usada pelo restante da sociedade, contudo eles foram obrigados a sair de lá.

Situação semelhante aconteceu no Aglomerado da Serra para a construção da Avenida do Cardoso. Os moradores de lá foram indenizados pelas suas benfeitorias, e não pela posse do terreno. Tiveram de sair da favela, muito bem localizada, para ir a local mais distante, tendo de usar mais transporte público. Assim, como consequência, houve piora na qualidade de vida. Esse é um processo de “gentrificação”.

Não estou sustentando - não é esse o objetivo - que obras públicas viárias não são necessárias. Meu objetivo aqui é sustentar que essas populações têm de ser lembradas, que elas também têm direito à cidade e que temos de respeitar o princípio do Estatuto da Cidade, que prega a distribuição equitativa do ônus e do bônus da urbanização. Aqui está o tema da nossa palestra, que continuará a ser desenvolvida pelo meu colega, “Subdimensionamento dos custos sociais nas obras de infraestrutura de transporte e 'gentrificação': entraves à mobilidade urbana”. Boa tarde. Muito obrigada.

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

O presidente - Agradecemos à ilustre expositora. Com a palavra, o Sr. Lucas Simões.

### **Palavras do Sr. Lucas Diz Simões**

Coube-me aqui complementar a palestra da colega Cleide Nepomuceno. A princípio, vou explicar o que a moradia tem a ver com a mobilidade urbana. O que percebemos, na Defensoria Pública, é que o problema da política habitacional mal planejada e mal realizada gera um círculo vicioso, retroalimentando a imobilidade urbana. Nas apenas as obras de infraestrutura urbana, como a construção de rodovias, com a conseqüente desocupação de famílias, sem alternativa digna de moradia, implicam o engessamento do sistema viário. Na verdade, os direitos humanos e sociais são correlacionados. Sem o fornecimento de transporte adequado, para que as pessoas cheguem em casa sem estresse psicológico, sem a educação para sua higiene pessoal, o direito à saúde não é implementado. As características de indivisibilidade e universalidade dos direitos humanos trazem o conceito de que cada um dos direitos deve ser pensado de forma conglobada.

Verificamos que os espaços públicos estão ficando escassos para novos empreendimentos, novas obras de adensamento urbano. Em Belo Horizonte, numa obra pública viária, dificilmente não há remoção de pessoas das suas casas. Muitas vezes o município prioriza locais onde há famílias carentes, porque o investimento acaba saindo mais barato e elas acabam sendo removidas. A princípio, cria-se o falso entendimento de que as famílias não têm direito à indenização por ocuparem terrenos públicos. Com esse argumento, são oferecidas indenizações irrisórias, algo em torno de R\$10.000,00, R\$15.000,00. Temos o exemplo da nova rodoviária de Belo Horizonte, onde foram removidas famílias que possuíam casas imensas e, sob o pretexto de que ficavam em terrenos públicos, a prefeitura oferecia indenizações muito baixas. O que está acontecendo? As pessoas estão sendo verdadeiramente expulsas da cidade e acabam indo morar na periferia ou em outras cidades, apesar de trabalharem no Centro. E as pessoas que moram na área central precisam do valoroso trabalho desses profissionais. A obra viária feita para melhorar o sistema de mobilidade urbana acaba agravando a situação, porque as famílias são removidas para locais distantes. O Aglomerado da Serra é um grande exemplo disso. Muitas vezes as imobiliárias pressionam a construção de empreendimentos nesses locais, mas os trabalhadores das áreas centrais são deslocados. Isso gera problemas de mobilidade urbana e de desemprego, porque o empregador já não paga mais duas passagens para seus funcionários.

Soubemos de um dado muito interessante, publicado na revista *IstoÉ*, em 2000. Pesquisa realizada na cidade do Rio de Janeiro mostrou que 1/4 dos moradores de rua possuía casa e só morava na rua porque não tinha dinheiro para pagar duas passagens e voltar para a periferia. Eles ficavam na rua vendendo cachorro-quente, dormindo sob marquises, voltando para casa nos finais de semana. Dessa forma, eles conseguiam pagar o seu próprio transporte.

Existe o programa habitacional Vila Viva, em Belo Horizonte. Foram removidas 1.038 famílias para a construção de edificações, mas apenas 60% delas receberam apartamentos, sendo que 40% receberam Bolsa Moradia de R\$500,00, valor que não possibilita o pagamento de aluguel em vilas e favelas.

Esse é o fluxo do círculo vicioso. A proposta da Defensoria Pública é que toda obra de mobilidade urbana deve respeitar a Resolução nº 1, de 1986, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - Conama, que exige que toda obra pública de grande porte precisa ter o Estudo de Impacto Ambiental - EIA-RIMA. Mas esse estudo não trata apenas da questão ambiental, da fauna e da flora, e sim dos impactos sociais.

A Resolução nº 317, do Ministério das Cidades, prevê que todas as obras públicas feitas pelo PAC, obrigatoriamente, devem incluir, na composição do preço, não só o preço da obra em si, mas também o preço da moradia para as pessoas que a estão perdendo.



É importante desmistificar o pensamento preconceituoso que nós, da classe média, temos muitas vezes. De acordo com esse pensamento, as famílias invadiram o terreno para morarem ali. Belo Horizonte foi planejada para se desenvolver dentro da Avenida do Contorno. Mas, com o crescimento da cidade, várias famílias que antes tinham moradias foram retiradas pelo poder público para que fossem construídos edifícios públicos. Um exemplo disso é o Morro das Pedras, no alto da Avenida Raja Gabaglia. Muitas famílias que moram lá moravam dentro do contorno de Belo Horizonte e foram retiradas. O município entregou a elas aquele terreno e até o material de construção e lhes disse que morassem lá. Quase 100 anos depois, esse mesmo município, que usurpou a propriedade da pessoa, aparece dizendo que ela é invasora e que teria de sair de lá sem receber praticamente nada, já que receberia apenas R\$10.000,00.

Esse conceito está sendo mudado. Existem tratados de direitos humanos. A relatora especial da ONU sobre direito à moradia adequada, que até é uma brasileira, a Raquel Rolnik, tem um estudo muito interessante sobre isso e vários tratados internacionais em que diz que é preciso garantir moradia às pessoas antes de ser viabilizada qualquer obra, senão elas precisarão voltar para o centro para trabalhar. Aí a imobilidade urbana vai preponderar. Isso já acontece em outros lugares do mundo. Em Nova York e em Londres, a perspectiva de se construir moradias populares no centro da cidade para que se garanta maior mobilidade urbana já existe. Em vários outros países, estudos arquitetônicos e urbanísticos, na prática e na teoria, indicam que a solução mais adequada seria essa. Temos casos aqui no Vila Viva, por exemplo, de pessoas que trabalhavam como carroceiros e que perderam suas casas. Para elas foi indicado somente apartamento, e as pessoas não têm condições de lá colocar seus cavalos e suas carroças. Isso gera um problema social, de mobilidade, de saúde, uma sobretaxa nos custos da produção, porque o empregador vai precisar pagar mais passagens. Isso gera um caos e um problema social muito grande. Meu tempo já acabou?

Era essa a mensagem que eu queria passar. Esse fluxo, se vocês puderem perceber... Apareceu aí? Vou pedir para colocar para mim, por favor. Achei que estava aparecendo. Aí. Este é o círculo vicioso que mencionei. Temos a imobilidade urbana. O objetivo para solucioná-la é a construção de obras de infraestrutura de transporte, contudo sem destinação de orçamento para um reassentamento digno da população. Isso culminará na expulsão das famílias para a periferia e para outros municípios, gerando aumento do número de trabalhadores residentes longe de seus postos de trabalho, notadamente do centro, culminando no sobrefluxo do transporte no itinerário áreas centrais-periferias. É um círculo vicioso.

A proposta da defensoria é que esse plano de mobilidade, que toda a discussão da nova lei de mobilidade seja... A própria lei de mobilidade prevê que devem ser viabilizados os custos, os ônus, os bônus e a mitigação dos custos sociais de toda obra de mobilidade. É isso. Muito obrigado pela oportunidade.

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

### **Esclarecimentos sobre os Debates**

O presidente - Agradecemos ao ilustre expositor. Neste instante, daremos início aos debates. Solicitamos aos que fizerem uso do microfone que se identifiquem, sejam objetivos e sucintos e dispensem a formalidade das saudações pessoais. Pedimos também que entreguem antes sua contribuição por escrito à assessoria. Cada participante disporá de 2 minutos para a intervenção. E, por favor, indiquem a qual expositor querem perguntar. Lembramos que a leitura e a apresentação oral de questionamentos aos expositores serão feitas de acordo com o volume de inscrições recebidas e que eles, após todas as perguntas, de uma só vez responderão individualmente a cada uma.

### **Debates**

O presidente - Para as perguntas orais, o Sr. Frederico Garcia Guimarães, da PUC Minas, dirigida a William Antonio e José Carlos.

O Sr. Frederico Garcia Guimarães - Na verdade, sou do Núcleo Jurídico de Políticas Públicas, projeto de extensão da PUC Minas. Antes de mais nada, Dr. Lucas e Dra. Cleide, parabéns. Queria ouvir essa voz crítica e essa necessidade de integração de todas as funções sociais da cidade, e a mobilidade está incluída nelas. Acho exemplar o trabalho de vocês. Temos mais trabalho por aí, vem aí a tal da maior torre da América Latina, temos agora a tal da Cidade Administrativa - mais uma, não é? Acho que vocês têm bastante trabalho pela frente. Parabéns. Se precisarem da gente, estamos à disposição para auxiliar.

Sr. Ulises, parabéns pela experiência. Penso que o senhor explicou bem a questão da interligação da mobilidade com a habitação, sobre a qual a Dra. Cleide e o Dr. Lucas discutiram, na visão do México. Na verdade, o meu medo é o transporte público em detrimento do transporte privado. Acho isso de uma certa perversão e vou explicar o porquê. Nunca, repetindo o Lula, neste país houve uma inclusão social como tal. Se você der oportunidade àquele moço que trabalha numa fábrica X de comprar sua moto ou mesmo um Fiat Uno que seja, que é o mais barato, você estará dando oportunidade a ele de comprar e dará as linhas de crédito. Agora, dizer a ele: "Olha, fulano, deixe o seu carro em casa e vá andar de ônibus". Aí ele vai andar de ônibus. Ônibus, o senhor sabe como está. O movimento que surgiu em São Paulo, muito consciente, do passe livre é para demonstrar a vergonha que é a relação do poder público com as empresas. Então, acho isso uma certa perversidade. Você agora impõe outro tipo de procedimento. Talvez devesse ser o contrário, penso que as empresas de ônibus tiveram muitos incentivos. Não é à toa que baixaram o preço, através, aliás, de algumas isenções, tanto em nível nacional - porque a Dilma, em maio, o fez - quanto em cada município. Então, é preciso rever isso um pouco. Gostaria que o senhor falasse sobre isso, por gentileza. E, mais uma vez, parabéns.

O presidente - Agora, o Sr. Anderson Pereira, do gabinete do vereador Gilson Reis, para sua pergunta oral.

O Sr. Anderson Pereira - Boa tarde a todas e a todos. A pergunta é dirigida a William Antonio. Gostaria de saber se também em Curitiba as empresas de ônibus ou concessionárias que oferecem esse tipo de serviço público de transporte são totalmente particulares, ou seja, pertencem a particulares. Nesse caso, são pouquíssimas famílias que têm esse transporte nas mãos? E também, no seu entendimento, há alguma relação entre esse tipo de incentivo a esse modal de transporte, ao ônibus, que privilegia essas concessionárias, em detrimento do metrô ou outro tipo de transporte de massa? Obrigado.

O presidente - Agora ouviremos a Sra. Margareth Oliveira Amaral, da UFMG.



A Sra. Margareth Oliveira Amaral - Boa tarde a todos. Minha pergunta é dirigida a um dos palestrantes, à escolha dos senhores. Por gentileza, comentem o seguinte: em Belo Horizonte o sentimento da população conclui que as necessidades do cidadão, sobretudo quando usuário do transporte coletivo, são tratadas pelo poder público conforme e dentro dos interesses dos setores privados, seja pelas empresas dos consórcios, seja pelas indústrias automobilísticas ou da construção civil. Portanto, pergunto diretamente, como usuária do transporte coletivo há mais de 40 anos, praticamente toda a minha vida civil: há enganos ao afirmarmos que há enormes prejuízos do interesse coletivo frente ao predomínio dos interesses financeiros?

O presidente - Vamos passar às perguntas escritas e, logo depois, os expositores darão suas respostas. Pergunta do Sr. Luciano Medrado, da Setcemg, dirigida a William Antonio e José Carlos: “Muito foi dito sobre a movimentação de pessoas. Solicito só uma palavrinha sobre a movimentação dos produtos, a logística urbana para o abastecimento de cidades. Ou o abastecimento não é importante?”.

Pergunta do Prof. Antônio César, da OAB, dirigida ao Sr. José Carlos: “Como podemos classificar a educação do motorista de Goiânia e como esse fator impacta a qualidade do trânsito? A fiscalização inibe e pune as transgressões?”.

Pergunta da Sra. Denise Bruschi, da Secretaria de Meio Ambiente de Minas Gerais, dirigida ao Sr. William Antonio: “Existe estudo da Universidade de Maringá ou do Observatório das Metrôpoles quanto ao efeito sobre a população que a melhoria do sistema de mobilidade urbana e a redução da poluição e do nível de estresse podem trazer?”.

Na ordem, com a palavra, o Sr. William Antonio para responder as perguntas dos Srs. Frederico Garcia Guimarães e Anderson Pereira e da Sra. Margareth Oliveira, que fez a pergunta a todos os palestrantes. Com a palavra, o nosso primeiro expositor.

O Sr. William Antonio Borges - Boa tarde novamente. Vou responder algumas perguntas que anotei. Acredito que a primeira não foi dirigida a mim. Gostaria de responder primeiramente ao Anderson. Lá em Curitiba as empresas são consórcios privados, e são várias empresas no âmbito municipal e metropolitano. Em relação à acessibilidade, não sei se entendi direito sua pergunta, mas é um sistema que não está acessível a toda a região metropolitana; aos bairros periféricos, também não. Ela se centraliza num vetor, principalmente nos corredores expressos, onde mora a população que possui carros. Problematicando além da sua pergunta, penso que um fator que é um problema em Curitiba e que não foi inicialmente pensado é o fato de a população que mora próximo ao transporte de massa não usá-lo, mas, sim, utilizar carros. Há esse problema lá.

Agora, em relação a uma avaliação mais apurada do sistema de Curitiba, eu não seria a pessoa mais indicada para falar, pois não desenvolvi minha tese sobre isso, não desenvolvi nenhuma pesquisa especificamente sobre esse tema. Minhas informações são como estudioso no campo da governança e da mobilidade em linhas gerais, pela via do observatório.

Em relação aos incentivos, o governo do Estado do Paraná dá incentivo para o transporte urbano, via ICMS sobre o óleo diesel, para as Regiões Metropolitanas de Curitiba, Maringá e Londrina.

Existe também um subsídio por parte do governo do estado que estava na casa de R\$64.000.000,00. Agora a Prefeitura de Curitiba assumiu um terço disso, pois o governo alega falta de recursos para manter o benefício. Recentemente houve crise no acerto dessa integração pelo fato de o governo alegar falta de condições para sustentar isso. Então, ocorreria uma desintegração do sistema com a região metropolitana, pois os municípios do entorno de Curitiba não têm condições de arcar com esse custo. E a empresa operaria no prejuízo, pois é um sistema que dá prejuízo metropolitano. A Prefeitura de Curitiba assumiu um terço, e o governo, dois terços.

Em relação ao metrô, teríamos de compreender melhor, a fundo, os vínculos institucionais que constroem as políticas de mobilidade em Curitiba. E não tenho como opinar sobre isso. Não sei se existe uma disputa entre as empresas de ônibus e uma possível linha de metrô. Não sei se existe ali uma articulação em prol de um desestímulo à implantação de um metrô em Curitiba. Sei que existe um projeto e há um campo de interesse. Tem de prevalecer o interesse da população e do cidadão de andar e percorrer a cidade, deixando o seu carro em casa.

Respondendo ao Luciano, sobre o abastecimento, que é uma importante questão a ser pensada no âmbito do plano da mobilidade, é que a mobilidade abarca todos os tipos de trânsito pela cidade. E há trânsito que precisa de ser pensado, pois, quando ele percorre ou ocupa todas as ruas da cidade, não é interessante. Neste campo é fundamental o plano de mobilidade dialogar com o plano diretor - não só neste plano, mas neste também. Quando penso em planejar o uso e a ocupação do solo urbano, já estou pensando em mobilidade. Quando penso em liberar áreas para ocupação industrial, comercial ou vários tipos de uso, preciso pensar na funcionalidade do território. Não há como dizer que isso não é importante, muito pelo contrário, é fundamental.

Avançando para os estudos sobre a mobilidade: na Universidade Estadual de Maringá existe um núcleo do Observatório das Metrôpoles, que tem como sede o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro. No caso, existem pesquisas realizadas em rede por meio de todos os núcleos desse observatório e também localizadas. Das pesquisas realizadas, posso dizer que temos leituras sobre a quantidade de pessoas que circulam pelas aglomerações urbanas, em função da educação, do trabalho e da mobilidade pendular. Associadas a essa leitura direta sobre mobilidade, todas as pesquisas referentes à ocupação e ao tipo de ocupação do solo metropolitano também auxiliam no pensar o planejamento do transporte e da mobilidade. Não existe uma proposta ou um plano de diálogo do governo do estado com o município, principalmente com os municípios da região metropolitana. Isso não existe.

Existem pesquisas dialogadas com o Ministério das Cidades, diagnósticos realizados que mapeiam esse fluxo. Mas, com certeza, o Observatório das Metrôpoles, eu diria, é o núcleo que procura diagnosticar esses problemas e auxiliar no processo por meio da disseminação de informações relativas a formulação de políticas públicas. O poder público, por meio do Legislativo, do Executivo, também da sociedade civil, no caso, precisa sempre dialogar com as universidades, com institutos de pesquisas. Penso que, antes de existirem as diferenças, estamos todos pensando sobre um território. E é importante que elas existam para que amadureçamos a decisão e construamos uma realidade mais interessante para todos. Até mesmo no que há de mais difícil - eu invado aqui a pergunta direcionada à Cleide -, no grande desafio que é superarmos os interesses que se estabelecem no campo do mercado imobiliário e também no setor industrial. O exercício da democracia no campo da mobilidade urbana precisa encampar esse desafio.

O presidente - Com a palavra, o Sr. José Carlos Xavier (Gráfico), para responder aos questionamentos.



O Sr. José Carlos Xavier (Grafite) - Obrigado pelas perguntas. Quanto à pergunta do Prof. Luciano, da PUC, com relação ao uso do veículo, o ex-presidente Lula captura, no discurso, com muita facilidade o sentimento da população. Não é à toa que ele foi presidente por duas vezes, com um discurso muito eficiente - e eu nunca fui nem vereador, porque o meu discurso é muito ruim.

Na realidade, essa posição dele com relação ao uso do veículo foi manifesta da seguinte forma: agora que o metalúrgico pode ter carro, vêm vocês com este discurso de que não pode andar de carro. Ele parte de uma premissa absolutamente falsa. O que está na cidade, aí, demonstra isso. A premissa falsa é a de que todo mundo pode ter carro e todo mundo vai poder usar o carro como sempre usou, todo mundo vai poder usar o carro como ele aparece nas propagandas das montadoras. Essa premissa é falsa, e a prova está aí. Nem todo mundo tem carro.

A posse de veículo no Brasil, como eu disse na apresentação, é equivalente à posse de veículo na Europa na década de 1980 - em 1985, 1986. E as cidades pararam. Pararam na Europa, pararam nos Estados Unidos. O que precisa mudar é esse conceito de que podemos ter o carro... E podemos, sim, e tomara que possamos ter carros SUVs, carros de passeio. Agora, precisamos ter consciência de que não poderemos usar da forma como sempre se usou. Não há faixa de rolamento para todo mundo, a cidade não vai possibilitar isso, porque os custos são muito altos, e há a inclusão urbana, a destruição da cidade, dos espaços verdes e de tudo aquilo que conhecemos. E não vamos ter como estacionar esse carro nos locais de interesse, nos locais que vamos acessar. Isso tem de ser visto.

Uma coisa é o discurso, e o Lula está certo em fazer o discurso, ainda mais para justificar as políticas corretas e questionáveis que tomou durante a vida; algumas questionáveis do ponto de vista da mobilidade urbana. Mas o fato é que precisamos mudar não a consciência de que é bom ter carro. É bom ter carro. Quem dera pudéssemos prescindir de um transporte coletivo e todo mundo ter sua individualidade garantida, poder climatizar o veículo, colocar o som no volume que quisesse e andasse. Isso desde que pudéssemos sair da nossa casa, parar na porta do nosso serviço, mas desde que não tivéssemos de escolher o horário em função do congestionamento. Até porque hoje, em alguns lugares, quem tem carro está levantando mais cedo do que quem anda de ônibus, para não ficar no congestionamento e chegar mais tarde no serviço.

É isso que é preciso perceber. Não há contradição entre posse e uso. O uso é uma coisa que precisa ser discutida. Carro não é como um perfume que compro e uso e não afeto ninguém - a não ser que alguém não goste do cheiro; carro eu compro e, quando uso, afeto todo mundo. Eu uso o espaço que todo mundo está financiando. É disso que se precisa ter consciência.

Ninguém está preconizando o fim dos carros, apesar de haver cidades europeias que colocam na sua lei de edificação e na lei de uso do solo: no corredor tal eu vou deixar construir edifício tão mais alto ou com mais apartamentos quanto menos vagas de carro houver. Então, se um empreendedor for construir um edifício sem vaga de estacionamento, ele constrói 40 apartamentos; se ele for construir com vagas, constrói 10 apartamentos naquele mesmo terreno. São discussões que já estão sendo levadas a efeito nas cidades. Questiona-se muito o uso dos carros. Em alguns seminários o pessoal brinca que os 20 carros que o Roberto Carlos tem não afetam em nada o trânsito, que ele podia ter 40 carros guardados na sua garagem. O problema é se esses carros forem para as ruas, para disputar o espaço viário com todo mundo. Felizmente, eles ficam na garagem, como peças de colecionador.

O Luciano falou da logística de cargas. Nós, que viemos do transporte coletivo, às vezes ficamos discutindo, falando das pessoas, dos modos e nos esquecemos de falar das cargas. É verdade, isso é um erro. Na realidade, um dos itens essenciais do plano de mobilidade é a discussão da logística de cargas e do transporte de produtos nas cidades. A discussão sobre polos atacadistas. Toda cidade antiga tem polo atacadista em seu centro, que provoca o maior transtorno no trânsito. É a discussão sobre veículos adequados.

Em 2000, estive no México, onde o Ulises mora. Fui à cidade de Puebla e verifiquei que não entrava caminhão no centro para distribuir carga, somente veículos pequenos, adequados para aquele tipo de uso na cidade. Em várias cidades do Brasil, vemos caminhão trucado deixando refrigerantes na porta de um barzinho, parado em fila dupla. É uma coisa absolutamente inadequada, que nos remete à discussão sobre faixas para carga e descarga. Já foi falado aqui sobre cargas perigosas. Isso tudo está no plano de mobilidade e precisa ser tratado quando ele for definido.

A última questão foi colocada pelo Antônio César, que fala dos motoristas e de fiscalização. Primeiro acho que a questão da educação para o trânsito é necessária porque justifica uma série de processos, mas é muito mistificador esse negócio da educação. Um dos exemplos que tenho vem de Belo Horizonte. Uma vez assisti a um filme em Belo Horizonte, da década de 1930, em que o cidadão passava num lugar que já tinha um semáforo. Então pensei que já havia semáforo na década de 1930, e até hoje há gente furando sinal vermelho porque diz que não há educação para o trânsito e tal. Já nascemos com todas essas regras colocadas - mão, contramão, não estacionar em local proibido, não parar em fila dupla, não avançar semáforo, mais recentemente a velocidade controlada por radar - e insistimos em desobedecer pela questão da individualidade, que está acima de qualquer outra coisa. Então esse negócio de educação é necessário, mas é relativo. O que realmente pune é a fiscalização, não há dúvida disso. É o custo no bolso, o que dói no bolso, que é mais eficaz para o controle de trânsito, vocês todos sabem disso. Todos nós cometemos infrações de trânsito e sabemos como dói no bolso uma infração que cometemos. Alguns reagem, falam que não cometeram, mas, na realidade, a maior parte é fruto de inobservância mesmo.

Mais uma vez devemos acabar com esse complexo tupiniquim de achar que somos mais mal-educados que os outros. Todo mundo que já viajou a outros países percebe que há infração no mundo inteiro, desde que não haja fiscalização. Se houver fiscalização eficiente, as infrações serão reduzidas; se não houver, subirá o número de infrações. Quando há fiscalização eficiente, as multas caem, porque, no nível mais alto, quando ela é aleatória, espontânea, atinge um patamar baixo daquele infrator contumaz, mas não sobe mais do que aquilo.

Para concluir, e desculpem por ter-me alongado um pouco, quando a sinalização é mal colocada e a fiscalização é mal gerenciada, pode parecer que há uma indústria de multa; quando a fiscalização é tremendamente eficiente, feita com técnica adequada, obedecendo às leis, não há indústria de multa, mas uma redução das multas e um trânsito muito mais seguro e eficiente.

O presidente - Com a palavra, para responder aos questionamentos, o Sr. Ulises Navarro, diretor técnico de Mobilidade Sustentável para a América Latina.



O Sr. Ulises Navarro - Creio que a pergunta era como o governo tem uma política quanto aos interesses públicos, dando prioridade aos interesses privados na proporção do serviço. Não conheço com muitos detalhes a situação do Brasil, mas o transporte público é um serviço público. Geralmente, na América Latina, o serviço público de transporte de ônibus é quase totalmente insustentável do ponto de vista financeiro. Então, aqui estamos com um problema. Tem de ser financeiramente sustentável para não ser subsídio e, ao mesmo tempo, ter uma tarifa baixa.

Esse é um problema um pouco grande, porque a qualidade tem de ser (- Incompreensível.). A qualidade (- Incompreensível.). No México, estamos vendo agora que trocaram o sistema bagunçado que temos de terceiros, que é um sistema homem-caminhão. Na maioria dos transportes no Distrito Federal, na cidade do México, não há empresas grandes. Uma pessoa que possui um ou dois ônibus é que (- Incompreensível.) delas. Então é uma empresa muito pequena, que não tem muito poder nem pressão no governo para subir as tarifas. Quando são pequeninos, o governo (- Incompreensível.) a tarefa, mas o pessoal que faz a operação dos transportes não tem dinheiro suficiente para recuperar o investimento e dar a manutenção adequada ao sistema. Portanto, temos um sistema muito ruim na parte da segurança e do conforto, mas muito barato.

O que tem acontecido agora com os novas empresas que estão operando o sistema de Metrobús e têm um bom sistema de financiamento... No Metrobús, há empresas grandes, boa manutenção e qualidade no sistema de transporte. Então há uma pressão muito forte de subir a tarifa.

Não sei se ter grande tarifa do Metrobús é o adequado. Penso que temos de conseguir uma fórmula para obter uma tarifa social e, ao mesmo tempo, sustentável. Então entra a questão de integração tarifária e a parte de tentar subsidiar as viagens mais longas, feitas pelo pessoal mais pobre, com viagens mais curtas. Além disso, tentar fazer com que a classe de renda média use outra vez o transporte público. Como ela mora perto do emprego, vai ter viagens mais curtas e pagar uma tarifa plana que subsidiará as viagens mais longas. Esse é um exercício financeiro bastante difícil de ser feito, mas é a única forma que posso ver num sistema financeiramente sustentável e, ao mesmo tempo, socialmente possível. O governo tem de ser forte. Uma vez que há empresas grandes operando o transporte público, a pressão política e financeira é muito grande para subirem as tarifas.

Só quero fazer um comentário. Não sei se entendi bem, mas ouvi que há uma concorrência entre o ônibus e (- Incompreensível.) do metrô para ônibus. Não temos de pensar no sistema de transporte dessa forma. Ônibus é um operador de transporte público, e metrô é outro. Não podem brigar (- Incompreensível.). É preciso que se complementem e se integrem. Não é que (- Incompreensível.) metrô, quero implantá-lo e encontrar o ônibus. Não. O problema é que o metrô é muito caro. Aliás, 1km da linha do metrô no México custou US\$200.000.000,00. Isso é caríssimo. Com US\$200.000.000,00 por 1km pode-se fazer 20km de BRT e muitas ciclovias, e tudo isso no mesmo projeto.

Então esse é o problema com o metrô. Se você vai investir o dinheiro público, tem de ter certeza de que a demanda justifica a inversão. Então não estamos investindo no metrô, mas tem de ser um investimento público importante, senão você vai pegar o dinheiro só para fazer 1km, 2km de metrô e não poderá construir escolas e hospitais, coisas ainda mais importantes do que o transporte, ou tão importante quanto o transporte. Então, parte do dinheiro público não vamos aplicar no transporte público.

Outra pergunta: "Como é a ocupação das faixas de bicicletas e ônibus no México? Como são compartilhadas?". Bicicleta e ônibus no México são compartilhados apenas na Linha 4 do Metrobús. No resto das linhas não o são, mas são invadidas. Outras linhas são de alta velocidade, onde os ônibus vão a 60 quilômetros por hora. Há uma diferença muito grande da velocidade da bicicleta, que chega a 15 quilômetros por hora em média. Então é perigoso. Mas ainda assim é invadida, porque é uma faixa que tem ônibus a cada 1 minuto, a cada 2 minutos, e parece, como disse o meu amigo José Carlos, que não está sendo utilizada, mas leva muito mais pessoas. Mas é um perigo. O que está acontecendo agora no centro é o compartilhamento, porque a velocidade dos ônibus é muito baixa, não é um BRT de grande velocidade, é um BRT no centro da cidade, no centro histórico, que é muito bonito. Nos outros casos, na Linha 4, que está sendo construída no México, o que estão fazendo para impedir que as pessoas invadam a faixa do ônibus é construir uma ciclovia paralela ao corredor, mas paralela à faixa direita, pegando uma parte da faixa dos veículos particulares, e o resto do trânsito é misto.

Acidentes entre bicicletas e ônibus acontecem quando ocorre invasão do corredor. Temos uma morte e uns outros acidentes. Mas, quando se tem faixas totalmente cheias de tráfego, com uma confusão muito grande, e faixas pequeninas, em que não dá para andar de bicicleta, e o ciclista vê a faixa do ônibus, é uma tentação. A melhor coisa a fazer é construir uma faixa para bicicletas, uma faixa de 2m, uma ciclovia boa. Assim podem conviver. Ou, então, coloca-se um transporte do tipo BRT, que não vai ser muito rápido, de velocidade baixa, e compartilha-se com a ciclovia.

O presidente - Muito obrigado. Passo a palavra à Cleide Aparecida Nepomuceno e ao Lucas Diz Simões para responder aos questionamentos.

A defensora pública Cleide Aparecida Nepomuceno - Mais uma vez, boa tarde. Gostei muito da provocação que a Sra. Margareth Oliveira fez sobre esse assunto, que está em um contexto bem recente. Vimos recentemente as manifestações populares que começaram com a discussão da tarifa zero do transporte público. Isso teve como consequência a reação de vários municípios, dos governantes e do governo federal com a redução da tarifação sobre o valor do transporte público.

Porém, sinto carência da discussão a respeito da revisão dos contratos de concessão do transporte público. Aí, sim, mexendo nos interesses privados dessas empresas que também têm sua parcela de responsabilidade na qualidade desses serviços. Não estou aqui sendo leviana em afirmar que há lucro abusivo ou qualquer outra coisa. Estou dizendo que sinto carência de uma discussão a respeito da revisão dos contratos de concessão do serviço público.

Agora vemos que a PEC nº 31 também está em discussão para desoneração da tarifa do transporte público transformando em serviço essencial para os cidadãos, da mesma forma que saúde e educação. Será que dentro dessa discussão discutiremos como seria estatizar esse serviço público? Se virmos somente a exoneração da tarifa, será que essas mesmas sociedades e empresários lucrarão da mesma forma? O assunto está aí e realmente tem de ser discutido. Margareth, você foi muito feliz em sua colocação. Você quer complementar alguma coisa?



O defensor público Lucas Diz Simões - Queria só lembrar que, por ocasião das manifestações populares que ocorreram principalmente na Câmara Municipal de Belo Horizonte, a Defensoria Pública de Direitos Humanos foi provocada sobre esse assunto. Temos aliás um processo administrativo de instrução para averiguar a revisão tarifária, que ainda está em andamento para eventuais adoções de medidas cabíveis. Como é uma questão muito complexa, que envolve não só a questão jurídica, mas a contábil e a financeira, que demanda uma análise muito delicada, ela realmente está em fase de maturação, de conclusão. Muitos documentos ainda precisam ser analisados, mas, nesse ponto, a assessoria está analisando não apenas a questão problemática da tarifa, mas da qualidade de serviços, de reclamações, cujo transporte coletivo passa muito cheio, não cumpre horários, tem fornecimento aquém do que deve ser feito nos finais de semana, quando a pessoa precisa desse transporte para seu lazer, não apenas para o trabalho em seu dia a dia. É isso o que queria dizer.

O presidente - Queria agradecer a vocês. Tenho uma pergunta da Vanessa Duarte, do Movimento Nossa BH, dirigida a todos os palestrantes: “Qual a abordagem adotada pelas cidades dos palestrantes presentes à mesa em suas políticas de mobilidade frente à política nacional de mudanças climáticas?”. Agora passarei a palavra ao Sr. José Carlos Xavier (Grafite), para responder os questionamentos.

O Sr. José Carlos Xavier - Tenho quatro perguntas para responder, mais essa trazida pelo deputado. A primeira é do Marcelo Vieira: “Como ocorre o arranjo metropolitano para gestão do transporte metropolitano? Qual a participação dos entes federados?”. Vou falar rapidamente sobre a situação da minha cidade, Goiânia. Por meio de leis complementares estaduais e da alteração da lei orgânica dos municípios, foi criada uma câmara deliberativa, que tem a participação do estado e dos municípios, ou seja, da capital e dos municípios da região metropolitana ali representados. Em Goiânia predominam os municípios, ou seja, eles são maioria nessa câmara. Os municípios não são capazes de tomar decisões isoladas, porque representam 50%. O Município de Goiânia representa 50%, os demais municípios 25%, e o Estado de Goiás 25%. Disse que eles não são capazes de tomar decisões isoladas porque as decisões numa câmara dessa natureza nunca são votadas, mas obtidas através de consenso. Mesmo que demore, busca-se o consenso porque, se essas estruturas de compartilhamento com as atribuições distintas que nosso espectro federativo apresenta virarem uma assembleia ou as decisões forem tomadas por escrutínio, elas acabam se arrebatando, porque as pessoas recuam e voltam a suas atribuições originárias alterando até mesmo leis. Mesmo que essas leis sejam complementares, são passíveis de serem alteradas novamente pela assembleia legislativa ou pelas câmaras municipais.

Então, é esse o arranjo de Goiânia, em que predominam os municípios, mas a câmara é presidida por um representante de órgão estadual. Recife é uma outra experiência em que o estado tem maioria. Talvez, pelo próprio desenho da rede. O Município de Goiânia tem a maior parte do transporte metropolitano, e em Recife, pela natureza da cidade, o estado, que fazia o transporte de ligação, tem o transporte metropolitano maior. Lá o estado predomina, e em Goiânia alguns municípios predominam. Predominam no tocante a ter maioria, mas não significa que essa maioria seja exercida dessa forma impositiva. São os dois exemplos de arranjos metropolitanos que existem no Brasil hoje. Curitiba atua mediante um convênio com o estado, em que a Urbs faz a gestão do transporte municipal e metropolitano, e outras cidades estão buscando essa unificação da gestão metropolitana. Não é muito simples porque as estruturas existem e o mercado está organizado de forma metropolitana. No caso de Belo Horizonte, há linhas metropolitanas devidamente organizadas, com sua matriz instituída; há linhas municipais em Belo Horizonte, Contagem e outras cidades, as quais são licitadas e instituídas. Alterar isso não é um processo muito simples. Tanto Goiânia quanto Recife originariamente tinham redes metropolitanas já instituídas, e foi mais fácil implantar ações metropolitanas. Essa é uma busca de cada cidade e região, conforme o modelo mais adequado à sua realidade. Pode ser pleno, como é o caso de Recife e Goiânia, e pode ser um modelo que atue conjuntamente em algumas decisões metropolitanas fundamentais e não atue em outras. Cada região deve buscar o seu modelo.

A Sra. Haydée Svab pergunta: “Entre os pontos do pacto nacional da mobilidade não vi nada que tocasse no direito a informações da cidade. O que pensa sobre isso? Como isso poderia se dar?”. É verdade, no pacto há essa falha porque não se especificou um ponto relacionado a isso. A Lei nº 12.687 trata disso muito bem porque fala do direito à informação, equipara o serviço de transporte a outros serviços, e o Código de Defesa do Consumidor se aplica também às discussões relacionadas ao transporte, e um dos direitos é à informação, no sentido mais amplo. Não só informação a respeito dos pontos de parada, linhas e horários, mas a respeito da estrutura de cálculo, por exemplo. Por mais que se diga às pessoas que o subsídio cruzado que permite a redução de tarifa do estudante ou do idoso é transferido aos demais usuários, as pessoas não entendem, porque nunca foi esclarecido devidamente como isso é feito. É um direito à informação que as pessoas têm, e é bom que tenham essa informação para orientar seus deputados e representantes a tomarem decisões na hora de definir uma gratuidade, uma isenção, ou que essa isenção tenha uma fonte externa definida, como a lei também preconiza. Que não se criem isenções para serem absorvidas no subsídio cruzado das linhas com o sistema, mas que sejam financiadas por meio externo. É fundamental que o pacto que está sendo engendrado toque nessa questão da informação e da participação social. Sem participação, ficamos reféns de quem tem o poder e pode interferir mais nas decisões.

O Sr. Cláudio Spiguel pergunta: “Há algum esforço político sendo feito junto às montadoras de veículos motorizados e ao sistema tributário associado para viabilizar sua agenda apresentada?”. Eu desconheço. Há alguns fóruns de que a Anfavea e as montadoras participam, mas o que há de mais evoluído é o veículo limpo, carro elétrico, carro híbrido. O Renato brinca dizendo que vai ser maravilhoso, estaremos todos perdidos dentro de um congestionamento limpo, sem poluição, mas estaremos todos parados.

Acho que há a necessidade de fazer um esforço, especialmente na questão tributária, fiscal, porque a maior parte dos impostos que incidem hoje sobre os veículos são patrimonialistas. O cidadão paga o mesmo imposto, independentemente de ter um carro no interior de Minas, numa cidadezinha bem pequena, ou no centro de Belo Horizonte, uma cidade extremamente congestionada. Isso precisa mudar e ser discutido. A taxa tem de ser mais pelo uso que pela posse ou pelo patrimônio do veículo. Aí, sim, quem andar no centro de Belo Horizonte poderá ser eventualmente taxado, se essa for uma decisão do município.

Quem estiver de férias, com o carro numa cidade no interior ou num local em que o custo da implantação da infraestrutura não é tão alto e o espaço não é tão caro, vai poder ter impostos menores. Essa é uma forma de estimular até mesmo o uso do transporte público e de desestimular o uso do transporte individual.



Acho que essa discussão é extremamente necessária. A última pergunta é sobre ferrovias para transporte de cargas. Não consigo imaginar a construção de ferrovias nas cidades para transporte de cargas. Temos vários trechos de ferrovias ociosos em várias capitais brasileiras que poderiam ser utilizados, sim, até eventualmente, para transporte de passageiros. Há uma forção de barra em alguns casos, porque a ferrovia não atende bem aos desejos de deslocamento da população, e alguém pode falar: “O Brasil precisa ser ferroviário. Devem implantar ali uma ferrovia”. A rede de transportes é mais complexa que tudo.

O presidente - Desculpe-me interrompê-lo, mas parece que quem formulou a pergunta achou que ela não foi feita dessa forma.

A Sra. Vanessa Duarte - O senhor citou o meu nome, Vanessa, nessa pergunta, mas minha pergunta foi sobre o plano de mobilidade urbana frente à política nacional de mudanças climáticas. Gostaria de saber como esse tema está sendo abordado e elencado nas cidades. A minha pergunta foi a primeira a ser lida.

O Sr. José Carlos Xavier - Eu estava falando sobre a pergunta do Bernardo Ávila, da Unifei, relacionada à questão do transporte ferroviário. Há espaço nas cidades, sim. São Paulo, por exemplo, tem uma rede ferroviária imensa, a CPTM, que transporta um volume muito grande de passageiros na capital e na região metropolitana. É uma rede que poderia até mesmo ser utilizada com outros projetos urbanos. Há espaços imensos destinados a essa rede, que poderiam ser utilizados em projetos habitacionais e de outra natureza, para complementar isso.

Acho que o transporte ferroviário regional que vemos em outros países - São Paulo já tem - não é adaptado em outras cidades, porque o espaço é caríssimo. É preciso construir redes. Estou teorizando uma questão para ser vista à luz da realidade local.

A Vanessa, do Movimento Nossa BH, faz essa pergunta: “Qual é a abordagem adotada pelas cidades dos palestrantes presentes à mesa em suas políticas de mobilidade, frente à política nacional de mudanças climáticas?”.

Vou falar da minha cidade. Lá, essa abordagem é quase zero. Não há nada efetivamente voltado para isso, não há diretriz, a não ser as diretrizes nacionais, relacionadas à mudança de matriz de combustíveis. As iniciativas levam a uma redução dos impactos dessas emissões. Por exemplo, um BRT - o Ulises pode falar isso com mais proficiência -, só na organização dos ônibus, reduzindo a aceleração e a desaceleração, normalizando melhor a velocidade, transporta muita gente e, com certeza, o saldo, a razão entre volume transportado e emissões, é muito menor do que em um sistema de ônibus sem BRT, sem ser organizado, e muitas vezes menor do que transportar essas pessoas em automóveis. Um veículo bem articulado num BRT, com velocidade constante, com menos aceleração e desaceleração, transporta 250 pessoas e emite muito menos gases que 250 veículos transportando essas pessoas.

As iniciativas da minha cidade levam a uma redução, mas é uma pena que essa questão não esteja sendo tratada como diretriz do projeto. Temos de evoluir para isso.

O presidente - Com a palavra, o Sr. Ulises Navarro, diretor técnico de Mobilidade Sustentável para a América Latina. Ele vai responder a mais um questionamento.

O Sr. Ulises Navarro - A primeira pergunta é dirigida a todos os palestrantes: “Como é a abordagem adotada pela cidade do México frente à política nacional de mudança climática?”. É a mesma do Brasil. A principal razão para isso foi a implementação dos corredores de transporte público. Além disso, há também o programa de controle das emissões dos veículos privados. A cada seis meses as pessoas que usam o transporte privado têm de levar os carros para fazer um controle específico das emissões. Isso tem baixado bastante as emissões. A outra parte é o uso do transporte público, mas ainda não conseguimos, de forma significativa, que as pessoas que usam carros passem a usar o transporte público. Agora estamos começando uma política para reduzir estacionamentos, implementando uma série de medidas de remanejamento do tráfego para baixar a demanda do transporte privado. A implementação dos corredores do BRT foi exitosa, os corredores insurgentes até conseguiram obter bônus de carbono no mercado. É uma venda de *marketing*, que é outra coisa. São apenas €200.000,00 ao ano, o que não é muito, mas é muito bom para a parte de *marketing* do sistema. O problema com os bônus de carbono é que você consegue vender só 25% do que reduz na parte dos bônus de carbono. Temos conhecimento de que, na implantação do sistema de BRT, a redução é maior do que se consegue vender.

O restante se refere à parte da bicicleta. Agora, como a bicicleta está ficando chique, muitas pessoas não usam o carro e usam bicicleta. Essa é uma troca importante do transporte privado e do transporte público. Com certeza, como disse o Grafite, o transporte privado é o maior contaminante da cidade.

Esqueci de responder uma pergunta na outra parte sobre campanhas educacionais voltadas a motoristas de ônibus que usam faixas compartilhadas com os ciclistas. Os motoristas recebem ordem para não andarem a mais de 40km por hora. Portanto, nesse corredor os motoristas vão mais lento do que em outras faixas.

O presidente - Obrigado. Passo a palavra ao Sr. William Antonio Borges, professor da Universidade de Maringá, para responder aos questionamentos.

O Sr. William Antonio Borges - Vou começar pela pergunta encaminhada a todos. Vou lê-la novamente: “Qual a abordagem adotada pelas cidades dos palestrantes presentes à mesa e suas políticas de mobilidade frente à política nacional de mudanças climáticas?”. Quanto a Maringá, não existe nada significativo, existem ideias e planos: ciclovias, VLT, metrô de superfície, ligando a Região Metropolitana de Maringá à de Londrina. Na minha exposição, esqueci de dizer que elas estão a 100km uma da outra, um pouco menos, a 93km. Existe também um projeto para implantar em Maringá os biarticulados. De certo modo, pensando em combustível, seria uma alternativa, mas não é uma questão madura na cidade de Maringá nem na região metropolitana. Pensando em Curitiba, podemos considerar a estrutura de ciclovias, com 127km. Queira ou não, ela auxilia nesse processo, mas com pouco impacto, pois poucas pessoas fazem uso dela.

Em relação ao transporte urbano através de ônibus, existe lá o Ligeirão Azul, operado por biocombustível à base de soja, que emite 30% a menos de poluição. Essa é uma alternativa. Também temos o metrô e o plano de expansão de 300km das ciclovias, mas é preciso haver mudança de cultura, ou seja, a população precisa ser incentivada a usá-las. Tudo começa pelo diálogo, com as pessoas se apropriando da ideia e do processo de construção.

Vamos responder às perguntas. A primeira delas é da Nidecy Costa, do poder público estadual. A pergunta é: “Sobre o planejamento da mobilidade urbana, ouvi dizer que Curitiba tem o melhor meio de transporte. Gostaria de saber se Belo Horizonte terá vias de



acesso e transportes iguais aos de Curitiba”. No trajeto que fiz de Confins até o Centro, percebi a existência de um transporte urbano operado por ônibus tradicionais. Não vi ônibus biarticulados, mas vi canaletas se estendendo desde o início. Não sei dizer se o sistema se estabelecerá como o de Curitiba, mas considero um avanço a valorização do transporte coletivo. Vi que destinaram faixas que antes estavam a serviço do transporte privado ao transporte coletivo e público. Esse é um passo interessante e importante. Não posso afirmar se isso resolveu ou não o problema. O motorista da Assembleia que foi me buscar no aeroporto utilizou a canaleta como meio de acesso, e o trânsito fluíu bem. Mas não era um horário de pico. Estávamos no meio da manhã. Porém, considero essa medida um avanço por valorizar o transporte coletivo.

A segunda pergunta é da Sra. Sílvia Nunes, da Assembleia Legislativa de Minas Gerais. Ela está presente? Não? Lerei a sua pergunta: “Quais os mecanismos necessários para dispor de infraestrutura e organização social nas cidades de forma a criar a cultura de deslocamento zero, em que as pessoas possam ter trabalho, serviços básicos, comércio etc. próximos de onde moram?”. É difícil responder esta pergunta. Não existem receitas, e sim projetos e metodologias de constituição de espaço, que podem ocorrer por meio da sua setorização, da utilização de transporte de massa ligando o espaço de moradia ao de trabalho. Por mais que a pessoa troque de emprego ou de escola, se existir um setor predefinido, nada mudará. Será que essa é a forma mais interessante?

Podemos pegar, por exemplo, uma cidade de ocupações mistas. Uma pessoa hoje mora próximo ao seu trabalho e amanhã, não, e isso implica obviamente na mobilidade, desde que essa cidade seja adensada com serviços de transporte coletivo eficientes, com qualidade, com ciclovias e também com possibilidades de transitar - já que ela é densa, reduzida em termos de dimensões territoriais -, de andar a pé. Acredito mais nessa alternativa, muito mais do que em alternativas de cidades espraiadas ou setorizadas. Também podemos recorrer a tecnologias de satélite, operacionalizar o transporte coletivo de modo mais inteligente e flexível. É também um caminho para lidar com esse organismo, essa coisa viva que é a cidade, porque também não conseguimos controlar tudo. Enfim, seria isso.

O presidente - Tenho aqui uma pergunta do Sr. Otávio Arantes Xavier, da Câmara Municipal de Leopoldina, dirigida a mim: “O senhor seria favorável a que a porcentagem do IPVA para o município fosse maior que a do Estado, uma vez que o veículo roda mais tempo no município? Com os recursos destinados para a conclusão de projetos de mobilidade urbana, hoje Estado e municípios dividem o IPVA por igual. Uma divisão de 30% para o Estado e 70% para o município não seria mais justa?”.

Primeiro, falarei sob a ótica de deputado municipalista. Hoje o município está sobrecarregado e pagando a conta de quase tudo, como a da polícia e até uma ajuda para o judiciário. Hoje, se não houvesse intervenção do município na segurança pública, ela praticamente não seria realizada. Discutimos isso aqui na Comissão de Transporte, Comunicação e Obras Públicas e no Plenário da Assembleia - e fui até presidente dessa frente parlamentar municipalista, que rediscutia a divisão do bolo tributário. Então essa é uma discussão que deve ser feita imediatamente, apesar de isso não passar por aqui. É uma discussão do Código Brasileiro de Trânsito, que deve ser discutida primeiramente na Comissão de Transporte, na Câmara Federal e no Senado. Mas, gostaria de dizer-lhe, Otávio, como presidente da Comissão de Transporte, Comunicação e Obras Públicas da Assembleia Legislativa, que, como fruto dessa sua pergunta, aprovarei isso como requerimento. Inclusive gostaria de convidá-lo, como membro da Câmara Municipal de Leopoldina, para discutir conosco essa proposta, que é justa, que já foi discutida por nós e na qual estamos empenhados desde o nosso primeiro mandato, há 12 anos. A Assembleia já discutiu na Casa essa divisão do bolo tributário como um dos temas mais importantes.

