



CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº , DE 2015

(Do Sr. Hugo Leal)

Solicita ao Excelentíssimo Ministro de Estado das Cidades, Sr. Gilberto Kassab, informações sobre as responsabilidades assumidas e os procedimentos adotados pelo Ministério para a realização da Segunda Conferência Global de Alto Nível para a Segurança no Trânsito: Tempo de Resultados.

Senhor Presidente,

Com fundamento no art. 50, §2º da Constituição Federal e na forma dos artigos 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro que, ouvida a Mesa, seja encaminhado ao Exmo. Sr. Ministro de Estado das Cidades, Sr. Gilberto Kassab, o pedido de informações sobre as responsabilidades assumidas e os procedimentos adotados pelo Ministério para a realização da Segunda Conferência Global de Alto Nível para a Segurança no Trânsito: Tempo de Resultados, na forma abaixo:

1 – Quais foram as responsabilidades assumidas pelo Ministério das Cidades em relação à realização da Segunda Conferência Global de Alto Nível para a Segurança no Trânsito: Tempo de Resultados? A quais órgãos, unidades ou servidores foram atribuídas as responsabilidades assumidas pelo Ministério?

2 – Quais as providências que o Ministério das Cidades tomou desde o início para o cumprimento dos encargos que ficaram sob a sua responsabilidade?



CÂMARA DOS DEPUTADOS

3 – Qual a justificativa para a demora na licitação para a seleção da empresa que deveria dar apoio à realização do Evento?

4 – Qual a justificativa para a seleção, em caráter emergencial, da Qualidade Eventos Especiais – Empresa de Pequeno Porte com sede em Goiânia, para apoiar a realização do Evento? (Apresentar cópia do contrato celebrado justificando o seu conteúdo no que diz respeito ao seu objeto, obrigações detalhadamente assumidas pela empresa contratada e valor do contrato). Dentre as responsabilidades assumidas pelo Ministério em relação à realização do Evento, quais não estavam inseridas no objeto do Contrato?

5 – Qual a justificativa para a escolha do Centro Internacional de Convenções do Brasil para a realização do Evento?

6 – Que providências esse Ministério pretende tomar em razão das diversas falhas detectadas na execução do contrato?

7 – Quais foram os critérios adotados para a seleção dos temas e respectivos expositores, que definiram o conteúdo do Evento? Por que razão temas importantes como a formação do condutor veicular, a situação dos profissionais do transporte de carga e passageiros e as condições de segurança dos veículos fabricados no Brasil não foram nem mesmo considerados?

8 – Qual o motivo para não ter sido indicado(a) expositor(a) brasileiro(a) na sessão paralela do dia 19, sob o tema DIREÇÃO SOB EFEITO DE ÁLCOOL E OUTRAS DROGAS, uma vez que a Lei Seca e as respectivas ações de fiscalização se afiguram como as principais medidas brasileiras, com resultados práticos e efetivos, em favor da segurança no trânsito?

9 – Os objetivos da conferência mundial de “alto nível” foram atingidos? Sobre o tema “tempo de resultados”, quais resultados foram os apresentados?

10 – Quais os materiais (físico ou eletrônico) foram entregues aos participantes registrando os conteúdos debatidos e apresentados?



CÂMARA DOS DEPUTADOS

11 – Qual o efeito prático da “Carta de Brasília” no governo brasileiro no aspecto das políticas de segurança viária e as responsabilidades de sua execução?

12 – Qual ministério será o líder das ações registrada na “Carta de Brasília”?

13 – A quais órgãos serão atribuídas as responsabilidades de cada uma das 30 ações relacionadas na “Carta de Brasília”?

JUSTIFICAÇÃO

A realização da Segunda Conferência Global de Alto Nível para a Segurança no Trânsito/2015 foi uma excepcional conquista do Brasil que disputou com outros países integrantes dos classificados como “em desenvolvimento” que lideram o ranking mundial da violência no trânsito com índices muito superiores aos dos países mais avançados.

A proposta central do evento, que reuniu mais de 100 representantes de países signatários do “pacto de Moscou” (dentre esses, o Brasil), era fazer o balanço das metas e recomendações da DÉCADA DE AÇÃO PELA SEGURANÇA NO TRÂNSITO (em fase de conclusão de sua primeira metade) e incentivar a inclusão do tema segurança no trânsito na agenda de desenvolvimento pós-2015 em todo o mundo.

Seus objetivos principais eram a avaliação da implementação do Plano Global para a Década de Ação para a Segurança Viária 2011-2020 nos países signatários, especialmente na área de gestão de todo o processo que prevê intervenções planejadas e articuladas nas áreas de legislação, saúde, transporte, educação, infraestrutura, fiscalização, segurança de veículos e qualidade das vias de circulação.

