



CÂMARA DOS DEPUTADOS

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA/ TURISMO E DESPORTO/DESENVOLVIMENTO URBANO		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0951/09	DATA: 30/06/2009
INÍCIO: 14h54min	TÉRMINO: 17h23min	DURAÇÃO: 02h29min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 02h29min	PÁGINAS: 52	QUARTOS: 30

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

BRUNO BATISTA – Diretor-Executivo da Confederação Nacional do Transporte – CNT.
JOSÉ ROBERTO BERNASCONI – Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva – SINAENCO.

SUMÁRIO: Discussão sobre as providências relativas à organização da Copa do Mundo de 2014.

OBSERVAÇÕES

Reunião conjunta com as Comissões de Turismo e Desporto e de Desenvolvimento Urbano.
Houve exibição de imagens.
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Havendo número legal, declaro aberto os trabalhos desta reunião ordinária de audiência pública da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, que se realiza em conjunto com as Comissões de Desenvolvimento Urbano e de Turismo e Desporto.

Encontram-se presentes o Deputado Afonso Hamm, Presidente da Comissão de Turismo e Desporto, e o Deputado Eduardo Sciarra, Presidente da Comissão de Desenvolvimento Urbano.

Esta audiência pública conseguiu reunir as 3 Comissões dado o grande interesse que todos têm em obter esclarecimentos e informações sobre o trabalho desenvolvido pelo Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva — SINAENCO e pela Confederação Nacional dos Transportes — CNT.

Da parte da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, esta audiência abre os trabalhos da Subcomissão de Acompanhamento dos Gastos da Copa de 2014.

Esse é um trabalho cujo o roteiro já está definido. O Presidente da Subcomissão, Deputado Rômulo Gouveia, chegará a qualquer momento; e o Relator, Deputado Paulo Rattes, do Rio de Janeiro, ainda não chegou a Brasília.

Vamos desenvolver uma série de audiências públicas na Câmara Federal, com o objetivo de levar os debates e audiências aos Estados e a cada uma das sedes escolhidas para sediar a Copa de 2014.

Temos o interesse, que também é o interesse das duas outras Comissões que nos ladeiam, de acompanhar muito de perto a destinação dos recursos que se dará por meio do Orçamento Federal.

Está previsto um investimento de R\$80 bilhões a R\$100 bilhões sob a rubrica de Copa de 2014. E consideramos fundamental que esses recursos sejam acompanhados desde o início da sua destinação até o final, para evitar o gravíssimo problema que houve com a organização e a realização dos Jogos Pan-Americanos, quando o orçamento aumentou 10 vezes. E somente ao se chegar ao final, já na casa dos R\$4 bilhões, um número ainda não definitivo, o Tribunal de Contas da União pôde fazer a fiscalização e apontar os erros. Portanto, o nosso objetivo é evitar que se dê o custo, porque, depois que a porta foi arrombada, é difícil

[MSOffice1] Comentário:
Supervisor:Márcia

[P2] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:1 Taq.:Marlúcia Silva Rev.:



recuperar o prejuízo, assim como é difícil responsabilizar até mesmo quem tenha contribuído para os desvios, para as irregularidades e até crimes.

Isso dito, quero agradecer a todos a presença.

Convidado para fazer parte da Mesa o Sr. José Roberto Bernasconi, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva — SINAENCO; e o Sr. Bruno Batista, Diretor-Executivo da Confederação Nacional do Transporte — CNT, que aqui representa o Sr. Clésio Andrade, Presidente da CNT.

Sejam bem-vindos e obrigado pela presença.

Registro a presença do Deputado Paulo Rattes, Relator da Subcomissão da Copa de 2014.

Esta audiência pública será acompanhada pela *TV Câmara*. Daqui sairá um relatório que será distribuído depois. O Deputado Paulo Rattes se encarregará deste trabalho juntamente com a nossa Assessoria.

Feitos esses registros, concedo a palavra ao Deputado Eduardo Sciarra, para que faça suas considerações iniciais; posteriormente, ouviremos o Deputado Afonso Hamm.

O SR. DEPUTADO EDUARDO SCIARRA - Boa tarde a todos.

Cumprimento o Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados, Deputado Silvio Torres; o Presidente da Comissão de Turismo e Desporto, Deputado Afonso Hamm, e os nossos convidados — Dr. José Roberto Bernasconi, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva — SINAENCO, e Dr. Bruno Batista, que representa a Confederação Nacional do Transporte — CNT.