Gostaria de encerrar dizendo que a Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais manifesta seus agradecimentos aos expositores, às autoridades, aos demais participantes, aos telespectadores da TV Assembleia e ao público em geral e convida todos a participar amanhã da continuação desse encontro estadual conforme a programação, a partir das 9 horas, neste Plenário.

## **ATA DA 38ª REUNIÃO ESPECIAL DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 20/9/2013**

### **Presidência dos Deputados Fred Costa e Paulo Lamac**

Sumário: Comparecimento - Abertura - Ata - Destinação da reunião - Composição da Mesa - Palavras do Presidente - Esclarecimentos sobre a Dinâmica dos Trabalhos - Palavras do Sr. Ailton Brasiliense Pires - Palavras do Sr. Altamirando Fernandes Moraes - Palavras do Sr. Daniel Marx Couto - Esclarecimentos sobre os Debates - Debates - Encerramento.

#### **Comparecimento**

- Comparecem os deputados e a deputada:

Alencar da Silveira Jr. - Fred Costa - Liza Prado - Paulo Lamac.

#### **Abertura**

O presidente (deputado Fred Costa) - 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 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 presidente - Destina-se esta reunião à realização do encontro estadual do fórum técnico 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 desafios e alternativas para a questão da mobilidade urbana; buscar a sensibilização e a capacitação dos agentes públicos da sociedade civil organizada, dos trabalhadores nos sistemas de transporte e da população em geral, para a construção de planos municipais de mobilidade, em atendimento à Lei Federal nº 12.587, de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana; e debater experiências em mobilidade urbana a partir de perspectivas trazidas por especialistas e gestores das áreas afins à temática.



## Composição da Mesa

O presidente - A presidência convida a tomar assento à Mesa os Exmos. Srs. Ailton Brasiliense Pires, presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos; Altamirando Fernandes Moraes, subsecretário de Meio Ambiente e presidente do Grupo de Trabalho de Planejamento Cicloviário da cidade do Rio de Janeiro; Daniel Marx Couto, diretor de Transportes Públicos da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans; vereador Fernando Rodrigues, presidente da Câmara Municipal de Catas Altas; vereadores José Gabriel e Vanderli Pereira, da Câmara Municipal de Catas Altas; e a Exma. Sra. deputada Liza Prado, presidente da Comissão da Pessoa com Deficiência desta Casa.

## Palavras do Presidente

Vou ser muito breve na minha fala inicial, pois não tenho dúvidas de que aqueles que compõem a Mesa juntamente comigo dominam o tema com muito mais propriedade e, além da capacidade, vêm exercitando e praticando. Mas, independentemente de nossa função, todos nós somos cidadãos e, ao longo dos últimos anos, sobretudo dos últimos 15 anos, nas grandes metrópoles do nosso país, temos sido vítimas da falta de planejamento, o que acabou gerando um grande conflito na mobilidade urbana. No exercício das minhas funções como deputado, já num passado mais recente, tenho observado que, também nos médios e pequenos centros, as pessoas estão tendo sua qualidade de vida prejudicada. O problema é de caráter ambiental, social e econômico. Isso faz com que pesquisas demonstrem, no caso da nossa capital, que a mobilidade urbana acaba sendo prioridade para os municípios, superando políticas públicas que pautavam não só o gestor público, mas também os debates eleitorais.

Reportando-me à última eleição municipal, aqui em Belo Horizonte, no programa eleitoral gratuito, os candidatos traziam propostas, as mais variadas possíveis, sobre mobilidade urbana. O fato é que, em Belo Horizonte, em Minas Gerais, nos seus 853 municípios, sobretudo nas regiões metropolitanas, não só estamos padecendo, mas também estamos necessitando de investimentos em transporte público coletivo, em estrutura, em vias públicas. Estamos sofrendo as consequências do que não foi feito no passado. Somado a isso - talvez eu conheça melhor esse assunto -, houve uma ocupação desordenada do solo, privilegiando-se o capital em detrimento da qualidade de vida de cada um de nós. Porém, no momento em que estamos discutindo algo que depende eminentemente não só de vontade política e de priorização, como também de recursos públicos provenientes das taxas, tributos e impostos pagos por cada um de nós, temos de nos ater a gastar e empregar esse dinheiro de forma racional.

Para terminar, quero convidar todos a fazerem uma reflexão. Hoje recebemos aqui um convidado do Rio de Janeiro, que conhece como poucos a ciclovia.

Porém, também no caso da mobilidade urbana, não significa que algo que deu resultado em uma localidade X ou Y pode ser implementado em outra. Vamos para dois continentes. Na América do Sul, Colômbia, Bogotá e Medellín firmaram um pacto pela mobilidade. Em Bogotá, a ciclovia caiu nas graças do povo, as pessoas usam-nas; porém, em Medellín, já estão querendo acabar com elas, pois absolutamente ninguém as utiliza. As duas cidades adotaram o modelo de Belo Horizonte, que está em obra, com vias preferenciais para ônibus e modelos de ônibus maiores, exaurindo o espaço das avenidas. À qual conclusão se chegou nessas duas cidades? Esse é um paliativo importante, que acaba contribuindo, mas precisamos investir no metrô ou em algo seguro, rápido, capaz de transportar maior quantidade de pessoas, sem depender das vias públicas ou de avenidas.

Vamos para o continente europeu: Barcelona e Madri. Em Madri, não vemos uma bicicleta nas ruas, embora haja ciclovias. Já em Barcelona, encontramos uma bicicleta a todo momento. Porém, nessas duas cidades, diferentemente dos dois primeiros exemplos que citei, o metrô existe, tem altíssimo nível de qualidade, e as pessoas utilizam-no. O trânsito nelas, entre os grandes centros da Europa, são exemplos a serem seguidos. Barcelona era um caos. Sabem o que houve lá? Quando foram sediar um grande evento, como faremos no Brasil com a Copa do Mundo e as Olimpíadas, gestores comprometidos com o desenvolvimento local firmaram o pacto da mobilidade da cidade. E lá isso não ficou apenas na oratória, no discurso; o legado, em médio e longo prazos, ficou na prática.

A partir da minha provocação com esse exemplo de Barcelona, quero aqui dizer que o tema mobilidade urbana originou todas as movimentações com que nos deparamos no transcurso da Copa das Confederações e que invadiram as ruas, gerando uma grande discussão; ou seja, o transporte público coletivo iniciou o debate de diversos temas. Espero eu - e acredito todos nós - que as Olimpíadas e a Copa do Mundo, eventos efêmeros, aconteçam e sejam um sucesso, mas, mais ainda, deixem o legado da mobilidade urbana, já que todos nós pretendemos ficar morando em nossas cidades, em nosso País.

Obrigado pela atenção. Peço desculpas por ter estendido minha fala, mas esse tema, apesar de me causar indignação, encanta-me por seu desafio. Assim, acabei concatenando o raciocínio e estendendo minha fala. Espero que nosso encontro aqui seja profícuo e gere indicadores de políticas públicas não só para nós, deputados estaduais, mas também para os vereadores, deputados federais, gestores públicos, secretários, prefeitos, enfim, para a sociedade como um todo. Esperamos que esse encontro possa render frutos a fim de contribuir para a melhoria da qualidade de vida de cada um de nós e para a mobilidade urbana. Obrigado pela atenção.

## Esclarecimentos sobre a Dinâmica dos Trabalhos

O presidente - A presidência esclarece que, após as exposições, abriremos espaço para a apresentação de questões ou sugestões presenciais, por escrito ou oralmente. Para melhor organizarmos o debate, ainda durante as falas dos expositores, os participantes poderão encaminhar suas questões ou sugestões por escrito, em formulário próprio, que está sendo distribuído pela equipe de apoio. Aqueles que desejarem devem especificar no formulário que farão sua intervenção oralmente e, para registro, também devem entregar o conteúdo dessa intervenção por escrito.

## Palavras do Sr. Ailton Brasiliense Pires

Bom dia. Agradeço à Assembleia Legislativa de Minas Gerais o convite formulado para discutirmos um dos assuntos mais importantes, que é a construção das nossas cidades. Quero demonstrar o que pretendemos fazer com as nossas cidades e o que realmente temos feito.



Sou presidente de uma organização não governamental chamada Associação Nacional de Transportes Públicos, que dispõe de uma diretoria regional em Minas Gerais comandada pelo Ricardo Mendanha, que foi presidente da BHTrans. Hoje a BHTrans é presidida pelo Ramon. O Ricardo é a pessoa que nos acompanha aqui.

Já que estamos falando sobre a lei relativa à mobilidade, gostaria de contar um pouquinho o que essa simpática ONG que presido andou fazendo nesse tempo todo. A nossa representação é nacional e nos constituímos em comissões técnicas. Uma das 11 comissões técnicas se chama Circulação e Urbanismo. Há exatamente 31 anos, a Comissão de Circulação e Urbanismo, após algum tempo de trabalho, chegou à elaboração de uma proposta que pretendia sugerir ao Legislativo Federal um conjunto de leis, que na verdade era uma pequena sequência de leis, na tentativa de se organizarem as cidades porque, afinal de contas, o Brasil estava chegando perto dos 90 milhões de habitantes. Aliás, nos anos 70, a nossa população já havia ultrapassado os 90 milhões.

Não estávamos crescendo. A população crescia de forma absolutamente desorganizada, o que custa muito caro. Não seria necessário pagar tão caro por uma urbanização, que é algo extremamente importante. A cidade foi uma das melhores invenções da humanidade. Se ela for bem administrada, bem planejada e se transformar em um projeto para a sociedade que nela vive, pode-se conseguir um ambiente extremamente favorável; mas, infelizmente, o contrário também pode acontecer.

Ficamos por 13 anos tentando fazer com que um deputado de qualquer estado abraçasse essa causa. Em 1995, quando já realizávamos o 10º congresso em São Paulo, conseguimos o deputado Alberto Goldman, que topou ser o autor do projeto, que tramitou no Poder Legislativo federal mais 17 anos, para, finalmente, ser transformado na lei da mobilidade, sancionada pela presidente Dilma em janeiro do ano passado.

De 1982 até hoje, o Brasil ganhou quase 100 milhões de pessoas. Somos um pouco lerdos para perceber fatos extremamente gritantes, o que nos impõe custos muito altos.

Tomarei como referência três cidades: Belo Horizonte, São Paulo e Curitiba, que é uma cidade referência. Essas cidades têm vários itens em comum. Um deles é a língua. A forma com que nos organizamos nas cidades tem um lado bom e um lado não tão bom. A população foi crescendo nessas cidades. O poder público e a iniciativa privada foram se apoderando das decisões. Isso proporcionou a cada uma dessas cidades cores diferentes.

Por exemplo, em São Paulo, em 1850, o nosso simpático imperador mandou fazer um levantamento da população. Não se tratava de um senso, pois isso só aconteceu a partir de 1940 pelo IBGE. Constatou-se que São Paulo era a 10ª cidade em população. Belo Horizonte não existia. Antes de São Paulo havia Porto Alegre, Campinas, a capital federal, Salvador, Recife, São Luís, Belém e Manaus. São Paulo era um ovo, cuja única indústria era a de velas, como aquelas que acendemos nas novenas e que iluminavam as nossas casas há, mais ou menos, 100 anos.

Entre 1850 e 1900 aconteceu algo fantástico no mundo todo, de bom e de ruim. De ruim, para nós, houve a Guerra do Paraguai; para os americanos, a Guerra da Secessão; e, para os europeus, as guerras realizadas quase todos os anos, com muitas mortes.

Isso provocou uma migração brutal. Obviamente um dos fatores mais importantes do século XIX foi a libertação dos escravos gradativamente, o que acarretou falta de mão de obra para tocar a agricultura. Naquela região, apareceu o nosso amigo Irineu Evangelista de Souza, que, felizmente, como um extraordinário empresário, montou uma ferrovia que ligava o interior, de Jundiá, a meio caminho de São Paulo e Campinas, até o porto. Devido a essa ferrovia, no vilarejo chamado São Paulo, a língua mais falada, que em 1850 era o tupi, em 1900 passou a ser o italiano. O jornal mais vendido era escrito em italiano. Isso foi o que aconteceu com uma pequena vila chamada São Paulo.

Em 1900, a população havia quadruplicado. Surgiu um grupo canadense, chamado Light, que resolveu vender uma série de itens que São Paulo não tinha.

Ela resolveu vender energia elétrica, transporte, gás e telefone. Se o telefone hoje não é lá essas coisas, imaginem como era em 1900. O fundamental para a Light era vender energia elétrica e transporte numa cidade que era um ovo, que tinha cerca de 40km<sup>2</sup> de área, algo na faixa de seis por seis, seis por sete. Em uma hora aquilo poderia ser atravessado a pé, mas moravam lá 200 mil pessoas, que se locomoviam a pé, de carroças e bicicletas. Em 1900 havia 16 automóveis em São Paulo. A Light apareceu para vender energia elétrica e bonde, olhou para a cidade, viu o crescimento absurdo do País - por isso estiveram no Rio, aqui e em outras cidades - e disse: "Deixem conosco".

Ela resolveu fazer um investimento fantástico em transportes. Em apenas 17 anos construíram 220km de trilhos. São Paulo hoje não tem 220km de trilhos, até porque os trilhos do bonde foram jogados no Oceano Atlântico. Construíram tudo isso numa cidade que estava se industrializando barbaramente e crescendo feito louca. Em 1920 a população de São Paulo estava acima dos 500 mil habitantes. A população de 200 mil habitantes subiu para 500 mil habitantes em 20 anos. Eles vendiam mobilidade e energia elétrica para eles mesmos, vendiam fator de renovação. A melhor coisa do mundo era o fato de os cabos elétricos serem curtos para atender ao máximo de pessoas e o transporte ser curto para atender ao máximo de pessoas também. A tarifa era baratinha. Claro: tinham uma máquina de fazer dinheiro.

Não estou chamando a Light de predadora. Não que ela quisesse, mas foi uma grande planejadora urbana. Enquanto São Paulo esteve sob os seus domínios, até o final da década de 1940, foram implantados 500km de trilhos e bondes. Tínhamos mais 100km de ferrovias. A cidade, nessa época, tinha quase 200km<sup>2</sup>. Em 1950, São Paulo tinha mais ou menos a população que Belo Horizonte tem hoje, com uma pequena diferença: São Paulo era quatro vezes menor em área. Logo, o nosso fator de renovação, o número de pessoas que utilizam o mesmo lugar no bonde era enorme, enquanto o de vocês não deve ser nem a metade. Por isso a tarifa de vocês é alta. A Light ficou muito rica, ficou eternamente grata a nós, que a enchemos de dinheiro, mas para dizer que não ganhamos nada, ganhamos, até 1950, uma cidade extremamente densa.

A partir daí foi dado um pontapé nesse modelo, o que mostra que não aprendemos nada durante 50 anos. Resolvemos dizer para cada um dos que moravam lá: "Olha, o negócio é o seguinte com relação a transporte público: cada um que se vire, vá comprar o seu carro, a sua moto; vire-se". E foi o que fizemos. Hoje a área é oito vezes maior, os custos também são imensamente maiores. O tempo

médio de viagem em São Paulo era de 10 minutos, hoje é de 64 minutos. O transporte é muito mais caro e gasta-se muito mais tempo. Depois voltamos a falar sobre São Paulo.

Vocês, de Belo Horizonte, muito diferentemente, começaram planejados. Não sei exatamente, mas Belo Horizonte tem cento e poucos anos, 110, 115 anos - a cidade foi fundada no final de século XIX. Vocês começaram planejados, tanto que criaram uma via de contorno. Imagino que os urbanistas que desenharam Belo Horizonte disseram o seguinte: “Isso aqui vai crescer muito; vamos deixar as raízes da organização da cidade. Aqueles que nos sucederem vão entender que, se a cidade continuar sendo planejada de acordo com os interesses da maioria, será uma cidade ótima para se viver, e não aquela porcaria de São Paulo, que está lá embaixo”. Parece que vocês não seguiram bem o que queriam os urbanistas que desenharam Belo Horizonte, que discutiram Belo Horizonte, que discutiram o futuro de Belo Horizonte, que propuseram as estruturas básicas de crescimento. Vocês também não deram bola para os tios que montaram Belo Horizonte.

E onde entra essa tal de Curitiba? Curitiba não fez nada de mais. Ela resolveu aprender com os próprios erros e com os erros da cidade que ficava a 400km ao norte. Em 1840, trouxeram um urbanista, que se chamava Agache. Sempre me esqueço do nome dele. Você que é carioca, se lembra? Ele passou pelo Rio. Ele foi tentar vender urbanismo para os cariocas, mas nada conseguiu. Em seguida, foi para Curitiba, e disse, em 1940: “Isso aqui está crescendo como louco. Vocês já têm 120 mil habitantes. Vejam o que fazem. Se se organizarem sobre essas premissas, serão uma cidade melhor no futuro”. Ele estava vendo o resto do Brasil crescer numa média de 6%, 7%, 8% ao ano. Aquilo evidentemente engoliria a capital de Curitiba.

Levaram o Agache mais ou menos a sério, mas não muito. Em 1900, eles tinham dobrado a população. Olharam para cima e viram que São Paulo já tinha três milhões e meio. Resolveram então chamar um professor da universidade de São Paulo, chamado Jorge Wilhelm, e lhe disseram o seguinte. Aliás, estou inventando a fala, porque evidentemente eu não estava lá. Imagino que deve ter sido o seguinte: “Escuta aqui, paulista, está vendo Curitiba? Não queremos ser você amanhã. Você é São Paulo”. Ele respondeu: “tudo bem”. E perguntou: “então por que vocês não repetem, daqui para a frente, aquilo que foi feito nas cidades do mundo, exceto nas americanas, que planejaram o uso do solo?”. Quando se planeja o uso do solo, planeja-se o transporte. Assim, tem-se tempo de viagens menores, qualidade de vida melhor. Responderam que só possuíam ônibus. O professor disse que teriam de ver o que fariam com o tal do ônibus.

De 1960 até recentemente, Curitiba tentou e conseguiu, com relativo sucesso, reestruturar-se sobre o tal do ônibus. Quem já ouviu falar em canaleta de ônibus? Isso surgiu lá. Era a canaleta do bonde. O bonde andava na área central, e o mundo se adaptava a ele. Já que não dava para fazer assim, que se colocasse ônibus de um lado e de outro. Deve haver só para ônibus um espaço que não pode ser dividido com o resto. Quando colocaram o bonde para dividir com o resto, acabaram com o bonde.

Um grande jornal de São Paulo, existente até hoje, um dia publicou uma manchete sensacional: “O bonde atrapalha o trânsito”. Não eram os carros que atrapalhavam, mas o bonde. Com essa lógica, destruímos São Paulo. Usaram, com bonde ou sem bonde, a mesma lógica, mas Curitiba não entrou nessa. Fizeram a canaleta, fizeram corredor e integração de ônibus, colocaram terminais de ônibus, os articulados e os biarticulados. Fizeram o Ligeirinho e o Ligeirão. Alguém vai lá e diz: “Grande coisa, está tudo congestionado”.

É claro, todo projeto humano tem limites. Nada resiste a um projeto para 5 pessoas se são colocadas 49. O projeto era para 5, para 49 era outra casa. É isso que Curitiba está discutindo hoje, a outra casa. Com as demandas que têm, eles terão de pensar em outro modal. O que dava para fazer de ônibus fizeram. Levaram a uma ótima posição. Daqui para a frente, gostando ou não, terão de fazer o tal do metrô, que não custa caro nem barato. Para transportar as demandas que o metrô transporta, só ele.

Nós, São Paulo e vocês, de Belo Horizonte, temos coisas em comum. Nossos centros não foram lá muito bem organizados. Há grande densidade de moradias e de empregos em vielas. Viela é uma ruazinha de 10 metros, não passa disso. Se você se atrever a transportar em ônibus todas as pessoas que moram aqui, que trabalham e vão aos postos de saúde, que fazem compras e buscam a educação, como fez Bogotá inteligentemente, verá que não será possível, porque o viário não existe. Se resolverem fazer na marra, terão de derrubar a cidade. Apareceu aqui o prefeito de Bogotá, Peñalosa. Foi brilhante para Bogotá. Em São Paulo, fez um monte de bobagens. Eu, se fosse prefeito de São Paulo, não teria feito um centímetro de metrô. Teria feito corredor de ônibus.

Não se conhece a história das cidades portuguesas - é incrível - nem a história das cidades espanholas. Alguém já esteve em Buenos Aires, Santiago, Lima, Caracas, Bogotá ou o diabo que seja? São cidades planejadas - não que os espanhóis sejam melhores que nós; eles têm outra concepção. Em Bogotá, uma via possui 50m de largura e 15km de comprimento. Acharam pouco. A cerca de 200m dessa via, para cá ou para lá, há outra, com o mesmo desenho. Também acharam pouco. Perpendicularmente a elas, há outras tantas. Uma coisa é uma cidade planejada, olhando para o futuro; outra, uma cidade como São Paulo, que cresce o tempo todo esperando uma invasão, provavelmente de marcianos ou de trogloditas. Ela é toda fechada. A Avenida Santo Amaro é o exemplo melhor que se pode ter. As ruas não atravessam na perpendicular. Uma via vem e bate aqui; a continuação dela está a 20m para cá. Não é legal? Como o engenheiro de trânsito vai fazer a sincronização dos semáforos? Rarissimamente as nossas grandes avenidas têm 10km, o resto é um monte de vielas. Querer comparar o modelo português, que tem suas qualidades, com o modelo espanhol, que também tem suas qualidades, é uma grande asneira.

É preciso fazer metrô onde não há opção. Demandas de 40, 50 ou 60 mil pessoas por hora para lá e para cá em apenas 11m, só metrô ou, se quiserem, só trem. Ônibus, corredor de ônibus, BRT, o que vocês quiserem, atendem a 15 ou 20 mil pessoas nas cidades brasileiras. Alguém disse que em Bogotá há um corredor de transporte a mais. Claro, por causa do desenho urbano em um plano. A cidade de vocês é plana? É um morro que sobe e desce. São Paulo é igual, como tantas outras. As soluções têm de ser muito bem estudadas. É muito bom ter uma referência externa, mas vá lá e aprenda o essencial, não venha com cópia. Quem faz cópia acaba propondo uma grande bobagem.

Da falta de planejamento decorrem os tempos excessivos de viagem. Por isso passamos de 10 minutos para 64 minutos. Se continuar a ser adotada a mesma forma de administração da cidade, em breve serão 70 minutos, depois 80, 90. Depois é melhor mudar de casa, de emprego ou de mulher. Alguma coisa você tem de fazer na sua vida. É brincadeira de sádico ficar andando uma hora e meia para cá, uma hora e meia para lá, apenas para você chegar aonde quer e depois começar a vida.



Há uma coisa que se vai aprendendo com todo mundo: o transporte, o trânsito e o uso do solo são questões que têm de ser pensadas conjuntamente.

Vamos voltar aos exemplos de São Paulo e Curitiba. O que o bonde fez em São Paulo? Por que a Light ficou rica pra capeta? Porque em uma mesma viagem, do ponto inicial ao final - vamos admitir que haja 100 lugares -, o bonde pode levar exatamente 100 pessoas ou 200, 300, 400 pessoas. Como se faz isso? Há um conjunto de interesses: moradia, comércio, serviço, o diabo que o carregue, fábrica. Por exemplo, todos que estão no bonde descem em um determinado ponto, e sobem outros passageiros. Estou exagerando. Imaginem que isso não ocorra no ponto seguinte, mas ao longo da via, ou seja, o mesmo lugar, para passageiro sentado ou em pé, é ocupado por diversas pessoas, porque uma chega e outra pega o bonde e ocupa aquele lugar. “Pode ficar aqui, pois vou embora; cheguei à fábrica, cheguei à loja, cheguei ao hospital, cheguei à casa da sogra, cheguei à escola.” Eu desço e sobo outro, que vai aonde quiser. Assim o mesmo lugar é ocupado por outra pessoa, por mais um trecho.

Então, foi isto que fez a Light ganhar muito dinheiro: a lógica que tentaram transferir para as cidades brasileiras. E peguei Curitiba como referência.

Em relação a Curitiba, eles fizeram o tal trinário, que é o seguinte: essa via em que está o nosso *cameraman* é a via principal; nessa quadra de vocês, em cada metro quadrado do terreno pode-se construir quatro vezes mais, assim como nessa outra que está margeando; naquela quadra que está ali, assim como na outra que está do outro lado, não se pode construir quatro vezes, mas menos; naquela outra, que está mais longe, para cada metro quadrado de terreno pode-se construir menos ainda. Ou seja, se fizermos um corte, vamos desenhar uma pirâmide densa no entorno do eixo principal do transporte público, cada vez mais rarefeita, longe. Para quê? Para morar muita gente perto e para as pessoas não ficarem com preguiça, andarem só 200m ou 300m e chegarem ao corredor. Aí morreu o velho, mas e daí? É o seguinte: estão vendo esse conjunto das primeiras quadras? É só escritório comercial; outro, só moradias; outro, serviços públicos; outro, moradias; e se vão alternando os corredores, vão simulando, criando estímulos, descontos e coisas do tipo. Razoável, não? Foi isso que a tal da Light, mas não com esse primor, fez lá. E fez onde pôde.

Não é um modelo razoável e racional? É impossível fazê-lo? “Ah, agora vai passear! São Paulo está toda torta! São Paulo não tem mais jeito! “Se continuar com a cabeça que tem, não tem mesmo; então é melhor todo mundo mudar para Belo Horizonte. Espero que vocês nos recebam bem. Mas dá para mudar. Levamos 60 anos entortando uma cidade e, com um pingo de inteligência, em 10, 20, 30 anos, podemos fazer uma correção razoável. Dá para fazer isso. Não estamos condenados lá nem vocês estão aqui condenados a viver cada vez pior, porque a nossa população não vai crescer muito mais, mas vamos ficar mais ricos, em termos de sociedade. Um cara mais rico é mais chato, viaja mais, usa mais o sistema viário, usa mais o transporte público, então esse cara vai fazer cobrança. “Então, vamos pegá-lo e colocá-lo do nosso lado”.

Vou dar um exemplo para vocês - fico olhando para esse relógio aqui e é complicado. Em 1998, a ANTP, que é essa ONG, e o Ipea, do governo federal, resolveram fazer um estudo sobre o seguinte: por conta de congestionamentos, a tarifa sofre alguma influência em termos de custo, há algum acréscimo? Convidamos 10 cidades - São Paulo, Belo Horizonte, Rio, Curitiba, Porto Alegre, Salvador, Recife, Fortaleza, Brasília e Goiânia - para discutir metodologia. Ficamos um tempão discutindo metodologia, porque todo mundo inventa. Pegamos o que os outros fizeram na Europa. Levamos um ano para acertar como se mede. Definido o método, cada cidade praticou o seu. Para lá, o custo da tarifa era 16% maior do que deveria ser, se houvessem as tais faixas exclusivas, onde cabem, ou os corredores de ônibus. Então, hoje, da tarifa cobrada, R\$3,00 correspondem ao valor que o mais pobre paga para andar de ônibus e R\$0,48, para você andar de carro. Isto é que é democracia: a maioria favorece a minoria. É desse jeito? Hoje estima-se que isso está em 25%, ou seja, a tarifa de R\$3,00 deveria custar R\$0,75 a menos, desde que tivéssemos os 300 e poucos quilômetros previstos de corredores de ônibus, a malha do metrô - de que só temos a metade - e parte da malha da CBTM, que é a empresa ferroviária da cidade, num nível de oferta igual à do metrô. Vejam como custa caro privilegiar somente carros! Nada contra carro. Que cada belo-horizontino tenha um carro um dia, mas só o use de vez em quando. Por quê? Um cara que sai todo dia de casa e vai para o trabalho, faz sempre o mesmo itinerário precisa de um bom transporte, menos ir dirigindo. Se cobrarmos dele o que ele custa para os demais, vocês vão cair de costas.

Para cada um andar de carro, o custo é, em média, de R\$0,60 o quilômetro, incluindo depreciação, impostos, combustível, seguro e estacionamento. Também acho que R\$0,60 não é muito. Mas imaginem quem anda 10.000km por ano, o que é pouco. Isso significa R\$6.000,00 por ano. Para boa parte da população, esses R\$6.000,00 a mais poderiam significar morar em uma casa melhor, ou ter um plano de saúde melhor, ou pagar uma escola melhor para o filho.

Espero que as esposas esfreguem isso na cara dos maridos, que vivem andando de carro para lá e para cá, todos os dias. O marido deve trabalhar de ônibus, é preciso dar uma dura nele e vice-versa, porque nossas esposas também são um bocado madames. Elas nos perguntam: “Andar de transporte público, naquela porcaria?”. E isso é um fato, o que temos hoje é uma porcaria. Mas nem tudo é uma porcaria. Nem temos competência para fazer só porcaria, pois também há coisas boas no transporte público. E é essa tal de coisa boa que deve virar padrão. Por exemplo: estou aqui, são 10h13min, e sei que o ônibus que passa aqui em frente vai passar daqui a 5 minutos. Posso falar: “vocês vão me desculpar, tenho de ir para não sei onde, pois meu ônibus vai passar e vou embora”. Eu saio, e, daqui a 5 minutos, ele passa. Esse serviço está disponível, hoje, em quase toda a Europa. Está disponível no celular. Eu ligo para uma central, e me informam quando o ônibus passa. Por que não temos isso? Por que é caro? Porque o sistema viário não é prioridade. Se informam que leva 5 minutos para o ônibus passar, então são 50 minutos. Quem é que pode acreditar em um sistema que não tem prioridade? Isso deve ser considerado.

Chega de falar mal do passado e vamos começar a discutir a cidade que queremos. Afinal de contas, a cidade que herdamos não é a cidade dos nossos sonhos. Os que tomaram as decisões para construir essa droga que está aí foram eleitos por nós. Elegemos qualquer um para vereador, para deputado, para prefeito, senador e para presidente, mas depois queremos o milagre. Só que a tenda de milagres está vazia, temos de pensar de outra forma.

Ao final, pretendo deixar uma sugestão que vocês estão fartos de conhecer, mas é só para lembrar que todos nós sabemos por onde temos de andar para resolver o problema. Tomarei como referência São Paulo, Belo Horizonte ou Curitiba, pois parte do problema



está dentro dela, e a solução, em parte, está dentro dela. Em 1950, São Paulo tinha 2.200.000 habitantes, e a futura região metropolitana, que nem existia na época, tinha 500.000 habitantes. Ou seja, quatro vezes menos pessoas, tanto que várias pessoas moravam no subúrbio. Hoje, a capital tem 11.000.000 de habitantes, e o entorno tem 9.000.000 de habitantes - são duas cidades do mesmo tamanho.

Hoje, tentar resolver os problemas de Belo Horizonte sem considerar as cidades que estão no entorno é impossível, esqueçam. Se fizerem isso, chegarão apenas a uma solução parcial. Hoje, é fundamental que os prefeitos se organizem e o nosso simpático governador *idem*. Todos devem discutir esse problema. Se faltar recurso, devemos pedir ao governo federal a parte dele. O mau funcionamento das cidades é um mau negócio para o governo federal, que deve ser nosso sócio, e não é só em regiões metropolitanas, mas em aglomerados também.

O Grafite foi meu companheiro de Ministério, em Brasília, ele estava na Semob, na Secretaria Nacional de Mobilidade, e eu era diretor do Departamento Nacional de Trânsito. Tivemos um ministro comum, na época, o Olívio Dutra, que comandava outras secretarias, como a de Saneamento, de Habitação e de Planejamento Urbano. Tínhamos reuniões todas as sextas-feiras, das 8 horas às 13 horas, e o Olívio ficava nos cobrando o que fazer. Dizia que já havia entendido o que íamos fazer, mas queria saber o que faríamos junto às outras áreas. É preciso que o trabalho seja integrado. Por exemplo, olhem que legal: o cara constrói um conjunto habitacional para 50 mil pessoas lá no inferno. Quem vai buscar o morador desse conjunto para vir trabalhar aqui? Quanto custa levar água e esgoto, energia elétrica, o diabo? É assim que continuaremos a fazer as cidades? Agora, cada um faz o que quer. Temos o Minha Casa Minha Vida, que repete os mesmos erros do BNH. Existe dinheiro para fazer mil habitações, então fazem 700 aqui, porque neste local há transporte, água, luz, esgoto etc. Mas querem fazer mil num local em que nada existe, querem fazer as mil habitações. Desse jeito, continuaremos deformando cidades. Temos de tomar as áreas centrais - São Paulo tem a bagatela de 400 mil imóveis vazios num raio de 8km. Se não houver uma intervenção e ficarem inabitados os imóveis, eles vão cair.

E as moradias continuam crescendo cada vez mais longe, porque o terreno é mais barato. E o transporte público ficando cada vez mais caro, assim como o saneamento, a energia etc. São lógicas óbvias, que a Light nos ensinou - e insistimos em não aprender - e que os curitibanos fizeram, assim como o fizeram os planejadores iniciais de Belo Horizonte. Não custava nada aprender alguma coisa com aqueles que agiram de maneira acertada antigamente. Da nossa parte, está muito difícil aprender.

E uma das formas de aprender e corrigir erros é olhando para os nossos corredores de transporte público. Belo Horizonte e São Paulo são absurdamente deficitárias em corredores de transporte público. Temos 75km de metrô e 130km de trilhos da CPTM dentro da cidade. Fora da cidade, temos mais 130km da CPTM. Se nada der errado nos próximos quatro ou cinco anos, e seja quem for o simpático governador, se forem mantidos os investimentos que estão sendo feitos ultimamente, São Paulo dobra a sua malha metroviária, indo para 150km de metrô, mais 130km, totalizando quase 300km. Se o prefeito atual e seu sucessor fizerem os outros 300km, serão 600km. Se colocarem 500m de cada lado, são 600km<sup>2</sup>, correspondentes a 40% da área da cidade. Tendo isso estruturado, podendo garantir os tempos de viagem, não posso estimular o adensamento justamente desses corredores nos 200m, 300m, 400m mais próximos? Será que não consigo, por meio da lei, estimular a iniciativa privada, que vive fazendo coisas onde não deve? Será que não gostam do dinheiro que ganham aqui e apenas gostam do dinheiro que ganham lá? O dinheiro não é igual? Portanto, se os prefeitos, os vereadores e a sociedade não vestirem a camisa e entenderem que têm de discutir, juntamente com os deputados e governadores, a cidade que se quer, continuaremos construindo essas porcarias, como já o fizemos. Teremos de fazer algumas opções. Temos de criar estímulos: ISS, IPTU, o diabo que o carregue... sobe aqui, desce lá.

Nós fazemos algumas bobagens fantásticas, históricas. Com relação à área empresarial, temos, em São Paulo, um bairro chamado Vila Olímpia. De vez em quando, elege-se a área mais charmosa da cidade. Mal conheço Belo Horizonte, mas disseram-me que não deixasse de ir à Savassi, porque ela é muito legal. A tal Vila Olímpia é a bola da vez de lá. Um grupo de empresários, de posse de um caminho de dinheiro, comprou um monte de moradias, pagaram o valor de mercado e estão construindo alguns milhões de metros quadrados de escritórios que, para neles entrar, é melhor tirar os sapatos. Tomem banho, lavem a roupa, porque é enjoadíssimo entrar lá. O volume de carros, de viagens de automóvel que será levado para aquele local fará com que o sistema viário, que já está saturado, fique muito pior. E os nossos prefeitos de antanho estão deixando o barco correr.

O Pinheiro era um rio; hoje é um esgoto a céu aberto, graças à exploração comercial burra. Por causa dela, transformamos um dos rios - que também não é lá essas coisas - num enorme esgoto. Buscávamos água a 10km do centro da cidade - Billings e Guarapiranga; agora vamos buscá-la a 150km. Legal, não é? A água chega mais fresca. E a tal da Vila Olímpia, assim como a Marginal Pinheiros já estão aprovadas e em fase de construção; são mais alguns milhões de metros quadrados para escritórios e moradias de alto padrão dos únicos caras que não usam transporte coletivo; dos únicos caras que vão acabar de entupir de vez o que está lá embaixo. Nada contra fazer isso, mas tem de ser tudo lá? Não dá para tentar fazer uma reorganização em termos de cidade?

O prefeito de São Paulo tem feito com diversos prefeitos, inclusive com o Marcio, de Belo Horizonte, uma rediscussão da Cide, aquele imposto sobre combustível, para transformá-lo em imposto municipal. Vai ser um pega pra capar, um inferno e talvez seja aprovado. Se não for isso, haverá um pedágio urbano. E, se não for pedágio urbano - que não seja -, que finalmente os corredores de ônibus venham, que o sistema de trilhos venha, porque isso é inevitável. Vocês podem empurrar a solução com a barriga, mas uma hora vão pagar, e vão pagar caríssimo: congestionamento não é de graça. Segundo nossos estudos, só em São Paulo gastaremos R\$8.000.000.000,00 por ano em congestionamentos. Isso é uma estupidez! Sem nexos! É uma demonstração de falta total de inteligência, de compromisso político. Olhem para aquela galeria de prefeitos, vereadores, etc. Tinha de fuzilar ou afogar - e afogar é melhor porque bala custa caro -, pois não é possível terem construído tanta coisa errada. Parece que combinaram construir a pior cidade do mundo e construíram, está lá. Só que vocês estão indo pelo mesmo caminho. Curitiba está apanhando, e outras cidades, também.

O fundamental é acreditarmos que há solução. Primeiro, porque há mesmo. Alguns vão dizer que é mais caro. É claro, mas o que se gastou daqui para trás é muito mais caro. Segundo, como fazer? Em primeiro lugar, vamos nos organizar como sociedade. Existe o instituto dos arquitetos, dos advogados, dos engenheiros, dos economistas, disso, daquilo, sindicato de metalúrgicos, de cobradores,



tem o diabo. Nós temos organizações, então vamos organizar as organizações. Vamos escolher os nossos representantes para o Legislativo, e não para fazerem o que querem, mas para fazerem o que nós decidimos que deve ser feito. E vamos cobrar deles todos os dias. Todo dia você tem de ser cobrado, Fred, mas da forma adequada, inteligente, e não quebrando tudo, porque isso é coisa de bandoleiro. Mas você tem de ser cobrado: “Fred, você falou que ia defender tal projeto. Por que está mudando?”. Ele tem de dar explicação; pode até ter suas razões e nos convencer. Sociedade é um jogo de futebol: não dá para todo mundo jogar bem se o goleiro jogar contra; tem de haver um todo harmônico.

A sociedade tem de comprar o projeto da cidade. A cidade é nossa, e não dos vereadores, do prefeito, do governador, do senador ou do presidente da República. Todo mundo passa, rapidinho, e nós ficamos 60, 80 anos aqui. Esses caras passam quatro, oito anos e somem. Não queremos que eles sumam; queremos que fiquem do nosso lado, que discutam conosco, aprofundem o estudo conosco, comprometam-se conosco. É disso que precisamos para construir a cidade que a gente quer. Muito obrigado.

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

O presidente - Agradecemos ao ilustre expositor. É difícil afirmar, mas, ao longo de sua fala, a palavra mais citada foi “planejamento”. Ela foi citada de forma recorrente. No meu preâmbulo, eu já havia citado a palavra “planejamento” e, ao término da sua exposição, o senhor falou sobre a importância da cobrança que deve ser feita pela participação popular. O mandato é uma representação política, tem de ser uma caixa de ressonância dos sentimentos. E, dentro dessa lógica, os vereadores são aqueles que talvez tenham uma importância transcendental. São eles que discutem e votam a Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo, o que passa tantas vezes despercebido pela coletividade.

Fui vereador em Belo Horizonte durante seis anos, participei de um processo de revisão da lei e, naquele processo, apresentei mais de uma centena de emendas ou destaques. Hoje vejo aqui nossa galeria e facilmente conto quantas pessoas estão presentes: pouco mais de uma dezena. Sabem quantas pessoas acompanharam aquilo que seria a decisão da cidade, que serviria para os próximos 10, 20, 30 ou 40 anos? Nenhuma! Sabe o que votamos? Quem é de Belo Horizonte, por favor levante a mão. Havia proposta para flexibilizar, mais uma vez, o Bairro Belvedere, que é uma ocupação, infelizmente desordenada, e acaba prejudicando o trânsito de Belo Horizonte, Nova Lima e todas as cidades que utilizam a rodovia. Já há o propósito de flexibilizar o São Bento, uma área de preservação ambiental. O Buritis já é um bairro com problemas imensos de ocupação desordenada e de trânsito.

Digo a todos que a minha consciência está absolutamente tranquila. Recordo, quando fomos votar a Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo, que todos os meus votos foram contra a ocupação desordenada. Segurei, durante três meses, a não flexibilização no Belvedere. Consegui evitar a do São Bento, que, no 1º turno, só contou com o meu voto contrário. No 2º turno, consegui fazer com que evitassem a flexibilização. Era uma enorme área de preservação ambiental. Infelizmente a população não acompanha, e isso acaba sendo bom para aqueles que desejam cometer atos que a sociedade e nós entendemos ser um desserviço à população. Todos nós, cidadãos - e falo isso porque tenho consciência de que meu mandato é efêmero e um dia vou perder as eleições. Graças a Deus, disputei três eleições e venci todas, mas isso não durará para sempre. Porém serei sempre um cidadão. Nós, cidadãos, até por força do descrédito que temos com a política e das inúmeras coisas que temos a fazer, acabamos por delegar as discussões e decisões ao nosso representante e não acompanhamos.

Portanto tenho que corroborar as palavras do senhor e concordar com elas. Espero que, com o advento sobretudo das redes sociais, que facilitam o processo de acompanhamento de fiscalização, que isso venha a melhorar.

A Assembleia Legislativa convida todos para o ciclo de debates 10 Anos do Estatuto do Idoso, a ser realizado no dia 1º de outubro, neste Plenário.

Isso me deixa entusiasmado, porque sou presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Idoso. Esse é um assunto que me motiva muito. Estarei presidindo esse evento e espero contar com a presença de vocês mais uma vez.

Quero dizer que esse evento do idoso é muito importante e vai ao encontro do que estamos discutindo. É inadmissível que o Estatuto do Idoso, ao completar uma década, até hoje não seja cumprido em sua integralidade no que diz respeito ao transporte público coletivo. Infelizmente, na Região Metropolitana de Belo Horizonte, até o presente momento não existe o cartão de transposição da roleta. E também, nos nossos 853 municípios, os idosos não contam com transporte gratuito para viagem intermunicipal. Isso é lamentável. Esperamos equacionar isso para que a lei seja cumprida.

### **Palavras do Sr. Altamirando Fernandes Moraes**

É um prazer muito grande esse convite da Assembleia Legislativa de Minas Gerais. É sempre muito bom vir aqui, Minas está no centro do Brasil e no centro do coração de todos. Não conheço ninguém que não fale bem de Minas Gerais. Então é sempre bom estar aqui. Bom dia a todos e a todas. É também um prazer falar da cidade do Rio de Janeiro, na qual sou funcionário público de carreira e subsecretário de Meio Ambiente.

Na verdade, o Rio de Janeiro é uma cidade que vive de meio ambiente, nós não temos um parque industrial. O Rio de Janeiro vive do seu panorama e da sua beleza natural. E temos tentado cuidar muito disso, porque é o patrimônio do Rio de Janeiro. Ainda mais agora, depois dos grandes eventos que a cidade passou a sediar e depois da pacificação da maioria das favelas da cidade, que eram território dominado pela tráfego, o que deu ao Rio uma grande visibilidade, tirando um pouco do medo não só de grande parte dos brasileiros que adoram a cidade mas tinham medo de ir lá, como também dos estrangeiros.

O Rio de Janeiro oferece eventos diariamente. Todo mundo marca eventos no Rio. Eu, particularmente, sou morador de Copacabana e convivo muito com isso. Copacabana é um ícone, e em cada esquina do bairro há turista a qualquer dia. O pessoal do Rio está sendo obrigado a aprender inglês na marra, porque a toda hora está dando informações. A prefeitura abriu curso de inglês para todo mundo que queira frequentar e para a Guarda Municipal. Esse curso é obrigatório nas escolas em função de a cidade ter se tornado capital internacional devido aos grandes eventos. Eu, particularmente, vou falar de mobilidade sustentável, especificamente sobre o nosso programa Rio Capital da Bicicleta, que, ao contrário das grandes cidades do mundo, é coordenado pela Secretaria de Meio Ambiente, e não, pela de Transporte. E não é por acaso.



O subsecretário Altamirando Fernandes Moraes - Rio de Janeiro é basicamente o que está neste mapa. O Centro, Zona Sul e Zona Norte são o Rio de Janeiro tradicional, que a maioria das pessoas conhece, mais particularmente o Centro e a Zona Sul. Jacarepaguá e Barra da Tijuca são áreas de expansão da classe média e da classe média emergente do subúrbio e da Zona Norte. A Zona Oeste era uma antiga zona rural que se transformou numa zona residencial operária, que possui hoje quase 2 milhões de pessoas e ainda carece de muita infraestrutura.

Por isso, nestes últimos cinco anos, 70% dos investimentos da cidade estão sendo feitos na Zona Oeste. Como o Rio se preparou - ou vem se preparando -, nestes últimos cinco ou seis anos, para enfrentar seu dilema da mobilidade sustentável - aproveitando que o Ailton está aí -, sem querer transformar-se em outra São Paulo perto do mar? Nós nem temos lugar para nos expandir. O Rio de Janeiro está praticamente dentro do seu território, totalmente ocupado e urbanizado, com ou sem planejamento. Como a velocidade média lá já estava se aproximando muito da de São Paulo, houve um planejamento estratégico para até 2020, que começou em 2008, independentemente de governo, e foi feito por todos os técnicos da prefeitura, com o apoio da sociedade civil.

As diretrizes do meio ambiente que prevaleceram foram as seguintes: sistema de coleta e tratamento de esgoto - onde não era feita essa coleta? Em uma zona rural que, de repente, explodiu: a Zona Oeste da cidade -, o reflorestamento na cidade, que é fundamental, pois 40% do território é verde, 30% protegido por lei e mais 10%; e a redução da emissão de gases do efeito estufa, promovendo o uso de energias alternativas. O Rio de Janeiro foi a primeira cidade do Brasil, em 1997, a fazer um levantamento desses gases, coisa que as outras capitais só vieram a fazer muito tempo depois. Em 2005, refizemos o inventário e a partir dele, nesse plano, apesar de todo o crescimento da cidade, estamos propondo a reduzir, até 2013, em 8% as emissões de gases, colaborando até com a questão mundial, já que o Rio não é uma das cidades, se comparado a Washington e Londres, com maior emissão de CO<sub>2</sub> *per capita*. Para vocês terem uma ideia, Washington tem 19t de CO<sub>2</sub> por habitante, enquanto o Rio de Janeiro tem 1,2t. Mesmo assim, o Rio está se propondo, como exemplo de uma cidade sustentável, a reduzir esse valor: 16% em 2016 e 20% em 2020. Na verdade, os grandes problemas de emissão no Rio - diferentemente de São Paulo, que é industrial - devem-se à questão do transporte, todo baseado na queima de combustíveis fósseis, ou seja, era basicamente feito por ônibus, sistema que atende a toda a cidade, com grandes engarrafamentos, o que ainda acontece em boa parte da cidade, especialmente na Av. Brasil e nos grandes corredores, no horário do *rush*.

Então, quem colaborará com essa meta? *Grosso modo*, 50% da emissão de CO<sub>2</sub> é feita pelo transporte - automóveis e ônibus -, e mais 20% devem-se à falta de tratamento adequado de resíduos. O Rio tinha uma mancha - que não fica na cidade, mas que é da cidade - chamada Gramacho, no Município de Caxias, às vezes, mais perto que qualquer outro bairro do Rio de Janeiro, e esse aterro foi fechado para se fazer um centro de tratamento de resíduos, em Seropédica, com toda a tecnologia, inclusive com a transformação futura em energia. Implantou-se um programa de coleta seletiva na cidade. Hoje há dois caminhões: o vermelho, que passa para pegar os resíduos comuns; e o azul, que passa para pegar os reciclados. Portanto, nossa meta é sair para 25% de resíduos na cidade. Isso é só para dar uma ideia.

Como a bicicleta entra nisso? Ela é importante para dar uma alternativa ponto a ponto. Por melhor que seja o transporte coletivo - ele falou de Barcelona, que conheço, e eu posso também falar de Copenhague, Amsterdã, enfim, de quase todas as cidades importantes do mundo -, as pessoas têm sempre a necessidade individual de fazer um ponto a ponto, pois não podem perder muito tempo.

Se você vai para muito longe, para um subúrbio distante, poderá ir de carro, mas, para percorrer as pequenas distâncias, de 5km, 10km, dentro de bairros, você poderá ir de bicicleta, em qualquer idade. É nisso que estamos investindo na cidade. Existe a cultura do uso da bicicleta na cidade, nos finais de semana. Aliás, de acordo com a nossa estimativa, o Rio de Janeiro possui 2.500.000 bicicletas e 2.300.000 carros, ou seja, existem mais bicicletas que carros, mas as bicicletas estão nas garagens. No meu prédio, são 10 apartamentos, 14 bicicletas e 5 carros na garagem, porque o prédio só tem 5 vagas. Aliás, os prédios de Copacabana não têm vagas porque eles foram feitos na década de 1940, 1950. Essas bicicletas são usadas nos finais de semana para o lazer, mas agora estamos incentivando as pessoas a usá-las no dia a dia para o deslocamento dentro dos bairros e para alimentar a linha do metrô e do transporte coletivo.

Os grandes eventos do Rio de Janeiro, na verdade, servem para repensarmos a cidade. A cidade não deve servir aos Jogos. São os Jogos que devem servir para transformar a cidade do Rio de Janeiro. O que interessa para nós aqui é o sistema de transportes. O novo sistema intermodal será implantado com a integração entre os corredores expressos de BRT, trens, barcas e metrô. Pretende-se aumentar o uso do transporte de alta capacidade, que era de 16% no Rio de Janeiro, para 50%, em 2016, por meio de quatro grandes corredores de BRT, que se interligam com as linhas de trem e de metrô. Nas vias comuns da cidade, o nosso objetivo é privilegiar o sistema de BRS, ou seja, racionalizar as linhas de ônibus. No BRS de Copacabana, foram retirados mais de 400 ônibus, porque havia linhas superpostas. Todas as linhas queriam passar por Copacabana e todas chegavam a Copacabana vazias. Com isso, a velocidade média, dentro do corredor de Copacabana, aumentou em 5%. Também aumentou-se a capacidade de carregar mais pessoas com menos ônibus.