A Conferência, do ponto de vista formal, foi organizada, de forma conjunta, pelo Governo brasileiro, pela Organização Mundial de Saúde (OMS) e pelo país sede da primeira Conferência (Rússia), como assim estabelece o protocolo da ONU/OMS para eventos dessa natureza e dimensão abrangente.

Embora a organização estabelecesse cooperação entre o governo brasileiro, o governo russo e a OMS, por óbvio, coube à equipe do país anfitrião (BRASIL) a responsabilidade de efetivamente cuidar de todos os aspectos logísticos para o



CÂMARA DOS DEPUTADOS

sucesso de sua realização, bem como influir decisivamente na qualidade do conteúdo das inúmeras e simultâneas sessões, não só na definição dos temas principais a serem expostos e debatidos como na indicação de autoridades e especialistas que comporiam as mesas de cada exposição.

Assim, considerando a elevada responsabilidade nessa missão, foi constituído um Grupo de Trabalho composto por representantes de vários ministérios e sob coordenação da equipe do Ministério da Saúde, assumindo inteiramente a organização do evento que, em suma, reuniu na capital federal delegações oficiais de mais de 100 países, as Nações Unidas, organizações intergovernamentais, pesquisadores, sociedade civil e setor privado, a fim de reforçar os compromissos em torno de prioridades políticas e executivas na área de segurança no trânsito.

A coordenação do lado brasileiro nas negociações para a realização da Conferência foi feita pelo Ministério da Saúde, por meio da Diretora Deborah Carvalho Malta do Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis da Secretaria de Vigilância em Saúde e sua equipe.

Repise-se que a realização da 2ª Conferência Global, no Brasil, foi oficializada pela Resolução A/RES/68/269 da Assembleia Geral da ONU (<http://roadsafetybrazil.com.br/assets/docs/doc1.pdf>), em 29 de abril de 2014, ou seja, com antecedência de mais de 1 ano da data do evento.

Ocorre que a empresa contratada pelo Ministério da Saúde (Qualidade Eventos Especiais LIMITADA, Registrada no CNP sob o número 02.378.056/0001-00 na categoria de Empresa de Pequeno Porte (EPP), com sede em Goiânia) para apoiar na realização do evento de tal magnitude, proporcionando a referida estrutura, foi selecionada em procedimento licitatório emergencial.

Não obstante esta situação de contratação emergencial, que, por si, já seria incompreensível, na medida em que houve tempo razoável e suficiente para o planejamento adequado do evento, ficou a impressão de que a empresa contratada sequer possuía expertise e qualificação suficientes para assumir o referido mister, eis que ocorreram diversas falhas e problemas durante a execução do Contrato, os quais foram constatados por assessores, colaboradores e participantes do evento, conforme detalhamento abaixo.

Vale destacar que um evento internacional como este, com presença de autoridades de todo o mundo com mais de uma dezena de línguas diferentes pressupõe e recomenda uma estrutura de planejamento e organização que contemple empresas



CÂMARA DOS DEPUTADOS

com experiência e competência para atender adequadamente uma expressiva demanda oriunda desse seletor público. Essa necessidade já vinha sendo sinalizada desde o início das tratativas por um dos membros da comissão de organização.

Ressalte-se ainda que os erros cometidos pela organização do Evento não se limitaram à seleção da empresa e sua respectiva atuação na execução do contrato. Também puderam ser detectadas várias omissões e falhas em relação a assuntos que extrapolavam os serviços contratados, mas estavam igualmente na esfera de atribuições e responsabilidades assumidas pelo Governo Brasileiro.

Seguem abaixo as críticas e comentários que chegaram ao nosso conhecimento:

1 – Dificuldades de acesso ao Centro de Convenções

O “Centro Internacional de Convenções do Brasil”, local escolhido para a realização do evento, trata-se de local distante, sem qualquer infraestrutura comercial e de transporte. A sua escolha deveria ter sido precedida de uma logística de acesso que facilitasse os deslocamentos. Mas não havia linhas regulares circulando durante o evento (apenas nos horários de abertura e encerramento e em pontos pré-determinados) nem pessoal de apoio com domínio de línguas estrangeiras. Também não houve o cuidado de estabelecer convênios com cooperativas/empresas de taxi de modo a atender rapidamente demandas de transportes individualizados e porta-a-porta.

A ironia nesse aspecto é de que se tratava de um evento de segurança no trânsito acontecendo em um local que é a própria antítese da mobilidade sustentável: um lugar onde não se chega a pé, nem de bicicleta, nem de transporte público - somente de carro ou taxi – e sem recursos adequados para a mobilidade de deficientes.