[P3] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:2 Taq.:Marlúcia Silva Rev.:

Embora esta audiência pública esteja sendo feita de forma conjunta, evidentemente, cada Comissão tem a sua temática principal. Disse aqui o Deputado Silvio Torres da necessidade de um controle efetivo sobre os gastos com as obras que serão realizadas com recursos públicos visando à Copa do Mundo. Com certeza, para o Deputado Afonso Hamm, que preside a Comissão de Turismo e Desporto, o mais importante é a ótica do desenvolvimento do turismo e o grande ganho que o País poderá ter nesse setor após a realização da Copa, com o aumento do fluxo de turistas. E, sem dúvida, para que isso aconteça, temos de realizar com sucesso a Copa de 2014.



Nos últimos dias, acompanhamos a Copa das Confederações, na África do Sul, já um teste para a Copa do Mundo de 2010.

Imaginamos — e o Dr. José Roberto Bernasconi e o Sr. Bruno Batista acompanham isso há bastante tempo — poder, em 2013, estar com as obras necessárias para a Copa do Mundo, e não só com os estádios, bastante avançadas, para não corrermos o risco de não cumprir os objetivos de um país que quer realizar uma boa Copa, que quer melhorar a sua infra-estrutura, que quer trazer melhorias no que diz respeito à segurança para as cidades que serão sedes dos jogos e também para o restante do País.

Da mesma forma, é fundamental que possamos, ao final da Copa de 2014, deixar no País a semente para multiplicarmos o número de turistas que recebemos no Brasil.

Quanto à Comissão de Comissão de Desenvolvimento Urbano, que trata das tantas obras de infraestrutura que precisam ser feitas, preocupa-nos sobremaneira o fato de que não podemos pecar no planejamento e deixar as coisas acontecerem, deixar o tempo passar.

Tanto a iniciativa privada, como os Governos Estaduais e o Governo Federal trabalharão nessa questão. Vemos, por exemplo, a previsão de investimentos da INFRAERO para os próximos 5 anos. Dou o exemplo da Capital do meu Estado, Curitiba, que será sede de jogos e para cujo aeroporto, o Afonso Pena, há uma previsão de investimento de R\$30 milhões pela INFRAERO. Isso não dará nem para fazer as obras mínimas de drenagem necessárias para podermos receber o fluxo de pessoas que chegarão para a Copa do Mundo. E isso é só um exemplo, pois temos obras viárias, a questão da mobilidade e muitas obras. Portanto, este debate será muito importante.

O Dr. Bernasconi e o Dr. Bruno vão posicionar, segundo a visão das suas entidades, o que está sendo realizado e o que precisa ser feito.

Aproveito para informar que teremos outras audiências também sobre o tema. Já está previsto, por exemplo, um debate com o Ministro do Esporte e do Turismo. Estamos dando a largada — e, na questão física das obras, é importante falar sobre o planejamento.



Passo agora a palavra ao Deputado Afonso Hamm, para que S.Exa. possa fazer as suas considerações iniciais, antes de ouvirmos os nossos expositores.

O SR. DEPUTADO AFONSO HAMM - Em primeiro lugar, quero dizer da minha satisfação em constatar a presença e a participação das 3 Comissões que compartilham a realização deste evento na Câmara dos Deputados.

Ressalto a forma competente e dedicada com que, na condição de Presidente, o Deputado e colega Silvio Torres vem atuando na Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, uma Comissão absolutamente importante sob todos os aspectos, inclusive em relação ao acompanhamento das grandes obras e investimentos, para o sucesso — que é o que todos desejamos — dos resultados alcançados pelo Brasil com a realização da Copa do Mundo de 2014.

[MSOffice4] Comentário:
Sessão:0951/09 Quarto:3
Taq.:Herieudes Rev.:

Cumprimento, portanto, o Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira, Deputado Silvio Torres; cumprimento igualmente o Presidente da Comissão de Desenvolvimento Urbano, Deputado Eduardo Sciarra, e estendo esses cumprimentos aos membros dessas duas competentes Comissões da Câmara dos Deputados.

Da mesma forma, nós da Comissão de Turismo e Desporto, de maneira conjunta e responsável, propusemos o debate desse tema com os palestrantes aqui presentes.