Como disse, a bicicleta aparece como modal de transporte complementar ao transporte de massa. Esse foi o objetivo. Planejamos ciclovias pela cidade para elevar o sistema de transporte de massa: metrô, barca e BRT. Isso é importante, e as pessoas têm entendido o uso da bicicleta como transporte complementar. Para alimentar o uso da bicicleta, criamos um sistema muito barato de aluguel de bicicletas. O cidadão paga R\$10,00 por mês e pode pegar a bicicleta a qualquer hora, durante uma hora. Após uma hora, ele terá devolvê-la numa estação, mas, passados 15 minutos, poderá pegá-la novamente e não será tarifado por isso. O uso da bicicleta deve servir como modalidade de transporte. A pessoa pode pegá-la para fazer alguma coisa e, em seguida, devolvê-la e tornar a pegá-la para ir a outro lugar.

Esta era a malha cicloviária da cidade, isto é, o que existia antes, mas nós a duplicamos em quatro anos e pretendemos triplicá-la até 2016. Em 2016, haverá 450km de ciclovias na cidade. Serão ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas. Enfim, rotas cicláveis, em que o ciclista se sinta seguro para andar pela cidade.

Este é o sistema de transporte público, BRT. Como vocês podem ver, ele corta toda a cidade, a TransOlimpica, a TransOeste, a TransCarioca e a TransBrasil, que fica na Av. Brasil. O objetivo disso é fazer com que os deslocamentos das áreas periféricas da cidade - a área da Zona Oeste, seja a Barra da Tijuca ou Campo Grande a Santa Cruz - levem as pessoas aos polos de comércio e emprego, que, na verdade, continuam sendo o Centro da cidade do Rio de Janeiro. A Barra da Tijuca é outro grande polo. As pessoas poderão se deslocar até esses lugares em transporte de alta capacidade. O BRT da TransOeste já está funcionando. Aliás, para os senhores terem uma ideia, a demora média no trânsito, no horário de *rush*, era de 2h30min, 2h40min, e hoje esse tempo caiu para 43 minutos, 40 minutos. As pessoas ganharam muito tempo na vida delas.

Este é um mapa esquemático do projeto para 2016. Neste mapa, vocês podem ver as linhas vermelhas, que são as ciclovias. Aliás, as ciclovias estão sempre buscando alimentar o transporte de massa, seja o trem, o metrô ou os corredores de BRT. Elas são alimentadoras, e não, concorrentes. Elas saem dos bairros para chegar a uma estação de qualquer um dos transportes de massa. Essa é a orientação na cidade.

Este é um exemplo das ciclovias e ciclofaixas do Rio de Janeiro. Há ciclovias totalmente segregadas, em que utilizamos tachões segregadores, e há faixas compartilhadas, onde a velocidade é reduzida para 30km/h, que é compatível para carros e bicicletas.

Estas são as parcerias. Sempre envolvemos nesse planejamento da cidade as concessionárias e a sociedade civil. Dispomos de um grupo de planejamento cicloviário na cidade, presidido pela Secretaria de Meio Ambiente. É claro que a Secretaria de Transporte, a Companhia de Tráfego, a Secretaria de Obras Públicas e a sociedade civil, por meio das suas organizações, também participam. Todo planejamento, discussão e execução de projeto parte tanto da prefeitura quanto das organizações interessadas naquilo. Isso é votado, verificando-se a prioridade e a demanda. Estudamos as demandas, para que o projeto seja finalmente implantado.

Conseguimos muito no Rio de Janeiro. A SuperVia, que é a linha de trem, criou bicicletários junto à estação, com a guarda da bicicleta sob a responsabilidade da empresa, com banheiros e tudo, para que a pessoa possa chegar e deixar a sua bicicleta lá dentro. A pessoa pode comprar a sua passagem de trem, vai e volta tranquilamente, pega a sua bicicleta e vai para casa.

No metrô também acontece isso. A pessoa deixa a bicicleta em algumas das 19 estações, onde há demanda para isso, e vai para a cidade.

No corredor de BRT, também implementamos bicicletários. À medida que os trens novos vão chegando e que o sistema de transporte vai melhorando, pois, na verdade, estamos consertando um avião em voo, vamos incorporando outros itens. Por exemplo, no sábado e domingo o metrô e o trem ficam abertos para que a pessoa possa entrar com a bicicleta, para usá-la em algum outro lugar.

Isso é importante, pois a maioria dos operários do Rio de Janeiro, da Zona Oeste, usa bicicleta. Para terem uma ideia, 75% dessas pessoas têm de usar dois meios de transporte, e um deles é a bicicleta. No final de semana, a pessoa pode entrar no trem em Campo Grande ou Santa Cruz, percorrer 60km e, quando chega à Central do Brasil, pega a sua bicicleta e vai para o Aterro do Flamengo ou para Copacabana, pois, ali, tudo é perto. Isso é permitido, mas, se estiver com preguiça, pode entregar a sua bicicleta no metrô e saltar na Zona Sul para passear.

A barca Rio-Niterói, em todo o horário de contrafluxo, das 10 às 16 horas, permite o embarque de bicicleta, sem ter de pagar um tostão a mais. Mesmo no horário de pico, ela permite que a pessoa leve a bicicleta, mas, nesse caso, tem de pagar mais uma passagem. Para inibir um pouco isso, a pessoa tem de pagar por mais uma vaga, pois a barca ainda não tem capacidade para isso.

Falei sobre a associação de ciclistas. Todos esses projetos são de iniciativa da Associação de Ciclistas do Cosme Velho, que é um bairro do Rio de Janeiro, da Associação de Ciclistas da Ilha do Governador e de ONGs, como Transporte Ativo e TVP, que participam do processo de planejamento dessa cidade.

Há também a parceria com os bicicletários, pois é necessário que a bicicleta tenha um lugar para estacionar. E as pessoas querem parar perto de onde vão. Por mais que tenhamos construído 4 mil bicicletários na cidade, é preciso sempre mais. Simplesmente fizemos uma parceria com a sociedade como um todo. Se a pessoa deseja um bicicletário, deve enviar uma foto da sua calçada por *e-mail*. Daremos uma olhada, para saber se é possível construí-lo. Já dispomos dos modelos padronizados. Às vezes, respondemos no mesmo dia, autorizando a sua implantação. Assim, conseguimos implementar muitos bicicletários na cidade.

Esse é um exemplo na Estação Pingo d'Água, onde há um dos corredores. Vocês podem ter uma ideia da quantidade de bicicletas estacionadas de pessoas que vêm dos bairros periféricos.

Sistema de compartilhamento de bicicletas. Hoje são 600 bicicletas, praticamente do Centro à Zona Sul da cidade. Estão sendo ampliadas para 2.600, porque vão para toda a cidade - Barra, Madureira, Jacarepaguá, Tijuca, Grajaú, enfim, todo o restante da cidade. É um sistema vencedor no Rio de Janeiro. Como expliquei, é um sistema de concessão que está sendo licitado e ampliado. Será realizado o fórum Quarta Edição Internacional de Modalidade por Bicicleta nos dias 21, 22 e 23 de setembro. Vai haver uma programação extensa no Rio de Janeiro. Quem quiser pode entrar no portal da prefeitura ou no *site* Bike Rio.

Novo porto. Esse porto está sendo reformulado; essa aqui é uma cidade nova no Rio de Janeiro. Quem puder entre no YouTube, porque existe um vídeo maravilhoso sobre isso aqui. O porto é o exemplo de uma área decadente que está sendo transformada em uma nova cidade do Rio de Janeiro dentro desse padrão de sustentabilidade, em que o automóvel é bem-vindo de passagem, mas todo o sistema de deslocamento dentro dessa área de que estamos falando - 17km de ciclovias mais 33km de acesso - é feito por oito linhas de VLT. A primeira delas vai funcionar a partir de 1º de janeiro de 2014, ligando Santos Dumont à rodoviária. Estamos derrubando o Elevado da Perimetral. Sempre haverá os que vão reclamar, mas aquilo acabou com a cidade, a enfeiou, acabou com o porto. O pessoal agora mergulha e sai direto no aterro do Flamengo. Ali em cima vai ser uma grande explanada, onde não há carro, mas basicamente sistema VLT e pedestres.

No Rio de Janeiro, 33% das pessoas se deslocam para o trabalho a pé; 5%, de bicicleta; 5%, de metrô e trem. Somente 17% das pessoas vão de automóvel para o trabalho. Mesmo assim, isso é suficiente para engarrafar a cidade. É o mais baixo índice do Brasil de deslocamento individual por automóvel; é menor que o de Curitiba.

Vocês podem ver aqui que a vantagem está no meio ambiente. Os projetos não são aprovados se não houver um estudo sobre a implementação de transportes alternativos. O acesso à Barra da Tijuca pela Zona Sul está sendo duplicado. Está sendo construído um



novo Elevado do Joá, um novo túnel. Implementamos ciclovias, ou seja, as pessoas podem ir de São Conrado para a Barra, da Barra para São Conrado, de São Conrado para o Leblon de bicicleta. Hoje isso é impossível, é proibido passar de bicicleta dentro do túnel. Ninguém é louco de andar na mesma pista de automóveis. Está sendo elaborado um projeto em que as ciclovias estão interligando, como dizia o Tim Maia, do Leme ao Pontal.

Essas são fotos da Avenida Niemeyer, da Cidade Olímpica, na Ilha do Governador. Esses são os modelos. Esse é o programa em andamento na área de Copacabana. Essas são as ciclovias de Copacabana. Na Barra da Tijuca estão sendo implementados 30km dentro de um corredor verde. A Barra da Tijuca foi projetada ao estilo de Brasília, ao estilo Miami, ou seja, foi feita totalmente para o tráfego de automóveis. Agora, estamos revisitando esse projeto da Barra para criar modelos alternativos. A Barra não tem calçadas, ciclovias, enfim, tinha lugar somente para automóveis. Hoje existe ali transporte de massa - o metrô está chegando e sendo integrado às várias linhas que saem da Barra, como a Transcarioca e a Transoeste, que vão cortar a cidade. Aí o morador da barra vai ter outra alternativa, porque hoje não existe outra saída, ele pode sair de lá somente de carro.

Em volta do Engenheiro, corredor olímpico no subúrbio do Rio de Janeiro, que se chamava Subúrbio da Central, estamos criando alternativa de ciclovia. Parece longe, mas do Maracanã até lá são 6km. Outro dia levei 6 horas de carro para chegar até lá, no dia de um jogo do Fluminense pela Libertadores. Além disso, precisamos consolidar essa cultura. Por isso trabalhamos muito com a população. Estamos sempre abordando a população, principalmente quando lançamos corredores, novas ciclovias. Vejam o cartaz: Bicicletas na pista de Copacabana. Essas são campanhas que sempre estamos fazendo. No domingo, Dia Mundial sem Carro, vai ser realizado um passeio. A expectativa é de 20 mil ciclistas do Aterro do Flamengo até Botafogo. Não vamos até Copacabana, porque seria criado o maior caos em razão de tantos ciclistas. Em Copacabana, a adesão é geral. Talvez aquela seja a primeira cidade do Brasil que possui um mapa de como se deslocar na cidade por meio de bicicletas. Esse mapa foi lançado com todas as regras para os ciclistas. Dentro desse mapa, estão todos os centros turísticos, principalmente na Zona Sul e Centro. Constam as delegacias, os hospitais, postos de abastecimento, locais para conserto de bicicletas. Existe esse mapa completo do Rio de Janeiro, voltado para o ciclista.

Deixo nossa mensagem final. Como há muitas bicicletas na cidade, há um aumento do número de acidentes. Tivemos oito acidentes neste ano. Para a quantidade de deslocamento na cidade por bicicletas, ou seja, um milhão de viagens por dia, o número é pequeno. Todavia é sempre uma vida. Os acidentes foram ocasionados por ônibus. Obrigamos as 39 empresas de ônibus a fazerem uma reciclagem dos seus motoristas para que aprendessem a conviver com as bicicletas. Os oito atropelamentos, sendo seis fatais, foram por motoristas de ônibus.

Tenho um vídeo para passar, o qual considero importante.

Obrigado pela paciência de vocês.

- No decorrer de seu pronunciamento, procede-se à exibição de *slides* e, ao final, à exibição de vídeo.

O presidente - Sr. Altamirando, aproveitando o tema e o filme alusivo a ele, quero parabenizar o Rio de Janeiro pela iniciativa. O programa lá realmente vem sendo um sucesso. A topografia ajuda, e o fato de as pessoas terem o hábito de praticar esporte naquela cidade também ajuda.

Eu não poderia deixar de citar aqui um dos jornais de maior circulação em nosso Estado, que traz uma manchete que nos causa tristeza - até podemos nos solidarizar com a família -, mas que também nos faz pensar no risco e, a partir disso, trabalhar para minimizar o problema: "Menino atropelado queria a cidade com menos trânsito". O garoto de 12 anos participava de um grupo e era assíduo na prática de esporte. A sua mãe, na reportagem, diz o seguinte: "Ele não tinha medo de pedalar. Sempre falava que tinha orado antes e dizia para eu não me preocupar, porque queria viver numa cidade com menos trânsito". Infelizmente, porque estava pedalando, praticando esse esporte e utilizando bicicleta como meio de transporte - já que era jogador das categorias de base do América e utilizava bicicleta para ir aos treinos -, veio a falecer. Isso aconteceu em nossa cidade de Belo Horizonte.

Tendo concluído a sua fala, quero agradecer ao ilustre expositor e cumprimentar, mais uma vez, todos os vereadores presentes. Quero convidar meus amigos de Catas Altas para representar os demais vereadores presentes e os que não estão. Convido-os para compor a Mesa condutora dos trabalhos, vereadores Fernando Rodrigues, José Gabriel e Vanderlei Pereira.

Nossa douta assessoria da Casa pede que eu lembre a todos os presentes que aqueles que desejarem elaborar perguntas, por favor, devem entregar o formulário pertinente, porque, depois da fala do próximo expositor, Sr. Daniel Marx Couto, poderemos partir para a próxima etapa e proceder à sua leitura.

Com a palavra, o diretor de transportes públicos da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans -, Sr. Daniel Marx Couto, que disporá de até 20 minutos para sua exposição.

### **Palavras do Sr. Daniel Marx Couto**

Bom dia a todos. Agradeço ao deputado Fred Costa o convite para a apresentação. A proposta inicial não é apresentar os projetos da prefeitura ou da BHTrans, mas, à medida que cada tema for apresentado, posso fazer algum vínculo aos comentários sobre a apresentação do colega anterior. E também me disponho a responder às perguntas sobre algum tema não tão específico quanto esse que eu trouxe para apresentar.

Nossa proposta é falar sobre tecnologia, dos sistemas de ITS, que, traduzido para o português, significa sistemas inteligentes de transporte, um conjunto de equipamentos e *softwares* que fazem a cidade andar melhor e otimizam os recursos. Nossa proposta é mostrar as aplicações que já estão em andamento, algumas já implantadas, outras em desenvolvimento na cidade de Belo Horizonte.

Neste primeiro momento da discussão, mostramos o panorama atual que é comum - acredito eu - em quase todas as discussões realizadas ontem e hoje, sobre a situação atual da mobilidade urbana em grandes centros. Mobilidade urbana é um tema muito amplo, pois falamos de bicicleta, ônibus, metrô e de comportamento. Felizmente esse tema ultrapassou os limites do gestor de transporte de trânsito e vem sendo discutido em grandes debates, por vários setores. Não envolve só o setor de transporte, mas também o da



economia da cidade, e vem sendo tratado com a devida importância. Precisa avançar mais nas medidas que tomaremos e nos resultados, para melhorarmos a mobilidade urbana.

Aquelas duas são imagens de internet. Acredito que todos ou grande parte dos que aqui estão as conhecem, principalmente a primeira, que é uma figura representativa de um congestionamento absurdo, que não é mais privilégio apenas dos grandes centros. Cidades com pouco mais de 50 mil habitantes, por apresentarem já características de viagens ao centro, convivem, em alguns dias, com congestionamentos não tão grandes como o daquela primeira imagem, mas que levam uma pessoa que quer andar alguns quarteirões a gastar pelo menos meia hora.

Aquela segunda imagem mostra a realidade da nossa cidade, e estamos trabalhando para melhorá-la; já tomamos algumas medidas. Os recursos tecnológicos servirão para superar, melhorar a mobilidade urbana e disciplinar o uso do sistema viário.

Nos últimos 15 anos houve um aumento nominal muito grande no número de acidentes. Claro que, ao relativizarmos a quantidade de veículos em algumas cidades, como Belo Horizonte, esse número fica menor, mas temos de trabalhar para reduzir o número de acidentes e, principalmente, de vítimas fatais.

Esse contexto atual que foca o automóvel no nosso transporte degrada o meio ambiente. O Rio mostrou uma experiência muito interessante e já adotada em outras cidades do mundo: desmanchar aquilo que está feito para atingir um objetivo muito mais nobre e necessário, pois gastar duas horas ou três horas para fazer um deslocamento em um grande centro contribui para a degradação da qualidade de vida das pessoas. Hoje um dos principais problemas na vida das pessoas é o tempo de viagem, consequentemente isso traz a deterioração da imagem do transporte coletivo. Por que deterioração da imagem, e não do transporte coletivo? Se avaliarmos os números do transporte, verificaremos que houve muito investimento nos últimos 10, 15 anos em quase todas as grandes capitais. Só que a imagem não condiz com o investimento feito. Observamos, nas pesquisas realizadas anualmente pela BHTrans, que essa imagem ruim do transporte coletivo vem principalmente daqueles que não o usam. Esse preconceito precisa ser superado. Claro que precisamos empreender ações para melhorar a qualidade do transporte e fazer com que essas pessoas usem-no. Mas a imagem do transporte urbano é muito pior para quem não o usa do que para quem o usa e o conhece. Partimos de uma primeira palavra-chave para a continuidade disso, que é o conhecimento do serviço. Além do conhecimento do serviço, a confiabilidade é fundamental para chegarmos a um bom resultado.

Quais são as tendências imediatas já observadas nas principais cidades e capitais, principalmente para aquelas que estão recebendo os recursos oriundos dos eventos esportivos do próximo ano?

São as famosas mudanças de paradigmas. Temos de melhorar as condições de acessibilidade urbana; temos de expandir os modos de alta e média capacidade. O Ailton Brasiliense falou um pouco em números, sobre o que comporta um sistema de metrô, e é claro que isso varia muito em cada projeto, na medida em que amplia sua capacidade. Ele tem um limite, mas pode transportar de 15 a 40, ou seja, é uma faixa muito grande. Ele tem essa característica.

A integração entre os modos de transporte é fundamental para a racionalização dos serviços, assim como o incentivo ao uso alternativo de transporte. O colega falou muito sobre as cicloviárias. Nós, na prefeitura, ousamos, nesse projeto, prever uma rede cicloviária de 200km até o final do próximo ano. Já foram implantados 60km. Há um edital de licitação em curso para a bicicleta compartilhada, e com uma inovação. É um projeto-piloto - até pelas características da cidade de Belo Horizonte -, que prevê 30 bicicletas híbridas, que é uma bicicleta com pedal, porém com auxílio para a subida de alguma rampa. Pode ser uma boa alternativa para aumentar, ainda mais, esse meio de transporte.

Apenas lembrando que, nos últimos três anos, no tocante ao deslocamento por bicicleta, passamos de 0,7% para 2%. Portanto, houve uma multiplicação por três, embora isso possa não ser percebido. Os ciclistas encontram-se, em parte, misturados no sistema viário, mas triplicamos sua quantidade na cidade. Esperamos que esse número chegue a 7% até 2016, que corresponde a quantidade de pessoas que hoje são transportadas por táxis. A meta é ousada, mas, com essa rede de 200km, acreditamos ser possível chegar a esses números.

Quanto à redução de impactos ambientais e degradação urbana, há necessidade de medidas de prioridade para os meios coletivos. E a utilização crescente de ferramentas de ITS - e aí entro mais no foco da apresentação. Apresento-lhes uma imagem de Belo Horizonte, que mostra que, nas mudanças de paradigmas, não podemos considerar simplesmente as medidas físicas, ou seja, a garantia do corredor, no caso de transportes, sem ter o devido controle. Portanto, há o conceito: o que não é controlado não é gerenciado. Se não houver recursos de controle do uso, mesmo seletivo, pode-se chegar a alguma situação difícil. Vocês podem ver que, naquela via, veículos comuns andam na faixa exclusiva de ônibus.

O princípio das ferramentas de ITS visa ao controle e à gestão operacional do sistema de transporte. Como primeira medida - e já como exemplo prático -, está sendo construído no Bairro Buritis o centro de operações da Prefeitura de Belo Horizonte. É um centro com 96 posições de monitoramento, visando não somente controlar o tráfego, ou seja, a circulação viária, mas também o transporte coletivo. E, conjuntamente, no mesmo ambiente, outros serviços da prefeitura: serviço de atendimento de urgência, serviço de limpeza urbana e alguns controles, principalmente de emissão de autorizações para questões relacionadas à logística urbana. O transporte de carga na cidade de Belo Horizonte, bem como em outras cidades, era um sistema não tão acompanhado de perto pelo órgão público. Agora faz-se necessária essa proximidade com o setor para se fazer o monitoramento. Todos os recursos de ITS, de radares, de painéis móveis contribuem para o regramento e disciplinamento.

Existem, na cidade, 62 câmaras para monitoramento do tráfego e painéis móveis variáveis que orientam o motorista, seja de transporte de carga, seja de transporte individual, a buscar caminhos alternativos. Com isso otimiza-se a rede viária. Com a conclusão dos novos trabalhos, operaremos com o mapa digital gráfico, sendo possível avaliar todas as questões do carregamento do tráfego, visando otimizar os recursos, principalmente os recursos humanos, que sabemos serem escassos. Não conseguimos controlar uma cidade do porte de Belo Horizonte - nem uma menor - somente com recursos humanos. Daí a importância da tecnologia.

Um ponto muito importante que afeta as questões de transporte coletivo é a interoperabilidade dos sistemas. Temos sempre trabalhado e, às vezes, somos um pouco reféns dos fornecedores de equipamentos eletrônicos de sistemas proprietários. Na carteira de



projetos da prefeitura existe um projeto estratégico que se chama Cartão Metropolitano. É só um exemplo de interoperabilidade. Qual é a proposta? Que um sistema de tecnologia metropolitano converse com o sistema de tecnologia do Município de Belo Horizonte - e, claro, a companhia de trens urbanos também está incluída nesse pacote de discussões -, de forma que seja transparente para os usuários da região metropolitana o deslocamento na cidade. Não faz sentido a quantidade de baldeações, de sobe e desce. Esse sistema tem de ser mais transparente. Inicialmente há um projeto de portabilidade de cartão, ou seja, a pessoa carregar créditos distintos com um único cartão. Isso está avançado, já funciona hoje para os funcionários da Cidade Administrativa. E, numa segunda etapa, até mesmo a utilização de um cartão único ou dos dois cartões em ambos os sistemas.

O Sitbus é o Sistema Inteligente de Transporte. Em que consiste? São equipamentos e sistemas instalados nos ônibus, pontos de embarque, estações de transferência, garagens e em centros de controle operacional. Toda a frota da cidade já conta com equipamentos de georreferenciamento. Quer dizer, todos os ônibus são equipados com GPS; transmitem em tempo real para uma central as informações. Hoje é possível controlar o movimento do transporte coletivo em toda a cidade. Ali à esquerda vemos modelos de painel do motorista. O próprio condutor consegue regular o seu serviço ao longo da viagem. Temos uma minicentral, que será expandida no centro de operações, já instalada na BHTrans, e vários equipamentos embarcados, entre eles o sistema de CFTV.

Ontem ou anteontem assistimos a uma matéria interessante em São Paulo. A câmera do ônibus estava sendo utilizada para detectar que determinado veículo havia invadido uma faixa exclusiva. Hoje todos os ônibus têm quatro pontos de monitoramento, um deles é a própria visão do motorista. Já conseguimos enxergar seja avanço de semáforo - uma infração do próprio operador -, seja outro veículo invadindo uma faixa exclusiva.

Aquela é uma figura representativa - talvez em fevereiro, com o início de operação do BRT, todos os ônibus vão contar com esse conjunto de equipamentos. São painéis para informar ao passageiro a próxima parada. São receptores de GPS, circuito fechado de televisão e vários sensores que monitoram todos os ônibus em tempo real. Reforçando: hoje 3.050 ônibus da frota de Belo Horizonte já contam com todos esses aparelhos de localização, filmagem e transmissão de dados. Como resultado, nos últimos seis meses monitorando toda a frota em tempo real, conseguimos reduzir o índice de viagens atrasadas e não realizadas em 50%. São cerca de 2 mil viagens que passaram a ser realizadas no horário ou realizadas todos os dias em função de um maior controle.

Mostro-lhes agora uma figura representativa dos aplicativos que acompanhamos. É uma imagem, é claro, mas é acompanhada em tempo real, para checar se cada ônibus de todas as linhas está atrasado, adiantado; ou seja, qual é a situação dele. Cada cor indica uma situação: o azul significa que ele está adiantado em relação ao programado; o verde mostra que está no horário; e o amarelo, que está atrasado. Qual é o objetivo principal disso ou qual é o desejo do usuário? A confiabilidade. Se cada veículo conseguir manter uma regularidade ao longo do corredor, certamente o índice de aceitação e aprovação do serviço aumentará muito.

Nós carregamos a rede, conhecemos os trechos mais congestionados - como mostra a figura - e sabemos até se alguma linha está se desviando do itinerário. Isso é monitorado. Há alarmes para detectar esses problemas. Por exemplo, se uma linha não faz a circulação pela região hospitalar ou se há qualquer caso de desvio de itinerário, é gerado um alarme em tempo real.

Para o usuário, o objetivo principal é a confiabilidade no serviço, ou seja, saber que o ônibus vai passar dentro de 5, 8, 10 minutos. Essa sensação do passageiro no ponto, sem informação, equivale a duas vezes e meia o tempo real esperado. Se o passageiro espera 10 minutos, a sensação é de que está esperando há 20 minutos. Então, a informação do tempo e a regularidade do serviço é fundamental. Vale lembrar uma pesquisa feita por um aluno de mestrado em uma conclusão de curso da USP. Ela mostra que, em São Paulo, essa informação de horário de passagem vale de R\$0,12 a R\$0,76, pois foi feita uma correlação entre o valor e a informação. Constatou-se que, quanto maior a renda, mais valiosa é a informação. Se esse investimento específico do painel de informação é muito menor que R\$0,12, portanto vale muito a pena fazer esse investimento.

Quais são os benefícios esperados? Confiabilidade e segurança do usuário. Ou seja, se o usuário souber o horário, poderá ficar menos tempo no ponto. E isso não será somente no painel de informação, porque já está sendo testada e estará disponível em breve essa mesma informação do painel no ponto e no aparelho celular. A pessoa pode deslocar-se para o ponto já sabendo o horário da passagem do ônibus. Então, esse é um exemplo tanto do celular quanto do painel de informação, já instalado, para informação aos usuários.

Fiscalização eletrônica. A primeira parte é de interoperabilidade, e a segunda é dos equipamentos do SITBus. E há um terceiro que envolve as questões de segurança, que às vezes são esquecidas, pois são considerados somente equipamentos arrecadadores. Há um corredor de BRT num modelo que está sendo implantado na Avenida Antônio Carlos, com travessia em nível, que tem recebido críticas de algumas pessoas porque não foi instalada passarela. Se perguntarmos ao usuário qual seria a prioridade, veremos que não é a passarela, mas o atravessamento em nível, que é o caminho mais curto e que acreditamos ser o caminho destinado aos usuários, de forma segura. Todos os corredores, todas as faixas da Avenida Antônio Carlos vão receber equipamentos detectores de invasão de faixa exclusiva e equipamentos que medem velocidade e avanço semafórico.

Essa é uma figura ilustrativa. À esquerda está a estação de transferência. Temos os ônibus circulando na faixa exclusiva, em verde, e temos a faixa destinada ao tráfego misto à direita. Implantaremos três equipamentos: controladores de velocidade, detectores de avanço de sinal e detectores de invasão de faixa exclusiva. Essa é uma animação que mostra que, se o carro invadir a faixa, será flagrado; se o carro avançar o semáforo, será flagrado; e, se passar acima da velocidade, também. A questão da velocidade vale para o ônibus: não podemos correr o risco de pegar um ônibus transportando 150 pessoas numa faixa exclusiva e atingir velocidade acima da permitida.

Priorização da circulação do transporte coletivo. Qual é o objetivo principal para todos esses recursos de tecnologia, seja de fiscalização, seja de controle, seja de monitoramento? Criar as condições apropriadas de circulação do ônibus em seus corredores exclusivos, para não acontecer aquela figura mostrada mais no início, de mudança de paradigma, e para que o gestor público consiga exercer a fiscalização dos veículos autorizados nas vias. Muito obrigado.

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

O presidente - Agradecemos ao ilustre expositor.



## Esclarecimentos sobre os Debates

O presidente - Neste instante, daremos início aos debates. Solicitamos àqueles que fizerem uso do microfone que se identifiquem, sejam objetivos e sucintos, estando dispensada a formalidade das saudações pessoais. Cada participante disporá de até 2 minutos para fazer sua intervenção. Comunico ainda que, neste momento, estão finalizadas as inscrições para perguntas orais ou para o encaminhamento delas. Estão disponíveis os microfones que usamos diariamente em nossas reuniões ordinárias e extraordinárias.

### Debates

O presidente - Convido a Sra. Vanessa Duarte, do Movimento Nossa BH, para que faça a sua pergunta.

A Sra. Vanessa Duarte - Bom dia. Sou Vanessa, arquiteta, carioca, como vocês podem perceber pela minha fala. Sou voluntária no Movimento Nossa BH. A minha pergunta dirige-se ao Sr. Altamirando, do Rio de Janeiro.

Percebi, na apresentação e como ciclista e usuária da rede carioca, que as ciclovias da cidade são sempre voltadas ao lazer. A apresentação mostrou a ampliação desse panorama com a criação de novas ciclovias junto aos corredores de mobilidade. Porém, queria saber qual será a quilometragem implantada na Zona Norte, no subúrbio carioca. Vemos muito claramente - sou usuária do transporte coletivo público -, quando observamos a nossa rede ferroviária e a nossa rede metroviária, a demanda pela integração entre bicicleta e transportes de massa. Quando observamos as grades da linha ferroviária, sempre vemos bicicletas, às vezes andares de bicicletas, presas pelo fato de as *bikes* não terem infraestrutura necessária para estacionamento, enquanto o ciclista muda de modal de transporte. Em contrapartida, na Zona Sul, há maior número de vagas e maior quilometragem para atender e dar segurança ao ciclista, mas sempre próximo da praia e dos parques. Vejo, na apresentação também, que teremos ampliação na Zona Norte e no subúrbio, porém isso ocorrerá em volta dos locais dos eventos da Copa do Mundo e das Olimpíadas.

Queria saber em que momento a mobilidade do trabalhador foi pensada nesse plano. Qual quilometragem será instalada no subúrbio carioca, na zona norte, pensando na mobilidade e não no lazer dos usuários? Obrigada.

O presidente - Seguindo a dinâmica que já é de praxe na Casa, pedirei aos convidados que anotem as perguntas. Ao término dos inscritos, passaremos a palavra a cada um para responder. Convido o Sr. Hércio de Miranda Baptista, da Emater, para proceder à sua pergunta.

O Sr. Hércio de Miranda Baptista - Minha pergunta é para o Ailton a respeito dos projetos básicos, já que temos soluções delineadas a respeito de quais modais usaríamos, principalmente em Belo Horizonte. O metrô, para mim, é a única opção para o hipercentro e as zonas com alta densidade demográfica. Outras opções como o BRT, o VLT, o monotrilho seriam para áreas com menor densidade demográfica. No caso, ainda não entendi se, na verba destinada para determinado projeto, está incluso o projeto básico ou se ele seria responsabilidade de outras esferas, como a municipal ou a estadual, em vez de ser responsabilidade do governo federal. Minha pergunta, então, é a seguinte: a verba abrange também o projeto básico ou não? Gostaria que o senhor falasse sobre isso. Desculpe-me a timidez.

O presidente - Agradecemos a participação do Sr. Hércio. Quero dizer-lhe que o senhor não é tímido e me fez lembrar a publicação de uma revista chamada *Sucessos*, que só lançou três edições no Brasil. A segunda delas trouxe uma pesquisa realizada nos Estados Unidos mostrando que, naquele país, as pessoas tinham mais medo de falar em público do que da própria morte. Nela, atores, políticos, apresentadores de TV externavam sua insegurança e o medo de falar em público. Então, para quem se autodefine como tímido, o senhor está muito bem. Convido a Sra. Amélia Costa, representante do Sinarq, para fazer sua pergunta.

A Sra. Amélia Costa - Estou aqui representando o Sinarq, Sr. Eduardo Soares, nosso presidente. Sou também funcionária da BHTrans, arquiteta e urbanista. Gostaria de dizer que nossa formação acadêmica e militância é totalmente imbricada com a questão da discussão e do tratamento dos espaços e do entendimento da reprodução, no espaço das cidades, dos processos socioeconômicos, culturais e ambientais afirmados pela legislação federal que criou o CAO em 2012 e pela Resolução nº 2.151.

Gostaria de fazer um elogio à fala do Sr. Ailton Brasiliense, que nos traz uma importante reflexão e crítica sobre as questões referentes às nossas cidades. No tocante ao planejamento urbano, eu diria, conforme ele mencionou, que o planejamento urbano teve várias ideologias. Para cada momento, um processo distinto. Ele nos disse que a Light nos trouxe conceitos importantes e considerados até hoje nas nossas tecnologias, como o plano Agache e o plano Doxiadis.

Agora parece que nos lembramos da nossa grande missão e meta, que seria a salvação da nossa situação, que é o Planejamento Urbano Integrado, sendo que os planos de mobilidade são uma das etapas desse planejamento. Mas, para isso acontecer, é preciso haver uma conjunção de interesses muito grande. Aliás, ninguém falou ainda sobre a questão do pacto social, mencionada pelo Ailton. O governo está jogando contra há muito tempo, e a sociedade está carecendo de uma atenção mais firme do governo.

Ontem uma pessoa falou sobre a perversão desse processo, com o qual estamos convivendo, de participação e exploração pelo capital, de omissão da sociedade e de conivência do governo, conforme o Ailton destacou. Nesse ponto, gostaria de citar uma dessas perversões, que foi a criação do crédito ao consumidor em 1960. O crédito ao consumidor favoreceu a aquisição de veículos e vem favorecendo a aquisição de motos e a especulação imobiliária. Por outro lado, o governo colocou mais lenha nessa fogueira ao reduzir o IPI.

Diante dessa situação, aliada aos caos das cidades brasileiras e à falta de recursos para esses projetos, gostaria de fazer uma pergunta ao Prof. Ailton Brasiliense. A minha pergunta diz respeito ao art. 1º do Estatuto da Cidade, que trata da recuperação da obtenção dos resultados em investimentos públicos e em infraestrutura, que são as chamadas mais-valias para retroalimentar o processo de tratamento, manutenção e execução do sistema de mobilidade urbana sustentável. Gostaria que ele comentasse esse artigo. Essa questão faz parte de uma das nossas ações definidas no fórum técnico realizado em Betim. Isso está aqui, nesse caderninho que foi distribuído como material para todos os participantes. Muito obrigada.

O presidente - Agradeço-lhe a participação. Convido a fazer uso da palavra o Sr. Frederico Miranda Brandão Alves.

O Sr. Frederico Miranda Brandão Alves - Ontem li a notícia sobre a formação da Rede Ouvir. Parece que serve para agilizar o poder público no atendimento das demandas da população. Talvez essa iniciativa seja útil, mas quero dar um passo adiante e colocar em



pauta algo que acredito ser importante, mas que não parece ter sido mencionado: temos de nos organizar para resolvermos os nossos problemas de mobilidade urbana, sem sequer ter de bater na porta do poder público e permitir a participação da iniciativa privada no transporte de pessoas.

Não falo em participar através de licitações para atender projetos do governo, falo da participação espontânea que acontece quando alguém, inteligentemente, enxerga a possibilidade de se ajudar ajudando os outros. Mas leis, decretos e portarias impedem que a iniciativa privada flua. Se querem ajudar, basta que não atrapalhem.

Na audiência pública na Câmara Municipal de Belo Horizonte, apresentei uma proposta de projeto-piloto, que não traria nenhum ônus ao município e que aliviaria ou acabaria com o problema da superlotação do metrô no início da manhã e final da tarde. Os vereadores não me deram uma resposta. Talvez já estejam muito atarefados, e alterar portarias emitidas pela BHTrans não seja da sua competência.

Peço que o diretor espere um pouco após o debate, pois anotei artigos, parágrafos, incisos e alíneas da Portaria nº 57, de 31/5/2012, que sugiro sejam revogados ou recebam nova redação.

Uma cena do filme “Lula, o Filho do Brasil” mostra o Lula, ainda criança, indo em um pau de arara para São Paulo. Já imaginaram se aparecesse um guardinha dizendo: “Não, não. Isso é transporte clandestino. Pode descer todo o mundo, que vou apreender o veículo”. Ninguém se beneficiaria com isso. O motorista perderia o seu veículo, e os passageiros não completariam a viagem. Se alguém se beneficiaria, seriam as outras empresas que também prestavam serviço de transporte de pessoas, pois agora teriam um concorrente a menos. Por isso, suspeito de que certas leis, portarias e decretos existem somente para favorecer as empresas que doaram verbas para as campanhas eleitorais.

A desculpa esfarrapada mais frequente para a existência de tais leis é de que servem para proteger o cidadão. Desculpem-me, mas dispense essa proteção. Somos adultos, e as crianças e os jovens estão acompanhados dos seus parentes e pais. Não precisamos desse serviço de babá. Cuidaremos de nós mesmos. Conhecemos o nosso contexto melhor do que qualquer um. Por isso somos o grupo mais adequado para escrever os contratos que regerão a relação entre nós.

Não vejo um esforço, por parte daqueles que criam os decretos e leis, para dar mais liberdade às pessoas. Há sempre uma resposta depois de muita reivindicação e encheção de saco dos políticos. Encher o saco cansa vocês e nos cansa também e não é uma relação saudável para nenhuma das partes envolvidas. Por isso espero que este discurso não caia em ouvidos surdos.

Farei uma pergunta ao diretor: há a intenção da BHTrans de permitir a participação da iniciativa privada, sem licitação, revogando-se as portarias que impedem a sua atuação?

O presidente - Agradeço a sua participação. Passo a presidência a um entusiasta da causa, que vem trabalhando com afinco e dedicação, e que, com o nosso presidente Dinis Pinheiro, é um dos deputados fundamentais para a realização deste ciclo de debates, o meu dileto amigo, deputado Paulo Lamac.

O presidente (deputado Paulo Lamac) - Bom dia a todas e a todos. Vamos dar sequência aos nossos trabalhos passando a palavra ao Sr. Daniel dos Santos, conselheiro nacional das cidades.

O Sr. Daniel dos Santos - Bom dia a todos e a todas. Sou conselheiro nacional das cidades, sou do Comitê de Mobilidade Urbana da Secretaria Nacional de Transportes Urbanos do Ministério das Cidades. Estou conselheiro pelo movimento popular. Sou da Federação das Associações de Moradores do Estado de Minas Gerais - Famemg - e da Confederação Nacional das Associações de Moradores - Conam.

A minha pergunta é dirigida ao companheiro da BHTrans sobre a participação das pessoas nos movimentos populares, os movimentos organizados na discussão do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. É necessário discuti-lo, mas a BHTrans ainda não chamou esses movimentos para discutir a lei. A parte principal da lei é que a sociedade, os moradores participem da construção desse plano com a BHTrans.

Uma companheira falou sobre o pacto social. É bem verdade que em agosto a presidente Dilma convocou todos os conselheiros nacionais para discutir esse pacto social. Na época, entendíamos que ela deveria abrir isso nacionalmente para todas as companheiras e companheiros que foram para as ruas se manifestar. Foi aberto um *site* do Ministério das Cidades, para que todos pudessem apresentar propostas para esse pacto social. Então, estamos discutindo isso no Comitê de Mobilidade Urbana, a próxima reunião será realizada no dia 30. No dia 12, foi feito o encontro dessa comissão com o conselho dos prefeitos e com o conselho dos governadores, para que eles dessem suas opiniões. Esse material será encaminhado à Presidência da República, à Assembleia e ao Senado, a fim de que sejam chamados prefeitos e governadores para discutirem o pacto social. Sem a participação deles será difícil construir um pacto social, até mesmo para definir como vamos trabalhar esse pacto, porque vai haver gratuidade de passagens e outros pontos que precisam ser discutidos com a sociedade.

Digo isso porque é necessário que haja interesse político. Estou de acordo que são muitos carros, muitas motos, mas pouca preocupação com o transporte coletivo, com as bicicletas, com o ser humano, porque a cidade é nossa, é do povo, não é dos carros. Não existe vontade política. Cito como exemplo as obras de construção do BRT que estão sendo executadas nas Avenidas Antônio Carlos e Cristiano Machado. Quando as vias são fechadas, o transporte coletivo fica sacrificado, porque é colocada apenas uma faixa para ônibus e três ou quatro faixas para carros. Então, ficamos - quem passa pela Av. Antônio Carlos sabe disso - mais ou menos 1h30min parados, porque os ônibus andam bem devagar. Hoje estamos gastando cerca de 2h30min para chegar em casa. Creio que o tráfego de automóveis é que deveria ser sacrificado para facilitar a vida do trabalhador, que sai de casa às 6 horas. Ao voltar à noite, às vezes ele não tem tempo de dar um beijo na esposa, de abraçar o filho nem de jantar, porque está morto de cansaço. Isso é falta de compreensão das pessoas que se preocupam mais com os carros que com os companheiros.

Somos um fórum de mobilidade urbana, discutimos isso na cidade, no Estado de Minas Gerais. Esse fórum foi criado no ano passado.

Prendemos continuar com esse fórum, a partir deste seminário, para que não fique em vão toda essa discussão que fizemos, para que todos nós possamos cobrar tudo que foi discutido aqui não só para o Estado de Minas Gerais. Não sei se consegui esclarecer bem



tudo que eu queria explicar. Nós e os prefeitos que estão aqui participando, além de outros prefeitos, temos de compreender que a sociedade é muito importante na discussão da mobilidade urbana. É importante na discussão das políticas urbanas de um modo geral. Os problemas não são só os transportes, temos outras discussões para a área urbana.

Precisamos chamar a sociedade para discutir, porque ela é a prejudicada. Achei legal a fala daquele companheiro. Quando vejo um jovem participar de uma discussão e colocar os problemas, como ele colocou, percebo que o Brasil começa a mudar. Quando vemos o pessoal na rua, percebemos que hoje há uma transformação porque a juventude entrou para fortalecer nossa luta, trazendo o que estão aprendendo nas faculdades.

A outra companheira falou em relação à parte acadêmica. Temos de entender que hoje, academicamente, as companheiras e os companheiros de qualquer outra área são formados para ganhar dinheiro, para trabalhar com capital alto. Eles não conseguem pensar no social. Esses companheiros que estão se formando, academicamente falando, deveriam pensar nisso. A sociedade está prejudicada e depende da inteligência dele, de tudo que aprendeu na faculdade, para que possamos ter oportunidade nas cidades, para que haja realmente uma cidade inteligente. Muito obrigado.

O presidente - Muito obrigado, Daniel. A próxima pergunta será formulada pelo Alípio Castello Branco. Fique à vontade pode formular sua questão.

O Sr. Alípio Castello Branco - Ouvi bem o expositor de São Paulo e os demais e gostaria de fazer uma observação. Sem dúvida, todos os módulos são importantes num sistema de transporte urbano. É necessário que sejam todos bem aplicados. O ônibus, na situação atual de recursos do país, etc., é ainda uma das prioridades maiores. Por que não temos ônibus confortáveis no transporte público? Por que até hoje temos caminhões adaptados para ônibus? Isso é um absurdo. Ninguém vai conseguir tirar os carros da cidade, se o transporte coletivo mantiver a qualidade que aí está. Para eliminar o carro, o ônibus tem de ser de qualidade melhor. Hoje já existe transporte público de ônibus, por hidrogênio, sem poluição, sem barulho. Por que não se dá prioridade a esse tipo de coisa?

Em relação às ciclovias, observo, como já fizeram outros oradores, que a bicicleta é um transporte alternativo. Não pode ser considerada de grande solução, embora ela seja importante. A exposição do Rio foi muito boa. Lembro que existe o problema do clima, das chuvas, do sol, da topografia e da segurança.

Em relação à BHTrans, fiquei satisfeito por saber que ela já está equipando-se com recursos eletrônicos, usando controle de gestão de sistema de ônibus. No entanto, isso só trará resultados e benefícios coletivos, à medida que o sistema de ônibus for realmente melhorando. Muito obrigado.

O presidente - Somos nós que agradecemos a intervenção do Sr. Alípio Castello Branco. Passamos a palavra, para a última intervenção oral, ao Prof. Marcelo Vieira Corrêa, da Unileste, responsável pelo PDDI, estudo iniciado por essa universidade no Vale do Aço.

O Sr. Marcelo Vieira Corrêa - Gostaria de fazer apenas uma pergunta ao Sr. Ailton, de cuja apresentação gostei muito. Parabéns. Gostaria que ele comentasse um pouco sobre o arranjo para se fazer plano metropolitano. Ele falou muito bem na sua exposição sobre a necessidade de planejamento de mobilidade para a região metropolitana. No meu entender, há um vácuo no arranjo institucional em relação às competências dos entes federados. Gostaria de um comentário a esse respeito. Obrigado.

O presidente - Somos nós que agradecemos. A pergunta é extremamente oportuna. Aproveito para emendá-la com um convite. Receberemos o Prof. Edésio Fernandes nesta Casa, para debater a gestão compartilhada do solo metropolitano. Essa discussão vai ser realizada na Comissão de Assuntos Municipais e Regionalização, em 1º de outubro, às 15h30min. As pessoas interessadas serão muito bem-vindas.

Passamos então às perguntas encaminhadas por escrito. Vou fazer uma breve leitura delas, e, em seguida, retornaremos à Mesa para que os nossos convidados possam fazer as suas considerações a respeito das questões e das observações apresentadas pelos senhores e pelos nossos telespectadores, que nos encaminharam suas perguntas pelo telefone ou pela internet.

Primeiro a pergunta da Haydée Svab, que estará conosco na parte da tarde. Ela é da Transparência Hacker e vai fazer parte da nossa Mesa de trabalhos na parte da tarde de hoje. Não percam. A pergunta é dirigida ao Daniel Couto: “Como os mecanismos de ITs colaboram para melhorar o acesso de pessoas portadoras de necessidades especiais ao sistema de transporte?”

A pergunta seguinte é dirigida também ao Daniel Couto e é apresentada pela Vanessa Duarte, do Movimento Nossa BH: “A palestra a que me refiro foi proferida no painel 'Cidades inteligentes e sustentáveis'. O decreto que institui o plano de mobilidade cita apenas o Plano de Redução das Emissões dos Gases de Efeito Estufa - Prege. Gostaria de ouvir do palestrante quais são as ações diretas do planejamento de mobilidade que incidirão diretamente no aumento da nossa sustentabilidade urbana.”

Pergunta da Cristina Braga, do Ministério Público do Estado, dirigida ao Prof. Ailton: “Em uma situação hipotética, imagine que o senhor viesse a ocupar a prefeitura de São Paulo. Com a sua vasta experiência em planejamento urbano e transporte, quais seriam as suas linhas mestras para alavancar a mobilidade urbana?”

Questão também encaminhada ao Prof. Ailton, da Ana Paula, da Câmara Municipal de Divinópolis: “Fale, por favor, sobre o rodízio de automóveis em São Paulo.”

Também dirigida ao Prof. Ailton a questão da Ana Lúcia de Souza Carvalho, da Aseapprevs: “Gostaria que o senhor falasse mais a respeito do custo percentual da passagem de ônibus em relação ao tempo que ele perde no nosso trânsito caótico.”

Há outras perguntas encaminhadas ao Prof. Ailton Brasiliense. Vou apresentá-las em seguida. Da Marilene Domingos Macedo, da Prefeitura de Barão de Cocais: “O senhor acha que o planejamento de mobilidade urbana seria mais efetivo a partir do momento em que políticos e governantes fossem usuários dos serviços públicos? Exemplo, se utilizassem carros, e não helicópteros; SUS, e não atendimento médico particular; escolas públicas, e não ensino privado.”

Pergunta do Eduardo Luís de Almeida, da Câmara Municipal de Divinópolis: “O que o senhor acha do rodízio de veículos em São Paulo? Isso beneficia os mais ricos? Qual é a sua opinião?”

Pergunta do Sr. Alípio Castello Branco: “Reduzir o transporte individual requer melhorar simultaneamente a qualidade do transporte público? Nossos ônibus são carrinhos adaptados. O que o senhor pode nos dizer sobre a qualidade dos ônibus?”



Pergunta do Sr. Pedro Carlos Santos, do Movimento Nossa Betim, encaminhada ao Prof. Ailton: “O que o senhor acha da implantação do pedágio urbano ou do rodízio de veículos nos grandes centros?”. Novamente a questão do rodízio é levantada.

Questão de Ana Lúcia de Souza Carvalho encaminhada a Daniel Marx Couto: “Por que há tanta negativa da prefeitura em apresentar à população uma planilha de custos que justifique o preço alto da passagem de ônibus em Belo Horizonte?”.

Por fim, uma pergunta dirigida a Altamirando Fernandes, de Tatiana Aparecida Santos, da Câmara Municipal de Divinópolis: “Os bicicletários existentes são executados em parceria com empresas ou por custeio próprio?”.

Eram essas as perguntas. Eventualmente, posso ter saltado alguma. Alguém fez alguma questão que não foi apresentada aqui? (- Pausa.) Alguém levantou a mão. A senhora pode formulá-la? Tentamos não saltar nenhuma. Há duas questões dirigidas ao deputado Fred Costa. Pode formulá-la, Sra. Ivone.