2 – Falhas no Credenciamento.

No que diz respeito ao credenciamento, havia poucos terminais para atender a demanda já conhecida que superou a casa de 2 mil inscritos. Frequentemente o sistema (banco de dados) apresentava falhas, não reconhecendo muitas inscrições previamente efetuadas. Perdia-se muito tempo para a verificação dessas inscrições e, quando resolvidas, algumas vezes o tipo de crachá não correspondia à efetiva representação do inscrito (Membro de Delegação + Organizador + Imprensa, etc.). Dois exemplos, foram emblemáticos. O crachá do Deputado Hugo Leal, na cor preta,



CÂMARA DOS DEPUTADOS

o indicava como representante da Santa Sé. O do Porta Voz da ABROT, Fernando Diniz, na cor vermelha o indicava como Presidente Brasil.

Muitos inscritos que chegaram um pouco mais tarde no dia 18 (primeiro dia oficial da Conferência) já não recebiam o crachá oficial impresso, e sim um feito no local, em papel branco, com a logomarca do evento e sua identificação. Esses também já não recebiam a bolsa e nem os vouchers para acesso ao restaurante.

Não havia controle de acesso, exceto na manhã do dia 18, quando da presença da Presidente da República para a abertura oficial. Qualquer pessoa, com ou sem crachá, tinha livre acesso ao Centro de Convenções e a todas as salas onde se realizavam painéis, debates e sessões, exceto no salão principal nas cerimônias de abertura e de encerramento onde se fazia a leitura ótica dos crachás.

A impressão que ficou - e registrada por muitos que manifestaram opinião - é a de que não houve critério para a distribuição de credenciais e nem controle do número de credenciais por instituição.

3 - Comunicação, informação e sinalização insuficientes e precárias

Independente do Programa Impresso (que não estava disponível a todos, pelos problemas anteriormente relatados) não havia no Centro de Convenções Painéis e/ou cartazes com informações precisas sobre o cronograma das sessões e os locais exatos de sua realização. Os funcionários de apoio mal falavam outras línguas e não sabiam orientar sobre o que acontecia nas salas.

A rede wifi de acesso à internet – fundamental para o tipo de público – não era estável (em muitos pontos o sinal desaparecia) e era muito lenta.

A sala de imprensa não tinha coordenação e o acesso era aberto a qualquer um. Jornalistas brasileiros e alguns estrangeiros que para lá se deslocavam em busca de informações atualizadas sobre o que já havia acontecido saíam frustrados.

O site da Conferência (www.roadsafetybrazil.com) era estático, exibindo as informações originais do período de credenciamento. Não havia banco de imagens (fotos e vídeos) nem a reprodução de documentos e informações disponibilizadas pelos expositores.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

4 - Sonorização e tradução Simultânea inexistentes ou precárias

O serviço de tradução simultânea foi um ponto extremamente crítico do evento. Em alguns casos, nem tradução houve. A título de exemplo pode ser citado o painel “Parlamentares pela Segurança no Trânsito Global – Construindo uma Rede de Legisladores”, que reuniu parlamentares da Armênia, Austrália, Brasil, Espanha, Ghana, Inglaterra, Jamaica e Namíbia com a presença da Dra. Margareth Chan, diretora da OMS. Mesmo após 20 minutos do horário previsto para os debates não havia tradutores na cabine nem fones para os presentes. Improvisadamente, um dos presentes na plateia, o Promotor de Justiça do Estado do Paraná, Dr. Cassio Honorato, desconfortável com a situação, ofereceu-se para atuar precariamente como “tradutor consecutivo” português/inglês (ouvia um pequeno trecho e fazia sua versão). Já quase ao final, estabeleceu-se o serviço, mas, infelizmente, a tradução do evento misturava-se à tradução da sala contígua em alguns fones. Esse problema registrou certa recorrência o que afastava o interesse e a atenção de muitos participantes.

As mesas de som com o sistema de áudio e microfone eram, muitas vezes, atendidas por um único funcionário. A mesma pessoa que controlava o som era a que operava os equipamentos de imagem (slides e vídeos) e era também o responsável por levar o microfone para a manifestação da plateia. Em um caso curioso, registrado por um delegado brasileiro, a Ministra da Infraestrutura da Suécia teve que, ela mesma, descer do palco para levar o microfone para um participante expor seu questionamento.

O painel da Comissão Econômica da ONU para a Europa (19/11), uma das mais importantes organizações mundiais que, junto com a OMS, lideram todo o movimento global pela melhoria da segurança viária, foi apresentado todo em inglês. Não houve tradução e nem a presença dos tradutores no local. Isso resultou em uma plateia quase vazia diante de um tema tão importante para o cenário global.