Antes de referir-me aos convidados desta audiência pública, porém, cumprimento a Nação brasileira e a direção técnica da nossa Seleção, sob a liderança do técnico Dunga, do Jorginho e de toda a comissão técnica, por termos conseguido o título de campeão da Copa das Confederações, realizada na África do Sul; cumprimento também o Presidente da CBF e toda a direção da CBF, em especial, os atletas, os jogadores profissionais, porque, se tivéssemos perdido, certamente estaríamos reclamando agora de alguma coisa. Mas vencemos, fomos os melhores — o melhor artilheiro, que se destacou pelo número de gols; o melhor jogador; a melhor campanha.

Portanto, aproveito esta oportunidade que está absolutamente relacionada com a Copa do Mundo — e, em 2014, ela será aqui no Brasil — para, com a permissão dos colegas Deputados Silvio Torres e Eduardo Sciarra, fazer esse cumprimento à Nação brasileira e à Seleção brasileira pela conquista desse título,



que, tenho certeza, é o início de um grande desempenho, de uma grande *performance*, no ano que vem, também na África do Sul.

E, ao cumprimentá-los, devo dizer do objetivo desta reunião com o Sr. José Roberto Bernasconi, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva — SINAENCO, órgão que trata da área de melhoria das obras já edificadas e de toda a condição existente. Para nós, é muito importante conhecer toda essa organização, que deve ter a máxima transparência, a fim de que as obras efetivamente necessárias sejam as obras realizadas, assim como as ampliações e as obras novas.

A participação do SINAENCO será de muita valia e vai nos auxiliar no que nos compete, que é fazer esse acompanhamento no Congresso.

Da mesma forma — e já tive oportunidade de conversar um pouco antes do início desta audiência pública —, dirijo-me ao Dr. Bruno Batista, Diretor-Executivo da Confederação Nacional dos Transportes — CNT.

Também sob a ótica da logística do que temos — os aeroportos, as rodovias, os acessos efetivos aos estádios, as interações, que não abrangem somente as sedes, porque há também as subsedes, o que é muito importante —, a realização deste debate, tenho certeza, será oportuna.

E, como disseram os Deputados Silvio Torres e Eduardo Sciarra, compartilhando com todos os colegas e convidados que nos prestigiam com sua presença, estamos inaugurando uma fase de debates com as autoridades de todas as áreas de competência, para que possamos, sim, realizar uma Copa do Mundo que nos sirva de cartão-postal, de referência de indução do desenvolvimento do País, de vitrine para promover o turismo e para expandir a base dessa grande indústria, sem chaminés, que já é a quinta economia em ingresso de receitas no âmbito do nosso País.

Portanto, temos a convicção de que estamos comprometidos com a realização de uma Copa do Mundo com eficiência e com eficácia. E é fundamental a participação dos nossos convidados no dia de hoje.

[MSOffice5] Comentário:
Sessão:0951/09 Quarto:4
Taq.:Herieudes Rev.:

Da parte da nossa Comissão, estaremos com todos debatendo ao longo desta audiência pública. E, repito, são de extrema importância as informações e os conhecimentos dessas entidades que inauguram essa fase de debate.



Para finalizar, lembro que a Comissão de Turismo e Desporto realizará fóruns nas 12 Capitais brasileiras que serão sede de jogos da Copa — e os faremos junto com as demais Comissões da Câmara dos Deputados e do Senado Federal das áreas competentes.

Quanto ao fórum no Amazonas, mais propriamente na sua Capital, Manaus, a data já está confirmada para o segundo semestre. Será no dia 13 de agosto a nossa primeira grande audiência no âmbito das sedes. Começaremos, então, pelo Norte do País, em Manaus, e assim sucessivamente.

Portanto, ressaltando a importância desta audiência pública, cumprimento os Parlamentares que tomaram a iniciativa de provocar este debate e de convidar os ilustres expositores de hoje.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Feitas as considerações iniciais dos Presidentes das Comissões que compõem esta audiência conjunta, passo a palavra, seguindo o roteiro organizado, ao Sr. Bruno Batista, Diretor-Executivo da Confederação Nacional do Transporte — CNT, que disporá de até 20 minutos, prorrogáveis, se necessário, para a sua exposição.

Antes, porém, informo que, posteriormente às exposições dos convidados, a palavra será concedida aos Deputados, que farão os questionamentos que entenderem adequados; depois, voltarei a palavra aos expositores, para que possam respondê-los.

Tem a palavra o Sr. Bruno Batista.

O SR. BRUNO BATISTA - Boa tarde a todos.

Srs. Deputados Silvio Torres, Eduardo Sciarra e Afonso Hamm, em nome da CNT, gostaria de agradecer a V.Exas. o convite e a oportunidade de tratar de tema tão importante e relevante: a infraestrutura e a Copa do Mundo de 2014 no Brasil, que já se aproxima.