A Sra. Ivone Luíza Moreira Silva - Sou Ivone Luíza Moreira Silva, do Conselho Estadual do Idoso. Dirigi uma pergunta ao expositor do Rio de Janeiro a respeito do transporte de bicicletas. Queremos saber se os idosos do Rio de Janeiro, estado que mais possui idosos no Brasil, adequaram-se ao transporte de bicicletas e se existe alguma pesquisa informando o quantitativo de idosos que utilizam esse modal. Não deu tempo de entregar a pergunta ao expositor da BHTrans. Vou fazer a pergunta agora: por meio das imagens que são gravadas nos ônibus, é possível saber se os motoristas atendem ao sinal que os idosos dão para embarcar? Queria saber por quanto tempo essas imagens ficam registradas. Se alguma entidade ou o conselho, por exemplo, quiserem ter acesso a elas, poderão ter? Obrigada.

O presidente (deputado Fred Costa) - Há também uma pergunta da Sra. Amanda, da Associação de Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte, dirigida ao Sr. Daniel Marx: “A BHTrans, juntamente com a instalação das ciclovias, tem previsto bicicletário ao longo dessas ciclovias, visto que a última pesquisa de origem e destino publicada é datada de 2001? Ali se encontra disponível uma informação de 2% de deslocamentos por bicicletas.”.

Pergunta da vereadora Palmira Feliciano da Silva, dirigida a mim: “Na sua visão, o que leva a sociedade a essa falta de participação nas decisões mais importantes?”.

Outra pergunta a mim dirigida é da Sra. Amanda Corradi, da Associação dos Ciclistas Urbanos de BH: “Utilizo a bicicleta dobrável no meu dia a dia, integrada a ônibus e metrô. Como o Sr. Altamirando bem disse, um dos grandes problemas são os bicicletários. A Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais não possui local para estacionar. Visto o interesse da ALMG pela mobilidade urbana, quais ações são previstas para integrar a bicicleta à cidade? Existe previsão de instalações de bicicletário na Casa? Existe algum projeto de lei para promover a instalação de bicicletários em prédios públicos ou edifícios com grande movimentação de pessoas?”.

Dando início às respostas e findadas as perguntas, quero responder à Sra. Amanda Corradi. Primeiro, na Assembleia, de fato, e este é um paradoxo, até o momento não há ainda local para estacionamento de bicicletas, apesar de hoje estarmos aqui discutindo mobilidade urbana. Porém, em um futuro próximo, a partir de uma ação da Presidência desta Casa, a partir de uma demanda provocada pelo coletivo, haverá a reforma da Praça da Assembleia. Nesse projeto, está prevista a construção de um estacionamento para bicicletas.

Em relação ao projeto de lei para promover a instalação de bicicletários em prédios públicos ou edifícios com grande movimentação de pessoas, na pasta que todos vocês receberam, no tema 2 “Cidades e infraestrutura de mobilidade urbana: desafios e estratégias”, está a Lei nº 16.939, de 2007, que institui a política estadual do incentivo ao uso de bicicletas. O texto se encontra comigo e está à disposição de vocês e de quem quiser ou tiver a curiosidade de conhecê-lo na plenitude para apresentar mais ou novas sugestões.

Aproveitando o momento, já que para mim foram dirigidas apenas duas perguntas, vereadora Palmira, repito o que falei no início da manhã: o caminho que leva a sociedade a essa participação tão tímida é a descrença com a classe política, com aquela parcela considerável que, infelizmente, teima em praticar crime de improbidade administrativa. Também, da mesma forma, existe a crença de que a participação da sociedade não gera frutos profícuos. E ainda lembro que, às vezes, falta informação para que as pessoas tenham acesso e sejam provocadas a participar desses debates. A própria dinâmica do nosso dia a dia torna essa participação difícil, pois todos temos uma agenda bastante atribulada. As mulheres que, num passado longínquo, exerciam suas atividades na condição de mãe e dona de casa, o que já demandava um enorme tempo e atenção, hoje exercem outras atribuições, trabalham para contribuir com a economia do lar. Então, hoje todos padecemos de falta de tempo. Vários fatores remetem a essa situação, mas, se não houver esperança, não há sentido para a própria vida. Tenho esperança de que esse quadro mude. Se assim não entendesse, não haveria sentido em exercer o mandato eletivo. Espero que esse quadro mude, que as pessoas participem cada vez mais das discussões de temas como esse, fiscalizem e melhorem a qualidade da representatividade em nosso país. Repito: com o advento da mídia digital, da facilidade do acesso à informação, espero que também haja um processo evolutivo nesse sentido.

O Sr. Ailton Brasiliense Pires - Obrigado pelas perguntas a mim dirigidas.

Quanto à pergunta do Élcio, que foi muito técnica, digo-lhe que quem primeiro identifica o problema é a cidade, que faz um projeto funcional, indicando que tipo de transporte deve ser usado em uma determinada região. Antes disso, tem de ser feito um trabalho - que o Prof. Marcelo identificou -, que é o plano diretor de transporte. É preciso haver um plano geral da cidade, identificar o que há hoje e o que se pretende daqui a 5, 10, 15, 20 anos. Faz-se um diagnóstico para saber como será o envolvimento e o crescimento de cada uma dessas ações, e a cidade vai até o projeto executivo, a obra propriamente dita que começa a ser executada. Onde entra o governo federal? Ele estuda, partindo do princípio que dispõe de dados suficientes para definir aquele projeto. Ele colocará, num quadro geral, os projetos mais necessários e definirá um cronograma de investimento. Mas quem define o projeto funcional, o básico, o que fazer etc. é o município.

Quanto à Amélia, ela cita duas leis. Amélia, acho que atualmente temos de levar em conta três leis: a primeira é o Código de Trânsito, que diz que os prefeitos têm de cuidar das cidades, embora a maioria deles não pense assim - o que é uma posição muito cômoda; a segunda é o Estatuto da Cidade, que surgiu no começo dos anos 2000, 2001; e a terceira é a Lei de Mobilidade Urbana. O pessoal que se encontra na área técnica tem de considerar esses três fatores. A questão da mobilidade geral da cidade passa pelo



Código de Trânsito, pelo Estatuto da Cidade e pela Lei de Mobilidade, que são grandes marcos referenciais. Daí para a frente, vamos descer e tentar chegar a determinadas regiões da cidade para verificar o que poderá ser feito. Mas você, que é arquiteta, sabe mais que eu, que sou engenheiro, que, se não considerarmos a questão urbana, vamos ficar enxugando gelo. Se há um sistema carregado aqui e se acrescentam mais moradias distantes, vamos acabar com o sistema de transportes. Portanto, temos de buscar equilíbrio nessa construção da cidade.

Num determinado momento, você falou que faltam recursos. Mas recursos não faltam. O Brasil é a sexta ou sétima riqueza do mundo; nosso Produto Interno Bruto é de US\$2.500.000.000.000,00. Somos pobres? O mundo tem 200 países. Se o sétimo é pobre, o resto tinha de ter morrido. Então, o que não nos falta é dinheiro. Temos de discutir é a distribuição de renda, o que é outra história e em que há uma enorme dificuldade. O que aconteceu recentemente foi um começo, mas falta muito ainda. No Brasil, aceitamos que um cidadão ganhe mil ou 10 mil, 100 mil vezes mais que o outro, o que é inaceitável em vários países do mundo. Não digo que as pessoas têm de ganhar a mesma quantia, uma vez que as responsabilidades são diferentes, mas não poderia haver essa distância absurda entre o maior e o menor salários. Quem sabe 10 vezes, o que já é muito? Temos de trabalhar socialmente para que essas questões sejam discutidas, e a melhor forma de fazê-lo é ter método.

Minha primeira pergunta é para o Frederico: qual é a sua profissão? Você está desempregado, mas tem uma profissão. Você está defendendo uma coisa. Há uns 15 mil anos estávamos em cavernas. Só saímos das cavernas e chegamos até aqui porque começamos a prestar atenção em como algumas coisas que fazíamos davam errado e outras davam certo e descobrimos que, se utilizarmos uma coisa chamada método, conseguimos sempre o mesmo resultado. Se ignorarmos esse tal método, uma vez conseguimos sucesso e, outra vez, chegamos ao fracasso. Foi por estudar e prestar atenção naquilo que o outro fez e deu certo que nos agrupamos e formamos tribos, depois cidades e depois nações. Não fazemos isso por acaso. Fazemos porque é muito mais seguro trabalharmos com pessoas que pensam mais ou menos a mesma coisa a conviver com pessoas que pensam diferente. Aí a gente tem de brigar, matar ou morrer para sobreviver. Já dizemos “nós conhecemos o que deve ser feito, deixa a gente fazer”; isso é o que o mundo fez até mil ou 10 mil anos atrás. Quando todo mundo faz o que quer, logo, logo só os mais fortes farão o que querem, e o resto ficará subordinado a eles. O que você está defendendo é a volta ao passado; é o que sempre tivemos até então.

De todas as injustiças que ouvimos aqui, primeiro, reconhecemos que existem; segundo, acreditamos que é possível mudar sem matar o outro, mas aprendendo a conviver. Você deve ter tomado as vacinas de praxe, está sendo iluminado, eu te ouvi no microfone. Isso não aconteceu por acaso. Ninguém saiu da caverna e trouxe o microfone ou a lâmpada. Milhares de pessoas estudaram para construir isso aqui, para você me ouvir mesmo de longe, para você tomar a vacina e não ficar paraplégico que nem eu. Precisamos acreditar que a ciência nos permite ter uma condição melhor, e tanto faz se é a física, a química, a biologia ou as ciências sociais. Temos de saber como construir. Não é na base do cada um faz o que quer que acontece alguma coisa. Disso estamos fartos; pior, continuamos vendo acontecer de vez em quando. Podemos continuar conversando depois, não se sinta agredido, por favor. Tenho idade para ser seu avô, provavelmente.

Queria voltar à questão do Prof. Marcelo, porque ela é estrutural, assim como outras, e trata de um aspecto complicado. Cada prefeito acha que manda na sua cidade, o que é verdade - e ainda bem que é só por quatro anos. Mas as cidades estão interligadas. Existem aglomerados urbanos e - pior - regiões metropolitanas. Temos uma riqueza enorme e gente pra caramba trabalhando aqui dentro. Como nos organizamos? Não existe lei federal tratando disso, vocês sabem. Um dos grandes furos da Constituição de 1988 foi deixar a matéria para ser empurrada com a barriga. O que algumas regiões estão fazendo - e, lamentavelmente, por critérios políticos - é que aqueles que são do meu partido ou aqueles com quem combino eu favoreço; o resto, trato de acordo com a lei, que, em geral, me favorece a sacaneá-lo.

Hoje, em São Paulo, existe um razoável entendimento entre 10 das 39 cidades que formam a região metropolitana. Temos lá o Plano Integrado de Transporte Urbano, chamado de Pitu, que projetamos para um horizonte de 10 anos - estamos construindo-o mais ou menos. Só que não estamos conseguindo fazer com que os prefeitos entendam que aqueles corredores de transporte de trilhos e pneus precisam ter uma organização de região metropolitana, e não da minha cidade em relação à sua. Senão, faço um posto de saúde e ele, muito esperto, não faz, e vem todo mundo buscar saúde aqui, o que vai gerar um custo brutal para mim. Vamos negociar o tamanho do posto de saúde; eu gasto um pouco, você gasta um pouco, senão aquele ali faz, e eu não faço. A minha molecada vai para lá, come merenda, gasta uma baita nota, ele fica com todo o custo e eu aqui, bonito. Estamos muito mal em termos de região metropolitana. É um inferno; não chegamos a uma solução inteligente, pelo menos até agora.

A outra questão é se o rodízio é para rico. Todas as vezes que é feita alguma coisa que restringe, nunca restringe a classe A. O mesmo acontece com o pedágio. Quando se faz um projeto de transporte urbano, tem que incluir todos. Esse é o grande macete que devemos levar em conta.

Há uma outra questão e não vou deturpá-la. Outro dia, em São Paulo, um cidadão, de quem não falarei o nome, disse que, antes de melhorar o transporte público, seria preciso melhorar o transporte individual. Que cara legal! Já não chega o que gastaram com a avenida para se ter um congestionamento de 200km. A viagem que levava 10min, agora leva 40min. E esse sujeito ainda achou pouco. Ele quer que se construam mais sistemas viários antes de cuidar do transporte público. Se vocês estão pensando em pendurá-lo pelo pescoço, eu também já pensei. O pior de tudo é que o sujeito é bem informado. Ele tem curso superior e é mestre em não sei o quê. E com tudo isso ele tem a mesma cabeça dos homens da caverna. Ele quer que o resto se exploda. E o pior é que ele não é o único. E, pior ainda, um *jornalão*, de que não posso falar o nome, fez um editorial defendendo o sujeito. E é um dos quatro jornais mais vendidos no Brasil. Tem alguma coisa a ver com o Estado de São Paulo. Obrigado.

Respondi a várias perguntas. Fui tomando nota, depois me perdi.

O Sr. Alípio Pires Catello Branco - Era a questão dos caminhões transformados em ônibus.

O Sr. Ailton Brasileiro Pires - Na verdade, estamos para desenvolver um ônibus. Já temos até alguma coisa parecida com ele, com banco para sentar, etc.



A pergunta anterior dizia que os nossos carros eram ruins. O Collor disse que tínhamos carroças. Se ele fosse um pouco mais social, diria que os ônibus são piores do que as carroças.

Temos de desenvolver uma tecnologia. Conseguimos fazer trem, avião - vejam o caso da Embraer -, navio e coisas muito mais difíceis, mas não conseguimos fazer um projeto para as cidades brasileiras. Uma coisa é ter o ônibus europeu, com o número de pessoas que transporta por dia e que exige um projeto de engenharia mecânica X, outra é ter o nosso sistema viário, todo cheio de buracos e lombadas, um ônibus, com um projeto pior, que carrega, normalmente, quatro ou cinco vezes mais pessoas do que aquele ônibus europeu. Isso é uma questão que os nossos fabricantes, os nossos prefeitos e os nossos técnicos, que fazem as especificações técnicas, precisam cobrar. A tecnologia está disponível. Nós é que não estamos comprando.

A Sra. Vanessa Duarte - Quanto isso implica no custo?

Agora algumas questões mais típicas - e me desculpem por não citar os nomes de quem as apresentou. Uma delas é o rodízio. É uma solução de curto prazo para resolver um aspecto do problema enquanto não se consegue resolver o problema maior. Em 1997, há 16 anos, a prefeitura implantou o simpático rodízio: a cada dia, carros com placas com determinados números não rodam.

Aconteceu que quem podia comprou outro carro. Ou seja, o número de carros que passou a circular não foi 20% menor com as duas placas. Segundo, várias pessoas têm que circular, têm que usar o veículo, porque carregam cargas. Resultado: dos 20% iniciais, mal chegou a 10%. Isso porque em 1997 a frota era bem menor. Hoje a frota dobrou, portanto acabou o rodízio, mas, se tirar, fica pior. A solução não é o rodízio e talvez não seja o pedágio. A solução é aquilo que foi feito pela maldita Light, que veio aqui para ganhar e até prestar um serviço. É preciso organizar a cidade, não deixar a cidade crescer do jeito que alguns querem, porque só eles querem ganhar dinheiro. Não tenho nada contra o enriquecimento de alguns empresários, mas eles são muito sacanas. E o pior é que eles sabem que são sacanas. Esse é o lado duro.

Precisamos de legislação e comprometimento político para discutir um plano diretor. Não é cabível. A pessoa viaja demais, desenvolve uma tecnologia, chega e vem de carro para as ruas de São Paulo. Meia hora depois a pessoa vai embora. E vai embora brava com ela mesma, vai dizendo que gastou muito dinheiro e inteligência para ver aquilo. Ela deveria ter ficado em casa, vendo filme, nadando. O que ela foi aprender ali? Nós construímos cidades caras que, infelizmente, levam as pessoas a um padrão de vida muito baixo. Na minha cidade, 3 milhões de pessoas moram em favelas e cortiços. É muito duro. São essas as cidades que estamos construindo? É para isso que desenvolvemos a ciência? Não é para ficar bravo como o Frederico, não é para chutar o balde, mas não é possível, depois de construir US\$2.500.000.000,00 em riqueza, nós nos contentarmos com uma cidade como São Paulo, que tem 3 milhões de favelados. No Rio é a metade da população. É brincadeira, temos que dar uma dura geral. As coisas começam com o nosso Poder Legislativo, com os vereadores. Não temos que dar tiros neles, mas temos que chamá-los às falas. Já que eles têm um cargo, que cumpram as promessas feitas. Estão nos enganando há muito tempo.

Então, rodízio e pedágio são soluções que, momentaneamente, podem ser praticadas, desde que tenham horizonte. Vamos implantar rodízio de três placas, mas, enquanto isso, vamos expandir o metrô de Belo Horizonte; enquanto isso, vamos fazer os corredores de ônibus, vamos rever o uso do solo, vamos ver onde se pode adensar comércio, onde não se pode mais adensar moradores. Temos que ver as coisas óbvias. É como construir uma casa de 50m<sup>2</sup> e chamar para morar lá 200 pessoas.

O Sr. Ailton Brasiliense Pires - Vanessa, esse dado você poderia cobrar da BHTrans, cujo Presidente é Ricardo Mendanha. Talvez o Daniel possa responder. O antecessor dele, o Hélio, diretor de planejamento, um cara competente e extremamente simpático, fez parte da comissão. É um estudo metodológico. O pessoal da BHTrans sabe que, para São Paulo, o maior custo era 16%, e hoje estimamos em 25%. Em BH, em 1998, era baixo, mas hoje duvido que seja menos de 10%. Estou chutando.

O presidente - Obrigado, Ailton.

A Sra. Cristina Braga - Sou engenheira, arquiteta e urbanista do MP.

Sigo há muito tempo a carreira do Ailton Brasiliense em vários eventos. Com a sua experiência de planejamento urbano e transporte, se hoje lhe fosse dada a oportunidade de ocupar a Prefeitura de São Paulo, como você alavancaria, em linhas mestras, a mobilidade urbana, como você utilizaria essa oportunidade, já que temos poucas oportunidades de ter bons administradores com formação adequada?

O presidente - Agradeço a participação, Cristina. Você quase lançou a candidatura dele à Prefeitura de São Paulo, fez propaganda eleitoral extemporânea.

O Sr. Ailton Brasiliense Pires - Em primeiro lugar, eu não mereço tudo isso.

Tive algumas oportunidades na vida: ser presidente dessa ONG, ser diretor do Departamento Nacional de Trânsito e presidente do Conselho Nacional de Trânsito, no tempo em que o Olívio Dutra foi ministro e o Lula era o presidente da República. Tive algumas outras, mas quero destacar uma que me foi muito cara em aprendizado, que foi ser presidente da Companhia de Engenharia e Tráfego de São Paulo e diretor do Departamento de Operações Ferroviárias de São Paulo, o que está um pouco longe de ser prefeito.

Tive a oportunidade de trabalhar numa administração que tinha o propósito de desenvolver um projeto como esses de que andei falando aqui, coisas que aprendi desde aquele tempo.

Tive uma vantagem: meu pai era 40 anos mais velho que eu. Então, quando nasci, em 1946, ele já tinha 40 anos, já que nasceu em 1906, quando São Paulo não tinha nem 300 mil habitantes. Ele foi, então, vivendo e me contando coisas malucas. São Paulo foi a primeira cidade na história da humanidade a ser bombardeada pelo governo federal - ninguém sabe disso - na Revolução de 1924. Fui aprendendo várias coisas, como a constituição da cidade. Primeiro, havia muitos estrangeiros; as línguas de São Paulo eram francês, espanhol e italiano. Meu pai teve aulas de italiano com um professor que foi importado da Itália para dar aula no ginásio. Ele que aprendesse italiano, pois o professor não sabia falar português. Então, a cidade foi construída atropeladamente.

Tive a oportunidade de trabalhar em um governo sério e organizado, que, lamentavelmente, foi sucedido por um monstro, um ciclone. Se alguém pensa que estou xingando, saiba que qualquer um de nós pode ir ao Paraguai, tomar café e voltar, mas esse prefeito não pode, pois, se for até lá, a Interpol o prende e ele vai para a Suíça. Seu nome lembra a cidade de São Paulo: uma "malufada" passou por lá; isso acontece lá.



Seria necessário discutir a região metropolitana e as prioridades mínimas que as cidades do entorno deveriam ter. Não está no meu horizonte nenhum cargo político, mas, por conta da ANTP, procuramos desenvolver projetos e propô-los aos políticos, desde vereadores até o presidente da República. Se vocês entrarem no *site* da ANTP, provavelmente ainda encontrarão o projeto de transporte urbano Cidades com Qualidade de Vida, que tem 300 exemplos de projetos de transporte público isolados ou com os de uso de solo. O Brasil tem dezenas de exemplos muito bem-formulados, mas é uma pena que a maioria não queira aprender. Tive a oportunidade de aprender, mas, lamentavelmente, não tive competência para aprender tudo o que me ensinaram, mas ainda está em tempo.

O presidente - Várias pessoas perguntaram a respeito do rodízio, e não consigo me conter e deixar de emitir aqui a minha opinião. O Brasil, infelizmente, notabilizou-se pelas várias pessoas que dão seu jeitinho brasileiro, e parece que os chefes do Executivo seguem este exemplo: o País teima em políticas públicas paliativas. Em vez de investir no transporte público coletivo e na infraestrutura, propõe-se o rodízio. O mesmo faz ao resolver a questão da segurança pública. Nunca andei de moto, pois tenho pânico, mas não entendo o fato de se proibir o garupeiro por medo de assalto. Esse é outro paliativo. O mesmo acontece com a proibição de vender cerveja no estádio porque, em sua grande maioria, os membros das torcidas organizadas, às vezes, brigam e fazem baderna. Isso também é paliativo, já que não conseguem organizar bem um evento e proporcionar segurança. São exemplos da inoperância do poder público, que se utiliza de paliativos para tentar minimizar as consequências da sua incompetência em tratar dos problemas em sua gênese e resolvê-los verdadeiramente. Infelizmente, no nosso país, ainda há essa prática recorrente, e quem sou eu para fazer juízo de valor? Será que é melhor o paliativo para minimizar ou não? Entretanto, afirmo com convicção que o melhor seria tratar do problema em sua gênese e resolvê-lo.

Com a palavra, o Sr. Altamirando Fernandes Moraes.

O Sr. Altamirando Fernandes Moraes - Agradeço-lhe as perguntas e o interesse pelo Rio de Janeiro, especialmente no tocante ao planejamento ciclovitário da cidade. Realmente trabalhamos com o planejamento na cidade. A pergunta da Vanessa, não sei quanto tempo ela está fora do Rio ou se ela vai muito ao Rio, mas a zona norte da cidade, basicamente a região do subúrbio e da central, Méier, Madureira, Engenho de Dentro, Marechal e Engenho Novo, não está contemplada em quantidade de ciclovias. Primeiramente, no planejamento, trabalhamos com demandas. No Rio de Janeiro, no tocante ao PDTU, 53% do uso de bicicleta era feito na zona oeste da cidade, então os maiores investimentos feitos dentro da cidade, ou melhor, 70% dos investimentos foram feitos nos locais em que a bicicleta é usada como meio de transporte.

A questão é simples. O uso da bicicleta está associado à pobreza. Não tenho nenhuma dúvida disso. Hoje a ideia dominante é ter um carro. As pessoas são bombardeadas para adquirirem um carro, e, enquanto não conseguem comprá-lo, elas compram primeiro a bicicleta porque é mais barato. Quem anda pela zona oeste da cidade, Bangu, Realengo e Santa Cruz e também pelas regiões das favelas da cidade do Rio de Janeiro, percebe que o único veículo disponível para essas pessoas é a bicicleta. Nesse caso, o nosso objetivo foi o de atender à demanda. Queríamos fazer com que essas pessoas tivessem infraestrutura para usar a bicicleta. Do contrário, ela correria atrás para ganhar mais um dinheirinho para comprar um chevette velho e abandonar a bicicleta. Haveria mais poluidores na cidade e aumentaria o número de carros para infernizar o trânsito. É por isso que digo que as pessoas precisam ter infraestrutura adequada para usar a sua bicicleta. Elas poderão até comprar outra bicicleta para um membro da família ou trocar a sua bicicleta por outra mais adequada. Então os investimentos estão sendo feitos para quem usa a bicicleta, para fortalecer a cultura da bicicleta.

Em segundo lugar, existe toda uma lógica porque o uso de bicicleta não é algo isolado. As pessoas não podem dizer que querem usar a sua bicicleta e que por isso devemos fazer uma ciclovia para ela. Não é isso. Tem de haver não só a demanda, mas também a transformação da cidade. A zona norte da cidade do Rio de Janeiro está sendo totalmente reformulada. Os bairros que foram abandonados ao longo dos anos, isto é, esvaziados, embora estejam muito próximos do Centro, estão sendo fortalecidos. Grande parte do programa Minha Casa, Minha Vida está sendo dirigida para entre o Maracanã e o Marechal Hermes, porque eles têm rede de esgoto, de drenagem e asfalto. Nesses bairros, os casarios são muito baixos.

Estamos no caminho certo. Não basta fazer como fizeram no governo do Garotinho, com a construção de 20 mil casas em Sepetiba, que fica longe de tudo e não tem transporte, não tem asfalto, não tem rede de esgoto, não tem nada. Nesse caso, como essas pessoas farão para se deslocarem? Agora, com a TransOeste, esse pessoal já foi contemplado, mas não dá para fazer dessa forma. Como o Ailton disse, é necessário adensar as partes da cidade; - hoje, a região norte da cidade está sendo valorizada pelos investimentos - as pessoas querem morar mais perto e num bairro valorizado e pela reurbanização. As pessoas querem mais condições de trafegabilidade, beleza, plantio de árvores e transporte coletivo.

O sistema de BRT do Rio de Janeiro é chamado de Trans e passa por essa região, como é o caso da TransCarioca e da TransOlímpica. Elas rasgam a cidade. Há alguns anos, fizeram uma via no governo Cesar Maia, que foi a linha amarela, mas eles não colocaram nenhum BRT na linha amarela e nenhum transporte coletivo. Eles só pensaram em beneficiar os automóveis. Calcularam 20 mil pessoas, e hoje passam 70 mil pessoas pela linha amarela, ou seja, a linha está engarrafada. Mas, se tivessem pensado em colocar um sistema de BRT, a ligação do subúrbio com a Barra já teria melhorado muito. Atualmente estão sendo feitas linhas nessa região, que é a TransCarioca e a TransOlímpica. Isso muda toda a cara daquele subúrbio.

O sistema de ciclovias, que é alimentador dos BRTs, como queremos fazer, terá de entrar no momento oportuno, junto a essa transformação da cidade. Não podemos derrubar mil casas, abrir espaços, criar canaletas exclusivas e ainda fazer ciclovias nessa região. É por isso que ela está no planejamento de 2014 a 2016, quando se consolidará o sistema de transporte.

E também isso acontece quando se alavanca o Parque Madureira, que não deixa de ser um Aterro do Flamengo, algo que também não havia na Zona Norte da cidade, ligando Madureira à Avenida Brasil, no Irajá. Ele será maior do que o parque do Flamengo. Hoje ele já é do tamanho da Quinta da Boa Vista. Nesse corredor, que por acaso sobrou no Rio de Janeiro, de linhas de transmissão da Light, acertamos com essa empresa a compactação da linha. Portanto, sobrou espaço. Urbanizamos tudo e transformamos aquele



espaço em um grande parque da Zona Norte, com ciclovia dentro de Madureira, que se estenderá por todos os subúrbios até a Avenida Brasil, criando-se uma área de lazer e de eventos culturais importante para a cidade.

Isso tudo faz parte de um planejamento. As ciclovias não são algo isolado na cidade. A questão da bicicleta é a seguinte: de acordo com o Código de Trânsito, ela é um veículo de transporte, com direito a rodar na pista. Ela pode rodar do lado direito ou esquerdo, junto ao meio fio, e os carros devem passar a 150cm dela. Faz-se a marcação, a ciclovia, a via segregada, dependendo das circunstâncias. Em vias com velocidade superior a 60 quilômetros por hora, é recomendável inserirmos algum tipo de segregação; mas, em vias com indicação para 30 quilômetros por hora, a convivência com os carros é pacífica. Há uma série de dados mais técnicos que são utilizados.

A maioria do pessoal que usa a bicicleta como meio de transporte prefere a pista com automóveis. Em São Paulo, por exemplo, não há muitas faixas segregadas. Muitas vezes, colocamos ciclovias, e o pessoal mais acostumado prefere a pista comum. Trata-se de uma questão de planejamento, e não de segregação ou questão social - as ciclovias do Rio de Janeiro.

A Tatiana, de Divinópolis, perguntou se os bicicletários são executados em parceria com empresas ou por custeio próprio. Os bicicletários, no Rio de Janeiro, são locais para se guardarem bicicletas, especialmente privadas. Eles são executados de todas as maneiras: com investimento do poder público, em parceria com a SuperVia, com o metrô e com todos os órgãos integrados à questão da bicicleta. Eles possibilitam, na medida do possível, que exista um local seguro para guardar as bicicletas.

A SuperVia tem bicicletários em Bangu, Realengo e Santa Cruz, regiões onde as bicicletas são mais usadas para a integração com trem. Esses bairros são da Zona Oeste. Ao longo da Baixada Fluminense também há bicicletários, como em Nova Iguaçu, por exemplo. Como a Baixada Fluminense é plana e tem uma população muito pobre, a bicicleta é muito utilizada pelas pessoas que vão pegar o trem e se deslocar para o centro do Rio de Janeiro.

Fora isso, há o sistema *bike share*, ou seja, o sistema de bicicletas compartilhadas ou de aluguel, que é uma concessão do serviço público, como é também qualquer meio de transporte. A empresa tem de participar de licitação, e o sistema é concedido. Para que ele se viabilize, é feita também parceria entre setor público e privado, a partir de propagandas. A cor das bicicletas do Rio de Janeiro é laranja, pois o Banco Itaú é parceiro no custo fixo delas.

A tarifa de uso da bicicleta é de R\$10,00 por mês, e a pessoa pode usá-la quando quiser. É claro que esse valor não cobrirá todo o custo de manutenção de 2 mil bicicletas que rodam pela cidade e acabam com um pneu furado, por exemplo. Há uma central de controle, que a qualquer momento sabe de onde a pessoa saiu, quem é e para onde vai. Existe esse sistema de controle, no qual a pessoa é cadastrada. Portanto, quando a pessoa retira a bicicleta, sabe-se, pelo sistema, quem está retirando; quando ela entrega, sabe-se quem está entregando. Muitas vezes, a pessoa recebe um telefonema dizendo que ainda não entregou a bicicleta e perguntando se há algum problema. Esse sistema funciona dessa maneira. Em tudo há parceria público-privada. O poder público é o concessionário e o regulador do sistema de transporte do Rio de Janeiro. Não sei se deixei de responder a alguma pergunta.

Só gostaria de acrescentar o seguinte, porque ouvi uma pergunta interessante: no Rio de Janeiro existe uma vasta legislação sobre essa questão cicloviária, existe regulamentação para tudo. Por exemplo, o Denatran não regulamentou o uso de bicicleta elétrica, mas o Rio de Janeiro fez isso - e o Denatran alegou que a nossa regulamentação é inconstitucional. Fizemos essa regulamentação porque o uso de bicicletas elétricas no Rio de Janeiro é muito grande; as pessoas passaram a usar essa bicicleta, que é chamada de bicicleta com pedal assistido. Na verdade, existe uma bateria. A bicicleta anda somente até 20km por hora. As mulheres do Rio de Janeiro adoraram essa bicicleta, principalmente as que moram em Ipanema e Leblon. Por exemplo, têm de buscar o filho na escola, mas não existe vaga para estacionar o carro, porque tiramos as vagas das ruas para fazer ciclofaixas. Então, a solução interessante é utilizar uma bicicleta, pegar o filho, colocá-lo na garupa e levá-lo para casa. A bicicleta elétrica para as mulheres é uma beleza, porque ela não transpira muito, não mancha a maquiagem. Além disso, ela vai pedalar somente quando quiser. Existem vários tipos de bicicletas. Por exemplo, aquela que tem três tipos de marchas, aí basta regular: se a pessoa quer pedalar muito, a marcha vai aliviar muito; se quiser, pode ficar naquela batidinha sem precisar ficar só no pedal. Isso virou febre no Rio de Janeiro, principalmente na Zona Sul, onde moram as pessoas com maior poder aquisitivo, como artistas da Globo. Virou moda; então, quem tem condições utiliza bicicleta elétrica.

Creio que respondi a todas as perguntas que me foram dirigidas. Obrigado.

O presidente - Agradeço ao Sr. Altamirando e concedo a palavra ao Sr. Daniel Marx Couto.

O Sr. Daniel Marx Couto - Algumas pessoas que me dirigiram perguntas não estão mais aqui, mas vou responder-lhes de forma objetiva, em função do tempo. O Frederico fez a leitura de um texto. A pergunta dele foi relacionada ao regulamento do serviço fretado. Ele não falou sobre o trabalho que realiza, mas é um interessado na questão do transporte fretado. A defesa dele é a desregulamentação desse serviço. Uma portaria de 2012 buscou desburocratizar o credenciamento do serviço fretado no Município de Belo Horizonte. Hoje existem as questões básicas, que são a lista das pessoas que utilizam o serviço fretado, o cadastramento em órgão público, no caso da BHTrans, e vistorias periódicas na BHTrans. É uma portaria muito simples. Ele mesmo disse que o argumento de segurança não vale, mas o argumento é mesmo garantir a segurança de quem utiliza esse serviço.

O Daniel falou sobre a discussão do plano de mobilidade, a discussão com as comunidades. Estamos reestruturando as comissões de transporte e de trânsito. Ele acompanha isso, porque é militante nessa área há muito tempo. No plano estão instrumentos, diretrizes, políticas, ou seja, não são ações definidas. Algumas ações e políticas que estão no plano de mobilidade de Belo Horizonte estão em andamento, e grande parte delas está em discussão. Aquelas que ainda não estão em discussão estão sendo pensadas, planejadas. Quando houver uma orientação maior e como é a prática da prefeitura há 20 anos, vão ser realizadas discussões com a participação da comunidade. (- Intervenção fora do microfone.) Sim, para todos os planos. Por exemplo, o plano fala sobre prioridade de transporte não motorizado. (- Intervenção fora do microfone.) Sei, é a lei que prevê essa regra.

Qualquer item que não esteja sendo discutido e que esteja sendo implementado deve ser citado. Não conheço nenhum deles. O exemplo que eu daria: o módulo dos não motorizados. Incorporamos recentemente, há alguns meses, os próprios ciclistas na discussão e até na aprovação dos projetos, mesmo os técnicos, para auscultar as necessidades dos ciclistas e rever os projetos. Alguns já estão sendo revistos. Não é um exemplo simples, mas o restante vem sendo discutido.



A Sra. Vanessa Duarte - Complementando a resposta do Daniel, do Conselho das Cidades, sobre a participação popular no plano de mobilidade, no decreto pelo qual o Executivo instituiu o plano de mobilidade na cidade, ele coloca a participação dentro do observatório da mobilidade. Reconhecemos a participação do ciclista, mas o observatório da mobilidade, mais uma vez, é colocado sob a gerência da BHTrans. De que forma esse observatório funcionará? O órgão público fiscalizará ele próprio? De que forma a participação popular ocorrerá, se não há paridade, se há sempre componentes do Executivo e do Legislativo em número maior que a população? Não entendo como se dá a observação de um serviço público pelo próprio órgão que presta esse serviço público à comunidade. O observatório deveria ser revisto à luz do que o Daniel lembrou, deveria ser retirado da BHTrans e devolvido à população. A participação social deveria ser de outra maneira. Deveria ser de gerência da população, e não da BHTrans. É uma proposta para conversarmos a respeito da formulação desse observatório a fim de que a participação realmente se dê adequadamente.

O Sr. Daniel Marx Couto - Complementando, o observatório não é virtual. Tem ambiente físico, ambiente de discussão e tem de ser formatado e construído por alguém, principalmente a parte de equipamento e mobiliário para as pessoas. Esse alguém é a Prefeitura. Não é a BHTrans ou a própria Prefeitura que dão as definições. O observatório é composto pela sociedade. Tem vários setores, e quem o ficará comandando é o povo. O povo tem de ser alguém, e o povo, nesse caso, foi colocado como sendo a BHTrans, nas questões de criação e instrumentalização do serviço, do observatório.

O presidente - Com a palavra, o Sr. Sinval Jacinto Dias.

O secretário Sinval Jacinto Dias - Muito obrigado pela compreensão. Tinha aquela vontade de falar porque estou na vida pública há 17 anos. Sou de João Monlevade e vereador pelo quinto mandato. Hoje estou ocupando a Secretaria de Serviços Urbanos.

O senhor falou, no início, que apresentou projeto sobre o perímetro urbano, de cuja discussão ninguém participou. Nós, da vida pública, ficamos tristes com isso porque muitas vezes entramos com um projeto, que discutimos, e não aparece ninguém da plateia para contribuir, para ajudar. Isso que está acontecendo aqui hoje não temos visto acontecer em vários congressos em que vamos fazer alguma movimentação. Já é quase 1 hora, todos estão com vontade de almoçar, mas permanecem aqui assistindo à apresentação.

Gostaria de parabenizar o senhor, deputado, que tem jogo de cintura e sabe controlar essas situações. Não estamos vendo mais isso na vida pública. Estou no meu quinto mandato como vereador e tenho dedicado todo o meu tempo a ajudar a administração municipal. Infelizmente, quando há audiência pública ou realizamos algum evento, observamos a participação de poucas pessoas.

Gostaria de dizer ao representante da BHTrans que as pessoas criticam o sistema coletivo de transporte, mas muitas vezes não o utilizam. Muitas vezes assistimos a palestras que dizem respeito às capitais, como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Tenho certeza de que os vereadores e as pessoas de cidades pequenas que participam desta reunião vão aproveitar muito as falas aqui apresentadas.

Era o que tinha a dizer. Infelizmente estamos muito desacreditados na política, mas tenho a certeza de que a culpa maior é das pessoas que não participam. Essas poucas pessoas que aqui estão representam grande parte da sociedade do Estado.

O presidente - Vereador, agradecemos sua participação e desejamos ao senhor sucesso no exercício do seu mandato.

O Sr. Antônio César da Silva - Sou o Prof. Antônio César, vice-presidente da Comissão de Direito Urbanístico da OAB e represento a instituição neste evento.

Quero apenas fazer uma observação a respeito da participação popular. Primeiro, há descrédito em relação à classe política. Fui representante da OAB em uma comissão da câmara municipal na legislatura passada, mas afastei-me por causa da participação popular em Belo Horizonte. Também representei a OAB no Compur, onde fui suplente. O Compur é composto da seguinte forma: metade por representantes da prefeitura e a outra metade por dois representantes do setor técnico, dois do setor popular, dois da câmara municipal e dois de outro setor, de que não me lembro agora. Hoje a participação popular em Belo Horizonte é feita da forma que a municipalidade decide. Vamos perdendo um pouco a credibilidade de que podemos participar do destino da cidade. Percebemos que as audiências públicas de que participamos não têm força de modificação. Temos força para falar, mas o que falamos não é levado em consideração. Entendo o anseio das pessoas, como observador pela OAB dos movimentos da cidade. A população precisa ser ouvida, e o que ela diz tem de ser levado em consideração.

Parabenizo o deputado por sua atuação, que temos acompanhado. Infelizmente os seus pares não têm atuado como V. Exa. Como você disse - permita-me chamá-lo de você -, falta atuação rígida. A improbidade administrativa atrapalha muito a condução dos trabalhos. Espero que você possa levar sua atuação aos seus pares. Percebemos que as pessoas que estão próximas a nós não têm atuação, como diz o discurso. Não critico a população por não participar dos movimentos. Não adianta as pessoas trabalharem 8 ou 9 horas por dia e à noite também, porque sabem que não vai acontecer nada. Precisa haver uma mudança drástica na condução dos trabalhos que envolvem participação popular. Muito obrigado. Desculpem-me por atrasar o almoço de todos. Também estou com fome.

O presidente - Professor, agradeço sua participação.

O Sr. Daniel Marx Couto - Retomo a palavra, de forma rápida. As perguntas abordam temas muito diferentes e relacionados à prefeitura e à BHTrans. Como alguns não são de minha responsabilidade direta, algumas questões podem não ter informação completa, como essa. Há um setor específico. Conheço o Daniel há alguns anos, ele sabe da importância da participação e das conquistas feitas.

A Vanessa Duarte apresentou questionamento a respeito do plano de mobilidade, que cita o Plano de Redução das Emissões de Gases do Efeito Estufa. Como o foco da minha apresentação foi a utilização dos equipamentos de tecnologia, pode não ter ficado claro, mas está tudo embutido ali, a questão da otimização dos equipamentos, seja do ônibus, seja da tecnologia dos ônibus. Em todos os projetos de racionalização, de prioridade do transporte coletivo, está prevista a redução de 2/3 do número dos veículos que rodam no hipercentro de Belo Horizonte. Isso muito contribuirá com a redução de emissão de poluentes. Além disso, no plano de governo municipal, há previsão de um projeto de testes de novas tecnologias. Temos de estar junto com as indústrias. Há regulamentações que induzem ao desenvolvimento.



Não basta querer um determinado ônibus, com determinada matriz energética, porque aquilo pode se inviabilizar ao longo do tempo. Já provocamos essa discussão. Estamos num processo de teste de ônibus a etanol, gás e agora, mais recentemente, temos uma proposta de um teste elétrico também. Isso tem de estar alinhado com a indústria, com a capacidade de fornecimento da indústria. E também o plano de logística urbana prevê um regramento de entrada de veículos dentro do hipercentro da cidade. Temos um controle da nossa central de operações, e isso, de certa forma, além de melhorar muito as questões de segurança e de emissões de gás, racionaliza o serviço interno, resultando em mais velocidade.

Pergunta da Ana Lúcia: por que há tanta negativa da prefeitura em relação à planilha? Isso faz parte do painel do início da tarde. Isso já foi discutido várias vezes. Acredito que ela já tenha participado da discussão. Não vou entrar no assunto, porque vai haver horas de discussão desse tema no período da tarde.

Vou responder à Amanda em relação à instalação de ciclovias e se há previsão de bicicletários. Há previsão do equipamento que chamamos de paraciclo, para prender a bicicleta em alguns pontos, tanto implantado pela prefeitura quanto pelo setor privado, que também autorizamos. E há a previsão de bicicletários nas ruas, bicicletários nas estações de ônibus e também no sistema de BRT. Há a possibilidade de transporte das bicicletas dentro do ônibus.

Em relação ao percentual de 2% de ciclistas que citei, não é na pesquisa origem/destino de 2001, mas sim nas pesquisas que a prefeitura faz anualmente. Uma das perguntas básicas é a forma como as pessoas se deslocam, e isso tem se mantido, ou seja, houve um crescimento de 0,6 a 0,7. Esse percentual foi crescente e hoje está em 2%, repetindo em 2% a pesquisa de um ano para outro e com crescimento razoável ano a ano. Na pesquisa de origem/destino, que deve estar por se finalizar, a tabulação certamente vai trazer esse número de forma consolidada.

Por último, vem a pergunta feita pela Haydée: como os mecanismos de ITS colaboram com o acesso de pessoas portadoras de necessidades especiais ao sistema de transporte? Vou dar um exemplo simples. Estamos testando um equipamento para o deficiente visual. Ele tem esse equipamento, que é o próprio celular. Na verdade, é um aplicativo do celular e, como todos os ônibus são adaptados com o GPS, ele saberá a hora que a linha dele estará se aproximando. Estamos fazendo esse trabalho conjunto com uma empresa ligada à Universidade de São Carlos, em toda a frota, de forma que o deficiente visual possa ter essa facilidade maior. Isso é um exemplo, mas há outras aplicações.

Se fiquei sem responder a alguém, por favor manifeste-se.

O Sr. Daniel dos Santos - Em relação aos corredores de ônibus, na obra estão colocando um ônibus atrás do outro e ficando três faixas para os carros, do lado de cá, com uma pessoa só em cada carro e mais de 50 pessoas dentro do ônibus, esperando. Gostaria que o senhor pensasse melhor nisso.

O Sr. Daniel Marx Couto - Em relação aos desvios de obras, principalmente no centro e na Cristiano Machado, vamos avaliar a questão e lhe dar um retorno. Você deixou a observação, e vamos lhe dar um retorno. É importante essa mensagem, porque o projeto é exatamente sobre a priorização do transporte coletivo. Também no desvio devemos priorizar o transporte coletivo. Concordo.

O presidente - Agradeço ao Daniel e aproveito para agradecer aos nossos convidados, aos vereadores presentes, às senhoras e aos senhores, a quem cumprimento na pessoa do Geraldo Guimarães.

Informo que os certificados do encontro estadual do fórum técnico Mobilidade Urbana - Construindo Cidades Inteligentes, estará disponível hoje, a partir das 16 horas, na secretaria deste evento.

### **Encerramento**

O 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 14 horas, nos termos do edital de convocação. Levanta-se a reunião.

## **ATA DA 39ª REUNIÃO ESPECIAL DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 20/9/2013**

### **Presidência do Deputado Paulo Lamac**

Sumário: Comparecimento - Abertura - Ata - Destinação da Reunião - Composição da Mesa - Esclarecimentos sobre a Dinâmica dos Trabalhos - Palavras da Sra. Maria Eulália Alvarenga - Palavras do Sr. André Henrique de Brito Veloso - Palavras do Sr. Ramon Victor Cesar - Palavras da Sra. Haydée Svab - Esclarecimentos sobre os Debates - Debates - Encerramento.

### **Comparecimento**

- Comparecem os deputados e a deputada:

Fred Costa - Liza Prado - Paulo Lamac.

### **Abertura**

O presidente (deputado Paulo Lamac) - Às 14h15min, declaro aberta a reunião. Sob a proteção de Deus e em nome do povo mineiro, iniciamos os nossos trabalhos. Com a palavra o 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 presidente - Destina-se esta reunião à realização do encontro estadual do fórum técnico 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 desafios e alternativas para a questão da mobilidade urbana; buscar a sensibilização e a capacitação 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



12.587/2012, que é a Lei Nacional de Mobilidade, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana; e debater experiências em mobilidade urbana a partir de perspectivas trazidas por especialistas e gestores das áreas afins a essa temática.

### **Composição da Mesa**

O presidente - A presidência convida a compor a Mesa o Exmo. Sr. Ramon Victor Cesar, presidente da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans; a Exma. Sra. Maria Eulália Alvarenga, coordenadora do Núcleo Mineiro de Auditoria Cidadã da Dívida; o Exmo. Sr. André Henrique de Brito Veloso, membro da Assembleia Popular Horizontal de Belo Horizonte - Grupo de Trabalho de Mobilidade Urbana; e a Exma. Sra. Haydée Svab, pesquisadora da Universidade de São Paulo e membro da Transparência Hacker, entidade que discute a transparência no setor público.

Sejam bem-vindos! É com satisfação que damos início à nossa Mesa da tarde, que encerrará este encontro estadual.

### **Esclarecimentos sobre a Dinâmica dos Trabalhos**

O presidente - A presidência esclarece que, após as exposições, abriremos espaço para a apresentação de questões ou sugestões presenciais das pessoas que se encontram aqui, por escrito ou oralmente, e para os que nos acompanham pela TV Assembleia ou pela internet, que poderão acessar o portal da Assembleia Legislativa e enviar a sua sugestão pelo formulário do Participe Agora.

Para melhor organizarmos o debate, ainda durante as falas dos expositores, os participantes poderão encaminhar suas questões ou sugestões por escrito. Abriremos espaço para o recebimento dessas sugestões tão logo iniciem-se as apresentações. No decorrer, vamos informar que estamos encerrando o recebimento dessas sugestões e, a partir desse momento, vamos sistematizá-las para que elas possam ser apresentadas aos convidados da Mesa. Aqueles que desejarem fazer as suas intervenções oralmente devem especificar isso no formulário, devendo, para registro, entregar o conteúdo da intervenção também por escrito.

Informamos que os telespectadores da TV Assembleia também poderão participar. Basta acessar o portal da Assembleia, <<http://www.almg.gov.br>>, clicar sobre o botão Participe Agora e preencher o formulário de participação.

Informo que a publicação das atas deste encontro estadual estarão disponíveis na versão eletrônica do *Diário do Legislativo*, na edição de 5 de outubro, e poderão ser acessadas no portal da Assembleia, <<http://www.almg.gov.br>>, o mesmo portal a ser acessado pelos internautas e telespectadores que queiram participar do evento.

Informamos aos participantes que as apresentações dos palestrantes estarão disponíveis após o encontro estadual na página do evento, no portal da Assembleia Legislativa na internet. Quem tiver interesse pode acessar as apresentações diretamente do nosso portal.

Vamos agora iniciar o painel Transporte Coletivo: Tarifas, Gratuidades e Transparência. Estamos tocando aqui em questões que foram bastante levantadas durante as jornadas de mobilização, das manifestações de junho e julho. Certamente é um tema que desperta hoje interesse da população mineira e naturalmente da brasileira; temáticas importantes, que estão no cerne das discussões de hoje sobre mobilidade urbana. Com a palavra, a Sra. Maria Eulália Alvarenga.

### **Palavras da Sra. Maria Eulália Alvarenga**

Boa tarde a todos e a todas. Na pessoa do deputado Paulo Lamac, cumprimento a Mesa. Agradeço à Assembleia pelo convite e a parabenizo pela realização dos ciclos de debates e deste fórum, que muito colabora para conscientizar a população mineira. O convite foi para que eu falasse sobre o tema “Transparência e controle social, sistema tarifário e financiamento, orçamento público ou subsídio”. Quero deixar claro que a minha fala não trata de crítica pela crítica, mas busca soluções entre os poderes constituídos e a sociedade civil.

É inconcebível que o nosso país seja a sétima economia mundial e tenha tanta desigualdade. Somos um dos países mais injustos do mundo. Os dados do Plano das Nações Unidas - Pnud -, em 2010, apontam o Brasil como o terceiro país mais desigual do mundo. Nos dados de 2012, estamos em 85º lugar no Índice de Desenvolvimento Humano - IDH; e em 69º lugar no índice da percepção da corrupção. Somos o penúltimo país, entre 40 países, no Programa Internacional de Avaliação dos Estudantes - Pisa. O País necessita mudar os rumos de sua gestão pública.