5 – Áreas de integração e apoio inadequadas

Embora houvesse do lado de fora do ambiente onde estavam montadas as salas das sessões uma área de descanso (com cadeiras de madeira), ela era desprovida de máquinas de café e água e de pontos de energia para recarga de celulares e computadores. Nessa área, inexistia sinal de Wi-Fi.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

6 – Omissões relevantes no conteúdo temático

Embora o conteúdo temático das inúmeras sessões e painéis da Conferência tenha sido elaborado primordialmente pela OMS, não é admissível que não tenha havido forte interferência dos representantes do Brasil para a efetiva presença de palestrantes e debatedores de nosso país em temas importantes.

Vale registrar a sessão paralela do dia 19 à tarde, sob o tema DIREÇÃO SOB EFEITO DE ÁLCOOL E OUTRAS DROGAS. Se há uma medida efetiva brasileira em favor da segurança no trânsito, com resultados práticos e registrados, esta foi a edição da LEI SECA. Tal Lei tem sido, inclusive, citada regularmente pela OMS como um exemplo de efetividade na redução de acidentes para os países que decidem enfrentar o grave problema da mistura bebida e direção.

Contudo, não havia na mesa diretora da sessão um único brasileiro para expor aos participantes estrangeiros a – talvez – única medida brasileira que merecesse registro como ação para DÉCADA 2011 – 2020.

A capacidade da sala era insuficiente para o número de interessados e muitos assistentes – incluindo nesse rol o Deputado Federal Hugo Leal, autor da referida lei – ficaram sem condições de ingressar no recinto.

A participação brasileira nessa importante sessão ficou limitada a três reduzidas intervenções de especialistas que, contrariando a orientação da mesa para que as manifestações fossem restringidas apenas a perguntas aos palestrantes estrangeiros, falaram um pouco sobre o caso brasileiro. Por dever de justiça e como forma de saudá-los pela intervenção patriótica, cito-os nominalmente: Nazareno Affonso (da ANTP), Coronel Marco Andrade (Coordenador da Fiscalização da Lei Seca no estado do Rio de Janeiro) e Rodolfo Rizzotto (Editor do Portal www.estradas.com.br e Coordenador do Movimento SOS Estradas).

Embora limitados ao cenário brasileiro, temas muito importantes não foram debatidos como, por exemplo, a formação do condutor veicular, a situação dos profissionais do transporte de carga e passageiros e as condições de segurança dos veículos fabricados no Brasil que, em muitos casos, são inferiores às aquelas nos países de origem da indústria automobilística.

7 - Conclusão

Enfim, foram muitos os fatores que repercutiram negativamente em relação à organização da Conferência. Gente demais, informação de menos, tradução precária e uma agenda sem muito impacto e extenuante, o que acabou levando grande



CÂMARA DOS DEPUTADOS

número de pessoas a transitarem nas áreas comuns do centro de convenção, mas sem nenhum ponto aglutinador.

A desorganização, a visível falta de profissionalismo à altura do Evento e, sobretudo, a ausência de um cerimonial adequado às autoridades presentes, provocaram cenas constrangedoras em que presidentes de instituições, representantes de governos estrangeiros, altos gestores e personalidades globais, como o Jean Todt, Presidente da FIA e sua esposa a atriz Michelle Yeoh, enviada da ONU para Segurança Viária, tiveram que ficar na fila do almoço, do lado de fora do restaurante/refeitório com ticket na mão e procurar algum lugar livre para sentar e comer.

Embora para muitos participantes, especialmente os estrangeiros, a Conferência possa ter sido um sucesso, porque serviu para o estabelecimento de um novo acordo global, não apenas em torno de novas metas, mas sobretudo, em torno de um expressivo fundo global de financiamento para a segurança viária, para o Brasil, o saldo não foi tão positivo.

Entre os brasileiros presentes a sensação foi de constrangimento causado pelas diversas falhas na organização do Evento e pela incapacidade dos seus representantes oficiais liderarem a pauta de discussões.

Diante do exposto, na qualidade de Presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro e Membro-titular da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, venho requerer que a Câmara dos Deputados, dentro da sua atuação fiscalizadora, encaminhe este Requerimento de Informação ao Ministério das Cidades, a fim de que sejam respondidos todos os questionamentos formulados e esta Casa Legislativa possa se posicionar sobre este assunto.

Sala das Sessões, 16 de dezembro de 2015

**Deputado Hugo Leal
(PROS/RJ)**