Em relação ao tema de minha palestra, temos recursos para a implementação da mobilidade urbana necessária? Até quando continuaremos aqui discutindo esse assunto? O Plano de Desenvolvimento Integrado - PDI - da região metropolitana é de 2011. Quando efetivamente conseguiremos sua implementação? A nossa luta é para que as políticas públicas saiam do papel e ganhem fórum de cidadania e que sirvam, de fato, para garantir os direitos de todos os mineiros. Não só dos mineiros, mas de todos os brasileiros.

Trago uma análise do que estudamos sobre mobilidade urbana. São vários conceitos, o tema é muito extenso, mas tentei resumir o máximo possível. De fato, o modelo se esgotou. Esse nosso modelo de mobilidade de automóveis não dá mais. Apenas listei a legislação de transparência e o controle social, não vou entrar em detalhes. No entanto, queria alertar que o Decreto nº 14.806, da Prefeitura de Belo Horizonte, dispõe sobre os procedimentos a serem observados pela lei de acesso à informação. Quando se pega a lei que institui as diretrizes de política nacional de mobilidade urbana, vemos que seu objetivo é contribuir para o acesso universal à cidade por meio do planejamento da gestão democrática do sistema nacional de mobilidade urbana. Ela sempre fala sobre equidade, eficiência, eficácia e efetividade. Aí perguntamos se realmente o que está posto para a população segue essa lei. Se os contratos de concessão da região da Grande BH e da Região Metropolitana de Belo Horizonte - pois Belo Horizonte tem alguns contratos de concessão de transporte público - seguem isso. Muitas cidades não têm isso nem cumprem a lei de licitação. Então tentaremos falar se essa gestão democrática e esse controle social existem no planejamento e na avaliação de política nacional de mobilidade urbana. Ela sempre fala sobre equidade, eficiência, sempre com participação popular. O art. 7º da mesma lei fala a mesma coisa: consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Vamos mostrar o que é transparência e publicidade. Acho que nossos gestores públicos têm de estudar um pouquinho mais sobre o que é transparência, porque a noção de transparência pública é mais ampla do que o conceito de publicidade. O que está em vários portais é publicidade, que é a mera e simples publicação de atos, como, por exemplo, informações e linguagens extremamente



técnicas, como balanços orçamentários e financeiros exigidos pela Lei de Responsabilidade Fiscal. Isso não garante por si só a transparência, para que os cidadãos consigam efetivamente fazer uso dessas informações, porque se eles não puderem fazer uso ou não tiverem as informações que conheçam ou por meio das quais possam fazer o controle, não teremos o controle social de que o Brasil precisa.

A transparência permite a qualquer cidadão saber onde, como e porque o dinheiro público está sendo gasto; ajuda a produzir confiança pública na capacidade do desempenho do governo. A gestão pública tem de ser feita às claras, sem mistérios. É preciso que os dados sejam publicados em linguagens simples e compreensível a qualquer cidadão, para que o cidadão, quando quiser saber alguma coisa, não precise lutar contra o gestor público. Quando queremos algum dado, dizemos: “Já vem aquela mulher pedir mais dados. Não vou nem responder”. E não respondem. Na lei de transparência, há três cartas publicadas e protocoladas no Estado desde maio do ano passado, que não foram respondidas. Eles só respondem ao que lhes interessa ou ao que você não perguntou. Com uma boa transparência das contas públicas, poderemos exercer o efetivo controle social.

Existem várias discussões a respeito, e práticas recentes de diversos segmentos da sociedade têm sido entendidas como sinônimos de participação social nas políticas públicas. A participação contínua da sociedade na gestão pública é um direito assegurado pela Constituição Federal, permitindo que o cidadão não só participe da formulação das políticas públicas, mas também fiscalize de forma permanente a aplicação dos recursos públicos e a efetividade dessa política. Efetividade, não eficiência.

Os entes federados não podem mais se reger por uma concepção unilateral, como ocorre na maioria das vezes. Hoje a gestão pública é com o cidadão, é participativa, mas não pode ser somente no papel, deve ser na realidade, no dia a dia do cidadão. Deve guiar-se cada vez mais pela satisfação dos cidadãos e pela austeridade com o dinheiro público, visando efetivar os direitos sociais. O serviço público existe para o cidadão, ele é o cliente; então, deve-se tratar o cidadão público como cliente.

No nosso país existe uma correlação negativa entre carga tributária e os serviços prestados pelo Estado. A carga tributária do Brasil é alta? Depende. Ela é muito alta, pois não há qualidade, não há saúde, não há educação, não há transporte público nem outras políticas sociais. O controle interno é exercido pelos próprios órgãos executores; o controle externo é institucional - CGU, Tribunal de Contas, Ministérios Públicos; o controle social é feito pelos conselhos municipais, estaduais e federais, que representam a possibilidade de participação popular nas políticas públicas. Podem ter a função de fiscalização, mobilização, deliberação ou consultoria. Outras formas de exercer o controle social é o cidadão participar de conselhos, pois também lhe é assegurado participar do controle.

Mas, realmente os conselhos representam a nossa sociedade? Como são formados? Qual é a participação da sociedade neles? A efetividade dos mecanismos de controle social vai depender essencialmente da capacidade de mobilização social. Temos de pressionar para mudar esses conselhos, porque a maior parte deles serve para legitimar o processo. Eles não servem para realmente ter uma participação popular, mas estão ali para legitimar, para falar que está-se cumprindo a legislação.

Para que tenham uma ideia, no Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano, dos 16 membros somente 2 são representantes da sociedade civil. Foi feito o colegiado, do qual participei durante quase quatro anos, e há o colegiado da sociedade para dar subsídio para os nossos dois representantes. Mas, coitados, brigando com aquele tanto de gente, é um pouco difícil.

Para se ter outra ideia, nem o Tribunal de Contas consegue fazer o controle social, e no Rede Cidades, que seria um legado da Copa do Mundo - não sou eu que estou falando, é o parecer do Ministério Público e do Tribunal de Contas nas contas do governador -, apenas 26% do previsto foi feito, somando-se a isso a ineficiência ou ausência de apurações tempestivas dos indicadores para avaliação mais efetiva, não apenas dese programa, mas da rede como um todo.

E a corrupção e as obras superfaturadas? E os cartéis nas concorrências públicas? E o BDI? Perguntam se precisamos de dinheiro para mobilidade pública no Brasil, mas vemos a corrupção e a obras superfaturadas ou inacabadas, os cartéis da concorrência, que não funcionam em conjunto com os órgãos públicos, mas fora deles. Se o Estado não paga o BDI que pedem, não entram na concorrência. BDI é Benefícios e Despesas Indiretas, é um índice da construção civil, que na empresa pública é 18, 19, e nas obras públicas chega até 40. É a sociedade que paga; por isso podem parar obra, quebrar obra e falar que o povo não vai pagar nada. Não vai pagar nada? Na economia não existe cafezinho grátis. Alguém está pagando a conta. Há o custo.

Vou passar, porque meu tempo já está se encerrando. Ali não tem nada a ver com a Copasa. Esse último parágrafo ali é sobre o BDI, que estava muito acima do custo. Na execução do projeto, a licitação está lá. O cidadão tem condições de fiscalizar a execução? Você pode chegar ao seu bairro e ver uma placa de obra do governo estadual, com recursos do recurso do governo federal ou municipal de tantos milhões. Você tem condições de saber que obra é aquela, em qual etapa está a obra? Qual o material está sendo usado? Qual a espessura do asfalto? Constam 10cm na licitação, mas são colocados 7cm. Um quilômetro de asfalto representa dinheiro demais. Em 3cm, quanto estamos perdendo? E as bitolas? A bitola da manilha deveria ser de 100mm, mas a bitola da manilha usada é de 20mm.

O Ministério Público e o Tribunal de Contas não têm condições de fiscalizar isso. Tem de ficar claro para o cidadão que é ele quem está lá na ponta, para fazer esse controle. O cidadão tem de ter informações que permitam a qualquer momento exercer o controle social e o exercício da cidadania, para fazer suas denúncias, para assim evitar que o dinheiro público vá para o ralo. O diabo mora nos detalhes. É aí que vai embora o dinheiro público.

Há o sistema tarifário e uma lei de concessão. No seu art. 6º consta que o serviço tem de ser adequado ao pleno atendimento dos usuários. O serviço adequado, como está na lei, é o que satisfaz as condições de regularidade, de continuidade, de eficiência, de segurança, de atualidade, de generalidade, de cortesia na sua prestação e de modicidade das tarifas. Quem anda de ônibus sabe que nada disso está sendo atendido. No contrato da prefeitura com as empresas de ônibus, tudo isso consta lá, mas esse contrato está sendo cumprido? Leiam o contrato e me falem. O André falará um pouco mais sobre o tema.

Política tarifária é uma política pública para a cidade, e não uma questão empresarial privada, regida por contrato entre empresas, sem transparência e sem controle. Há esses dados aqui, sobre os quais nem falarei. Não direi o que poderia ser feito. Qual o sistema que a população demanda? Passe livre, tarifa zero ou o que está posto? Sabemos que todos os direitos sociais têm custos financeiros públicos. É o que falei, não existe cafezinho grátis. Há dinheiro para a mobilidade urbana de que o Brasil necessita? Não é só uma



questão de lógica. Mesmo na lógica capitalista o sistema não funciona. O empregado chega cansado ao trabalho e não vai produzir, ele não tem lazer.

Em que estamos pensando? Na dívida pública, na renúncia fiscal. A renúncia fiscal de Minas não está cumprindo o art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF -, segundo o Tribunal de Contas. Está ali o *link*, a página para quem quiser pesquisar. Temos ausência de indicação das empresas beneficiadas com a renúncia fiscal. Essa renúncia é para baixar tarifa. O que aconteceu com a tarifa de Belo Horizonte? Ela passou de R\$2,80 para R\$2,65, com renúncia fiscal de PIS e Cofins, que seriam R\$0,10, e do ISS. É renúncia fiscal total. A prefeitura deixou de arrecadar R\$25.000.000,00. Isso é dinheiro carimbado para saúde, para educação. Esse sistema não funciona. Há a dívida pública da União. Os R\$708.000.000.000,00 do orçamento executado foi para pagamento da dívida pública, ilegal e ilegítima, como já comprovado. A maioria delas não é devida. Não queremos calote, mas pagar aquilo que é legal e legítimo.

Analisamos a dívida de Minas. Se entrarem no *site* da Fazenda vocês poderão ver isso. Verifiquem quanto foi gasto com juros e encargos da dívida em 2012. Foram R\$2.347.000.000,00. Com amortização foram gastos R\$4.600.000.000,00. Verifiquem os investimentos. Há condição de alguma coisa neste Estado ir para frente desse jeito? A dívida é ilegal e ilegítima. Essa dívida não foi contraída para criar escolas, melhorar o transporte público ou postos de saúde. Essa dívida surgiu para sanear banco e pegar títulos públicos, que não valiam nada. Entregaram à União com o valor de face de 100%. É ilegal e ilegítima, juros sobre juros.

Só no cálculo, achamos R\$2.100.000.000. Fizemos uma carta para esta Casa, protocolada, e até hoje não obtivemos resposta. No ano retrasado, fizeram uma comissão para a renegociação da dívida de Minas. Agora, perguntamos: onde está o relatório final dessa comissão? Os membros dessa comissão foram eleitos para prefeitos ou para outros cargos, e a comissão parou.

Gastaram isso tudo com propagandas, para renegociar a dívida. O nosso problema é saber em que essa dívida foi empregada. Gastamos mais de R\$4.000.000.000,00 para sanear os bancos, gastamos R\$1.500.000.000,00 para sanear o Bemge e o vendemos por R\$500.000.000,00. Estou falando isso baseada em dados, e não de acordo com a minha cabeça. Se pegarmos a dívida de Minas, aquilo tudo que foi gasto, veremos que houve uma bola de neve. Pagamos mais de R\$6.000.000.000,00. A dívida subiu de 69 para 74. Ou mudamos esse sistema ou vamos ficar aqui discutindo projetos, sem resolver nada. Agora, temos de conquistar a nossa cidadania. Cidadania é luta social. Hoje todos os governantes que não ouvirem as vozes da rua estarão sujeitos à não eleição. Os movimentos sociais de Belo Horizonte estão muito organizados; não basta a tarifa zero ou o passe livre.

Faço parte do Movimento da Associação de Bairros de Belo Horizonte também. Todos os estudantes estão mobilizados e estudando. Os estudantes que foram chamados de preguiçosos pelo governo do município estão estudando. Eles trabalham e estudam a legislação, porque não existe transparência no portal da BHTrans. Não há como chegar ao valor dessa tarifa. Costumam dizer lá: "Ah, vamos gastar tanto com motorista". Mas, como chegaram a esse tanto do motorista?

Temos mais R\$0,10, ainda, que foi a renúncia fiscal do governo federal na folha de pagamento de janeiro. Vamos esperar uma auditoria de uma empresa particular? Mas, isso não é competência da BHTrans, que, por sua vez, é uma S.A.? Para mim, seria muito melhor se ela fosse uma autarquia, mas é uma S.A. Ela não possui benefícios tributários nem benefícios legais. Vamos esperar o quê? Mais uma auditoria de uma empresa privada para a sociedade ter acesso ao que é de direito dela?

Os movimentos de bairro estão muito organizados em Belo Horizonte. Eles são de estudantes, de passe livre, de vilas e de favelas. Esses movimentos visam conquistar a cidadania. Cidadania se conquista. É necessário neste país que a democracia seja mais real que formal. Existem muitas leis de eficiência e de controle, mas há esse controle? Esta Casa faz o controle das contas do governador? A câmara faz o controle das contas do prefeito?

Fui presidente do Sindicato dos Economistas, e eles não agregam. Cumpru-se o índice constitucional para a educação, mas peguem esse índice para se agregar e vejam se realmente aconteceu isso. Não há mais transparência nas contas públicas. O Estado existe para promover a boa qualidade de vida e não simplesmente a vida. Aristóteles já dizia isso antes de Cristo. Vamos, gente, agora é hora de mudar. A sociedade está interessada e quer que este país mude. Não podemos continuar desse jeito. Este país possui a sétima economia, mas temos um país rico para quem? Com esses índices, temos realmente riquezas?

Apelo a todos que estão ouvindo essas palestras e esses debates e ao pessoal que está ouvindo a TV Câmara, que lutem realmente por seus direitos nas suas cidades. A lei de mobilidade urbana não é só para cidades grandes. Minha cidade, no interior de Minas, possui 60 mil habitantes, e está impraticável andar nas ruas. A cidade é antiga, e isso está acontecendo. Lá há necessidade de uma política de mobilidade urbana. Há uma política de mobilidade urbana do governo federal que custa R\$50.000.000.000,00. Mas, ele gasta mais de R\$700.000.000.000,00 com a dívida pública, ilegal e ilegítima. Ele gasta R\$2.000.000.000,00, por dia, com essa dívida. Onde vamos chegar? Falei no meu tempo. Muito obrigada e agradeço o espaço.

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

O presidente - Nós que agradecemos a participação da Maria Eulália Alvarenga. Aproveito para divulgar as atividades da Semana da Pessoa com Deficiência, que está sendo coordenada pela comissão brilhantemente presidida pela deputada Liza Prado, que coordenou os trabalhos, na parte da tarde, deste fórum técnico. A abertura será no dia 23 de setembro, na próxima segunda-feira, às 9h30min. As atividades acontecerão dos dias 23 a 26 de setembro. Haverá palestras, debates e audiências públicas. Então, convido todos a participarem da Semana da Pessoa com Deficiência.

No dia 1º de outubro, estaremos recebendo o Prof. Edésio Fernandes, para discutir sobre gestão compartilhada do solo metropolitano. Será um debate importante, que acontecerá às 15h30min no Plenarinho III.

Com a palavra, o Sr. André Henrique Veloso.

### **Palavras do Sr. André Henrique Brito Veloso**

Boa tarde. Agradeço à Assembleia Legislativa o convite para este debate. Cumprimento a todos. Eu estava preparando a apresentação e, quando cheguei, lembrei-me da última vez em que estive aqui no Plenário desta Assembleia. Foi no dia 14/6/2013, em um ciclo de debates que discutia a questão do controle e da transparência.



É interessante pensar que só se passaram três meses e pouco, e muitas coisas mudaram. Nós, que construímos os movimentos populares desta cidade, estamos aqui. O poder instituído teve de nos trazer aqui e ouvir o que temos a dizer. Na ocasião, havia uma decisão do Tribunal de Justiça que proibia manifestações nos 853 municípios do Estado. Estava aqui um tenente-coronel dizendo que manifestação atrapalhava o trânsito e que essa decisão estava certa. Havia várias formas de repressão, que continuam, mas, pelo menos, estamos nos fazendo ouvir.

Isso aconteceu em uma sexta-feira. No dia seguinte, houve uma manifestação. Na verdade, era só para ser uma reunião, mas contou com a presença de 10 mil pessoas que se manifestaram contra o aumento da passagem, que, como sempre acontece, havia ocorrido no dia 29 de dezembro. Depois disso, houve mais quatro grandes manifestações: uma delas com 30 mil pessoas; outra com 60 mil - e não foi em dia de jogo de Copa; e, depois, duas com 100 mil pessoas nas ruas. As pessoas realmente foram às ruas. Realmente há alguma coisa muito errada. A estrutura de poder não se apresenta. Ela não dá vazão ao que as pessoas querem dizer. Foi por isso que só se passaram três meses; no entanto, muitas coisas mudaram.

Com esse processo, os movimentos sociais avançaram no seu grau de organização. Construímos, e ainda estamos construindo, uma outra assembleia, a Assembleia Popular de Belo Horizonte, que é um grande fórum para as pessoas interessadas discutirem as questões da cidade e mudarem a cidade e o País. Ela se constitui de uma forma horizontal, profundamente democrática. Não existe hierarquia no nosso processo.

A primeira reunião ocorreu depois de uma das manifestações. Já fizemos 15 reuniões, sendo que a partir da segunda buscamos nos estruturar em grupos de trabalho - GTs. Eu estou aqui representando também o grupo de mobilidade urbana. Esses grupos de trabalho são bons para dar vazão às demandas existentes. Muito se fala que as pessoas estão apenas criticando e reclamando, mas, na verdade, não há espaços abertos às nossas propostas. É isso o que viemos fazer aqui. Ainda bem que estamos tendo essa oportunidade hoje. Estamos organizados em 12 GTs: saúde, educação, opressão, discussão dos direitos humanos, reforma urbana, entre outros. Estamos reunindo pessoas interessadas em discutir esses assuntos há três meses, dando vazão a uma organização que já existia. No momento, temos basicamente dois eixos de discussão. Um deles se refere à denúncia do atual sistema de mobilidade urbana da cidade e principalmente ao transporte público.

O planejamento urbano é feito por pessoas que não convivem diariamente com o problema, não pegam ônibus, não conhecem a realidade, não sabem o que é esperar uma hora no ponto, enfim, não fazem parte do cotidiano da cidade e da grande parcela da população que precisa do serviço. Começamos a verificar essa situação.

O contrato com as empresas de ônibus prevê 20 anos de concessão e aumento da tarifa todo dia 29 de dezembro. Esse contrato foi publicado na página da BHTrans, mas, antes das mobilizações, era muito difícil ter acesso a ele. Algumas pessoas nos procuraram depois da instituição dos GTs, com documentos provando que fizeram pedidos e não receberam nada de volta. A transparência só ocorre por conveniência. Esse é um grande problema também. Com as poucas informações a que temos acesso, conseguimos elencar uma série de denúncias que foram protocoladas no Ministério Público e apresentadas em audiência pública. E continuarão sendo apresentadas, porque não temos recebido resposta. Uma dessas denúncias diz respeito ao processo de licitação do serviço de ônibus. Há claros indícios de quebra de sigilo nesse processo, porque as empresas candidatas possuem uma relação de parentesco muito forte. A filha de um dos proprietários é dona de uma empresa que não foi vencedora; a irmã desse proprietário é dona de outra empresa. Além disso, existem indícios de "laranjas" como donas das empresas. A formação de cartel é absurda! E não temos acesso ao processo. Isso é muito grave. É importante ressaltar que pedimos as propostas comerciais à BHTrans há dois meses e ainda não obtivemos resposta.

A publicidade nos ônibus virou maracutaia. Era preciso licitação, mas ela não ocorreu, tornou-se um termo aditivo. Cerca de sete empresas forneciam as propagandas, mas agora apenas uma o faz. O monopólio é absurdo. O pior é que o dinheiro gerado com essa atividade não é direcionado à redução da tarifa.

O prazo de concessão de 20 anos, com garantia de reajuste tarifário anual, é outro absurdo. Não deveríamos sequer falar do descumprimento absoluto dos termos do contrato quanto à qualidade do serviço prestado, conforto, segurança, pontualidade. As empresas pouco se importam com as multas. Na maioria das vezes, elas escapam dessa penalidade, mas quando isso não é possível, fazem o cálculo financeiro-econômico e resolvem a questão. Elas preferem receber a multa, deixar dois veículos sem passar e passar um completamente lotado, pois dessa forma há economia com óleo *diesel*, custo de manutenção e funcionários. As empresas não se importam de colocar o povo na lata de sardinha.

Enfim, há a questão dos créditos, que são avançados. O Cartão BHBus. A galera paga e, se não utiliza, não é retornado a ela. É uma apropriação indébita de recursos. O City Bus, que são esses relógios que vocês estão vendo agora no ponto de ônibus, deveriam estar prontos em setembro de 2011, conforme o contrato. A auditoria prevista em contrato é a tão falada auditoria de uma empresa privada, uma das grandes quatro multinacionais. E simplesmente não temos acesso aos produtos parciais delas. Só teremos acesso ao relatório final, que vai sempre na lógica dos governos, que é "o que é bom, mostramos; o que é ruim, escondemos". O que queremos saber, a transparência, de fato não temos.

Esse é um dos nossos eixos, que é a denúncia do sistema. Faremos esse trabalho também para o sistema da região metropolitana, que é mais absurdo ainda. O prazo de concessão é de 30 anos, mas isso conforme nossa capacidade aqui. Como não fazemos só denúncia, temos um segundo eixo, que é a construção de uma proposta, na verdade, em diálogo com os movimentos sociais do Brasil - é um processo histórico de acúmulo. Esse negócio de revolta contra o aumento da passagem é mais antigo do que parece. A Revolta do Vintém é de 1879 e ocorreu no Rio de Janeiro, quando aumentaram a tarifa do bonde. Então, existe há muito tempo. O poder público parece não se importar, porque, na verdade, eles não andam de transporte público. É preciso que todos estejam na rua, quebrando o pau, para ganhar um pouquinho de atenção.

Qual é o nosso entendimento? A tarifa é o grande mecanismo de reprodução das injustiças no sistema. Não adianta falar que ela aumentou menos que a inflação, que ela é uma tarifa justa etc. Não adianta porque quem paga, quem arca com o financiamento - e não existe nenhuma forma de subsídio aqui em Belo Horizonte -, com a grana das empresas é o usuário. E o usuário, hoje em dia, no



transporte público, são as pessoas de mais baixa renda, os pobres. Então, é profundamente injusto socialmente falando, porque sabemos que a sociedade como um todo é beneficiada pelo transporte público. Por um lado ela é beneficiada porque há menos motos e menos carros na rua; porque há ônibus e porque as pessoas chegam ao local de trabalho e fazem a cidade funcionar. Os ricos se beneficiam e não pagam, coisa que é muito comum no Brasil.

Além disso, a tarifa reproduz um círculo vicioso, porque, se ela é um instrumento que arca com o financiamento do sistema - e o sistema é muito ruim, precário, lento -, as pessoas, mais cedo ou mais tarde, acabarão saindo dele, comprarão uma Honda Biz, encherão o tanque de gasolina e andarão o mês inteiro com um terço do custo que é o transporte público. Então, as pessoas saem do sistema, por isso, a receita diminui. Além disso, elas estão na rua andando de carro e de moto. Os custos de manutenção, portanto, aumentam, o ônibus demora mais a passar. O que então é preciso fazer? Reajustar a tarifa. Aí as pessoas saem do sistema, os custos aumentam e por aí vai. É um círculo vicioso, não adianta nada.

Outra coisa é que não há controle, transparência. Não adianta falar que há conselho, que se acabou de decretar o conselho, porque simplesmente as coisas são feitas à revelia. As empresas sabem que é mais lucrativo para elas, como mencionei aqui, deixar que os ônibus passem, enganar a fiscalização com ônibus novos. E aí vemos, por exemplo, cair o eixo traseiro de um ônibus na Av. Amazonas, em plena tarde de sexta-feira. Isso é um absurdo sem tamanho, não há nem o que comentar.

Além disso, a tarifa, como vemos nas lutas, é um grande instrumento de chantagem, de barganha política dos poderes constituídos. O que acontece? Protestamos, e dizem que baixarão R\$0,20. Dizem: “Ah, que pena que precisaremos cortar da saúde, da educação etc.”. É uma chantagem com a população. Quando eles baixam, ganham também dividendos políticos. Ao mesmo tempo que as gratuidades segmentadas - estamos falando aqui, por exemplo, do passe livre ou do meio passe - também são chantagens, também são formas de barganhas, porque a associação dos estudantes fica mais feliz, apoia ou deixa de apoiar e por aí vai. Sem contar as inúmeras gratuidades que são indevidas. Falamos aqui, por exemplo, dos militares, que pegam o ônibus de graça e não entram no cálculo dos custos. Isso vai realimentando a tarifa. O que temos a partir disso? É preciso abolir a tarifa. Essa é uma proposta de inversão radical do sistema. Não tem de haver mais tarifa. Esse não tem de ser o instrumento de financiamento do sistema de mobilidade urbana, de transporte público.

O papel que entreguei ao deputado Paulo Lamac e ao Ramon é o nosso projeto de lei da tarifa zero, de iniciativa popular, para Belo Horizonte. Precisamos de 95 mil assinaturas para entrar na câmara municipal. É uma proposta de emenda à lei orgânica do município, a qual institui a gratuidade do serviço por via de um fundo municipal de mobilidade urbana. Eles falarão que não há recurso para isso. Em que pese o fato de os recursos serem das esferas federal, estadual ou municipal, nos últimos quatro anos, no PPAG de Belo Horizonte, gastaram-se R\$960.000.000,00 com o programa Corta Caminho, que, em linhas gerais, amplia a malha viária, dá um jeito na malha viária da cidade, como se ela estivesse muito ruim. Na verdade, ela está assim porque há muitos carros. Entendeu? Então, gastam-se R\$960.000.000,00 para isso, e para o programa do meio passe, que atende menos de 10 mil estudantes, gasta-se menos de R\$12.000.000,00. Não há nem comparação, é quase 1% do orçamento. É uma questão principalmente de prioridade. Dizemos que é uma questão muito mais política reconhecer a mobilidade urbana, o direito ao acesso à cidade como direito social, do que uma questão técnica. A sociedade impõe a demanda, e cabe aos governantes e à própria sociedade resolvê-la.

Estamos há três meses construindo essa campanha. Na verdade, amanhã ela será lançada oficialmente. A Tarifa Zero está instituída em três eixos balizadores. O primeiro é a mudança de licitação do sistema, da forma de contratação e remuneração, porque hoje a empresa é remunerada por passageiro. Isso significa que ônibus lotado é muito melhor para ela. Assim, passaríamos a remunerar por quilômetro rodado, por ônibus na rua. Dessa maneira não haveria motivo para as empresas deixarem de fazer circular seus ônibus. Na verdade, seria bem melhor para elas fazerem isso. Além disso, o fundo de mobilidade urbana, recurso previsto na lei, principalmente pela inversão de prioridades, é necessariamente controlado por um conselho de mobilidade urbana deliberativo. Ele não será igual ao conselho instituído por decreto no dia 3 de setembro por Márcio Lacerda, de mobilidade urbana, que tem caráter consultivo de opinar nas atribuições. Para vocês terem ideia, não há nem a palavra “fiscalizar”. Podem falar que a maioria é da sociedade civil, mas as Comissões Regionais de Transporte e Trânsito, que não estão aparecendo nos movimentos sociais, também podem. Há também as pessoas de notório saber que acompanhariam esse conselho, indicadas pelo prefeito. Gostaria de saber o que é notório saber. Estamos pensando em fazer uma campanha com as pessoas que pegam ônibus às 6 horas da manhã em Venda Nova para o Centro. A pessoa de notório saber é aquela que vai ao ponto de ônibus, que pega o ônibus, sabe o que está acontecendo, sofre o dia a dia. Essa é a pessoa de notório saber, e não essas discussões técnicas, tecnicistas que vemos. Esse conselho é de caráter deliberativo e é composto principalmente pela sociedade civil eleita em conferências regionais de mobilidade urbana.

Esse é basicamente o nosso projeto de lei, que é uma lei de iniciativa popular. Isso é fundamental porque poderíamos procurar um vereador e pedir a ele que propusesse a lei. Mas a questão, como as manifestações mostraram, é que existe um descompasso enorme entre a estrutura de poder constituída no Brasil e o que as pessoas querem e as suas reclamações. Então, um projeto de lei de iniciativa popular, que precisa de 95 mil assinaturas, quer envolver todas as pessoas no processo. Ele não quer que as pessoas somente assinem a lei, ele quer que as pessoas façam campanha, se envolvam, entendam o que está acontecendo com a cidade, com a mobilidade urbana e com o transporte. Ele quer transformar as pessoas em participantes do processo, em que pese toda a questão da representatividade, e quer transformar as estruturas de poder, empoderar as pessoas.

Então, já estamos começando a espalhar pela cidade, espero que vocês já os tenham visto, cartazes deste tamanho, com os nossos seis eixos Tarifa Zero É Mais. Mais o quê? Tarifa zero é mais justo porque inverte a questão de quem financia o transporte; paga mais quem pode pagar mais; paga menos quem pode pagar menos; não paga nada quem não pode pagar. Tarifa zero é mais econômico porque o dinheiro da tarifa vai para o seu bolso, você não precisa gastá-lo na hora. Tarifa zero é mais saudável porque é menos emissão de poluentes, menos carros nas ruas. Tarifa zero é mais saúde porque a poluição das cidades mata mais do que a dengue. Tarifa zero é mais seguro porque deixa de circular dinheiro nos ônibus; as pessoas começam a construir as cidades coletivamente e têm um senso de responsabilidade compartilhada, o que torna as cidades muito mais seguras do que o poder de polícia, por exemplo. Tarifa zero é mais rápido porque há menos carros nas ruas, os ônibus andam mais rápido; diminuem-se os congestionamentos, o



ônibus faz a viagem na metade do tempo, portanto seria como dobrar a frota. Tarifa zero é mais riqueza porque, com as pessoas com mais dinheiro, elas compram mais, estão nas cidades, os negócios fluem mais e, na verdade, o dinheiro volta para a sociedade como um todo.

Para finalizar, quero informar que vamos fazer o grande lançamento da campanha de iniciativa popular Tarifa Zero amanhã, na porta da prefeitura, com palestra do Lúcio Gregório, que é quem idealizou isso pela primeira vez, no governo de Luísa Erundina, em São Paulo, no começo da década de 1990, e com militantes do Movimento Passe Livre, também de São Paulo. No domingo teremos a ocupação cultural na Praça da Estação e na Rua Aarão Reis. É uma ocupação autogestionada. As pessoas vão lá com suas *performances* culturais, se apresentam, administram os palcos e fazem intervenção na cidade, apropriam-se dos espaços da cidade. Hoje esse espaço é reiteradamente alijado da população. Nós que vivemos aqui temos de viver alijados do espaço público.

A campanha vai estar nas ruas. Vamos estar com banquinhas recolhendo assinaturas. Há o *site* [tarifazerobh.org](http://tarifazerobh.org). Nele há os pontos de coleta de assinaturas, as explicações, os vídeos e espaço para debate. Temos também página no Facebook. Queremos fazer o que o poder público hoje em dia, principalmente o municipal, não quer fazer. Queremos debater e construir uma cidade juntos. Então, fica o convite a todos para conhecer, conversar conosco, para ir amanhã à prefeitura, para ir, depois de amanhã, domingo, à ocupação e trocar ideias. Muito obrigado e boa tarde.

O presidente - Agradecemos ao André Henrique de Brito Veloso. Quero deixar um convite. No dia 3 de outubro haverá um debate sobre o Estatuto da Metrópole, uma legislação que está ainda em elaboração, e a PEC nº 90, que torna o transporte um direito social. Esse debate está sendo promovido pelo deputado federal Nilmário Miranda, que participa das discussões do referido estatuto, e também pelo deputado federal Zezeu Ribeiro, da Bahia. Estarão presentes debatendo junto com a população e com os técnicos interessados. Essa atividade vai acontecer no auditório do Crea Minas, na Avenida Álvares Cabral, 1600, bem aqui ao lado da Assembleia. Fica o convite a todos. Também estaremos lá prestigiando essa atividade.

Com a palavra, o Sr. Ramon Victor Cesar.

### **Palavras do Sr. Ramon Victor Cesar**

Cumprimento o deputado Paulo Lamac, que preside este seminário, os meus colegas de Mesa, os demais parlamentares que estão ou estiveram neste Plenário, e os senhores e as senhoras, que nesta tarde de sexta-feira, se dedicam a participar e discutir um tema de tamanha relevância para nossas cidades, não só para a metrópole, mas também para grandes e médias cidades do interior do Estado.

As apresentações dos colegas que me antecederam foram essencialmente de posicionamento de ideias, e, mesmo discordando de uma ou de outra, considero-as respeitáveis. Já a minha apresentação, ao contrário da de meus colegas, será essencialmente técnica, embora evidentemente sustentada por uma visão política da questão da mobilidade urbana. Vou priorizar alguns aspectos técnicos que nem sempre a população conhece, mas é importante destacar.

Antes de começar essa apresentação técnica, dentro do espírito do contraditório, que é próprio dos parlamentos, quero destacar três pontos colocados pelo André, meu colega de Mesa. O primeiro é quando ele faz uma comparação de recursos com o projeto chamado Corta Caminho, pois fica parecendo que esse projeto não tem nenhuma relevância, vamos dizer, entre aspas, rodoviarista. Não é nada disso. Esse projeto tem uma racional importância, que, no limite, visa a beneficiar o transporte coletivo. Hoje, 50% do tráfego que passa no hipercentro de Belo Horizonte é forçado, ou seja, as pessoas passam pelo Centro da cidade porque não há caminhos alternativos entre origem e destino nas diferentes regiões da cidade. Isso contribui para aumentar o congestionamento no Centro da cidade e diminuir a velocidade média do transporte coletivo. O projeto Corta Caminho visa a completar as ligações interbairros, dispensando essa passagem forçada pelo Centro da cidade, e, com isso, liberar a capacidade viária e a fluidez no tráfego para o transporte coletivo.

O segundo ponto é quando ele diz que nosso modelo tarifário está baseado em passageiros transportados. Se entendi bem, ele defende uma posição de que deveria ser modelado por quilometragem rodada. Há vasta literatura de diferentes autores mostrando que essas duas soluções extremas são perversas e têm problemas. Se nos basearmos nos passageiros transportados - não é o nosso caso -, incentivaremos o operador a encher o ônibus, a aumentar a lotação, pois o que interessa é o número de passageiros transportados. E será melhor para sua rentabilidade isso ocorrer em menos viagens.

O outro lado, praticado em Belo Horizonte até 2007, era o modelo da quilometragem rodada. Esse modelo também é irracional, porque coloca um excesso de oferta acima da demanda, que, portanto, tem custos, que serão pagos por alguém, evidentemente, porque não há almoço grátis. Isso foi o que levou a Prefeitura de Belo Horizonte a chegar a uma dívida com os operadores da ordem de R\$500.000.000,00, que a prefeitura teve que renegociar em 2007. O modelo que trabalhamos combina as duas coisas e, com isso, foge dessas duas posições quase que radicais. É uma modelagem que combina passageiro-quilômetro.

O terceiro ponto que eu queria colocar aqui é o do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, recentemente instituído pelo prefeito. Lá há participação de oito técnicos acadêmicos, especialistas com notório saber e escolhidos pela prefeitura. São acadêmicos, como se isso não fosse importante. Mas lá haverá 18 representantes dos segmentos populares, usuários e eleitos na base. São nove, um por regional, eleitos livremente pelas Comissões Regionais de Transporte e Trânsito, e nove outros das comissões do planejamento participativo compartilhado. Então aquele cidadão, o popular, que é o especialista porque vivencia, está na proporção de 18 a 8. Acho que está muito favorável aos segmentos populares, aos segmentos que vivenciam o dia a dia do transporte coletivo.

O meu tempo já está se esgotando, pularei algumas coisas, mas gostaria de chamar a atenção para o fato de que a Pesquisa OD, Pesquisa Origem-Destino, que ficou pronta agora, irá nos mostrar algum número diferente do que isso, mas hoje 50% da população anda de transporte público e 40%, de carro, e a tendência histórica tem sido aumentar a participação do carro e diminuir a do transporte público. Todo o esforço da administração municipal é no sentido de reverter essa tendência e aumentar a participação do transporte coletivo, porque consideramos que é mais justo e mais eficiente economicamente.

Esse é um ponto extremamente importante, e eu queria só destacar que, nos últimos 10 anos, enquanto a população do Município de Belo Horizonte cresceu 10%, a frota de veículos cresceu 100%. Aqui se mostra como, a partir de 2006, o incentivo ao uso do



transporte individual foi crescente, com facilidades de aquisição e circulação. Chegamos a 2009, no início desta administração, com uma média de quase 80 mil veículos entrando todo dia no cadastro do Detran, em Belo Horizonte. Quer dizer, o esforço para resolver a questão de mobilidade em Belo Horizonte é hercúleo, qualquer que fosse o gestor que estivesse à frente da prefeitura.

Essa curva mostra a evolução da demanda real de transporte coletivo. Aumentamos menos de 10% nos últimos 10 anos, portanto o transporte coletivo tem perdido demanda, e isso tem contribuído para o aumento dos seus custos. Precisamos aumentar essa demanda para diluir esse custo por um maior número de pessoas e, portanto, ter tarifas menores. Estes são os seis objetivos estratégicos que orientam a política de mobilidade de Belo Horizonte. Só quero aqui destacar o primeiro, que é tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual, e o quinto, que é tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

Isso se traduz num conjunto de projetos - projetos esses que vão se concretizando com um processo de acompanhamento de metas e resultados diuturnos. O próprio prefeito passa um dia por mês avaliando conosco o desenvolvimento desses projetos na área de mobilidade, tal é a importância do tema "Mobilidade" na agenda da Prefeitura de Belo Horizonte. Aqui é só para mostrar que estamos na faixa de 50% das viagens por transporte coletivo. Queremos chegar a 70% em 2030.

O *benchmarking* aí é Barcelona. Hoje 70% das viagens realizadas em Barcelona são feitas por transporte coletivo. Então é lá que queremos chegar - aliás, com transporte coletivo de qualidade e tarifas módicas. Para isso, estamos participando com o governo estadual e com o governo federal de um esforço conjunto para construirmos uma rede estruturante multimodal de transportes em Belo Horizonte, que envolverá metrô e corredores de BRT e de ônibus convencional e uma rede de ciclovias. Quer dizer, é uma visão compreensível, geral e integrada.

Quero destacar alguns pontos importantes do modelo contratual vigente, regulatório e tarifário que constam na licitação realizada em 2008. Há quatro contratos de concessão feitos com quatro consórcios e que entraram em vigor no final de 2008. Há 309 linhas de ônibus operando em Belo Horizonte, uma frota de pouco mais de 3 mil veículos com uma idade média de 4 anos e 2 meses. Todo mês são feitas 716 mil viagens. Isso significa 37 milhões de passageiros pagantes transportados todo mês. Esse sistema possui um sistema de bilhetagem eletrônica funcionando muito bem há mais de 10 anos, que, aliás, nunca deu problema. Além disso, 60% das viagens são feitas com o pagamento pelo Cartão BHBus. Tudo o que queremos é que esse percentual aumente, porque isso permite que políticas tarifárias mais justas e equitativas sejam praticadas. Só é possível praticá-las com o cartão eletrônico.

Hoje temos de 3% a 3,5% da demanda sendo atendida gratuitamente e registrada com quem tem o Cartão BHBus. Basicamente é o pessoal com deficiência. Em relação ao sistema de integração tarifária temporal, mostrarei mais à frente algumas vantagens. Muitas vezes as pessoas não sabem por que 40% não têm o Cartão BHBus - se por serem viajantes esporádicos ou por serem muito pobres e terem dificuldade de acesso a ele. Com o cartão, a pessoa tem vantagens de meia tarifa na segunda viagem, ganhos no domingo, etc.

Um aspecto importante é que o sistema de bilhetagem eletrônica nos permitiu construir um modelo de fiscalização eletrônica continuada dos serviços, diariamente, que nos permite, com um dia de atraso, acompanhar o que aconteceu no dia anterior. Assim, posso saber tudo o que aconteceu em termos de viagens previstas e realizadas, se o horário foi cumprido ou se houve atraso. Além disso, se você sair dos parâmetros definidos, o sistema emite multa imediatamente, sem interferência humana, sem o fiscal presencial. É um volume considerável de multas no novo modelo de concessão. Essa não é a situação desejável. Gostaria de multa zero. No entanto, enquanto o sistema não entra no eixo, estamos multando. Aliás, multamos em mais de R\$15.000.000,00, algo que não acontecia até o advento desse contrato.

O sistema tem uma contratualização geográfica. São quatro grandes bacias e uma área de superposição, a região Centro-Sul. O sistema, há alguns anos, vem sendo estruturado, racionalizado no modelo tronco-alimentado, ou seja, as pessoas vão até uma estação e, se o destino delas é o entorno dessa estação - normalmente é uma centralidade regional -, pagam uma tarifa menor. Se vão para o centro da cidade ou para outro bairro de outra região, pagam o complemento da viagem.

Hoje 25% das viagens são feitas no modelo tronco-alimentado. Com o BRT, serão mais de 50%. Na minha opinião, qualquer política de subsídio, que fosse até chegar ao subsídio total, 100% da tarifa zero - se fosse possível isso -, tem um pré-requisito essencial: racionalizar o sistema, porque senão você vai dar subsídio em cima de um sistema irracional, ineficiente. O que estamos fazendo neste momento é um esforço enorme de racionalização do sistema.

Tenho aqui - não vou entrar em detalhes, porque o meu tempo está se esgotando - uma série de mudanças relevantes na modelagem contratual. Mas gostaria de dizer que o modelo anterior, que esteve em vigor até 2008, estava focado em custos. O gestor, no caso a BHTrans, especificava a oferta, ou seja, a quilometragem a ser rodada, controlava os custos e, se a receita tarifária não cobrisse esse montante de custos, o município ia assumindo uma dívida que não tinha meios para pagar, gerando um acúmulo que criou tensões, enormes dificuldades. Era um modelo de planilha de custos que nasceu no Geipot, há 30 anos, com as melhores intenções naquele momento de criar um sistema racional que até então não havia. Mas, com o decorrer do tempo, a tal planilha de custos transformou-se em um grande instrumento de negociata, e esse contrato rompeu com esse modelo.

O modelo atual está baseado numa regulação constante dos serviços, em uma fiscalização cada vez mais eletrônica, que não gera questionamento nem subjetividade e um controle de qualidade a partir de parâmetros predeterminados. Esses parâmetros têm a ver com a frequência mínima em cada linha, com a taxa de ocupação máxima dos veículos e com a acessibilidade do usuário à rede, ou seja, com a distância máxima que deve ser percorrida pelo usuário até um ponto de ônibus, considerando a topografia daquela região. Esses parâmetros são de conhecimento do operador e da população. O operador faz uma programação de serviço, observando esses parâmetros, e submete essa programação ao regulador, a BHTrans. Há definições de frota máxima em cada linha, de idade média por concessionário, que deve ser aceita, e a vida útil máxima dos veículos.

Ali estão demonstrados os intervalos, as taxas de ocupação. As nossas taxas de ocupação estabelecidas são mais generosas do que as que a ABNT prevê. É difícil controlar isso. O esforço tecnológico que permitiu um controle total dos intervalos de viagem ainda não permite o controle da lotação. Mas é o que estamos perseguindo neste momento. Quando começamos, a média de atrasos e omissões era de quase 5%, e hoje estamos com 2%. Então derrubamos pela metade a média de atrasos e omissões do sistema.



Há uma política tarifária com três grandes grupos no sistema tronco-alimentado e as linhas convencionais, que representam 80% da demanda. Hoje, depois da redução, a tarifa é de R\$2,75. As linhas alimentadoras de estações e linhas circulares tem a tarifa de R\$1,90. Como mostrei, elas estão associadas a 25% e passarão para 50%. Então vamos oferecer à população uma possibilidade enorme de quem não faz viagens completas até o centro pagar muito menos do que paga hoje às vezes para ficar no meio do caminho. Além disso, uma política tradicional na BHTrans são as linhas de vilas e favelas, que custam R\$0,60. Isso dá uma tarifa média ponderada em Belo Horizonte, considerando a participação de cada grupo, da ordem de R\$2,20, R\$2,27, o que coloca Belo Horizonte numa posição muito favorável no *ranking* de tarifa das capitais brasileiras.

Há também uma política de integração temporal. Quem tem o cartão paga apenas 50% na segunda viagem, se ela ocorrer num intervalo de 90 minutos. No domingo, isso permite redução de custos, fazendo com que a pessoa pague uma única tarifa e faça até quatro viagens. Muita gente não sabe dessas coisas.

Esse modelo tarifário é de uma tarifa-base, calculada na época da preparação da licitação, e a planilha está disponível na internet. Muita gente diz: “É difícil entendê-la”. Então colocamos um superintendente de regulação da BHTrans, que ficou dois dias na Câmara Municipal à disposição de quem quisesse entender o racional e os procedimentos computacionais dessa planilha. Quem não quis não foi lá, mas para quem quis a pessoa estava disponível para explicar tudo, embora nosso entendimento seja o de que qualquer técnico com boa formação consiga compreender muito bem tudo sem tutoria nenhuma.

Essa tarifa é reajustada uma vez por ano por um modelo, uma fórmula que tem cinco grandes itens de custo, que estão ali, com seus respectivos pesos e o índice de preços que reajusta as tarifas. Pessoal é reajustado pelo IBGE e tem um peso de 40%. Combustível, pela Fundação Getúlio Vargas, com um peso de 25%. E assim sucessivamente, de forma que, quando chegar em dezembro, qualquer pessoa pode fazer uma continha para saber, de forma transparente e fácil, qual será a tarifa a ser anunciada no final do mês. Há um jornalista de um determinado jornal que, lá pelo dia 15 de dezembro, sempre faz uma matéria e diz: “Furo, furo. A tarifa será de tanto. Tenho uma informação sigilosa”. Que nada. Ele fez a conta, ou seja, só a adiantou, pois é possível que qualquer pessoa faça essa conta.

Como podem ver, a linha vermelha mostra os valores tarifários; e a azul, o índice de inflação médio na economia brasileira. Dessa forma, nos últimos quatro anos, todo ano, o reajuste tarifário esteve abaixo da inflação média do sistema. No final do ano de 2009, o reajuste foi zero, já que o aumento de alguns itens foi compensado pelo negativo do índice de preços de outros índices e resultou uma tarifa que foi aplicada por nós.

Meu tempo está se esgotando, mas, na questão da transparência, gostaria de dizer que algumas informações - e reconheço que muitas não estavam disponíveis na internet, embora algumas pessoas conseguiram-nas pela lei de acesso à informação... O próprio André dispunha de versões do contrato muito antes de ele estar disponível na internet.

Na semana passada, inauguramos - vamos dizer assim - um novo portal da BHTrans. Vejam ali no canto esquerdo seu nome: Transparência BHTrans. É só entrar nesse portal e vocês terão acesso a essa página ao lado, em que estão todas as informações de demanda atendida, de receita apurada, etc. Todas as informações estão disponíveis em modelo semelhante ao da SPTrans. Inclusive a planilha que deu base à tarifa zero, P zero, de partida do contrato.

O contrato prevê uma revisão quadrienal. É o que estamos fazendo agora. Essa revisão permite, por meio de auditoria, levantar a estrutura de custo vigente, compará-la com a estrutura de partida, verificar se o sistema está equilibrado para baixo ou para cima e tomar uma decisão a respeito da tarifa a vigorar. É o que estamos fazendo no momento. Temos informado ao Ministério Público o andamento desse trabalho. A decisão de fazer isso foi muito anterior às manifestações ocorridas no meio do ano, foi um mandato contratual. O processo de licitação de uma consultoria de renome internacional foi feito ainda na virada do ano passado. Esse trabalho deve ser finalizado em novembro e, tão logo esteja disponível, conforme já acertado com o Ministério Público, todos os relatórios serão entregues. Os auditores já estiveram algumas vezes em reunião com os promotores e procuradores do Ministério Público.

Esse era o panorama geral que queria expor. E aqui encerro fazendo duas propagandas. Essa é imagem da Estação Pampulha, que estamos construindo depois da barragem, estação de integração do BRT da Bacia da Pampulha. É uma estação muito moderna e bonita, com uma bela arquitetura, como o pessoal merece.

Quando cheguei, vi o presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP. Há uma semana, na sexta-feira, recebemos o comunicado oficial da ANTP, segundo o qual, na concessão do Prêmio Nacional de Qualidade em Transportes deste ano, a BHTrans recebeu o prêmio de melhor agência gerenciadora de transportes e trânsito do Brasil. Muito obrigado.

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

O presidente - Agradecemos a participação do presidente da BHTrans, Ramon Victor Cesar. Temos duas divulgações a serem feitas. Esse encontro estadual integra a Semana Nacional de Trânsito 2013, organizada por órgãos dos poderes públicos estadual e municipal e por entidades da sociedade civil. A Semana Nacional do Trânsito 2013 faz parte da campanha “Década de ação pelo trânsito seguro 2011-2020”, da ONU. Deixamos também o convite para o VIII Congresso Brasileiro de Trânsito e Vida e para o IV Congresso Internacional nos dias 30 e 31 de outubro e 1º/11/2013, em Salvador, na Bahia. Mais informações poderão ser obtidas na Associação Brasileira de Educação de Trânsito - Abetran.

Com a palavra, a Sra. Haydée Svab.

### **Palavras da Sra. Haydée Svab**

Boa tarde. Agradeço à Casa e aos convidados; agradeço a indicação ao Fabiano da CGM, em São Paulo. Faço parte da Transparência Hacker, um coletivo que luta por transparência nas atividades públicas. Sou formada em engenharia civil pela Poli, tenho formação em arquitetura e urbanismo, estou no final do mestrado em engenharia de transporte e trabalho como pesquisadora da USP.

Antes de começar a apresentação formal na qual eu havia pensado, queria fazer uma leitura muito breve. Essa leitura se originou de conversas que tive com pessoas do próprio Plenário. Vou ler um trecho do Wikipedia, que fala o que é *hacker*. “Em informática,



*hacker* é um indivíduo que se dedica, com intensidade incomum, a conhecer e modificar os aspectos mais internos de dispositivos, programas e redes de computadores. Graças a esses conhecimentos, um *hacker* frequentemente consegue obter soluções e efeitos extraordinários, que extrapolam os limites do funcionamento normal dos sistemas como previstos pelos seus criadores.”

Antes de continuar é bom esclarecer que não sou uma criminosa. O.k.? Pessoas que usam suas habilidades para cometer crimes normalmente são chamadas de criminosas. Há jornalistas criminosos, engenheiros criminosos. Pode haver todo tipo de pessoas criminosas. *Hackers* são *hackers*, assim como engenheiros são engenheiros, jornalistas são jornalistas, secretárias são secretárias, etc.

Feito esse esclarecimento, inicio minha apresentação. Como tenho uma formação de base muito ligada à engenharia de transportes e de mobilidade e milito muito na área de tecnologia e transparência pública, começarei com algo bastante técnico, especialmente na área de transparência. Pretendo chegar, espero que o tempo permita, à mobilidade.

A Eulália fez uma boa apresentação sobre o que seja transparência. Deu um conceito muito mais amplo de transparência, passando por controle social, por questões de sanção, *accountability* e participação. Então achei interessante falarmos o que transparência não é. Transparência não é só abrir contas, transparência não é por um PDF na internet, transparência não é atender às pressões da mídia, transparência não é perguntar nem quem nem por que alguém quer saber algum dado, transparência não serve para punir servidores públicos, não é uma política de caça a servidores públicos. Além disso, não deve ter foco apenas no resultado. Transparência é extremamente importante porque foca no processo.

Dado isso, há uma questão com um pouco mais de conceituação. Temos basicamente dois tipos de transparência: a transparência ativa e a transparência passiva. Com a lei de acesso à informação, estamos começando a caminhar, a passos bastante lentos e com muitos percalços, para a transparência passiva. Estou falando aqui para muitas pessoas de corpo técnico, de gestão pública ou que trabalham de alguma forma no setor público. Estou falando com pessoas que têm alguma ligação ou alguma expectativa no setor público. Nossa meta, como técnicos, como população, como trabalhadores do governo, como representantes de uma população, deveria ser conseguir chegar à transparência ativa, que é quando o poder público consegue se antecipar, quando ele disponibiliza dados antecipadamente.

Nem sempre o poder público reage. O poder público está numa situação muito reativa. Eu peço, ele responde; quando responde. Muitas vezes responde de forma insatisfatória, com dados incompletos, com dados ilegíveis por máquina, com respostas do tipo “Isso demandará muito esforço do setor ‘x’”. Não citarei o setor. “Então não vamos entregar os dados.” Esse é um tipo de resposta. Se o poder público vai demandar um esforço muito adicional do setor “x”, é porque antecipadamente esse poder público não está se preocupando em disponibilizar aquela informação. Então cabe um planejamento. Sabemos que a lei de acesso à informação é extremamente recente e que estamos num momento de adaptação, mas é importante saber qual caminho temos de buscar. O caminho e a meta são a transparência ativa.

Partindo do foco da transparência, queria falar um pouco - muito brevemente - de governo aberto. O governo aberto não existe sem a transparência, não existe sem mecanismo de controle, não existe sem o espírito da *accountability*. Ele simplesmente vai ser para inglês ver. É preciso preocupar com a transparência, e é importante isso, principalmente, quando um governo diz: "somos um governo aberto".

O Brasil faz parte da OGP. Não sei se as pessoas sabem, mas OGP é *Open Government Partnership*. E o Brasil é signatário de um acordo internacional pela transparência e pelo governo aberto. É extremamente relevante e importante que isso não aconteça apenas para inglês ver, que não aconteça só como discurso, ou que não aconteça só em nível federal. Espero que isso se espalhe pelo Brasil, nos níveis estaduais e municipais.

Também não existe governo aberto e transparência sem participação popular. O povo não é inimigo; o povo é o povo. Isso aqui só existe porque existe povo. Participação popular é extremamente importante, é fundamental. Não há como você fazer transparência para seu coleguinha. Para seu coleguinha, você dá uma ligada e conta. Você tem de fazer transparência para todos, tem de possibilitar que as pessoas participem. Se as pessoas não tiverem informação, elas não vão participar, ou vão participar de uma forma desqualificada. Gastaremos muito tempo sem informar as pessoas - em fóruns como este, por exemplo, não cabem mais de 150 pessoas -, sendo que, na possibilidade de uma transparência ativa, poderíamos informar milhares, milhões de pessoas. E aí, quando nos mobilizarmos para fóruns como este, cada vez mais vamos conseguir ter um debate de melhor nível, porque as pessoas já vão chegar com informações. Não vamos ter de nivelar e passar essas informações, porque as pessoas já vão ter acesso a elas.

Vou falar uma frase que li hoje: "Qualquer pessoa com técnica adequada consegue entender alguma coisa". Informação tem de ser para todos, tem de ser para a pessoa entender, desde aquela que tem pouca formação até a que possui um alto nível de formação. É importante promover a participação, sendo que se promove participação tornando a informação acessível, e a informação acessível prescinde da transparência.

Vou dividir o governo aberto em duas questões: *software* livre e dados abertos. Você não consegue construir um governo aberto, se não usar *software* livre e se não tiver seus dados abertos. A participação popular possibilita tanto o controle social quanto faz readquirir a confiança. E estamos em uma crise de confiança. Quanto à jornada de junho, a única coisa de que se tem consenso é que existe uma crise de confiança entre as pessoas representadas e as pessoas que estão representando.

Agora, falarei um pouquinho sobre dados abertos, em específico. Isso é uma definição que já é praxe de quem trabalha um pouco com dados. Os dados são abertos quando qualquer pessoa pode, livremente, usá-los, reutilizá-los e distribuí-los. Estamos sujeitos, no máximo, à exigência de creditar sua autoria: "ah, usei esse dado, fonte e tal". Somente isso, sem ter de pagar por isso, sem ter licença associada a isso, sem ter de dar seu nome, RG, onde você mora, quantos filhos você tem e quanto você ganha.

Você só consegue - e isso tecnicamente falando, aquele que entende um pouco de propriedade intelectual, da parte de informática e de tiques, no geral - viabilizar esse conceito de dados abertos quando está com os dados sobre uma licença aberta. Isso é importante. Daria para eu falar durante 1 hora só sobre licença aberta. Se as pessoas tiverem dúvidas, podem me procurar depois. Vou deixar meu contato no final. Se quiserem, poderão me procurar.



Agora, vou falar sobre os dois princípios básicos dos dados abertos. Eles devem ser completos e primários. Todos os dados públicos - já passei essa informação - são publicáveis. Quando se fala “completo”, resalto que são todos os dados, exceto os que, estatutariamente ou por lei, são sigilosos ou privados. Exceto esses, todo o resto da informação da casa pública, das ações públicas, são dados públicos e devem ser divulgados.

Dados primários são dados brutos. É muito fácil ver um gráfico em que alguém pegou o dado bruto, selecionou o dado que queria, no período conveniente e o apresentou de acordo com o que desejava. Fiz engenharia, sei tratar dados e sei como as pessoas fazem isso. Sabemos que os números falam o que queremos. Estatística faz isso. Quero os dados brutos, pois quero fazer a minha análise. Cada cidadão tem o direito de fazer a sua análise, e os dados têm de estar lá. As pessoas têm capacidade para isso. Os dados têm de ser atuais. Principalmente hoje, a vigência do dado é importante. Dado velho é velho. É fácil falar sobre o passado. O desafio é, cada vez mais, o poder público conseguir manter a base de dados tanto disponível quanto atualizada.

O que é “acessível”? Já falei, é não ficar pedindo um milhão de questionários e formulários para preencher, seja em atendimento ao público, seja pela internet. Muitas vezes, depois de preencher a quinta tela de formulários, você desiste de pedir a informação. Todos concordam que isso não pode acontecer. Se o poder público está se propondo a abrir a informação, deve abri-la. Se esse tipo de informação é pública e pode ser dada, por que é preciso saber quem a está pedindo? Ela não deveria estar no *site* antes de eu pedir? O Serviço de Informação ao Cidadão só existe para cumprir uma falha da transparência ativa. Só tenho de pedir a informação porque ela não está disponível, e deveria estar, portanto eu não deveria dar o meu nome. A informação tem de estar acessível a várias pessoas. Deve haver a preocupação de que pessoas com deficiência visual ou aditiva consigam acessar essas informações. Essa preocupação deve ser do poder público.

Ser processáveis por máquinas; essa é uma questão mais do corpo técnico. Não sei se há pessoas da área de informática aqui. Nós que trabalhamos com montanhas, com milhares e com milhões de dados, sabemos que, se colocar em PDF, ninguém consegue tratar o dado. PDF não é dado aberto. Vou falar de novo, para vocês não esquecerem tudo o que falei. Levem na cabeça que colocar um PDF na internet não é dado aberto. Pelo amor de Deus! Ninguém faz nada com aquilo, você só fala que fez. Ninguém consegue tratar esse dado. Cada programa gera PDF de um jeito. Na hora em que vamos tentar colocar o dado em uma tabela, não conseguimos. Quando há um milhão de tabelas e eu quero analisar o orçamento de uma prefeitura, é inviável, é difícil. Já fiz isso. Tive de fazer esse trabalho a mão para o meu TCC. É um absurdo, pois não tinha dado aberto, de fato. O XML não é colocar dados disponíveis. Por favor, orientem o seu corpo técnico de que os dados têm de ser disponibilizados em formato legível por máquina.

O acesso não deve ser discriminatório. Acho que não preciso falar mais sobre isso. Ser discriminatório não significa: “Você é baixinho. Não vou lhe dar os dados”. Não é isso. Mas: “Você é um jornalista famoso, vou lhe dar os dados em primeira mão”. Mas há outra pessoa que está lá há cinco meses pedindo o dado, e não o recebe. Isso é discriminatório.

O que são formatos não proprietários? São os .doc .xl e .twg. Procurem programas livres. Por que isso é importante? Estamos em um paradigma institucional, de lei, que não estimula a pirataria. Então, as pessoas não têm Windows pirata em suas casas - e não queremos que elas tenham. Não vou obrigar todo o cidadão a comprar uma licença de Windows para conseguir ler uma planilha, ou vou? Então, é melhor colocar em um formato que você não obrigue o cidadão a gastar dinheiro, caso contrário, ele terá de fazer um esforço econômico ou cometer um crime. Essa é uma lógica muito razoável.

O item livres de licença. Se o dado é público, é feito com recurso público. Não existe propriedade intelectual sobre o que é público. Você quer ganhar o que com isso? Que lucro você deseja ter? A sociedade inteira colaborou com a produção daquele dado, procurou saber quantos passageiros passaram na catraca, para o funcionário público tratar disso etc., etc., etc. Disponibilizar essas informações por via de *copyright*? Não faz sentido com o espírito de dado aberto, de governo aberto nem com o espírito republicano de publicidade.

É importante vocês saberem sobre as quatro liberdades do *software* livre. A primeira diz respeito à execução de um programa para qualquer proposta. Ninguém diz que dará o programa a outra pessoa porque quer saber o que fará com ele. A segunda se refere ao estudo do programa para adaptá-lo às suas necessidades, porque o seu código é aberto. Você pode acessar o código-fonte e trabalhar com ele, redistribuir as cópias da forma que quiser e aperfeiçoar o programa de acordo com o que quiser. Essa é a parte técnica, interessante do ponto de vista de gestão pública. Eu não fico na mão de um fornecedor, não faço licitação. Se determinada empresa faz um programa para o sistema de votação em parlamento, desenvolve um *software* para expor a votação numa tela, utilizando licença proprietária. Se for necessária a utilização de um equipamento nas cadeiras, na próxima licitação, se outra empresa pedir outro equipamento, será preciso trocar todos os equipamentos ou mudar o *software*. Alguém já ouvir falar dessa situação que sempre ocorre em algum lugar? Utilizando um *software* livre, algo modificável ou programável, o poder público pode dizer: “Tudo bem, você não quer fazer, mas eu tenho o código-fonte e contrato outra empresa”. Isso significa que você não fica nas mãos de um fornecedor. Essa é uma estratégia que não pode faltar no poder público. O *software* livre é melhor tecnicamente, porque mais cabeças pensando sempre tornam melhor o trabalho.

Falarei da parceria entre o governo e a sociedade. Já falei sobre o governo aberto e a participação. Quando promovemos diálogo entre governo e sociedade, promovemos possibilidades. Alguns exemplos de projetos feitos com dados públicos são o Data4good, informação para que você mude o mundo; a transparência pública em Piracicaba, cidade do interior de São Paulo; o Observatório Cidadão de Piracicaba. Essa publicação com indicadores saiu na semana passada. Eles conseguiram acessar os dados públicos, fazer uma leitura do governo. Isso é liberdade. O próprio governo acaba olhando para isso e vendo que a sociedade produz muito com essas informações, afinal de contas há várias pessoas contribuindo. É interessante para o poder público absorver e trabalhar com isso. Todos trabalham. Não há competição, e sim colaboração entre governo e sociedade. A transparência possibilita essa parceria.

Trabalhei no projeto Radar Parlamentar, que considera os dados em *webservices*, forma legível por máquina de todas as votações ocorridas nas casas legislativas. Já analisamos a Câmara Municipal de São Paulo, a Câmara dos Deputados e o Senado. Nos próximos dias trabalharemos com outras casas. Fazemos a análise de semelhança partidária e mostramos um gráfico para a visualização exata de quem é da base de governo ou não, quem é ideologicamente favorável ou contrário. Isso é possível quando se coletam os dados,



faz-se uma conta matemática e uma análise. Outras pessoas fazem outros trabalhos com esses dados. O fato é que eles estão disponíveis. É possível fazer a análise que você quiser. Depois, um representante do governo nos chamou para conversar e disse que gostou do trabalho, que aproveitou bastante o que fizemos.

O projeto Queremos Saber, da Transparência Hacker, tem o objetivo de facilitar o pedido de acesso às informações. Quando alguém lhe responde, você vai lá ao SIC, pergunta, e alguém lhe responde, certo? Você e só você tem essa resposta porque não é uma prática do poder público ainda - espero estar muito certa quando digo "ainda" - pegar essas respostas e colocar num repositório para que outras pessoas perguntem as mesmas coisas. Mas a pessoa precisará responder de novo. Não existe um lugar das perguntas. Pensamos nisso quando fizemos o Queremos Saber. Ajudamos as pessoas a fazer os pedidos e publicamos as respostas. Muita gente, quando vai fazer um pedido, vê que já tem resposta e nem pede. Conforme a transparência for cada vez mais um espírito, acreditem, ela dará cada vez menos trabalho.

Vou entrar um pouquinho agora na questão da política de mobilidade. Estou terminando. A Política Nacional de Mobilidade Urbana. A ideia é falar dos três pés jurídicos, que acho que não devem ser indissociáveis. Não será possível dar sequência à Política Nacional de Mobilidade Urbana se não considerarmos a lei de acesso à informação pública e o Estatuto das Cidades. Acho que esse trio de amarração jurídica é fundamental porque é considerar que mobilidade tem a ver com cidade e que cidade e mobilidade têm a ver com informação. O direito à informação é intimamente ligado ao direito à cidade. Você vai a um museu se você não sabe onde ele é? Você vai procurar seu direito como consumidor se você não sabe que é detentor daquele direito? O direito à cidade é intimamente ligado ao direito à informação. Ambos conseguem, de alguma forma, senão completamente, fomentar a equidade urbana.

Esse esquema que vou mostrar agora foi de um curso feito pela ANTP - alguém da ANTP disse que está sendo feito, não sei se essa pessoa está no Plenário. A ANTP está promovendo um curso especialmente para a "galera" da gestão pública da área de transportes na formulação do plano de mobilidade, do Promob. Fiz o curso - fui da primeira turma -, e ele foi muito bom. Achei interessante o esquema, que passarei muito rapidamente porque quero fazer um comentário. Partimos da mobilização, fazemos as identificações e análises prévias, pesquisas e levantamentos em campo e aí vamos para a fase de consulta pública. Depois que fazemos tudo isso, fazemos a análise de problemas e diagnósticos. Partindo do diagnóstico, fazemos os prognósticos, a consulta a respeito do diagnóstico, concepção e análise de proposta, as devidas simulações, a consulta sobre as propostas, a consolidação e detalhamento do plano e finalmente uma audiência sobre o plano.

Não sei se dá para ver, por causa da luz. Tem como apagar só a primeira faixa de luz? Não, não é? Não sei se dá para ver, porque onde estou não dá para ver. Mobilização, consultas públicas, consulta sobre diagnóstico, consulta sobre propostas e audiência do plano estão em outra cor, que são exatamente os momentos em que se promove a participação. Não dá para fazer plano de mobilidade sem participação, e não dá para ter participação sem acesso à informação, senão as pessoas vão à audiência pública perguntar coisas que não têm nada a ver com a matéria. Dizem que as pessoas não sabem participar dos espaços públicos. Cansei de ouvir isso de pessoas de várias origens. Dizem que as pessoas não sabem participar, não sabem perguntar, que as pessoas falam de coisas que não têm nada a ver, que elas não se atêm ao tempo etc. Mas por que será que isso acontece? Porque muitas vezes a pessoa vai a uma audiência pública porque ela não tem nenhum outro espaço para falar. Ela vai falar lá, é a oportunidade para ela falar o que ela tem a dizer.

Não temos a cultura da participação. É preciso instaurá-la, precisamos dar informação, municiar de informação. E esse é um processo iterativo, é fazer uma vez, fazer de novo. Tanto que não há só uma consulta, há três consultas no processo e uma audiência. Isso não é à toa. Se a sociedade não for engajada, você pode fazer um plano maravilhoso.

Adoro fazer exercício teórico na minha casa. É lindo, adoro, sou formada para isso. Mas ele não vira realidade sem as pessoas. Podemos fazer um plano estratégico maravilhoso da cidade, simulado no computador. Não tem problema, simule achando que as pessoas vão fazer isso. Não, as pessoas não vão fazer isso. As pessoas não são robózinhas, elas não funcionam conforme a minha cabeça de planejador ou de técnico. As pessoas fazem o que querem, e se queremos que façam algo que faz sentido para a sociedade, elas precisam entender, enquanto sociedade, trabalhar junto e "comprar" a ideia. O governo precisa estar junto, não em oposição. Então, se não houver abertura, não vai existir adesão, não vai haver aderência. E, se não houver aderência, vai ser muito bonito, vai ser muito legal, nós, técnicos, vamos ganhar muito dinheiro, mas não necessariamente vai funcionar.

Deixei algumas referências tanto das leis quanto algumas teóricas. A apresentação ficará disponível. Basicamente, é isso. Deixo o meu contato, se precisarem. A lista da Thacker é aberta, com mais de mil pessoas de todas as idades e origens, estados e cidades diversas. Se quiserem me escrever, o meu e-mail e o meu Twitter estão aí. Agradeço o tempo de vocês e peço desculpas por ter estourado um pouco o tempo. Obrigada.

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

O presidente - Nós é que agradecemos a participação da Haydée Svab.

### **Esclarecimentos sobre os Debates**

O presidente - Neste momento, daremos início à fase de debates. Temos algumas perguntas orais a serem apresentadas. Vamos começar com as perguntas escritas, para que as considerações orais sejam feitas considerando as já apresentadas por escrito, evitando redundâncias. Vamos passar para a leitura das perguntas escritas e, em seguida, às apresentações orais. Solicitamos que formulem em até 1 minuto suas questões apresentando questões objetivas, dado o volume de questões que temos.

### **Debates**

O presidente - A primeira pergunta, feita por Hélcio de Miranda, do Conedru/Emater, dirigida ao Sr. Ramon: "Como são estipulados os números de viagens e horários dos ônibus durante os dias úteis e principalmente nos finais de semana?". A segunda pergunta foi formulada por Júnior, do grupo Coletivos da RMBH, e dirigida ao Ramon: "Vale a pena insistir no BRT, que transporta 30% a mais do que o ônibus convencional? Por que o trem de BH não trafega com cinco ou seis vagões? Parte dos ônibus de BH não é adaptada com elevadores para portadores de deficiência. Por quê?".



A terceira pergunta é do Sr. Frederico Miranda Brandão Alves, dirigida ao André: “Se o custo for calculado apenas na quantidade de ônibus e quilômetros rodados, um ônibus vazio em movimento não teria custo?”. A quarta pergunta é da Sra. Vanessa Duarte, do Movimento Nossa BH, dirigida ao Ramon: “O Decreto nº 15.317, que institui o PlanMob, não descreve como será o funcionamento do observatório da mobilidade. O senhor nos poderia falar sobre isso? Hoje os dados oferecidos pela BHTrans, através do balanço, são selecionados e também analisados por ela. Não lhe parece nulo esse tipo de observação?”.

A próxima pergunta também é da Vanessa Duarte, do movimento Nossa BH: “O senhor poderia nos apresentar os números de composição do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana? Por que a indicação daqueles ditos de notório saber é de indicação do Executivo? Tal condição não estaria ferindo a imparcialidade necessária nessa questão?”.

Partiremos para as perguntas orais. A primeira será feita pelo Sr. Frederico Garcia Guimarães, do Nujup, membro da nossa comissão organizadora desse fórum técnico.

O Sr. Frederico Garcia Guimarães - Não vou me apresentar, pois o deputado já o fez. Haydée, Parabéns. Numa conversa ontem, você deu uma explicação dessa nova correlação estado e sociedade. Essa questão do pacto social de Rousseau, ou de Hobbes, acabou. O estado não se distancia mais da sociedade. Temos de mudar o paradigma, até o próprio Vaticano está mudando, vide declarações ontem do papa Francisco.

Dr. Ramon, há um plano de mobilidade de Belo Horizonte de 2010. Tendo em vista as novas concepções da Lei de Mobilidade Urbana, que demandam a participação social, o planejamento integrado para as demais funções das cidades, uma maior preservação socioambiental e a questão da acessibilidade, que são mais ou menos os eixos transversais para que o transporte público seja priorizado - já que o senhor está representando esse órgão -, vai ser feito um novo plano de mobilidade para cumprir o que determina a lei ou vão se manter as prerrogativas do anterior?

O presidente - Obrigado, Frederico. Com a palavra, o Sr. Gabriel Santos Pinto de Souza.

O Sr. Gabriel Santos Pinto de Souza - Boa tarde, sou Gabriel, do Partido Socialismo e Liberdade. A minha pergunta é dirigida ao Ramon e diz respeito ao custo das passagens. Foi apresentada a forma paramétrica de acordo com as estimativas de inflação. Gostaria de saber qual o custo efetivo que as concessionárias de serviço têm em contraponto com as estimativas. Como foi dito por você, esse custo era alvo de barganha. Como podemos considerar uma estimativa de custo em cima de uma tarifa que anteriormente era alvo de barganha? Então, a minha questão é sobre a importância do custo efetivo das empresas concessionárias de transporte público.

O presidente - Muito obrigado, Gabriel. Com a palavra, o Sr. Daniel dos Santos, do Conselho Nacional das Cidades. Em seguida ao Daniel, passaremos a palavra à Sra. Margareth Oliveira Amaral, da UFMG.

O Sr. Daniel dos Santos - Boa tarde a todos e a todas. Primeiramente, parabênz, mais uma vez, não só o companheiro Paulo Lamac pela condução do processo desde o ano passado conosco, mas também todos os companheiros que colaboraram, todas as entidades, para que este momento acontecesse. Já disse, na parte da manhã, que esperamos que, futuramente, o fórum continue se reunindo para colaborarmos e cobrarmos, a fim de que as coisas que aqui foram decididas sejam efetivadas.

A minha pergunta é dirigida ao Ramon. Você me deu uma alegria quando disse que vamos voltar a fazer uma discussão para melhorar a iniciativa do plano de 2010. Isso é muito bom para nós. A Haydée foi muito feliz na sua explanação, pois começamos a entender e participar mais da vida da cidade.

Qual a proposta da BHTrans para a tarifa zero? Para o trabalhador, estudantes e pessoas com deficiência. Quando as pessoas com deficiência vão procurar direitos, somente consideram deficientes as pessoas que têm uma deficiência visual. Mas temos muito companheiros deficientes cuja deficiência não vemos. Ele é deficiente, mas não consegue ter direitos. Então, deveria ser enquadrado nisso.

E sobre os debates da prefeitura com os movimentos populares sociais organizados e com os usuários, como determina a lei: o companheiro falou sobre o acesso à informação, e é isso que queremos. Não estamos aqui para falar se Belo Horizonte está melhor ou pior. Queremos continuar contribuindo para a cidade, e a prefeitura e a BHTrans são dois espaços institucionais que temos para fazer essa discussão. Também são as únicas que podem - se quiserem fazer política - melhorar a qualidade da cidade.

Uma outra reclamação que fiz na parte da manhã foi em relação à acessibilidade. Na Av. Cristiano Machado, quase chegando à Estação Waldomiro Lobo, para um cadeirante passar, ele tem de ir para a rua. Vocês estão falando da lei, e sei que a estão trabalhando bem, mas começam de cima para baixo. O certo seria começar com o transporte de pessoas; depois, as bicicletas, o transporte coletivo, o de carga e, por último, o automóvel. Mas vem de cima para baixo, o automóvel tem sempre a preferência. Deveríamos pensar nisso, pois a BHTrans e o Município de Belo Horizonte estão com interesse muito grande em resolver os problemas da cidade. Para termos uma cidade inteligente, queremos ter oportunidade - pois é direito nosso - de opinar sobre o tipo de transporte que queremos na nossa cidade. Queremos essa oportunidade para nós e para nossos filhos, pois não importa como o jovem se pronuncia. Pode ter de se pronunciar bem como o Ailton Brasiliense, companheiro de Brasília, mas não importa a forma como ele coloca, o importante é o jovem participar. Sempre estarei aprendendo, sempre é a oportunidade de aprender. Achei que falei bonito, talvez nem tenha falado, mas estou me dando a oportunidade de aprender. Obrigado.

O presidente - Obrigado, Daniel. Com a palavra, Margareth Oliveira Amaral, da UFMG. Em seguida, falará Ana Lúcia, da Aseapprevs.

A Sra. Margareth Oliveira Amaral - Minha questão será dirigida inicialmente ao Sr. Ramon, mas também a toda a Mesa. Sr. Ramon, muito respeitosamente gostaria de lhe fazer um convite, que se pauta na questão do tamanho do descompasso entre o discurso - inclusive o da publicação institucional - da prefeitura e da BHTrans e a realidade que presencio como usuária de transporte há mais de quatro décadas. Sistemáticamente, há mais de 40 anos uso os ônibus desta cidade. Gostaria de dizer que o descompasso entre o que é publicado, prometido e praticado é tamanho que, respeitosamente, gostaria de lhe fazer um convite para ir comigo à minha casa de ônibus. Saia comigo às 6 horas da manhã e, mais sério que isso, acompanhe minha empregada na dificuldade que ela tem para chegar à minha casa. Se eu fosse explicar ao senhor o que os moradores da parte alta do Bairro Palmares - lá é tão alto que quase ficamos ao



nível da Serra da Piedade - passam para tomar um ônibus ... Seja antes das 6 ou depois das 8, em todo esse percurso gastaria mais de uma hora do tempo dos senhores.

Aquela senhora ali, que é minha companheira, não pode ir à minha casa, porque não consegue subir os morros do bairro, que não é um bairro paupérrimo. Quem conhece o Bairro Palmares sabe disso. Naquele bairro só é possível chegar, não é possível sair de ônibus, porque o ônibus não sai do bairro. Temos de ir para o final, esperar uma baldeação de mais de 20 minutos, depois, passar 15 minutos rodando, ir ao Bairro Cachoeirinha, para, finalmente, conseguirmos ir ao Centro da cidade. Não mencionarei as outras dificuldades.

Fica aqui o meu convite. Caso o senhor não possa comparecer, por gentileza, designe um técnico, porque as respostas que tenho arquivadas dos técnicos da BHTrans... Faço os trajetos, proponho soluções, faço percursos. Eles me dão respostas tais que, sinceramente, duvido que conheçam a nossa cidade. Eles não estudam para me responder. Eles falam comigo para usar tal ônibus, sem considerar que são 5km de distância entre um ônibus e outro. Tenho isso arquivado e posso mostrar ao senhor. Então, com muito respeito e muita consideração, peço que me acompanhe.

Deputado Paulo Lamac, perdoe-me também outro desabafo. Não vi os quase 80 deputados estaduais que estão listados aqui. Isso não é importante? Só para nós isso é importante? E para os outros? Gostaria que todos eles me acompanhassem para verem a viacruéis pela qual passo, isso há mais de 40 anos.

Reitero que nesse bairro não existe creche. Todas as pessoas que precisam carregar seus filhos, assim como precisei carregar minha filha nas costas, tomam dois ônibus para conseguir chegar a uma creche, quando conseguem a creche - dois ônibus para ir, dois para voltar. Depois ainda tem o transporte para o trabalho. Então, sinceramente, sinto-me ofendida pelo sistema atual de não prestação de serviço da BHTrans. Muito obrigada, e desculpe-me a emoção. (- Palmas.)

O presidente - Nós é que agradecemos a participação da Margareth Oliveira Amaral, da UFMG. Com a palavra, Ana Lúcia, da Aseapprevs.

A Sra. Ana Lúcia de Souza Carvalho - A Aseapprevs é uma associação eclética de aposentados, pensionistas e idosos. Primeiramente gostaria de me dirigir ao André. Gostei muito da sua fala. Seja bem-vindo, jovem, ao mundo da política mineira. Sou do movimento de aposentados, e o Daniel citou aqui todos os movimentos, menos o dos idosos. Estivemos na Casa, numa audiência com o deputado Fred Costa, sobre a questão da gratuidade do transporte intermunicipal, que não foi regulamentada no Estatuto do Idoso. Chama-me a atenção a questão que você apresentou da tarifa zero. Os representantes do DER que estiveram presentes disseram que é impossível dar uma resposta positiva ao movimento, porque assim estariam fugindo das leis, visto que a nossa Carta Magna prevê gratuidade aos 65 anos. Lembrei-lhes que, quando foi pensado o Estatuto do Idoso, não existia ainda nenhum estudo e nenhuma perspectiva do envelhecimento tão rápido que acontecerá no Brasil. Esse envelhecimento trará transtornos. Se o poder público não quiser levar isso a sério, o custo será muito alto. Vocês têm dito que tudo que não se planeja custa muito caro. Outra coisa é que, quando se fala em deficientes, em pessoas com dificuldades de acesso em Belo Horizonte, incluem-se os idosos. Todas as calçadas de Belo Horizonte estão levando os idosos a se acidentarem.

Agora me dirijo ao Sr. Ramon. O senhor expôs as maravilhas da BHTrans. Quero informar aos senhores que, para chegar aqui hoje, tive necessidade de acessar três ônibus: dois circulares e o metrô. Num percurso que normalmente duraria 45 minutos, gastei 2h40min, porque os motoristas do circular estavam se recolhendo para a garagem. Fiquei, por 20 minutos, aguardando a boa vontade de um motorista, que disse que estava tomando café, para chegar até o final do percurso.

Outro ponto é o desrespeito com que a prefeitura e talvez a BHTrans vêm tratando os passageiros e usuários, mudando a todo momento o trajeto dos ônibus em decorrência das obras. Não se tem aviso prévio. Assim, as pessoas permanecem, durante duas ou três horas, em lugares errados esperando o ônibus, mas simplesmente ele passa por outro trajeto. Então, apesar de já estar havendo essa fiscalização, nessa questão dos aparelhos para que o motorista não faça trajetos da sua cabeça, não se está respeitando essa passagem diferenciada na cidade, principalmente no horário da noite.

Portanto, as pessoas estão ficando possesas. Faço serviço voluntário e pego mais ou menos quatro ônibus. Sou aposentada há 16 anos. E aí? Com 62 anos, ainda vou contribuir por mais 6 anos, pagando cinco, seis passagens por dia, com esse sistema de péssima qualidade. Como diria aquela senhora ali, é para chorar.

Quando vocês apresentam essa maravilha aí, todos que não conhecem a situação e andam de carro pensam que tudo está maravilhoso. Essa prefeitura vem primando pela falta de informação ao usuário. Aquela obra da Pampulha que foi mostrada aqui hoje é grandiosa e será maravilhosa. As pessoas passam por lá e perguntam: "O que é isso?". Ninguém tem noção do que seja nem para o que seja aquilo. Então, quando essa moça diz da questão da transparência, isso significa dados para todos. Belo Horizonte e o seu representante estão primando pela desinformação quanto à questão das obras para com a população mineira.

Sempre fui uma participante ativa dos movimentos sociais, como sindicalista e hoje como aposentada, e penso que já está passando da hora de as autoridades, os deputados, o prefeito e o governador começarem a respeitar a população com dados claros, transparência e disponibilidade com relação a tudo o que farão, para, inclusive, beneficiá-los com a nossa aceitação e ajuda. Obrigada.

O presidente - Nós é que agradecemos. Passaremos a palavra ao Sr. Frederico Miranda Brandão Alves e, logo em seguida, à Sra. Amélia Costa, do Sindicato dos Arquitetos de Minas Gerais - Sinarq-MG.

O Sr. Frederico Miranda Brandão Alves - A pergunta é dirigida ao presidente da BHTrans, mas preciso contextualizá-la primeiro. Lerei um texto que preparei - aliás, já o li para o diretor na parte da manhã, mas ainda não para todos.

O presidente - Peço-lhe que apresente a pergunta, a fim de que avancemos na devolução para a resposta dos palestrantes. Alguns deles precisam se retirar em razão do horário. Agradecemos-lhe, Frederico, se puder objetivar na questão, porque o texto já foi lido hoje, na parte da manhã.

O Sr. Frederico Miranda Brandão Alves - Então só lerei o primeiro parágrafo e formularei a pergunta.

O presidente - Certo.



O Sr. Frederico Miranda Brandão Alves - Ontem li a notícia sobre a formação da Rede Ouvir. Parece que serve para o poder público agilizar no atendimento das demandas da população. Talvez essa iniciativa seja útil, mas quero dar um passo adiante e colocar em pauta algo que acredito ser importante e que não está sendo mencionado: temos de nos organizar e resolver nossos problemas de mobilidade urbana, sem sequer bater na porta do poder público, e permitir a participação da iniciativa privada no transporte de pessoas. E não falo em participar por meio de licitações para atender a projetos do governo, mas da participação espontânea que acontece quando alguém, inteligentemente, enxerga a possibilidade de se ajudar ajudando os outros. Mas leis, decretos e portarias impedem que a iniciativa privada atue.

A pergunta é: existe a intenção da BHTrans de permitir a participação da iniciativa privada sem licitação, revogando as portarias que impedem a atuação delas?

O presidente - Muito obrigado, Frederico. Agradeço a gentileza. Com a palavra, a Amélia Costa, do Senarc. Logo após a Amélia, falará a Maria Inês Macedo, da UFMG.

A Sra. Amélia Costa - A minha intervenção refere-se à criação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - Comurb. Parece que um dos participantes fez uma pergunta sobre isso. Convoco todos para acessarem, no *Diário Oficial do Município - DOM* -, o Decreto nº 15.318, de 2/9/2013, para observarmos como está a composição desse conselho. É um conselho que tem caráter consultivo, mas seria preciso que ele fosse deliberativo, porque vamos ter a representação da sociedade civil. Então, tenho muito receio em relação a esse caráter consultivo, inclusive a sua concepção.

O segundo ponto que gostaria de expor é que o Sindicato dos Arquitetos de Minas Gerais já está na discussão da mobilidade urbana, inclusive somos parceiros na produção deste evento. Convocamos todos para visitar o nosso sindicato. Nós nos encontramos toda segunda-feira, às 19 horas, quando temos uma pauta de discussão. Se alguém quiser entrar no nosso processo de discussão, o nosso endereço é Rua Mestre Lucas, nº 70.

A minha pergunta ao Dr. Ramon é justamente em relação ao Comurb. Gostaria que ele comentasse sobre a criação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - Comurb -, sua composição, seu papel e se acompanhou essa discussão. Há aqui um dado de 18 representantes da sociedade civil. Acho que não vamos poder trabalhar no esquema de cabo de guerra. Temos de medir forças com o poder público, com os donos do capital ligado ao transporte coletivo, mas temos de abrir muito para a participação de entidades, inclusive de entidades ligadas à parte técnica, como Creas, conselhos, sindicatos e a participação popular. É isso.

O presidente - Obrigado, Amélia Costa, do Senarc, que foi membro atuante da comissão organizadora deste evento.

A Sra. Amélia Costa - Gostaria de apresentar os nossos colegas Sérgio, Sueli e Dani.

O presidente - O Sérgio, a Sueli e a Dani foram presenças importantes e constantes na organização desta atividade. Os nossos agradecimentos ao Senarc. Há uma pergunta escrita, da Maria Inês Macedo: “Quais as consequências do trânsito, do transporte, da poluição sonora e do ar, e de todos os altíssimos degraus dos ônibus na saúde dos motoristas de ônibus, pedestres, etc?” Pergunta dirigida aos participantes da Mesa. Há uma última participação do Josadac Marques, do Instituto Mãos e Vozes. Em seguida, passaremos às considerações da Mesa.

O Sr. Josadac Marques - Não farei diretamente uma pergunta, mas darei um informe relacionado ao tema mobilidade. Daqui a pouco, começará a abertura oficial da conferência de cidades em Minas Gerais, cujo tema “Estatuto das Cidades” estará sendo discutido. O que me preocupou, já que estamos construindo cidades inteligentes, é que hoje as conferências e os conselhos precisam ser paritários. A informação que temos, conforme recente orientação do governo, é que foram cortados os auxílios para eventos. Isso significa que todos os delegados que foram escolhidos nas suas cidades estão tendo de arcar com suas despesas para fazerem parte de um processo paritário. Então deveriam receber, no mínimo, o pagamento de passagens e hospedagens, que já estava previsto nos editais de convocação. Isso mostra exatamente o que a colega disse sobre a transparência e o diálogo aberto, porque o edital de convocação das conferências previa isso, mas, no transcurso, foi cancelado.

Está começando também neste final de semana a sessão anual na ONU, em que o Brasil sempre abre as discussões. Nesta, em especial, que ocorrerá na terça-feira, começará a contagem regressiva para os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio, apresentados pela ONU, que se iniciou no ano 2000 e irá até 2015. Em relação ao tema mobilidade, no ano passado, quando o governador repactuou os objetivos do milênio em Minas, foi criado o nono objetivo, “Mais segurança e tranquilidade”, que incluiu a mobilidade e a redução de acidentes de trânsito. O que me deixou preocupado é que criaram o nono objetivo, deputado, em junho do ano passado, num evento com o embaixador da ONU no Brasil, na Cidade Administrativa. Quase um ano depois, em uma sessão nesta Assembleia, o deputado Dinis solicitou a um representante da Presidência da República que fosse mediador junto à presidente Dilma, para ser mediadora junto à ONU para a criação do nono objetivo, que em Minas Gerais foi criado há quase um ano. Então, a questão da comunicação precisa avançar um pouquinho, se queremos ter cidades inteligentes.

Recentemente passei por uma dificuldade. No ano passado, nesta Casa, ocorreu o ciclo de debates Siga Vivo, que falou sobre o fim da violência no trânsito. Participei da comissão organizadora. Foi-me disponibilizado o PDF do relatório final, mas não a capa, em que aparece a logomarca da Assembleia. Quando procurei, por intermédio da GPI e da Comunicação, a informação que recebi é que tinha direito de replicação e distribuição do conteúdo, menos da capa. Não sei como poderia reproduzir um relatório sem a capa, uma vez que é nela que se menciona que o material é da Assembleia. Fica como sugestão e não como pergunta: não vi no relatório, que está na pasta da mobilidade urbana, referência à construção coletiva que foi feita com a comissão organizadora. Por enquanto, espero que o relatório final traga impressa a relação das entidades parceiras que contribuíram para a criação deste seminário, deste encontro estadual, que é o mínimo que poderemos fazer em agradecimento a essas instituições.

Então faço minha pergunta final. Falou-se em tarifas e em processos. Pergunto à Mesa, talvez ao representante da BHTrans: nesse processo dos ônibus, haveria ônibus alternativos, pois o senhor falou apenas em preço, com opções “direto” e “parador” para quem vem das cidades vizinhas para o centro da cidade? Porque estamos analisando apenas tarifas. Haveria uma opção de ônibus direto para o centro da cidade para quem vier, por exemplo, de Santa Luzia ou de Vilarinho, sem ter de parar no famoso pinga-pinga? Muito obrigado pela oportunidade de estar aqui.



O presidente - Nós é que agradecemos, Josadac Marques. A título de esclarecimento, as entidades parceiras estão listadas no convite deste evento, enumeradas no *site*, no portal da Assembleia, na página específica do Fórum Técnico Mobilidade Urbana. Além disso, há um *banner* com agradecimentos a todas elas, logo aqui, do lado de fora deste Plenário. E, acima de todas essas questões, elas contam com o reconhecimento desta Casa, que sempre organiza seus eventos institucionais com a participação ativa da sociedade civil. Certamente isso será constatado no relatório final.

Vamos passar para as considerações finais da Mesa. Não poderia deixar de lembrar que esta reunião está sendo transmitida para todo o Estado, até porque se trata de um evento de cunho estadual, com apresentação de diversas cidades. Entretanto, várias questões objetivas específicas do sistema de transporte de Belo Horizonte foram levantadas. Naturalmente, deixamos os convidados à vontade para responderem-nas, mas pedimos que mantenham o foco no tema do painel. Com a palavra, o Sr. Ramon Victor Cesar, da BHTrans.

O Sr. Ramon Victor Cesar - Tentarei agrupar algumas perguntas similares. Começarei pelas que estão relacionadas ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana e ao Plano Diretor de Mobilidade Urbana. Esse plano decorre de uma lei municipal votada na Câmara Municipal de Belo Horizonte, ainda no tempo em que o deputado Paulo Lamac era vereador. A lei é relativamente curta, mas muito rica, e já adiantava os princípios que depois viriam a ser consagrados na Lei de Mobilidade Urbana. Concomitantemente, a BHTrans, de 2007 a 2010, trabalhou na elaboração do plano de mobilidade. O decreto recente, publicado há cerca de 20 dias, é em parte uma regulamentação dessa lei, que tinha um capítulo determinando isso. Por outro lado, é uma tradução, em termos de peça jurídica, do conjunto de estudos técnicos que haviam sido desenvolvidos. Quem teve o cuidado de estudar bem o decreto verá que o Capítulo III, denominado "Da Sistemática de Monitoramento, Avaliação e Revisão Periódica do PlanMob", tem uma seção que trata do monitoramento e da avaliação, inclusive instituindo a figura do Observatório da Mobilidade - iniciativa que a BHTrans vinha desenvolvendo e que agora está institucionalmente estruturada - e um processo de revisão periódica, que foi conectado ao processo de revisão periódica que já se faz tradicionalmente em Belo Horizonte, do plano diretor nas conferências de política urbana. No ano que vem, será realizada a conferência de política urbana, oportunidade em que isso acontecerá.

O art. 21 do decreto trata exatamente de inserir a revisão no contexto da revisão da política urbana, na conferência municipal de política urbana. É como se fosse um documento de partida, uma declaração de princípios e estratégias e uma listagem de instrumentos de gestão feita nesse momento e submetida à sociedade no processo de revisão que se realiza de forma muito dinâmica e participativa há muitos anos, em Belo Horizonte, nas chamadas conferências municipais de política urbana. Isso está bem detalhado e introduz também - o que não poderia ser diferente, porque a própria lei federal assim determina - os mecanismos de participação da sociedade civil, audiências, consultas públicas, que podem ser de iniciativa da sociedade ou dos parlamentos municipal ou estadual.

O Observatório da Mobilidade aqui também tem um bom detalhamento. Esse observatório se faz por participação espontânea. A organização que dele queira participar se apresenta e indica duas pessoas como observadores. A única exigência é que esse grupo de observadores tenha compromisso com os princípios e diretrizes da chamada mobilidade urbana sustentável.

O observatório, na verdade, é uma instância aberta a todos, mas de discussão técnica, vamos dizer assim. É um espaço de discussão de temas, de processos, de estudos abertos a todos. No nosso portal da internet, há uma página própria do observatório, já com um acervo de estudos, de propostas de diferentes pessoas. Estamos abertos para receber novas propostas. Estamos institucionalizando agora esse procedimento.

O outro ponto a destacar é a composição do conselho. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana tem 45 membros, dos quais 18 são da sociedade civil, vamos dizer da representação popular. Nove são eleitos por cada Comissão Regional de Transporte e Trânsito. Abre-se um edital, um processo para chamamento desse procedimento de eleição, conduzido pelas próprias CRTTs e pelos grupos técnicos de trabalho de planejamento compartilhado, também nas regionais. São 18. A esses 18, somam-se 8 especialistas que o prefeito nomeará, a partir de consultas que o prefeito fará às universidades e às organizações técnicas, com pedido de sugestões de nomes. A partir dessas sugestões, o prefeito indicará os 8 nomes. Assim totalizamos 26 pessoas, o que é mais da metade da composição do conselho.

Onze representantes são do poder público e oito representantes são de operadores. Há operadores do sindicato dos taxistas, da associação dos condutores auxiliares de táxis, do suplementar, do convencional, da CBTU, quer dizer, toda organização que se posiciona como operador está sendo convidada a participar. Onze representantes são do poder público, a maioria da Prefeitura de Belo Horizonte. Há representantes da Câmara Municipal de Belo Horizonte; da Secretaria de Estado de Transportes, reguladora do sistema metropolitano, que tem interface conosco; e da CBTU, que é a operadora e a gestora do sistema de transporte metroferroviário.

Entendemos que essa é uma composição que está bem organizada. Participamos de várias reuniões com o prefeito, com o secretário municipal de Governo, com o secretário municipal de Gestão Compartilhada, para definir esse formato. E, como ele é definido num decreto, a experiência vai nos mostrar, e qualquer ajuste será facilmente feito por meio de um decreto do prefeito.

O presidente - Queria pedir a compreensão de vocês. De fato, precisamos avançar, porque temos várias questões. Os outros três membros da Mesa ainda vão se manifestar. A questão específica de Belo Horizonte, em que pese toda a importância da capital, não é objeto deste momento. Então peço ao Ramon que resolva as questões e, se houver tempo, poderemos eventualmente retomar o debate.

O Sr. Ramon Victor Cesar - Penso que, com essa resposta, atendi à demanda apresentada pela Vanessa, o Frederico e a Maria Amélia. Respondemos a essas questões, mas há uma outra aqui...

A Sra. Vanessa Duarte - Desculpe-me Ramon, mas não me sinto satisfeita com sua resposta, até porque a leitura da pergunta não foi exatamente essa. Perguntei como um documento lançado por meio do observatório, por meio de dados fornecidos e analisados pela própria BHTrans, pode ser considerado um documento de um observatório da mobilidade de uma cidade. Essa foi a pergunta que eu fiz.

O Sr. Ramon Victor Cesar - Você usou exatamente o artigo indefinido, e devia ter utilizado o artigo indefinido mesmo. Trata-se de um documento posto no meio de vários documentos, que podem partir da BHTrans, dos operadores, da sociedade civil e das



organizações de usuários. É um espaço de discussão. O lema ali é do Millôr Fernandes: "Livre pensar é só pensar". Qualquer um pode colocar lá para ser pensado.

A Sra. Vanessa Duarte - Quais são as entidades que participam do observatório?

O Sr. Ramon Victor Cesar - Se a senhora representa uma entidade, basta inscrever-se na BHTrans para ser membro do observatório, que pode ter uma dezena ou milhares de participantes. É só se inscrever, indicar dois nomes, apresentar as credenciais desses nomes, dizer como vão participar e assumir um compromisso com o tema, com o ideário da mobilidade urbana sustentável.

A Sra. Vanessa Duarte - Gostaria de reafirmar que o observatório não pode ser considerado observatório quando os dados são fornecidos pela empresa que está sendo analisada no momento. É um saber público que hoje o observatório tem exclusiva participação da BHTrans, e não da sociedade civil.

O Sr. Ramon Victor Cesar - Creio que a senhora está enganada. Há, sim, a participação de outras entidades, e a entidade da senhora é uma convidada especial para se integrar ao nosso observatório e contribuir com ele.

A Sra. Vanessa Duarte - Até mesmo já fizemos uma proposta aos senhores para a retirada desse observatório da gerência da BHTrans...

O Sr. Ramon Victor Cesar - Não, não vamos retirá-lo. Existem outros observatórios do tema de mobilidade, colocados pela sociedade civil. Você pode ter observatórios colocados no âmbito do poder público e observatórios ou entidades, com esse formato, colocados por entidades da sociedade civil. Em Belo Horizonte mesmo, existem alguns observatórios que vêm trabalhando questões de indicadores de qualidade de vida urbana. São observatórios conduzidos pela sociedade civil, e nós, do poder público, participamos disso como convidados. Nesse caso é o contrário, você vem participar e, quanto mais pessoas da sociedade civil, das organizações, participarem, mais democrático será o nosso observatório.

O presidente - Gostaria de contar com a colaboração de todos. A temática é realmente muito relevante, mas precisamos extrapolar a situação local para termos conclusões estaduais.

O Sr. Ramon Victor Cesar - Um outro tema que acho importante foi colocado pelo Daniel: "Qual é a proposta da BHTrans para a tarifa zero?". Gostaria de dizer que, sobre tarifa zero, de forma indiscriminada, para os milhões de passageiros que transportamos no ano, não temos essa proposta, e não teremos. Temos proposta de tarifa zero, ou de algum tipo de subsídio, para determinados segmentos de usuários.

Hoje, como sabem, os estudantes de determinada categoria têm direito ao meio passe. Aliás, o então vereador Paulo Lamac foi uma das pessoas que trabalhou muito para viabilizá-lo. Essa é uma política social dentro do sistema de transporte de Belo Horizonte. Os idosos têm gratuidade no sistema. Fizemos esforço enorme para criar o Cartão Master, que deu dignidade ao usuário idoso. Há também uma política de atendimento a deficientes, com a participação intensa do Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência.

É importante ressaltar que 45% da demanda atendida em Belo Horizonte é de pessoas que usam o vale-transporte. Já há subsídio, pois elas pagam, no máximo, 6% do seu rendimento, do seu salário, com todo o restante sendo pago pelo empregador. Evidentemente, essa é uma forma criativa e setorial utilizada pelo Brasil há muitos anos. Lembro-me bem de que isso começou a acontecer em 1985, logo no início do processo de redemocratização do País, quando se criou o vale-transporte. Repito, hoje, em Belo Horizonte, cerca de 45% das pessoas pagam, no máximo, o equivalente a 6% do seu salário para as viagens casa-trabalho.

Quanto à questão da participação popular no Comurb e no Observatório, resalto que já me referi a ela. Além disso, existe uma instância composta pelas CRTTs. Cada regional da cidade tem uma Comissão Regional de Transporte de Trânsito, com pessoas eleitas pela própria comunidade, que participam de reuniões para discutir e propor soluções. No momento, está aberto o processo de renovação das composições. Haverá eleição nas regionais, e as pessoas poderão participar para tentarem ser selecionadas.

O Frederico Alves tem uma proposta que considero completamente diferente das da maioria das pessoas. Ele me parece ser um liberal extremado. Se entendi, sua proposta é de desregulamentação do sistema de transporte. Propõe que quem quiser prestar esse serviço estaria livre para isso. Não comungamos com essa posição, embora eu tenha uma visão das vantagens do mercado como regulador da economia, mas acredito que alguns setores, por serem serviços públicos essenciais, requerem a participação do Estado como regulador, e esse é o caso do transporte coletivo. Todas as experiências de desregulamentação do transporte coletivo no mundo foram frustrantes e danosas.

A pergunta da Amélia já foi respondida. O Josadac me fez uma questão que não tenho condições de responder. Ele dá o exemplo de Santa Luzia, que é do sistema intermunicipal. O Vetor Norte intermunicipal vai se integrar ao sistema de BRT. E nesse sistema, teremos, a partir das estações de integração até o Centro da cidade, dois tipos de serviço: a linha expressa direta e a linha troncal, expressa e paradora. Penso que, no sistema de Santa Luzia a Belo Horizonte, haverá a mesma modalidade. Então, quem pegar o transporte no futuro terminal do São Benedito, com destino de viagem ao hipercentro, à Praça Sete, certamente encontrará uma linha direta, sem paradas.

O Hécio de Miranda pergunta: "Como são estipulados o número de viagens e os horários?". Quem é da área de transporte conhece as técnicas de programação de viagens. A definição de quadros de horários segue a metodologia e o padrão de *performance* de qualidade, conforme exigido do concessionário. Temos a exigência de frequência mínima em cada linha, medida por um intervalo máximo admitido nos horários de pico ou não, por categoria de serviço, se é troncal, circular, alimentador etc. No horário noturno, há garantia de provimento do serviço com um dimensionamento diferenciado do horário do dia. Além disso, é estipulada uma taxa de ocupação máxima de passageiros em pé por metro quadrado nos horários de pico ou não. No período da noite essa taxa é zero, ou seja, ninguém pode viajar de ônibus em pé. Também existe a definição de um percurso máximo até o ponto de ônibus. Portanto, a conjunção das técnicas de programação de viagens com a observância desses três parâmetros de qualidade é que define os quadros de horário vigentes na cidade.

O outro questionamento foi referente à eficácia e a eficiência do BRT. A prefeitura e o governo do Estado, em parceria com o governo federal, têm trabalhado no projeto da PPP do metrô para garantir a reforma da Linha 1, a construção da ligação até o Barreiro, na Linha 2, e da ligação entre a Lagoinha e a Savassi, na Linha 3. Já foi proposta à presidente a extensão dessa linha até o extremo sul,



região de Olhos d'Água. Estamos muito empenhados no esforço de construção de BRTs em Belo Horizonte em razão das grandes vantagens do sistema, como a redução pela metade do tempo das viagens e o grau de conforto que as pessoas terão ao trocar o ponto de ônibus tradicional, que às vezes nem tem abrigos, por uma estação de embarque em nível, resolvendo todos os aspectos da acessibilidade e da perda de tempo na entrada dos ônibus ao subir as escadinhas e passar nas catracas para fazer o pagamento. Essa iniciativa vitoriosa em todo o mundo surgiu no Brasil há muitos anos e ficou paralisada. O BRT se desenvolveu bastante nos países da América Latina, da Ásia, do Pacífico, na França e nos Estados Unidos. Ontem participei de grande evento em São Paulo, ocasião em que o secretário Jilmar Tatto anunciou os esforços para a construção do BRT. Achei muito interessante ele ter utilizado o termo "BRT", que é pouco usado lá. Dizem corredor de ônibus etc. Não sei se isso se deve ao bairrismo paulista, porque esse nome está muito associado a Curitiba. O fato é que gostei de ver o secretário utilizar a sigla "BRT" e falar do trecho superior a 100km que a atual administração está programando.

Quanto ao Bairro Palmares, serei muito sincero com a senhora. Agradeço o convite, mas essa não é a minha função como presidente da BHTrans. Seria um ato populista da minha parte fazer isso. A BHTrans tem fiscais para fazer esse trabalho e, além disso, faz a fiscalização eletrônica todos os dias. Nesse mesmo horário já sabemos se os ônibus do Palmares viajaram atrasados no dia de ontem, descumpriram viagens. Se isso aconteceu, foi emitida multa para a empresa. Esperamos que com essa penalidade ela faça a devida correção. Deixo uma sugestão à senhora: participe do dia a dia da comissão regional de transporte e trânsito da sua localidade, exatamente nesse momento em que ela passa por um processo de renovação, assim como as demais regionais, que são espaços de discussão e de luta para melhorar o sistema de transporte. Conheço o Palmares, sei que esse é um bairro de qualidade nos Vetores Norte e Nordeste.

Quero dizer à Lúcia, da Aseapprevs, que as mudanças de itinerários e de pontos de ônibus que têm sido feitas na cidade - principalmente em função das obras do BRT, exatamente para melhorar a mobilidade - são todas objeto de divulgação por meio da televisão, das rádios e da imprensa, com jornais e panfletos distribuídos naquelas regiões, bem como no próprio portal da BHTrans, que tem sido cada vez mais utilizado pela população de Belo Horizonte. Na semana passada, fizemos uma reformulação muito profunda nesse portal para torná-lo mais amigável, com funcionalidades do tipo: "que linha posso pegar para ir de A para B? Quais são os horários disponíveis?", inclusive com a possibilidade de passar um *link* para o celular, de onde a pessoa poderá acompanhar o horário para se dirigir ao ponto. Acredito que respondi a todas as perguntas.

O Sr. Gabriel Santos - Fiz uma pergunta sobre a tarifa.

O Sr. Ramon Victor Cesar - Desculpe, você tem razão. A tarifa foi definida como um P zero, um valor de partida com base na estrutura de custos que os técnicos da BHTrans montaram com o apoio de uma consultoria econômica. Esse modelo e essas tabelas estão disponíveis na internet. Durante dois dias colocamos o técnico mais gabaritado da BHTrans em relação a esse tema na Câmara Municipal de Belo Horizonte, para dar orientações e responder às dúvidas das pessoas. Isso definiu uma tarifa de partida.

Essa estrutura de custos podia ser o conjunto de custos organizados em cinco grandes grupos, que são aqueles que mostrei nos *slides*. Portanto, esses grupos tinham pesos relativos na estrutura de custos e, para cada um, escolhemos um índice de preço oficial que permitia, a partir desse P zero, de 2008, fazer reajustes anuais, segundo a variação de custos de um índice oficial. Por exemplo: o índice de custos de óleo diesel. A Fundação Getúlio Vargas calcula o índice de custo de óleo. É uma entidade oficial, considerada como de utilidade pública, com 60 anos de atuação no Brasil, reconhecida pelo seu gabarito e pela sua competência. Outros índices, por exemplo, índices de salário e de despesa administrativa, são divulgados pelo IBGE. Todos os dois são extremamente transparentes. E fazemos, então, o reajuste anual. Se não ocorrer variação de custo de preço naquele ano, não teremos aumento tarifário. Isso aconteceu em dezembro de 2009, quando alguns itens tiveram variação positiva e outros, como o ônibus, por exemplo, tiveram uma redução de impostos. Portanto, a variação foi negativa. Quando combinamos as variações positivas com as negativas dos cinco índices, a resultante foi 0,00000 qualquer coisa, que deu um reajuste zero.

O contrato diz que, a cada quatro anos, considerando que a estrutura econômica pode mudar, é feita uma revisão desse modelo. É o que estamos fazendo agora. Estamos levantando os custos praticados hoje, quatro anos depois. Estamos fazendo uma comparação com a taxa interna de retorno associada a esse P zero na partida. Assim, vamos ver se o sistema está equilibrado para um lado ou para o outro. Se ele está equilibrado pró-tarifa ou pró-concessionária. Vamos fazer o ajuste. Acertamos o passo e partimos para mais um período de quatro anos. Ao longo desses 20 anos, haverá cinco avaliações desse tipo.

O presidente - Agradecemos a participação e os esclarecimentos do Ramon Victor, da BHTrans. Vamos passar a palavra para a Haydée, que fará a sua participação e depois irá se retirar, porque tem um voo.

A Sra. Haydée Svab - Desculpem-me, de antemão, porque terei de falar e logo depois sair, senão perco o avião. Falarei a respeito do BRT e do corredor em São Paulo - além do mais, por ser de São Paulo, sou obrigada a fazer um esclarecimento. É uma pena que o Ulises já tenha saído, porque a organização dele tem um estudo belíssimo, um manual de BRT que é o melhor que já vi. O BRT não é um corredor de ônibus, mas o que tem em São Paulo é um corredor de ônibus.

O Sr. Ramon Victor Cesar - Mas, o prefeito agora está falando em BRT.

A Sra. Haydée Svab - O BRT desloca a cobrança para o exterior, ou seja, a cobrança não é na parte interna do veículo, agilizando muito o fluxo. Por mais que ganhem velocidade no fluxo, o embarque gasta muito tempo. A cobrança aumenta o tempo de embarque. Se conseguimos reduzir esse momento, colocando a cobrança para fora, como no sistema de BRT, conseguimos agilizar o fluxo. Então, no BRT a cobrança é no exterior e o embarque em nível, o que não acontece nos corredores de São Paulo, exceto em alguns pontos do Rebouças. No BRT, geralmente, se prevê uma faixa de ultrapassagem nas paradas. No corredor de Santo Amaro há a ultrapassagem, mas não há a cobrança externa. No Rebouças há embarque em nível, mas não há ultrapassagem. Enfim, são várias questões que precisam estar conjugadas para que tornem o sistema mais eficiente. Em São Paulo, atualmente, não há o BRT. E não sei se, um dia, o que está sendo implantado vai virar BRT.



Quero fazer um breve comentário sobre a fala da Margareth. Não tenho carro, por opção. Escolhi morar mais perto do meu trabalho para ir a pé, ou de bicicleta, ou de transporte público, sem pegar o pico, o *rush*, mas nem todos têm essa possibilidade. Durante um bom tempo, fiquei horas e horas no trânsito de São Paulo. Só quem vive lá sabe o que é passar horas e horas no trânsito.

Infelizmente, não poderei ficar até amanhã, senão poderia ir com vocês ver esse trajeto para sentir e conhecer um pouco mais de Belo Horizonte. Mas, infelizmente, não vou estar aqui hoje à noite. Saindo um pouco da questão pragmática, no ponto de vista mais macro de intervenção pública, porque não adianta resolver o problema do seu bairro, porque com certeza vários outros ficarão com o mesmo problema. A questão é promover a equidade urbana. Temos o hábito, quando discutimos deslocamento no espaço, de acharmos que o problema é somente de transporte. Acharmos que tudo é necessariamente problema de transporte. Não estou dizendo que não é, mas talvez a solução para muitos problemas não nasçam no transporte e sim no planejamento urbano. O mais interessante é pensarmos conjuntamente, por isso coloquei, em algum momento da minha apresentação, o Estatuto da Cidade. É fundamental promover ofertas e oportunidades de maneira equânime no espaço urbano. Isso significa que cada pessoa não precisaria andar mais de 500m, 1Km até uma creche. É preciso ter um posto de saúde distribuído para cada área de “x” quilômetros quadrados, dentro da cidade. Isso significa que deve existir uma política de incentivo municipal para que haja emprego de uma forma mais distribuída na cidade, para que as pessoas não tenham de se deslocar horrores, todo o mundo para o mesmo lugar, ao mesmo tempo.

Então é preciso promover oferta de *mix* de uso, de que forma que as pessoas não sejam obrigadas a passar por isso. Se você quiser, pode fazer determinada coisa. O problema é quando você não opta por isso. Quero, por exemplo, optar por ir ao zoológico no outro lado da cidade. Tudo bem, mas não faço isso todos os dias nem por obrigação. Isso é fundamental. Enquanto acharmos que a questão de transporte é problema de “transporteiro”, vamos encontrar as mesmas soluções velhas e que não deram certo. Precisamos pensar nas coisas de forma integrada, o que é muito difícil, pois fazer um planejamento integrado não é solução técnica, mas, sim, política. Não vamos resolver o problema só tecnicamente. A técnica não é neutra; precisa ser articulada com um plano, e estamos numa sociedade em que há uma disputa de interesses.

Portanto defendo a existência de uma possibilidade de disputa mais justa. Trata-se de uma questão de disputa. Cada um defende os seus próprios interesses ou do seu grupo. Isso acontece na sociedade. Não estou criticando. Isso é normal. O que se precisa tentar fazer é que ela aconteça de forma mais justa possível, de maneira que as pessoas tenham chances iguais. Desdobrando-se para o território urbano, precisamos dar oportunidades de serviços bem distribuídos nas cidades.

Para finalizar, vou dar uma pincelada na pergunta que a Ignez Macedo fez. Ela dirigiu a pergunta, da qual gostei muito, a todos os palestrantes. Vou relê-la: “Quais as consequências do trânsito, do transporte, da poluição sonora e do ar, dos altíssimos degraus dos ônibus, na saúde dos motoristas de ônibus, pedestres, etc.?” Há muita coisa aqui que daria para elaborar um tratado.

Uma das coisas que precisamos pensar é na cadeia de viagem. Isso significa que a pessoa saiu da porta da casa dela e chegou a algum lugar. As pessoas, em geral, exceto quando falamos de ciclovias aos domingos, não andam de certo transporte por andar. Não dizem que acordaram com vontade de ficar andando quatro horas pela cidade e depois voltaram para casa. As pessoas não andam por andar, mas querem fazer atividades na cidade. Usam o transporte como um meio para saírem de um lugar e irem para o outro para desenvolver essa atividade. Então temos de pensar nessa cadeia como um todo. Na minha opinião, há nela um elo mais fraco, o pedestre. Se você morar exatamente na quadra adjacente ao metrô, precisa andar até lá. Em relação ao ponto de ônibus, é a mesma coisa. Assim há um pedaço que precisa ser feito a pé na cadeia de viagem. Pode parecer que não, mas esse pedaço tem de ser bem considerado, pois é decisivo quando estamos dizendo que queremos migração de modo. Se queremos que as pessoas saiam de um modal individual, o carro, e que elas migrem para um modal coletivo, preciso considerar o que elas têm mais de desconforto. É um ponto muito delicado. Quando você tem um carro que está na garagem, você comeu esse pedaço do andar a pé. E isso faz com que as pessoas se sintam mais confortáveis. Por quê? Vou enumerar as várias coisas que chamamos de atributos.

Quando uma pessoa avalia que vai fazer uma ação e não outra está considerando muitos atributos. Não o faz racionalmente, dando peso 01 a isso e 07 àquilo. Vou ter de andar da minha rua até os pontos de ônibus, da estação de trem ou de metrô. Minha rua é agradável, tem largura suficiente? Se tenho cadeira de rodas, carinho de bebê ou de compras, consigo passar por ela? Se estou de salto alto, consigo andar? Ela é bem iluminada, sinto-me segura, vou ser assaltada? Se for uma subida muito longa, há degraus adequados? Há várias questões na cadeia de viagem, mas tecnicamente damos pouca atenção a elas. Vejam quantas coisas eu disse e quantos poderes estão envolvidos. Quem toma conta da calçada é o proprietário do imóvel. Quem toma conta da iluminação pública? Quem toma conta da segurança? Perceberam quantos agentes estão envolvidos só no que eu falei agora? É um tópico muito pequenininho, mas muito decisivo para a pessoa avaliar se pegará um ônibus ou sairá com o seu carro.

Isso é difícil de articular, de conseguir. Além disso, se for um lugar bonito, como, por exemplo, o Aterro do Flamengo, vou a pé, olhando aquele mar maravilhoso. Moro ali perto e vou a pé pela orla. É muito mais agradável do que se eu fosse andar em um lugar feio, fedido, escuro, mal cuidado e inseguro. Há vários atributos intangíveis que fazem com que as pessoas prefiram ir a pé. Talvez seja até mais interessante ir a pé, porque é bonito. Ao invés de pegar ônibus, anda mais um pouquinho. “Ah, vou com você até ali, eu o acompanho. Veja a lua como está bonita”. Você se sente bem naquele lugar.

Quando falamos em ônibus, temos de falar no pedestre também. O ônibus pode ter a melhor velocidade do mundo, a pessoa vai se sujeitar provavelmente a isso, mas não necessariamente estará plenamente satisfeita. Muitas vezes posso ter um serviço de ônibus que não é perfeito, mas se estiver inserido em uma cadeia de viagem atraente, a pessoa irá escolhê-lo. Talvez essa solução não seja ótima, mas boa o suficiente para conseguir uma migração modal. Sobre a questão do pedestre que foi apresentada nessa pergunta, cabe mencionar isso.

A poluição sonora entra na mesma questão. Quando pensamos no sistema de transporte no espaço público, no tecido urbano, ao inserir uma linha de ônibus expressa, ou um BRT, ou uma estação de metrô, perguntamos qual será o impacto no raio a partir, por exemplo, do quilômetro zero, um ou três. Estaríamos degradando o tecido urbano? As pessoas vão querer morar ao lado? Ou vai haver um barulho horrível? Quem mora ao lado de uma estação de trem sabe que é um horror. Adjacentemente a esses pontos, há uma queda do valor imobiliário. Geralmente, qualquer coisa que inserimos no espaço urbano, sem um tratamento urbanístico adequado, gera uma



queda do valor imobiliário, pois as pessoas não gostam de morar ali. Haverá uma valorização nas quadras dois, três e nas quadras próximas, mas não nas quadras ao lado.

Quando se faz uma intervenção no transporte, é preciso que quem o faça não seja somente um “transporteiro”. É preciso dar um tratamento urbanístico adequado. É preciso ficar mais interessante, senão as pessoas não vão concordar. Pode haver aumento do índice da criminalidade à noite. Em São Paulo há vários problemas nas saídas da CPTM. Isso é muito complicado. Houve tamanha degradação, que sair da CPTM ficou perigoso. As pessoas têm medo de serem assaltadas. Estão tentando tratar desse problema de várias maneiras porque não é somente colocar polícia. Isso não vai se resolver somente dessa forma. É preciso uma ação integrada de vários setores.

Vou falar sobre o veículo e, em seguida, finalizarei. O BRT resolve o problema dos altíssimos degraus dos ônibus, pois ele faz a entrada em nível. Fiquei um tempo em Curitiba e foi lindo. Gente, as mulheres entram com carrinho de criança no ônibus! A mulher não fica presa em casa porque tem um filho. A mulher pode sair com ele, pois consegue andar na rua e até andar de ônibus com um carrinho de bebê. Falo isso porque a minha pesquisa é sobre comportamento de demanda. A cidade se amplia para a mulher, pois ela pode ir mais longe. Consegue-se promover inclusão social por meio do transporte adequado, bem pensado, bem planejado e bem feito. Achei isso lindo. Nesse tipo de transporte entra até cadeira de roda. É muito bom, fiquei chocada positivamente. Não fui de carro para Curitiba, fui de ônibus, queria ver se o transporte público funcionava. E me desloquei na cidade por meio de transporte público. Vi coisas que realmente precisávamos aprender para aplicarmos em outras cidades. Nas horas de pico, o tubo fica lotado de gente. Eles têm problema de saturação, como ocorre em qualquer outra grande cidade. Mas a qualidade ofertada é muito superior às outras experiências brasileiras que conheço.

Coisas em que acho que podemos muito investir: não fazer os ônibus como carroceria de caminhão; haver qualidade decente de ônibus; limpeza adequada dos ônibus. Não entrarei na questão específica da BHTrans, mas não é toda cidade que tem isso. Em cidades do interior, pelo menos do interior de São Paulo, os ônibus não necessariamente têm asseio adequado. Eles precisam estar limpos, ser bonitos, e as pessoas precisam sentir-se bem. Elas querem se assentar num lugar limpinho, pelo menos que não passe uma barata na janela. Isso pesa para as pessoas decidirem se irão de carro ou de transporte público. Então tem de haver cuidado com vários atributos. As pessoas sopesam tudo isso, é muita coisa.

Por fim eu gostaria de falar dos funcionários. Eu nunca seria motorista de ônibus, acho uma profissão estressante. O trânsito é um espaço agressivo. Queremos que ele seja menos agressivo, discutimos aqui fora para ele ser menos agressivo, mas as pessoas morrem no trânsito todos os dias, batem umas nas outras, xingam-se, não são respeitadas nem educadas. Então várias questões têm de ser consideradas. Primeiro o motorista tem de ser treinado. Não treinado para ter uma carteira, mas para lidar com o público; e tem de ter assistência psicológica, porque é um trabalho, de alguma forma, insalubre. Quando pensamos no sistema de transporte, há todas essas pequenas questões, que, no fundo, fazem melhorar muito a qualidade do serviço oferecido. Desculpe-me alongar, essas são minhas considerações finais. Muito obrigada.

O presidente - Nós é que temos de agradecer a presença da Haydée Svab, pesquisadora da USP, que representa a ONG Transparência Hacker. Além de ter vindo prestigiar-nos, ela traz ponderações importantes ao nosso debate. Passamos a palavra a André Henrique de Brito Veloso.

O Sr. André Henrique de Brito Veloso - Serei breve porque, de certa forma, fui contemplado por algumas respostas. Também não gostaria de ficar me debruçando sobre aspectos muito específicos porque, quando fazemos a discussão aqui sobre a proposta de tarifa zero etc., na verdade estamos propondo uma ação radical da concepção de mobilidade urbana. Há arquitetos e urbanistas aqui, e, estudando planejamento urbano, estamos cansados de ver que há muitas leis e regulamentações para uma cidade boa e para se cumprir, por exemplo, a função social da propriedade. Não está no gíbi, é impressionante. O Brasil não está carente de planos de mobilidade urbana, nem Belo Horizonte; não existe essa carência. O que existe e o que reiteradamente acontece é, como diria o Prof. Carlos Vainer, um estado de exceção do capital. Quando é interessante aos negócios, abrem-se exceções. Na verdade as exceções são regras, então, quando chegar a Copa do Mundo, abre-se uma exceção, e por aí vai. O que estamos discutindo aqui, e que acho ser fundamental discutir, é a efetividade das decisões, senão sempre ficaremos só no debate técnico, no debate de que possibilidade seria viável ou não; enquanto, do lado de fora, quando voltarmos para casa, no horário de pico, os que pegarem carro ou ônibus - vim de bicicleta, mas não há bicicletário - sofrerão bastante. O que queremos discutir aqui é a efetividade do poder e a transformação do poder e da estrutura de poder. Que as pessoas realmente sejam senhoras de seu destino, que tenham poder sobre o que está acontecendo com elas, e não vivam assim.

Só queria fazer algumas pontuações sobre o que foi dito aqui ao longo do dia. Um ponto fundamental é prestar muita atenção quando o poder público... Vou às audiências públicas. Tanto a BHTrans quanto o sindicato das empresas de ônibus sempre dizem que não há demanda quando se discute o transporte noturno e o transporte aos domingos. Aos domingos quase não há ônibus; e, de noite, é um absurdo, pois, se a pessoa não mora perto do lugar aonde vai, não adianta. Então não se tem acesso ao Centro da cidade, por exemplo.

É um conceito extremamente equivocado discutir a demanda pela demanda, entre aspas, “real”, pelo número de pessoas que rodaram a catraca. As pessoas não pegarão o ônibus, ou seja, efetivarão essa demanda simplesmente porque sabem que não há ônibus. A pessoa não sairá de casa ou pensará várias vezes em acessar o espaço urbano se sabe que não há infraestrutura para acessá-lo. Então essa discussão de que a demanda por ônibus caiu é absurda. Não dá para discutirmos nesses termos. É preciso discutirmos no que poderia acontecer. Por isso o projeto de lei e a discussão da tarifa zero é tão importante assim.

O que queremos dizer aqui é que estamos mudando a lógica da relação das pessoas com o espaço urbano e a cidade. Entendeu? Não estamos discutindo se 45% das viagens são financiadas por vale-transporte ou não, porque o sujeito está pagando para ir trabalhar. Não quero que o meu deslocamento na cidade seja condicionado à lógica do trabalho, à lógica produtivista. Quero poder ter acesso ao espaço urbano. Aí, sim, estamos discutindo direito da cidade. Aliás, não é só direito ao que está estabelecido na cidade, que é também muito importante, mas direito à construção coletiva dos destinos da cidade. Portanto, se não tenho como ter acesso e a minha vida na



cidade se resume ao produtivismo, a trabalhar, estamos com uma pauta extremamente rebaixada. Entendeu? É a mesma coisa da demanda real. Então não adianta.

Outro ponto importante sobre o qual quero falar é da integração tarifária, que o Ramon citou. Falar que a integração tarifária é um elemento importante na cidade que existe hoje é, no mínimo, lamentável. Aos domingos, o segundo ônibus é gratuito ou você paga meia. Isso é muito pouco. Não há política tarifária alguma. Não estamos nem discutindo tarifa zero, mas políticas tarifárias minimamente plausíveis, como você ter um bilhete mensal, um bilhete único etc. Nem estamos tocando no absurdo que é não existir integração entre o Cartão BHBus no Município de Belo Horizonte e o Cartão Ótimo, que é da RMBH. Isso é tão absurdo que até, de acordo com o último informe que obtive, as estações de BRTs terão duas entradas separadas. O que há de pessoas que mentem... Há um número impressionante de pessoas que moram em Belo Horizonte para aqui trabalhar.

A discussão da transparência e da fiscalização são pontos que não entram no sistema. Não há sistema eletrônico que afira isso nem quantas pessoas executam hoje em dia a tarifa zero "na marra". As pessoas continuarão entrando por trás dos ônibus nas periferias, porque simplesmente não têm condições de acesso.

É importante lembrar que 30% da... Uma grande margem populacional que não anda de ônibus porque não tem dinheiro. Não estamos tratando dessas pessoas. Isso tem de ficar claro. Em termos gerais, precisamos repensar radicalmente o nosso sistema de mobilidade urbana.

Há um outro ponto sobre o qual quero falar. Estou tentando fazer uma discussão mais ampla. Nas apresentações da BHTrans, na questão do plano mobilidade, há sempre um gráfico demonstrando como a situação piorou na cidade por causa dos carros, que isso é um processo de piora e que, se tudo for feito direitinho, conseguiremos reverter para o nível que estávamos em 2000. Então vamos conseguir não piorar muito as coisas. Isso é uma prova de como está rebaixado o nosso debate. Falo isso para todo o mundo. Pelo amor de Deus, temos de tratar essa questão no nível até do impossível, do que queremos de fato, das utopias. Por isso a tarifa zero é uma transformação radical do sistema, porque, sem essa transformação, vamos ficar discutindo se ficaremos presos por duas horas ou uma hora e meia ou uma hora no trânsito. Vamos discutir alça viária, mas não discutir uma nova lógica de estar na cidade, de se apropriar do espaço da cidade, de transitar por ele e construir nele. É bem triste isso.

Sobre algumas questões específicas, a Ana Lúcia fez uma pergunta que me leva à questão do transporte como direito social. Está tramitando na Câmara Federal a PEC nº 90, que institui o transporte como direito social. Estamos tão acostumados a tratar o transporte como se tivesse de ser pago; que até a Constituição o trata assim. Por isso a nossa lei também vai na lei orgânica, porque coloca o transporte gratuito como um direito. Direito não se discute, direito é direito, e as pessoas têm de ter acesso a ele. Saúde, educação, transporte e moradia, isso é o mínimo de que estamos tratando para se pensar em uma vida minimamente emancipada.

Encerro com este apelo: não vamos ficar - temos acessado muito os fóruns de mobilidade urbana - no debate tecnicista, mas pensar, sim, na emancipação das pessoas. Obrigado.

O presidente - Agradecemos as considerações do André Henrique de Brito Veloso, que falou pela Assembleia Popular Horizontal. Para as suas considerações, com a palavra, a Maria Eulália Alvarenga.

A Sra. Maria Eulália Alvarenga - Deputado, serei bem breve, não gastarei nem 5 minutinhos. Nós, do Núcleo Mineiro de Auditoria Cidadã da Dívida, consideramos a mobilidade urbana um direito social. Quando vocês lerem a PEC nº 3, do Ipea, que saiu no final de agosto, verão que a conclusão deles é no sentido de que a política tarifária - continuo com a minha exposição - é uma política pública para a cidade, e não uma questão empresarial, privada, regida por contrato entre empresas, sem transparência e sem nenhum controle.

Em relação a Belo Horizonte, o índice de bem-estar urbano do Observatório das Metrópoles, que saiu no final do mês passado, é o pior se comparado com o de São Paulo e Rio. Acho que não devemos comparar com os piores, mas sim com cidades do mesmo porte, com a mesma população. O índices são: Fortaleza, 0,79; Porto Alegre, 0,78; grande Vitória, 0,6; e estamos com 0,3. Então, realmente o sistema de transporte em Belo Horizonte não funciona.

Quando dizemos que mão de obra é 40% e pneus 5%, não sabemos como chegaram a isso. Sabemos apenas o que acontece com os pneus dos ônibus, como são recapados e trocados. A população tem ciência disso. Conforme a Profa. Haydée disse, necessitamos de dados primários para saber como se chega a essa tarifa. Quando lemos o contrato de concessão que está em vigor em Belo Horizonte, constatamos que está muito bom e de acordo com a Lei nº 8.987, a lei de concessão. Fala em regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e tarifas. Pergunto: qual cidadão belo-horizontino que utiliza ônibus vê isso? Por isso, presidente da BHTrans, naquele dia, na câmara, eu lhe disse que via caducidade nesse contrato, porque vários itens não estão sendo cumpridos. A lei permite que o município lance mão desse direito e dê caducidade a ele. Há um fundo criado com 2% da receita das empresas que ninguém viu, não sabe onde está e quem está aplicando. Em qual banco?

O Sr. Ramon Victor Cesar - Unibanco.

A Sra. Maria Eulália Alvarenga - Obrigada pela informação. Não estava lá. Mesmo em se tratando das renúncias fiscais, dizemos que Belo Horizonte não dá subsídios. Realmente não tem dinheiro público colocado lá, mas e os subsídios indiretos? E o nosso ISSQN que, no início de 2000, era 5% e passou para 3%? E a briga que tirou a base de cálculo do imposto municipal CGO? Isso não é subsídio indireto? Agora que reduziu R\$0,05 na... Com o ISS, R\$0,05, mais R\$0,10 com o PIS e a Cofins. Não terminei de falar.

Era R\$2,80 e passou para R\$2,65, não foi isso? Então são R\$0,15: R\$0,05 do ISS e R\$0,10 do PIS e da Cofins, que foi uma renúncia fiscal do governo federal em maio. Teriam de dar mais R\$0,10 referentes à renúncia fiscal da folha de pagamento. Segundo a lei de concessão, isso é destinado diretamente. Então precisamos de transparência nessas coisas e dizer ao cidadão que o município subsidiou as empresas de transporte, os empresários, em R\$25.000.000,00, atrás de R\$0,05 da redução da tarifa. Observando-se a lei que foi para a Câmara, que precisa estar de acordo com o art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal, eles não explicaram de onde vão tirar esses R\$25.000.000,00. Ou a sociedade participa efetivamente do conselho ou, mais uma vez, apenas se cumprirá a legalidade.

Realmente os órgãos públicos não se comunicam com o cidadão. Você acorda e vê um buraco na sua porta, mas ninguém fala sobre isso. Por isso temos de mudar essa mentalidade. As respostas de várias questões que a ouvidoria da Prefeitura dá ao cidadão são ridículas, dá-nos vontade de chorar. O que realmente queremos no final é o que disse: nossa luta para que as políticas públicas saiam

do papel, venham para o mundo real para efetivarmos a política de mobilidade urbana, a fim de que nossos direitos sejam reconhecidos. É preciso que os gastos públicos sejam feitos com muito cuidado e muita clareza, porque esse é o dinheiro público de que tanto necessitamos na saúde, na educação. Meu apelo é que realmente os Poderes Executivo e Legislativo ouçam o clamor das ruas. Estamos organizados porque precisamos que esse governo - e falo dos três níveis - escute o que o povo está pedindo. O governo existe para atender as demandas do povo. Agradeço a oportunidade de poder falar aqui. Muito obrigada.

O presidente - Agradecemos muito a participação da Maria Eulália Alvarenga, do André Henrique de Brito Veloso, do Ramon Victor Cesar e da Haydée Svab. Agradecemos a presença de cada um que esteve neste encontro estadual do fórum técnico Mobilidade Urbana: Construindo Cidades Inteligentes. Seguiremos os trabalhos em um processo de interiorização. A partir do final do mês de outubro e início de novembro estaremos em 11 macrorregiões do Estado fazendo oficinas técnicas, levando aos prefeitos e vereadores, à população em geral e à sociedade civil organizada os desafios da elaboração dos planos municipais de mobilidade urbana.

### **Encerramento**

O 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 segunda-feira, dia 23, às 20 horas, nos termos do edital de convocação. Levanta-se a reunião.

## **ATA DA 24ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 17ª LEGISLATURA, EM 2/10/2013**

### **Presidência dos Deputados Ivair Nogueira e Hely Tarquínio**

Sumário: Comparecimento – Abertura – 1ª Parte: Ata – 2ª Parte (Ordem do Dia): 1ª Fase: Questão de Ordem – Despacho de Requerimentos: Requerimento contido na Mensagem nº 539/2013; deferimento – Suspensão e Reabertura da Reunião – Discussão e Votação de Indicações: Indicação nº 77/2013; aprovação – 2ª Fase: Suspensão e Reabertura da Reunião – Discussão e Votação de Proposições: Discussão, em 1º turno, do Projeto de Lei Complementar nº 23/2012; discurso do deputado Cabo Júlio; questão de ordem – Registro de Presença – Encerramento.

### **Comparecimento**

– Comparecem os deputados e as deputadas:

Dinis Pinheiro - Ivair Nogueira - Hely Tarquínio - Adelmo Carneiro Leão - Dilzon Melo - Neider Moreira - Alencar da Silveira Jr. - Almir Paraca - Ana Maria Resende - André Quintão - Anselmo José Domingos - Antônio Carlos Arantes - Antônio Genaro - Antonio Lerin - Bonifácio Mourão - Bosco - Braulio Braz - Cabo Júlio - Carlos Henrique - Carlos Mosconi - Carlos Pimenta - Celinho do Sinttrocel - Dalmo Ribeiro Silva - Deiró Marra - Doutor Wilson Batista - Duarte Bechir - Elismar Prado - Fabiano Tolentino - Fábio Cherem - Fred Costa - Glaycon Franco - Gustavo Valadares - Hélio Gomes - Jayro Lessa - João Leite - Juarez Távora - Lafayette de Andrada - Liza Prado - Luzia Ferreira - Maria Tereza Lara - Mário Henrique Caixa - Marques Abreu - Neilando Pimenta - Paulo Guedes - Paulo Lamac - Pompílio Canavez - Rogério Correia - Rômulo Viegas - Rosângela Reis - Sargento Rodrigues - Sávio Souza Cruz - Sebastião Costa - Tadeu Martins Leite - Tenente Lúcio - Tiago Ulisses - Zé Maia.

### **Abertura**

O presidente (deputado Ivair Nogueira) – Às 9h15min, a lista de comparecimento registra a existência de número regimental. Declaro aberta a reunião. Sob a proteção de Deus e em nome do povo mineiro, iniciamos os nossos trabalhos. Com a palavra, o 2º-secretário, para proceder à leitura da ata da reunião anterior.

### **1ª Parte**

#### **Ata**

– A deputada Luzia Ferreira, 2ª-secretária *ad hoc*, procede à leitura da ata da reunião anterior, que é aprovada sem restrições.

### **2ª Parte (Ordem do Dia)**

#### **1ª Fase**

O presidente – Nos termos do edital de convocação, a presidência vai passar à 2ª Parte da reunião, em sua 1ª Fase, com a apreciação de pareceres, de requerimentos e de indicações.

### **Questão de Ordem**

O deputado Dalmo Ribeiro Silva – Sr. Presidente, vou ser rápido. Gostaria somente de registrar uma ação muito propositiva realizada na tarde de ontem, na Emater, sob a presidência do José Ricardo. Estou me referindo à nova linha de investimentos e, principalmente, de ações voltadas à agricultura, em parceria com a Caixa Econômica Federal. Verificamos, nas palavras do secretário Elmiro Nascimento, que lá esteve, a possibilidade de financiamentos rurais do Pronaf e do Pronafinho à agricultura mineira. A nossa região Sul de Minas será a grande beneficiada. Existe também uma grande parceria com o Banco do Brasil, que está ajudando o homem do campo. Agora também contamos com a participação da Caixa Econômica Federal em Minas Gerais, de forma efetiva e propositiva, beneficiando todos aqueles que participam e participarão da agricultura, da pecuária e, principalmente, do desenvolvimento da economia do nosso estado. A nossa região Sul de Minas, voltada à cafeicultura, muito tem a ganhar. Portanto quero parabenizar a Emater na pessoa do presidente José Ricardo e na pessoa de todos os que puderam construir esse projeto importante para a agricultura de Minas Gerais. Obrigado.

### **Despacho de Requerimentos**

O presidente – Requerimento contido na Mensagem nº 539/2013, do governador do Estado, em que solicita a retirada de tramitação de emenda, por ele apresentada por meio da Mensagem nº 526/2013, ao Projeto de Lei Complementar nº 23/2012, a qual institui o



regime de subsídio dos policiais civis e aguarda numeração em Plenário. A presidência defere o requerimento de conformidade com o inciso VIII do art. 232 do Requerimento Interno. Arquive-se a emenda.

### **Suspensão da Reunião**

O presidente – A presidência vai suspender a reunião por 50 minutos para entendimentos entre as lideranças sobre a apreciação das matérias constantes na pauta. Estão suspensos os nossos trabalhos.

### **Reabertura da Reunião**

O presidente – Estão reabertos os nossos trabalhos.

### **Discussão e Votação de Indicações**

O presidente – Indicação nº 77/2013, feita pelo governador do Estado, do nome do Sr. Gilberto Pinto Monteiro Diniz para o cargo de conselheiro do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais. A comissão especial opina pela aprovação do nome. Em votação, a indicação. As deputadas e os Deputados que a aprovam permaneçam como se encontram. (- Pausa.) Aprovada.

### **2ª Fase**

### **Suspensão da Reunião**

O presidente – A presidência vai suspender a reunião por 5 minutos para entendimentos entre as lideranças sobre a apreciação das matérias constantes na pauta. Estão suspensos os nossos trabalhos.

### **Reabertura da Reunião**

O presidente – Estão reabertos os nossos trabalhos.

### **Discussão e Votação de Proposições**

O presidente – Discussão, em 1º turno, do Projeto de Lei Complementar nº 23/2012, do governador do Estado, que contém a Lei Orgânica da Polícia Civil do Estado de Minas Gerais. A Comissão de Justiça conclui pela constitucionalidade do projeto na forma do Substitutivo nº 1, que apresenta. A Comissão de Administração Pública opina pela aprovação do projeto na forma do Substitutivo nº 2, que apresenta. A Comissão de Segurança Pública opina pela aprovação do projeto na forma do Substitutivo nº 2, da Comissão de Administração Pública, com as Emendas nºs 1 a 28, que apresenta. A Comissão de Fiscalização Financeira opina pela aprovação do projeto na forma do Substitutivo nº 3, que apresenta, e pela rejeição dos Substitutivos nº 1, da Comissão de Justiça, e nº 2, da Comissão de Administração Pública, e das Emendas nºs 1, 4, 7, 13, 23 a 26, da Comissão de Segurança Pública. Em discussão, o projeto. Com a palavra, para discuti-lo, o deputado Cabo Júlio.

O deputado Cabo Júlio\* – Sr. Presidente, Sras. Deputadas e Srs. Deputados, tanto eu quanto os servidores da Polícia Civil fomos pegos de surpresa esta manhã.

Sabemos - e tenho dito ao longo do tempo - que há uma dívida histórica dos governos de Minas Gerais com a Polícia Civil, que foi relegada a segundo plano na segurança pública. Isso fica muito claro quando se faz uma comparação da Polícia Civil com o Bombeiros, com a Polícia Militar ou com qualquer outro órgão. A Polícia Civil ficou relegada em termos de salário, de estrutura, de viatura, enfim, de tudo. Isso é fato. Então, essa lei orgânica veio para fazer um recomeço; para começar a resgatar a história da Polícia Civil e a dignidade do policial civil. Digo isso sem nenhum problema. Todos sabem que sou militar e que a minha esposa é policial civil. Acompanhei a sua carreira de perto. Deputado Rogério Correia, hoje pela manhã, fui pego de surpresa, pois houve uma grande movimentação. Não posso deixar de parabenizar as entidades representativas da Polícia Civil, especialmente o Sindpol, que vem persistindo. Eles marcam reunião para uma semana em uma comissão, mas enrolam e a desmarcam. Vem gente do interior, de ônibus, e eles a desmarcam novamente. Fazem um acordo, e vem ônibus e vans do interior, mas eles a desmarcam novamente. Isso vem persistindo e até coloca em risco a vida dos colegas que se deslocam por essas estradas de Minas para chegar até aqui.

Tentou-se construir com o relator, o deputado Lafayette de Andrada, um grande acordo. Lembro que fomos para uma salinha onde estavam os deputados João Leite e Durval Ângelo e todos os representantes de entidades, a fim de tentarem um mínimo acordo. Estava acontecendo o seguinte: tudo em que avançávamos não era permitido porque a PM não deixava ou porque o governo não queria. A tônica era essa. E eu disse internamente na Polícia Militar: “Quero que um delegado ganhe R\$200.000.000,00 por mês. Deixem que ele coloque essa quantia no bolso. Depois, vou querer ganhar o mesmo salário”.

Qual é o erro de estratégia? Não tenho nem deixo que a coirmã tenha, ou seja, vamos nos unir no espírito de miséria. Essa é a tônica. Polícias diferentes têm de ter tratamentos diferentes, têm características diferentes. Não se pode tratar os desiguais de forma igual, senão nunca vamos ter algo que preste. “Isso não pode porque lá não tem”; “isso não pode ser concedido à Polícia Militar porque a Polícia Civil não tem”; “aquilo não pode ser concedido à Polícia Civil porque a Polícia Militar não tem”. O que é isso? Não estou entendendo. Sou de uma geração, sou da polícia de 1988. Se estivesse na ativa, teria 25 anos de serviço. Sou de uma geração em que saíamos da Polícia Militar para sermos detetives na Polícia Civil, porque um detetive ganhava igual a um terceiro-sargento. Sou dessa geração. Muitos profissionais da Polícia Militar foram para a Polícia Civil. Os nossos oficiais saíam da Polícia Militar e faziam concurso para delegado, porque o salário de delegado era maior que o de um oficial. Ao longo do tempo, a Polícia Civil foi sendo sucateada cada vez mais; os nomes foram mudando. Por exemplo, o cargo de detetive passou a ser chamado de agente de polícia e, depois, de investigador. A nomenclatura foi sendo mudada, mas o salário continuava o mesmo. Aí chegaram ao ponto de desconto. Hoje um investigador ganha igual a um soldado, ou seja, retroagiu dois níveis; um delegado ganha igual a um tenente. Fizeram um paralelo, mas, ao invés de fazer um paralelo para cima, fizeram-no para baixo: “Venham passar fome comigo”; “venham descer um nível”. É isso o que ocorreu.

O que me deixa mais indignado é que demorou muito para se construir um acordo, ainda que fosse mínimo. Esse acordo mínimo seria “vamos começar na formação”. Quando o policial civil vai para a Acadepol, transforma-se em um monstro jurídico. Ele, que é servidor da iniciativa privada ou do serviço público, desliga-se do seu serviço e vai para a Acadepol e, ao terminar o curso, não é



nomeado - mas isso faz parte do edital. E aí ele se machuca lá. O problema é de quem? Ele não é servidor público, portanto não pode ser aposentado; não é servidor privado, porque pediu demissão de seu emprego; então é empurrado para um buraco jurídico.

Em outras instituições, o cidadão é nomeado no dia em que inicia o curso na Acadepol. Entrei para a polícia no dia 1º/12/1988. Sabem qual foi o primeiro salário que recebi? O décimo-terceiro. Entrei no dia 1º de dezembro e, no dia 20, recebi o 13º salário, 1/12. Pensei: “Esse negócio é muito bom: estou aqui há 20 dias e já recebo dinheiro”. Ou seja, após 10 dias recebi o meu primeiro salário.

Havia um problema na formação, o cara era um monstro jurídico. Às vezes um cidadão largava o seu serviço, terminava o curso, mas somente após oito meses era nomeado. Não podia arrumar um emprego, porque poderia ser chamado a qualquer momento; não podia voltar para o serviço público, porque havia pedido o seu desligamento; então se transformou em um monstro jurídico. A primeira coisa que se tentou consertar, a pedido das entidades, foi a questão da nomeação, decidindo-se que, no dia em que um cidadão iniciar o curso, deve ser nomeado. Haveria muitos deveres, mas também direitos. Avançamos nesse primeiro ponto.

O segundo ponto dizia respeito à promoção. Não estou fazendo críticas ao governo do Estado nem à chefia da Polícia Civil, porque isso é histórico. Como funcionam as promoções na Polícia Civil? Estou falando sobre isso porque recebo pedidos em meu gabinete. Na época de promoções, colegas do Barreiro me ligam dizendo: “Júlio, na Polícia Civil é preciso dar um empurrãozinho; existe um QI, o critério não é objetivo; o cidadão era muxiba, mas, como era puxa-saco, foi promovido. Eu, que sou operacional, mas não puxo o saco de ninguém, não sou promovido”.

Era isso. Não estou dizendo que todos foram promovidos assim. Existem esses critérios e falta objetividade. Muitas vezes o cidadão que está trabalhando na base da pirâmide é melhor visto, e o colega que está subindo morro, investigando, entregando intimação ninguém enxerga. Quem não é visto não é lembrado. Então, o segundo ponto que precisava avançar era a promoção automática, mas isso não pode ser, porque na PM é de 10 anos; na PM agora é de 9 anos. Com todo respeito, o que tenho com isso? Acredito que estamos debatendo o Projeto de Lei Complementar nº 23/2012, que contém a Lei Orgânica da Polícia Civil, e ponto. Não estou discutindo outras coisas. Estou discutindo essa lei, e tudo que debater deve ser inerente, exclusivo, privativo da Polícia Civil, e ponto. Por que tenho que discutir efeitos no IEF ou nos Bombeiros, se estou debatendo a Lei Orgânica da Polícia Civil, Toninho? Não tem lógica.

Assim, conseguimos avançar, e começaram os argumentos de que lá não pode: “Não, são 9 anos”. Lembro-me de que o Denilson bateu o martelo dizendo que não havia jeito. Passou-se para 9 anos. Ou seja, independentemente de vaga, se o colega está entregando intimação, se está no Deosp correndo atrás de bandido ou se está no gabinete, com 8 anos será promovido. Aí vem alguém e alega que, no outro lado, não é assim. Ora, isso não é problema nosso; na Polícia Civil, será. E avançamos desta forma: com 8 anos, o colega terá a primeira promoção; com 16, a segunda; com 24, a terceira; e iria para a aposentadoria numa situação mais confortável. Avançamos um pouco mais na questão da progressão.

Ouvi de um colega uma crítica que foi enviada a um deputado, mas não consegui entendê-la, a respeito de progressão horizontal. O que é essa progressão? Antigamente, o colega ficava dois anos na mesma letra, depois mudava, tinha um pequeno avanço de R\$50,00, R\$100,00; e ia mudando. Isso foi alterado para que a progressão não demorasse dois anos. Como ficou? Essa progressão passou a ser anual, ou seja, o investigador II, quando chegar à letra E, terá que esperar mais 3, 8 anos para ser promovido ao nível seguinte, mas já ganhará igual ao nível seguinte. É um avanço financeiro pois, se sou I e cheguei a I, E, vou ganhar igual ao II, A; se sou II, E, vou ganhar igual ao III, A. Essa é uma progressão disfarçada, para dizer à pessoa que precisa esperar chegar lá, mas já começa a ganhar hoje. Isso foi um avanço.

Por conta desse discurso, sei que apanharei de alguns lados, mas é preciso ter postura. Em nossa reunião, lembro que alguns colegas falaram que eu estava atrapalhando a negociação. Pensei: “Atrapalhando porque estou falando a verdade? Achar que estão enganando os outros?” Disseram que eu estava preocupado, mas não estou preocupado. Sou policial e estou parlamentar; quando sair daqui, voltarei a ser policial. Chegaram a dizer que eu estava atrapalhando a mesa de negociações, porque estava dizendo que lá não era assim ou assado, para tentar construir algo com base nas demandas da Polícia Civil.

Bem, acho que vencemos essa etapa, vencemos a questão do concurso e da promoção. Depois havia o problema dos peritos, que ficaram no vácuo.

Vou apenas complementar a minha fala. Então havia o problema dos peritos, que não ficaram nem num lugar nem em outro. Estipulou-se que o perito não teria promoção em 8 anos e também não teria promoção antecipada com 3 anos, como o delegado. Assim, a situação ficou da seguinte forma: “Vocês ficarão assim: não vão para lugar algum”. Ora, isso tem que avançar.

Então vem o problema dos delegados. Existe também uma dívida histórica com eles. Os delegados de Minas Gerais ainda têm um dos piores salários do Brasil. Vou dar um dado a vocês: apesar de a televisão ter anunciado, depois do último concurso, que hoje em cada comarca há um delegado, esqueceram-se de dizer que cada comarca que conta com um delegado funciona 24 horas. Portanto, como um delegado trabalha 8 horas, a comarca fica 16 horas sem delegado.

Dado ainda pior: há cerca de 90 ou 100 dias, foram nomeados 429 delegados que fizeram o concurso. Eles sabiam o valor do salário, mesmo assim 67 já pediram demissão. Foi por causa do salário? Não, pois quando o cidadão faz um concurso já sabe o valor do salário. Então eles pediram demissão porque, quando chegaram a uma cidade do interior e viram a sala do tamanho desta tribuna e uma pilha de inquéritos dessa altura, um escrivão *ad hoc* da prefeitura e um agente, pensaram: “Vou trabalhar aqui?”

Isso é fato; não estou criando fantasia, porque não jogo confete para ninguém. A minha vida política é definida; tenho quatro mandatos; não estou aqui para contar histórias. Sim, claro, vou chegar lá. O que ocorre? O sujeito pensa: “Vou ficar aqui? Não, prefiro indenizar o Estado, voltar à minha condição de investigador, de escrivão ou qualquer outro, estudar e ser defensor público, isso ou aquilo”. Então não há delegados.

Foi dada a sugestão de dar aumento diferenciado aos delegados. Com muita franqueza, digo a eles que isso não vai acontecer nunca. Sabem por quê? Preciso explicar isso. Não porque os delegados não mereçam, eles merecem. Não ocorrerá porque houve experiência de aumento diferenciado em 1997 que terminou na morte de um colega, em praça pública. Vivi isso. O tiro que deram nele era para ter me acertado. Isso ocorreu tão somente por causa de um aumento diferenciado. Em Minas Gerais, aumento diferenciado é roleta russa.



Assim, tentou-se contemplar os delegados de outra forma, pois o governo não aceitava de jeito nenhum – acho isso um erro – dar promoção automática a delegado. Por que não?

A minha esposa me contou o caso de uma doutora, no Barreiro, que permaneceu 19 anos no nível II. Ela só foi para o nível especial porque se cansou e se aposentou. Por que será? Será que era incompetente? Não, porque trabalhava no plantão junto dos outros que não estavam nesse nível. Ela ficou 19 anos no mesmo nível. Dizem que delegado não fica oito anos no mesmo nível, mas ficam sim, e muitos. Os delegados também passaram por uma grande injustiça.

Os delegados mais novos fizeram um pleito: criar um subsídio, o que considero perigoso e vou dizer a razão. De acordo com o art. 144, todos os integrantes contemplados por esse artigo tinham de ganhar subsídio. Vou explicar o meu medo. Vamos partir do princípio de que um delegado em início de carreira ganhe R\$7.000,00, e outro, em final de carreira, R\$17.000,00, hipoteticamente. Vocês acham que, uma vez criado o subsídio – quando se cria um subsídio acabam-se as outras parcelas, como quinquênio e outras gratificações pessoais; fica uma parcela única – o seu valor é de R\$17.000,00? O governo do Estado anteciparia os recebíveis, o que eu teria de receber em toda a minha carreira, para receber hoje? Nunca. Sabem qual seria o valor do subsídio? R\$7.000,00. Se alguém ganhasse acima disso, congelava-se o valor, até todos ganharem igual. Foi assim, professor. Para discutir isso, não se pode estabelecer depois o valor do subsídio. Se formos discutir subsídio, o texto deverá ser: “O delegado de polícia receberá subsídio conforme o art. 144, no valor do delegado-geral nível B”. Bacana, fechamos o subsídio. Alguém acha que isso será aprovado? Nunca, porque o impacto será de 100%, e o governo não vai topa. Portanto, os delegados precisam melhorar a proposta de que a discussão de subsídio tem de ser vinculada a alguém.

Deixar sem valor vai acontecer igual ao professor: foi para lá, “tomou ferro” e hoje quer voltar. Então, é uma discussão. “Ah não, mas e os juízes e promotores?” Juízes e promotores, desde que o mundo é mundo, ganham bem. Polícia Militar e Polícia Civil, desde que o mundo é mundo, ganham uma miséria.

Lembro-me de que, na época em que me casei, fui à Loja Tupã comprar uma mesa. Já era cabo e fui à Loja Tupã, na Avenida Amazonas, comprar uma mesa com quatro cadeiras, uma mesa de cozinha, a pior do mundo. Apresentei meu contracheque para pagar a compra em 12 vezes, e a Tupã me pediu dois avalistas. Quem é mais antigo sabe disto: vivíamos de bico, porque o salário da polícia era só instabilidade. Desde que o mundo é mundo, polícia no Brasil ganha salário miserável. Se, em Minas, isso avançou um pouco, é porque há Sindpol, Sindep e associações de delegados e de peritos. Ficam carregando caixa como malucos e dizendo: “Vamos parar a Linha Verde”. Isso só existe por causa disso.

Para os delegados, qual foi a ideia inicial? E havia o problema dos peritos. Isso é fato; não estamos aqui para contar história. Perito, por causa dos 40%, ganha mais que delegado. O delegado dizia: “Como vou ganhar menos que um perito, se, em tese, sou superior a ele?” Essa é a ideia. Essa é uma vaidade, uma verdade. Então, são construídos. Não topou o governo a promoção automática para os delegados sob qual alegação? Se imaginarmos os 420 delegados, com 24 anos todos seriam delegados-gerais. Haveria 420 fóruns, que já existem, e delegados-gerais. No entendimento deles, seria um colapso hierárquico, uma delegacia com 8 delegados-gerais. “Está bom, então vamos construir de outra forma.” Qual foi a construção inicial? Pensaram: “O delegado não vai ser promovido com 8 anos. Vamos antecipar, então, a primeira promoção para os 3 anos. O delegado, saindo do probatório, passaria para o nível II. Cada ano do delegado seria II, A; II, B até II, E. O delegado, com cinco anos de nível II mais os três de estágio probatório, ou seja, com oito anos de polícia, seria delegado de nível II, letra E, e ganharia como delegado especial. Em tese, não dariam todas as promoções para o delegado, mas em oito anos teria duas promoções, uma em nível e outra financeira. Foi o que se conseguiu. Então, se não há vaga para ser delegado de nível especial - não sei se o Dr. Chedid está por aí - o delegado, com oito anos, seria delegado nível II, letra E, com o salário de delegado especial. Mas e o delegado-geral? Havia 95 vagas, mas o que se conseguiu foi aumentá-las para 145. Aumentaram 50 vagas. Isso foi o construído, depois de trancos e barrancos, para se tentar um marco inicial e o projeto ser votado em 1º turno. Isso resolveria o problema? Não. Avançaria um pouco, seria o início dos debates.

Hoje pela manhã, com acordo fechado, tudo resolvido, todo mundo consultado - consultaram o papa, o governador, o chefe da Polícia Civil -, que informação recebi? “Sabem o nosso acordo? Esqueçam tudo o que eu disse”. Não consegui entender, deputado Rogério. Aí falaram que não se podia avançar para a letra E, tinha de ser D. “Não vai haver a promoção para os três anos, porque ninguém tem”. Ninguém quem? Esse ninguém é quem? Será que esse ninguém é quem estou pensando? Será que novamente estamos saindo da Lei Orgânica da Polícia Civil para consultar outros órgãos, para saber se pode ou não? Não consegui entender. Aí me deram o seguinte argumento: não pode antecipar a promoção do delegado aos três anos, porque ninguém tem. Ninguém é quem? Ninguém é quem?

Não estou aqui para julgar ninguém, mas para dizer que foi feito um acordo. Vou lhes dizer que quem estava naquela mesa sabe que o papa quase comeu lá dentro - foi ou não foi, Toninho e Denilson? Quase comeu lá, e os peritos estão ali, para se chegar a um acordo. Chamaram num cantinho, chamaram no outro. Cuidado, vou dizer uma coisa a vocês: essa história de chamar gente de categorias isoladas é uma furada. Prometem uma coisa para um, outra para outro. Não se negocia assim; negocia-se com todo mundo junto, assentado numa mesa.

Essa história é perigosa. Para que dividir as discussões? Reino dividido não subsiste; isso acontece para enfraquecer a classe. Quando chamarem a categoria dos investigadores e dos delegados em separado, vocês devem dizer que é preciso reunir todos, que tudo deve ser feito às claras. Cuidado com isso! Falo por experiência própria, pois passamos por várias negociações, e não entendi o que está acontecendo.

Senhores, sabem qual é o entendimento que tenho? É que voltamos à estaca zero. Não consigo entender quem não quer que o investigador seja promovido. Isso não tem lógica. Não pode ser a chefia da Polícia Civil. Não pode ser o governo. Outras classes já têm essa promoção, isso está lá na nossa lei. Por que não querem que isso ocorra? Por que não podem ter a progressão? Não estamos inventando isso, que já existe, já está na lei, já está sendo cumprido. Um colega que se formou comigo no curso de direito disse-me que é escrivão e deveria ter a progressão, mas não a recebe há 5 anos. Fomos lá, reclamamos, e fizeram a progressão de todo o mundo. Isso já existe. Não estamos aqui inventando nenhum aumento horizontal, não estamos inventando nenhuma forma



diferenciada. Isso já existe. Sinceramente, não sei o que está acontecendo, estou aguardando o relator chegar para saber o que desandou e onde desandou.

Quero fazer um chamamento aos delegados. Com todo respeito e admiração que tenho pelos delegados, eles precisam entrar na greve. Não dá mais para ficar esperando a boa vontade. Serei claro: quem comanda a delegacia é o delegado. Se o delegado não entrar na greve, ela ficará fragilizada. Se entrar, meu amigo, se houver em Minas Gerais uma manifestação ou uma greve de baixo para cima, de cima para baixo, vamos ultrapassar o Rio de Janeiro, onde o delegado de polícia civil ganha como um delegado federal.

Da minha parte, todos os presidentes de entidades são testemunhas, fiz o que pude, até contrariando interesses de quem vota em mim. Vocês não têm ideia dos *e-mails* que recebo. Temos de ter coerência. Desde 1997, a Polícia Civil está caminhando conosco no mesmo palanque, fazendo greve, e os outros nos acusando, e continuamos fazendo negociação, mas estamos juntos. Não dá para continuar assim. Sabem o que acontece hoje? A Polícia Militar é um caminhão-pipa, uma estrutura monstruosa, que deságua em uma garrafinha PET. Em uma cidade com 200 policiais militares fazendo ocorrências, eles vão encaminhá-las a uma delegacia com dois policiais civis. Vai entrar em colapso mesmo. E é preciso buscar o funcionário *ad hoc* na prefeitura, com todo respeito ao trabalho que desempenha. Mas o cidadão não é policial, não tem formação. Denilson, sabe o que é pior? Em alguns lugares, o funcionário *ad hoc* veste um colete da Polícia Civil e coloca uma arma na cintura. Gente, que coisa maluca! O funcionário é *ad hoc*, é funcionário administrativo da prefeitura, mas como não dispomos de efetivo, ele coloca um colete e uma pistola na cintura, sem nunca ter atirado, e diz que é da Polícia Civil. Não é essa a Polícia Civil que queremos.

Ontem, na comissão, perguntei: a quem interessa uma polícia fraca, fragilizada? Aos bandidos, aos traficantes, a quem faz tráfico de influência. Ontem, cheguei de Brasília e saí com minha esposa. Temos um bebê de 4 meses, e saímos para jantar. Estávamos passando pela Savassi, e disse a ela: você quer ver esse negócio andar? É só a Polícia Civil começar a fazer operações na Savassi, no Santo Antônio, que rapidinho o telefone vai tocar e resolverão tudo. Comecem a fazer isso para ver. Não estou incentivando a anarquia. Pelo contrário.

Tentei construir um texto de consenso, mas se a Polícia Civil não continuar mobilizada, vai levar o que está aí. E o que está aí não é o fruto de meses da mobilização de vocês e de um acordo. Acho que o deputado Lafayette de Andrada, sem sombra de dúvida, é o deputado desta Assembleia mais preparado tecnicamente. Mas também está entre a cruz e a espada, porque recebe pressão de lá e daqui.

O deputado Rogério Correia (em aparte)\* – Gostaria, primeiramente, de parabenizá-lo pela abordagem do assunto. Parabenizamos também a Polícia Civil e os trabalhadores da segurança pública, que estão conosco em Plenário mais uma vez. Sejam bem-vindos! Parabéns pela luta que vêm travando todo esse tempo - estão acampados aqui desde o dia 6 de agosto, não é, Denilson? Em greve desde 10 de junho e, desde agosto, acampados. Parabenizo o Sindpol na pessoa do Denilson e do Toninho Pipoco, que estão sempre conosco aqui. Estão de parabéns pela luta que travam.

Cabo Júlio, estou acompanhando o seu raciocínio. Não é que as pessoas que estão no governo não queiram resolver o problema por uma questão pessoal; não se trata disso. Tenho para mim que essa não é a questão de fundo, não é um problema pessoal, não é contra as pessoas; o problema é a concepção de Estado que existe por trás.

V. Exa surgiu no movimento social e sindical - eu me lembro -, por causa de uma greve que a Polícia Militar realizou na época do governo Eduardo Azeredo, que reputo um dos piores de Minas. Foi um governo que entregou o Bemge, o Credireal, a Cemig; privatizou tudo; fazia o que o Fernando Henrique mandava; tudo de acordo com a concepção de um Estado mínimo, que na época era tido como moderno. O mundo inteiro tinha de se curvar ao neoliberalismo, e o Fernando Henrique era o mentor do Estado mínimo no Brasil: “O Estado não vale nada”; “Servidor público é marajá”; “Quanto menos servidor público melhor”. Mas, na verdade, o discurso não revelava a realidade da prática. Não era o servidor público que estava sendo atingido, mas o serviço público, desde aquela ocasião. E eles não podiam dizer que, atacando o serviço público, estavam atacando a segurança, a educação e a saúde públicas, então diziam que eram os servidores públicos, eram os marajás. “O Estado precisa ser mínimo”, era o discurso, e, assim, foram vendendo e privatizando tudo no Brasil. Em Minas Gerais o Azeredo era testa de ferro do Fernando Henrique. Era tão vassalo que fazia antes de o outro pedir: Fernando Henrique pensava, e ele já agia contra o Estado, e assim foi-se privatizando tudo aqui.

V. Exa. se lembra de que, naquela ocasião, a Polícia Militar foi ao fundo do poço. Aí todo servidor da Polícia Civil, da segurança, da educação e da saúde começou a ir pelo mesmo caminho. Houve aquela greve, e vários movimentos de professores e policiais civis. Foi tão ruim que houve um alívio com a entrada do Itamar Franco. Ele não era do meu partido - na época, era do partido de V. Exa. -, mas tenho de dizer: não que ele tenha resolvido os problemas, porém, nos quatro anos do seu governo, pelo menos respeitou-se o servidor e o serviço público. Ele retomou a Cemig; possuía outra concepção de Estado; era um nacionalista; queria o Brasil crescendo, e não sendo entregue ao imperialismo norte-americano, de acordo com a relação que o neoliberalismo estabelecia. Tivemos uma folga, então.

Entretanto, a entrada do governador Aécio Neves restabeleceu em Minas Gerais aquilo que ele próprio chamou de choque de gestão, e é esse assunto que eu quero abordar. Muito do que está acontecendo e a falta de solução decorrem da concepção de Estado através do choque de gestão. Porém, quando se fala em choque de gestão, as elites mineiras e o empresariado adoram. “Cortem!”, “Acabem com o Estado!”.

Quanto menos Estado melhor, sobrá tudo para a iniciativa privada! E aí vai cortando para que os outros tenham lucro e as pessoas vão sofrendo, porque o acesso à educação, à segurança, à saúde pública vai também se liquidando. Isso é o que está por trás de tudo.

Antes de vir para o Plenário, eu estava em uma comissão dos agentes socioeducativos, que estão avaliando o tratamento que se dá aos menores aqui, em Minas Gerais. Escutei coisas do arco-da-velha de juízes, promotores públicos e agentes socioeducativos, que estão mostrando o sucateamento desse setor.

Outro dia denunciei a situação da educação. Também as professoras estão acampadas na porta do governador Anastasia, e ele finge que não vê. Entra, sai, vai dormir. Dizem que é de helicóptero. Mas, seja como for, ele finge que não vê as professoras. É como aquela história de se colocar um bode morto na sala e as pessoas passarem e não verem. As professoras estão lá, pegando sol e chuva. Agora,

ele anunciou um reajuste para o servidor público, que inclui a Polícia Civil: reajuste zero. Então, o reajuste de outubro, da data-base, já está anunciado pela Renata Vilhena. É choque de gestão de quarta geração: reajuste zero para o servidor público. É o problema do Estado posto novamente. Os servidores da saúde já estão se mobilizando.

Na segurança pública ocorre algo semelhante, mas tudo isso em nome do choque de gestão. E eu estava lá acompanhando e escutei o Dr. Márcio Rogério, promotor da Vara da Juventude, dizer que dinheiro para fazer a Cidade Administrativa teve. Brotou rápido do chão. Sabem quanto ficou a “brasilha” do Aecinho? R\$1.500.000.000,00. Orçada, inicialmente, em R\$650.000.000,00, o que já seria caro, ela transformou-se na obra mais cara feita pelo PSDB desde que Aécio assumiu o governo do Estado. Gastou-se tudo isso para construir a “brasilha”, perto do Serra Verde. Um lugar de que ninguém gosta, de que os servidores não gostam, porque distanciou o serviço público e ainda criou problema relativo ao transporte. Foram R\$1.500.000.000,00. O senador queria parecer Juscelino Kubitschek para fazer sua campanha para presidente da República. Isso 50 anos depois. Nem moderno ele é. Quer parecer Juscelino, 50 anos depois, e gasta R\$1.500.000.000,00. Soma-se o gasto.

Agora, o prefeito Marcio Lacerda diz que vai fazer uma “brasilha” também, no Bonfim. Ele ficou com inveja e vai desapropriar as pessoas para fazer outro monstro ao lado da Antônio Carlos. Novamente vamos ter problemas no transporte. O pessoal do Vetor Norte não aguenta. Mas isso é moderno, é para agradar o senador. Tudo em Minas Gerais é feito visando à campanha presidencial do senador. Então, o governo do Estado já não funciona. Se o choque de gestão fosse tão bom, Minas estaria bem: choque de gestão, déficit zero, PIB da China, como diz o deputado Sávio Souza Cruz. Mas a realidade é outra. Minas Gerais é hoje o 22º estado em termos de PIB. Como aqui não existe uma política de desenvolvimento - o Estado depende da exportação de minério e de café e não procura fazer uma política de desenvolvimento regional que leve em conta as aptidões de Minas -, fomos baixando e hoje somos os 22º em PIB. O PIB do Brasil teve um crescimento no trimestre passado de 1,5%. Deu um salto bastante promissor, enquanto Minas cresceu menos de 0,1%. Cabo Júlio, Minas Gerais é o 2º Estado mais endividado do Brasil. Onde foi parar o déficit zero, o choque de gestão?

Para finalizar, o que estou querendo dizer com isso? Toda essa política de levar ao estado mínimo, liquidar o serviço público, piorar a qualidade da prestação do serviço e perseguir o servidor público de todas as áreas não fez com que Minas Gerais resolvesse seus problemas, inclusive econômicos. Pelo contrário, o Estado piorou. Do ponto de vista social, perdemos uma posição no *ranking* do IDH. É o pior índice de desenvolvimento humano do Sudeste, e agora Goiás passou na frente de Minas Gerais. Do ponto de vista social, o governo significou uma tragédia. Hoje sinto que é um governo de fim de festa. E como está em fim de festa, vai empurrando tudo. E o que ele quer fazer com vocês é empurrar a Lei Orgânica da Polícia Civil. Finge que faz um acordo, e não faz mais, e assim vai. Mas vocês têm garra, e o recado para o governo que estão dando aqui hoje é que não vão desistir, e estamos com vocês.

Ontem o Denilson me apresentou um pedido das emendas, que estão aí. Assinei 26 emendas para ajudar o processo de negociação. Ou se negocia, ou vamos ter de aumentar a pressão não apenas da Polícia Civil. Estavam enrolando o servidor público, mas agora ele viu que o reajuste é zero. Prometeram para as professoras um reajuste de 5%, e o reajuste nacional delas foi de cerca de 10%. Ele deu um reajuste menor.

Cabo Júlio, quero parabenizá-lo. Exponho esse quadro político que, na verdade, é um modelo de gestão que está chegando ao fim em Minas Gerais, do ponto de vista da sua capacidade de gestão. Espero que, no ano que vem, chegue politicamente ao fim. É disso que estamos precisando em Minas Gerais. Cabo Júlio, parabéns.

O deputado Elismar Prado (em aparte)\* - Cabo Júlio, obrigado. Parabenizo V. Exa. pelo pronunciamento e forte defesa que faz dos servidores, especialmente hoje que se inicia o processo de discussão, em 1º turno, do PLC nº 23. Haverá seis reuniões para que possamos vencer essa discussão. Quero saudar a todos e parabenizar todos os servidores presentes da Polícia Civil, toda a direção do Sindpol e o Denilson Martins, por essa luta aguerrida, combativa, justa e digna em defesa dos trabalhadores que estão lutando por dignidade, melhores condições de vida e renda. Parece que o governo do Estado está realmente querendo acabar com a instituição Polícia Civil, sucateando e sufocando cada vez mais seus servidores. Precisamos, urgentemente, - essa é a luta do Sindpol - votar o projeto de lei orgânica da Polícia Civil. É preciso melhorarmos as condições de trabalho dessa categoria. Infelizmente o governador do Estado empenhou sua palavra inúmeras vezes, mas não a cumpriu, foi uma enrolação geral. O projeto caminha aqui a passos de tartaruga anestesiada ou “anastasiada”, porque realmente ele não anda. Foram muitas discussões e palavras não cumpridas.

Finalmente, quando chega a esta Casa para discussão, infelizmente não atende às reivindicações da categoria, por isso nosso bloco apresentou as emendas - o deputado Rogério Correia mencionou isso aqui -, e vamos negociar com o governo. Esperamos que as principais emendas, que atendem à categoria, possam ser aprovadas pelos nossos pares.

Entendemos que a Polícia Civil enfrenta um momento de extrema dificuldade. Precisamos, urgentemente, de concurso público, pois temos de dobrar o nosso efetivo, que está sobrecarregado, estressado e angustiado. Percebemos essa realidade em praticamente todos os municípios.

Os prefeitos estão assumindo atribuições do Estado. Se o prefeito não colocar gasolina na viatura, não haverá segurança pública, pois não será possível rodar. As delegacias sequer têm cartucho para a impressora, papel higiênico, etc. Algumas estão caindo aos pedaços, como é o caso da 16ª Delegacia em Uberlândia. Reunimo-nos diversas vezes e levamos a Assembleia Legislativa até lá para denunciar o descaso com os servidores, que são tratados de maneira desumana. Essa é uma irresponsabilidade do governo do Estado, que faz uma propaganda, pelo menos na televisão, fictícia: “Temos a melhor segurança pública do Brasil, a melhor educação do Brasil, a melhor saúde do Brasil”. Infelizmente, o governo gasta muito mais com a propaganda enganosa na televisão, usando os artistas globais, que efetivamente com a execução dos programas.

Então, queremos que os policiais civis e os trabalhadores sejam tratados com respeito, e não com o descaso com que vêm sendo tratados pelo governo. Esperamos negociar as emendas, aprovar e ter uma lei orgânica que realmente contemple as reivindicações da categoria. Parabéns, Denilson Martins. Parabéns a todos os que estão nessa luta. Contem conosco para aprovarem essa matéria. Parabéns, deputado Cabo Júlio.



O deputado Cabo Júlio - Obrigado, deputado. Queria apenas dar um esclarecimento, pois, do contrário, daqui a pouco, choverão telefonemas: está mantido o aumento de 12% para a Polícia Civil, Polícia Militar e Corpo de Bombeiros, enfim, para o servidor de segurança neste mês. Nós teremos 12%, o zero não nos alcançará. Quero deixar claro porque já começou a chegar mensagem aqui.

Em segundo lugar, queria mandar uma mensagem para os meus colegas da PM e do Corpo de Bombeiros: defender a Polícia Civil não significa ser contra a PM nem contra o Corpo de Bombeiros, assim como defender a PM e o Corpo de Bombeiros não significa ser contra a Polícia Civil. Só não considero justo um pai ter três filhos, levar dois para almoçar e deixar um com fome. Isso não pode acontecer.

Pedirei para encerrar a reunião, de plano, e falar o restante à tarde. Agora, quero olhar para os policiais civis. Espero que os senhores e as senhoras, no ano que vem, tenham juízo e mandem para cá um representante de vocês. Espero que tenham juízo, pois uma instituição desse tamanho precisa enviar para cá um representante - viu, Denilson, vai preparando aí. É preciso ter juízo para colocarem aqui alguém que conheça a língua. Acredito que todos gostam da Polícia Civil e da PM, mas ninguém conhece o que conhecemos, ninguém viveu o que vivemos. É preciso realmente ter juízo e colocar um representante da Polícia Civil aqui, para estar do nosso lado, falando a mesma língua, e entrar aqui, em uma reunião de deputados, sem ter que pedir permissão e com o poder de lutar como vocês merecem.

Denilson, da minha parte, fiz o que pude para ajudar, até porque sou cobrado em casa, onde quem manda é a mulher, não é? Mas, agora, precisamos avançar, manter a chaleira acesa.

### **Questão de Ordem**

O deputado Cabo Júlio - Sr. Presidente, não havendo quórum, peço a V. Exa. que, de plano, encerre a reunião.

### **Registro de Presença**

O presidente (deputado Hely Tarquínio) - A presidência gostaria de registrar, com prazer, a presença nas galerias de alunos do ensino médio do Colégio Santa Maria. Que vocês estejam bem entre nós! Muito obrigado pela presença.

### **Encerramento**

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

\* - Sem revisão do orador.



## **EDITAIS DE CONVOCAÇÃO DE REUNIÃO**

### **EDITAL DE CONVOCAÇÃO**

#### **Reunião Especial da Assembleia Legislativa**

O presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais, no uso da atribuição que lhe confere o art. 82, XVII, do Regimento Interno, convoca reunião especial da Assembleia para as 20 horas do dia 7/10/2013, destinada a homenagear o Centro de Quimioterapia Antituberculosa e Imunoterapia - Coai - pelos 40 anos de sua fundação.

Palácio da Inconfidência, 4 de outubro de 2013.

Dinis Pinheiro, presidente.

### **EDITAL DE CONVOCAÇÃO**

#### **Reunião Extraordinária da Comissão de Transporte, Comunicação e Obras Públicas**

Nos termos regimentais, convoco os deputados Celinho do Sinttrocel, Anselmo José Domingos, Gustavo Valadares e Paulo Guedes, membros da supracitada comissão, para a reunião a ser realizada em 7/10/2013, às 14 horas, na Câmara Municipal de Igarapé, Rua Maurício Guimarães, nº 113, com a finalidade de debater o transporte intermunicipal que atende o Município de Igarapé e de discutir e votar proposições da comissão.

Sala das Comissões, 4 de outubro de 2013.

Adalclever Lopes, presidente.



## **COMUNICAÇÃO DESPACHADA PELO SR. PRESIDENTE**

### **COMUNICAÇÃO**

- O Sr. Presidente despachou, em 3/10/2013, a seguinte comunicação:

Do deputado Dalmo Ribeiro Silva, notificando o falecimento da Sra. Darci Sodré Mendes, ocorrido em 30/9/2013, no Município de Varginha. (- Ciente. Oficie-se.)



## MANIFESTAÇÕES

## MANIFESTAÇÕES

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

- de congratulações com a comunidade de Aiuruoca pelos 179 anos de emancipação e 307 anos de fundação desse município (Requerimento nº 5.303/2013, do deputado Duarte Bechir);
- de aplauso à Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais de Patrocínio pela promoção da Semana Nacional da Pessoa com Deficiência Intelectual e Múltipla (Requerimento nº 5.348/2013, da deputada Liza Prado);
- de congratulações com a comunidade de Sacramento pelos 193 anos de fundação do município (Requerimento nº 5.352/2013, do deputado Bosco);
- de congratulações com o Conselho Federal de Nutricionistas e com o Conselho Regional de Nutricionistas de Minas Gerais pelo Dia do Nutricionista (Requerimento nº 5.355/2013, do deputado André Quintão);
- de congratulações com o Sr. Doorgal Gustavo Borges de Andrada por sua posse no cargo de ouvidor do Tribunal de Justiça (Requerimento nº 5.362/2013, do deputado Ivair Nogueira);
- de congratulações com o Sr. Pimenta da Veiga por sua posse no cargo de presidente do Instituto Teotônio Vilela (Requerimento nº 5.363/2013, do deputado Duarte Bechir);
- de congratulações com a Associação Mineira de Escolas Família Agrícola pelos 20 anos de sua fundação (Requerimento nº 5.365/2013, da Comissão de Participação Popular);
- de congratulações com a comunidade de Francisco Sá pelos 89 anos de emancipação desse município (Requerimento nº 5.369/2013, do deputado Arlen Santiago);
- de congratulações com a comunidade de Manga pelos 90 anos de emancipação desse município (Requerimento nº 5.370/2013, do deputado Arlen Santiago);
- de congratulações com a comunidade de Ibiracatu pelos 90 anos de emancipação desse município (Requerimento nº 5.371/2013, do deputado Arlen Santiago);
- de congratulações com a comunidade de Ninheira pelos 18 anos de emancipação desse município (Requerimento nº 5.372/2013, do deputado Arlen Santiago);
- de aplauso às Câmaras de Dirigentes Lojistas de Uberlândia e Araguari pela criação do projeto Rota 28, que tem o objetivo de levar investimentos para a região e ser referência em todo o País (Requerimento nº 5.438/2013, da deputada Liza Prado);
- de congratulações com a comunidade de Virgínia pelos 102 anos de emancipação desse município (Requerimento nº 5.450/2013, do deputado Fábio Cherem);
- de congratulações com a comunidade de Paraguaçu pelos 102 anos de emancipação desse município (Requerimento nº 5.451/2013, do deputado Fábio Cherem);
- de congratulações com a comunidade de Elói Mendes pelos 102 anos de emancipação desse município (Requerimento nº 5.452/2013, do deputado Fábio Cherem);
- de congratulações com a Sicoob Cofal pelos 33 anos de sua fundação (Requerimento nº 5.453/2013, do deputado Antônio Carlos Arantes);
- de congratulações com a PH Service por ter sido certificada com a ISO 9001:2008 (Requerimento nº 5.454/2013, do deputado Antônio Carlos Arantes);
- de congratulações com a Cooperativa Agropecuária de Araxá Ltda. pela realização da 1ª Feira de Agronegócios, de 21 a 23/8/2013, nesse município (Requerimento nº 5.455/2013, do deputado Bosco);
- de congratulações com os policiais militares que menciona, lotados na 110ª Cia. do 12º Batalhão de Polícia Militar, pela atuação em operação em Piumhi, que resultou na apreensão de 36kg de maconha;
- de congratulações com o Sr. Adilson Araújo por sua eleição para o cargo de presidente da Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (Requerimento nº 5.458/2013, do deputado Celinho do Sinttrocel);
- de congratulações com o Sindicato de Engenheiros no Estado de Minas Gerais pelo manifesto "Por uma política de valorização do engenheiro no serviço público", publicado nos jornais do Estado em 25/8/2013 (Requerimento nº 5.459/2013, do deputado Celinho do Sinttrocel);
- de aplauso ao Banco do Brasil pela inauguração do Centro Cultural Banco do Brasil de Belo Horizonte (Requerimento nº 5.460/2013, do deputado Ivair Nogueira);
- de congratulações com o Sr. Mário Osvaldo Vrandecic, fundador do Biocor Instituto, por sua posse como membro honorário da Academia Mineira de Medicina (Requerimento nº 5.461/2013, do deputado Ivair Nogueira);
- de congratulações com o Grupo Precon pelos 50 anos de sua fundação (Requerimento nº 5.462/2013, do deputado Ivair Nogueira);
- de congratulações com o Automóvel Clube de Minas Gerais pelos 88 anos de sua fundação (Requerimento nº 5.475/2013, do deputado Ivair Nogueira);
- de congratulações com os policiais civis que menciona, lotados na 2ª Delegacia de Repressão às Organizações Criminosas e na Divisão Especializada de Operações Especiais, que atuaram na Operação Lagoa Segura, que resultou na prisão de uma quadrilha que atuava em Sete Lagoas e cidades vizinhas (Requerimento nº 5.503/2013, do deputado Cabo Júlio);
- de aplauso aos policiais civis que menciona, lotados na 2ª Delegacia de Polícia Civil-Sul, pela prisão de uma quadrilha que usava uniformes da Cemig para roubar residências em Belo Horizonte (Requerimento nº 5.504/2013, do deputado Sargento Rodrigues);



de congratulações com os policiais militares que menciona, lotados no 23º Batalhão da Polícia Militar, pela atuação em operação no Bairro Candelária, no Município de Divinópolis, que resultou na prisão de um suspeito e na apreensão de 1kg de maconha, 20 porções de cocaína, 1 balança de precisão e material para embalar a droga (Requerimento nº 5.505/2013, do deputado Cabo Júlio).

de aplauso aos policiais civis que menciona, lotados na 3ª Delegacia Especializada de Repressão às Organizações Criminosas, pela prisão de cinco homens, quando planejavam assaltar um banco em Bom Sucesso, na região Sul de Minas (Requerimento nº 5.506/2013, do deputado Sargento Rodrigues);

de congratulações com o Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares de Belo Horizonte pelos 80 anos de sua fundação (Requerimento nº 5.507/2013, do deputado Ivair Nogueira);

de congratulações com os policiais militares que menciona, lotados no 58º Batalhão de Polícia Militar, que atuaram em operação, no centro de Coronel Fabriciano, que resultou na apreensão de um adolescente e de seis tabletes de maconha (Requerimento nº 5.509/2013, do deputado Cabo Júlio);

de congratulações com o ex-deputado Armando Costa pelo lançamento do livro *O médico dos bastidores da política* (Requerimento nº 5.510/2013, do deputado Ivair Nogueira);

de congratulações com os policiais militares que menciona, lotados no 1º Batalhão de Polícia Militar, pela atuação em operação realizada na rodoviária de Belo Horizonte, que resultou na prisão de um homem e na apreensão de 13kg de pasta-base de cocaína (Requerimento nº 5.511/2013, do deputado Cabo Júlio);

de congratulações com os policiais militares que menciona, lotados no 2º Batalhão de Polícia Militar, pela atuação em operação no Bairro Grajaú, em Juiz de Fora, que resultou na prisão de uma pessoa e na apreensão de duas pedras brutas de crack, 2kg de cocaína, uma balança de precisão, 20kg de maconha e produtos utilizados para refino de droga (Requerimento nº 5.512/2013, do deputado Cabo Júlio);

de congratulações com os policiais militares e civis que menciona, lotados, respectivamente, na 4ª Cia. Independente da PMMG e na 3ª Delegacia Regional de Polícia Civil, que atuaram na Operação Desmanche, no Distrito de Aparecida de Minas, em Frutal, a qual resultou na localização de motocicletas, chassis e motores furtados ou roubados (Requerimento nº 5.514/2013, do deputado Cabo Júlio);

de congratulações com os policiais militares e civis que menciona, lotados, respectivamente, no 42º Batalhão de Polícia Militar e na 3ª Delegacia Regional de Polícia Civil, que atuaram em operação, em Curvelo, que resultou na prisão de seis adultos e na apreensão de dois adolescentes, além de armamento, munição, drogas, celulares, pen-drives, motocicletas e dinheiro (Requerimento nº 5.515/2013, do deputado Cabo Júlio);

de aplauso à diretoria da Escola Estadual José Bonifácio, de Poço Fundo, pela conquista do 1º lugar - Destaque Regional no Prêmio Gestão Escolar de 2013, conferido pela Superintendência Regional de Ensino de Varginha (Requerimento nº 5.518/2013, do deputado Ulysses Gomes);

de congratulações com o Sindicato dos Professores do Estado de Minas Gerais pelos 80 anos de sua fundação (Requerimento nº 5.519/2013, do deputado Ulysses Gomes);

de aplauso aos policiais civis que menciona, lotados na Delegacia de Polícia de Araguari, pela investigação envolvendo traficantes de drogas sintéticas (Requerimento nº 5.520/2013, do deputado Sargento Rodrigues);

de congratulações com o Feirão de Imóveis, Construção e Decoração de Araxá pela realização da 2ª edição do evento (Requerimento nº 5.521/2013, do deputado Bosco);

de congratulações com a comunidade de Pará de Minas pelo 154º aniversário desse município (Requerimento nº 5.524/2013, do deputado Inácio Franco);

de congratulações com a comunidade de João Pinheiro pelo 102º aniversário desse município (Requerimento nº 5.525/2013, do deputado Inácio Franco);

de congratulações com a comunidade de Lima Duarte pelo aniversário desse município (Requerimento nº 5.526/2013, do deputado Ivair Nogueira);

de congratulações com a comunidade de Carvalhos pelo aniversário desse município (Requerimento nº 5.527/2013, do deputado Ivair Nogueira);

de congratulações com a comunidade de Serrania pelo aniversário desse município (Requerimento nº 5.528/2013, do deputado Ivair Nogueira);

de congratulações com a comunidade de Campanha pelo aniversário desse município (Requerimento nº 5.529/2013, do deputado Ivair Nogueira);

de congratulações com a comunidade de Pouso Alto pelo aniversário desse município (Requerimento nº 5.530/2013, do deputado Ivair Nogueira);

de congratulações com os policiais militares que menciona, integrantes da 8ª Cia. de Missões Especiais da PMMG, pela participação em ocorrência, em Montes Claros, que resultou na prisão de dois adultos e na apreensão de três adolescentes, além de crack, maconha, armas e dinheiro (Requerimento nº 5.534/2013, do deputado Cabo Júlio);

de congratulações com os policiais militares que menciona, integrantes do 41º Batalhão de Polícia Militar, pela participação em ocorrência, no Bairro Flávio Marques Lisboa, em Belo Horizonte, que resultou na recuperação de um carro furtado, na localização de dois veículos clonados e na apreensão de maconha, cocaína, balança de precisão e equipamentos para clonagem de veículos (Requerimento nº 5.535/2013, do deputado Cabo Júlio);

de congratulações com os policiais militares que menciona, integrantes do 40º Batalhão de Polícia Militar, pela participação em ocorrência, em Ribeirão das Neves, que resultou na prisão de uma pessoa e na apreensão de maconha e crack (Requerimento nº 5.536/2013, do deputado Cabo Júlio);



de congratulações com os policiais militares que menciona, integrantes do 40º Batalhão de Polícia Militar, pela participação em ocorrência, no Aglomerado Conjunto Esperança, em Ribeirão das Neves, que resultou na prisão de duas pessoas e na apreensão de celulares, dinheiro e pasta de cocaína (Requerimento nº 5.537/2013, do deputado Cabo Júlio);

de congratulações com os policiais militares que menciona, integrantes do 54º Batalhão de Polícia Militar, pela participação em ocorrência, em Campina Verde, que resultou na prisão de uma pessoa e na apreensão de cocaína (Requerimento nº 5.538/2013, do deputado Cabo Júlio);

de congratulações com os policiais militares que menciona, integrantes do 4º Batalhão de Polícia Militar, pela participação em ocorrência na Vila Arquelau, em Uberaba, que resultou na prisão de duas pessoas e na apreensão de um menor, além de maconha, arma, munição e veículo (Requerimento nº 5.539/2013, do deputado Cabo Júlio);

de congratulações com a Unialgar - Algar Universidade de Negócios - pelos 15 anos de sua fundação (Requerimento nº 5.566/2013, da deputada Liza Prado);

de congratulações com a Casa da Criança do Município de Campanha pelo transcurso de seu cinquentenário e pelo lançamento do livro comemorativo desse jubileu (Requerimento nº 5.567/2013, do deputado Dalmo Ribeiro Silva);

de congratulações com os policiais militares que menciona, integrantes da 22ª Cia. Independente da PMMG, pela participação em ocorrência, em Caratinga, que resultou na prisão de uma pessoa e na apreensão de maconha e dinheiro (Requerimento nº 5.572/2013, do deputado Cabo Júlio);

de congratulações com os estudantes dos ensinos médio e fundamental do Lar dos Meninos São Vicente de Paulo e da Cidade dos Meninos São Vicente de Paulo pelo lançamento do livro *Prosa e poesia* (Requerimento nº 5.573/2013, da deputada Liza Prado);

de congratulações com a comunidade de Passa-Quatro pelo 125º aniversário desse município (Requerimento nº 5.574/2013, do deputado Dalmo Ribeiro Silva);

de congratulações com a comunidade de Extrema pelo 111º aniversário desse município (Requerimento nº 5.575/2013, do deputado Dalmo Ribeiro Silva);

de congratulações com a comunidade de Jacutinga pelo 112º aniversário desse município (Requerimento nº 5.576/2013, do deputado Dalmo Ribeiro Silva);

de congratulações com os policiais militares do 54º Batalhão de Polícia Militar que atuaram em ocorrência no Bairro Platina, em Ituiutaba, que resultou na prisão de dois adultos e na apreensão de um adolescente, de 2kg de maconha, de uma balança de precisão, de uma pedra de crack e de uma quantia em dinheiro (Requerimento nº 5.577/2013, do deputado Cabo Júlio);

de congratulações com os policiais militares do 56º Batalhão de Polícia Militar que atuaram em ocorrência, em Itajubá, que resultou na prisão de uma pessoa e na apreensão de três espingardas, um revólver calibre 38, uma garrucha calibre 22, uma carabina, uma coronha, uma telha, pólvora, chumbo, espoletas e farta munição de diversos calibres (Requerimento nº 5.578/2013, do deputado Cabo Júlio);

de congratulações com os policiais militares da 8ª Companhia de Polícia Militar Especial pela atuação em ocorrência no Bairro Esplanada, em Montes Claros, que resultou na apreensão de uma adolescente, 2kg de maconha, 1,5kg de pasta base de cocaína e na prisão de duas pessoas (Requerimento nº 5.579/2013, do deputado Cabo Júlio);

de congratulações com os policiais militares do 45º Batalhão de Polícia Militar pela atuação em ocorrência no Bairro Prado, em Paracatu, que resultou na apreensão de dois menores, de mais de 1,5 kg de maconha, uma balança de precisão, oito pedras de crack, um papelote de cocaína, um aparelho de som automotivo, quatro celulares, três facões, um podão, R\$2.386,00 e na prisão de três pessoas (Requerimento nº 5.580/2013, do deputado Cabo Júlio);

de congratulações com a comunidade de Ibiá pelo 90º aniversário desse município (Requerimento nº 5.581/2013, do deputado Bosco);

de congratulações com a comunidade de Coromandel pelo 90º aniversário desse município (Requerimento nº 5.582/2013, do deputado Bosco);

de congratulações com os policiais militares que menciona, lotados no 36º Batalhão de Polícia Militar, que atuaram em ocorrência em Vespasiano que resultou na apreensão de dois adolescentes, 644 pinos de cocaína, R\$50,00 e na prisão de duas pessoas (Requerimento nº 5.585/2013, do deputado Cabo Júlio);

de aplauso ao PM Gilflávio Luiz Ferreira pelo trabalho desenvolvido à frente do programa Jovens Construindo a Cidadania, no Município de Patrocínio (Requerimento nº 5.586/2013, do deputado Deiró Marra);

de congratulações com a comunidade de Carmo de Minas pelo aniversário desse município (Requerimento nº 5.587/2013, do deputado Fábio Cherem);

de aplauso aos policiais militares mencionados, lotados na 2ª Cia. Rotam do BTL Rotam, pela apreensão de dois adolescentes suspeitos de envolvimento com tráfico de drogas, na Vila São Lucas, região Centro-Sul de Belo Horizonte (Requerimento nº 5.589/2013, do deputado Sargento Rodrigues);

de congratulações com a comunidade de Luz pelo aniversário desse município (Requerimento nº 5.591/2013, do deputado Ivair Nogueira);

de congratulações com a comunidade de Três Corações pelo aniversário desse município (Requerimento nº 5.593/2013, do deputado Ivair Nogueira);

de aplauso aos policiais militares que menciona, lotados na 1ª Cia. de Missões Especiais da 2ª Região da Polícia Militar, pela prisão de dois homens suspeitos de roubo em joalheria do Minas Shopping, em Belo Horizonte (Requerimento nº 5.596/2013, do deputado Sargento Rodrigues);

de congratulações com a PMMG por sua atuação nas manifestações ocorridas em 7/9/2013 (Requerimento nº 5.618/2013, da Comissão de Segurança Pública);



de aplauso aos policiais civis que menciona, lotados na 2ª Delegacia Regional de Betim, pela operação que culminou na prisão de dois homens suspeitos de praticar oito assaltos em menos de um mês, com valor superior a R\$ 50.000,00, na Região Metropolitana de Belo Horizonte (Requerimento nº 5.633/2013, da Comissão de Segurança Pública);

de aplauso aos policiais civis que menciona, lotados na Delegacia Antidrogas de Juiz de Fora, pela participação na operação que culminou na apreensão de dois adolescentes com 400 pedras de *crack* e na prisão de um homem que prestou informações aos adolescentes sobre a presença da Polícia Civil em Juiz de Fora (Requerimento nº 5.635/2013, da Comissão de Segurança Pública);

de aplauso aos policiais civis que menciona, lotados na 5ª Delegacia Regional de Polícia Civil, pela participação em operação que culminou na prisão de uma quadrilha especializada em tráfico de drogas, no Município de Belo Horizonte (Requerimento nº 5.637/2013, da Comissão de Segurança Pública);

de aplauso aos policiais militares que menciona, lotados na 19ª Cia. TM do 16º BPM, pela participação em operação que culminou na apreensão de dois adolescentes que roubaram um táxi no Bairro Ipiranga, na região Nordeste de Belo Horizonte (Requerimento nº 5.640/2013, da Comissão de Segurança Pública);

de aplauso aos policiais militares que menciona, lotados na 62ª Cia. TM do 25º BPM, pela participação na operação que culminou na prisão de quatro homens que explodiram um caixa eletrônico no centro de Sete Lagoas e atiraram contra a polícia em Ribeirão das Neves (Requerimento nº 5.642/2013, da Comissão de Segurança Pública);

de aplauso aos policiais militares que menciona, lotados na 125ª Cia. PM do 22º BPM, pela participação na operação que culminou na apreensão de drogas e na prisão de um homem, em flagrante delito, no aglomerado do Morro das Pedras, em Belo Horizonte (Requerimento nº 5.644/2013, da Comissão de Segurança Pública);

de aplauso aos policiais militares que menciona, lotados no 4º Pelotão da 29ª Cia. do 11º Batalhão de Polícia Militar, pela participação em operação que culminou na prisão de um homem suspeito de manter relação sexual com as filhas em Lajinha (Requerimento nº 5.646/2013, da Comissão de Segurança Pública);

de aplauso aos policiais militares que menciona pela participação em operação que culminou na apreensão de 3 mil pacotes de cigarros contrabandeados em Passos (Requerimento nº 5.647/2013, da Comissão de Segurança Pública);

de aplauso aos policiais civis que menciona, lotados na 3ª Delegacia Regional de Polícia Civil, em Esmeraldas, pela participação na operação que culminou na apreensão do adolescente D.L.F., integrante de quadrilha que atua na Região Metropolitana de Belo Horizonte e suspeito de ser autor do homicídio do bombeiro militar reformado Haroldo Cândido dos Santos (Requerimento nº 5.674/2013, da Comissão de Segurança Pública).



## MATÉRIA ADMINISTRATIVA

### ATOS DA MESA DA ASSEMBLEIA

Na data de 30/9/2013, o Sr. Presidente, nos termos das Resoluções nº 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, e das Deliberações da Mesa nºs 867, de 13/5/93, 1.509, de 7/1/98, e 1.576, de 15/12/98, assinou os seguintes atos relativos a cargos em comissão de recrutamento amplo:

tornando sem efeito o ato publicado no Diário do Legislativo, edição de 28/9/2013, que exonerou, a partir de 30/9/2013, Ana Carolina Pereira de Vasconcelos do cargo de Atendente de Gabinete, padrão VL-21, 8 horas, com exercício na 3ª Vice-Presidência;

tornando sem efeito o ato publicado no Diário do Legislativo, edição de 28/9/2013, que nomeou Neusa Pereira de Melo para o cargo de Atendente de Gabinete, padrão VL-21, 8 horas com exercício no Gabinete da 3ª Vice-Presidência;

nomeando Murilo Silva Gravina para o cargo de Atendente de Gabinete II, padrão VL-23, 4 horas, com exercício no Gabinete da Liderança do PDT.

### TERMO DE CONTRATO CTO/146/2013

Contratante: Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais. Contratada: Âncora Comércio e Importação Ltda. Objeto: fornecimento e instalação de divisórias sanitárias e painéis de laminado decorativo estrutural. Vigência: 12 meses a partir da assinatura. Licitação: Pregão Eletrônico nº 28/2013. Dotação orçamentária: 1011.01.122.701-2.009.3.3.90(10.1).

### TERMO DE ADITAMENTO ADT/159/2013

Contratante: Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais. Contratada: Algar Aviation Táxi Aéreo S.A. Objeto: serviço de transporte aéreo, por meio de fretamento de aeronaves, modalidade táxi aéreo, incluindo seguro aeronáutico para cobertura de sinistros. Objeto do aditamento: aditamento em 25% sobre o valor atual do contrato. Vigência: a partir da assinatura. Dotação orçamentária: 1011-01-122.701-2.009-3.3.90 (10.1).