Em sua fala, o Deputado Eduardo Sciarra tratou de um ponto essencial: a importância de se iniciarem os debates em torno da Copa do Mundo identificando-se os principais problemas de infraestrutura. Poderemos ver, a partir dos dados que



serão apresentados aqui, que ainda existe no País grave deficiência em termos de infraestrutura.

Devemos lembrar que, diferentemente do que aconteceu nos Jogos Pan-Americanos, quando todos os problemas estavam concentrados em uma única cidade, dessa vez, teremos as mesmas dificuldades multiplicadas por 12, ou até mais, porque, como já foi dito, não somente as 12 sedes receberão turistas e torcedores do mundo inteiro. Eles virão para essas cidades, mas, com certeza — e esse foi um dos critérios utilizados pela FIFA para a escolha dessas cidades —, procurarão também outras atrações turísticas próximas do local em que ficarão. Na verdade, o que se observa é que a infraestrutura de transporte do País tem de ser melhor dimensionada como um todo, e não apenas para atender às demandas pontuais das 12 cidades escolhidas.

Início esta exposição, apresentando aos senhores os principais gargalos em termos de infraestrutura de transporte que temos hoje no Brasil.

(Segue-se exibição de imagens.)

Em primeiro lugar, é importante que se saiba que esses gargalos logísticos acabam prejudicando todas as atividades econômicas — turismo, indústria, comércio etc. —, porque elas têm de estar em melhores condições para atender à grande demanda que será gerada pela Copa do Mundo.

Esses gargalos comprometem toda a cadeia logística tanto de abastecimento quanto de distribuição. Eles dificultam o deslocamento de pessoas e de bens pelo país, fazem com que a movimentação seja prejudicada e se torne cada vez mais cara e ineficiente. Além disso, esses gargalos agregam custos e aumentam o preço final do transporte, tanto no caso do transporte de passageiros como no caso do transporte de cargas. Eles também geram altos índices de emissão de poluentes, como se verifica ao se fazer uma análise do ponto de vista ambiental.

Tradicionalmente, a CNT executa várias pesquisas de avaliação de infraestrutura. Posso citar, como exemplo, as pesquisas modais envolvendo as condições de infraestrutura aquaviária, rodoviária e ferroviária.

A partir dessa tradição de fazer pesquisas, no ano passado, tivemos a oportunidade de estruturar todos os problemas já identificados num plano de logística. Nossa intenção foi a de agrupar os principais projetos a partir do ponto de

[P6] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:5 Taq.:Luciene Motta Rev.:



vista de conexão de rede no Brasil, mediante o aumento da eficiência do transporte, dentro de um único trabalho.

Então, vou apresentar para os senhores uma versão mais reduzida desse trabalho.

Primeiro, identificamos os principais projetos relacionados a essas 12 cidades. Na verdade, o Plano CNT de Logística é bem mais amplo, na medida em que envolve 587 projetos para o País todo. O que fizemos foi selecionar alguns desses projetos relacionados à questão das cidades que serão sede de jogos da Copa do Mundo.

O objetivo, então, desse plano de logística foi o de oferecer ao Governo Federal — e isso foi realizado ano passado — documento relativo à infraestrutura ideal de transporte para o País hoje. Na verdade, são identificados os principais gargalos e, em adiantamento às demandas futuras, os projetos têm de ser implementados, proximamente, para que o nosso sistema de transporte melhore.

A justificativa para realizar esse trabalho está no fato de que, na maioria das vezes, os planos tradicionais de logística oferecem uma proposta fragmentada. No nosso caso, tivemos o grande cuidado, em primeiro lugar, de identificar os locais em que existem os principais gargalos e, na sequência, propor soluções para que, num futuro próximo, tenhamos uma rede de transporte mais eficiente.

O Plano CNT de Logística propõe uma solução principalmente para a questão de descontinuidade dos nossos sistemas, hoje uma grave deficiência que temos no transporte brasileiro.

Basicamente, esse plano trabalha com 2 grupos de intervenção: intervenção de construção e de adequação. E eles abrangem todas as modalidades de transporte: aeroportuária, ferroviária, hidroviária, intermodal, portuária e rodoviária.

No nosso caso específico, como estamos tratando principalmente da movimentação de passageiros durante a Copa do Mundo, vou apresentar as intervenções relacionadas à questão aeroportuária, uma vez que os aeroportos serão as principais portas de entrada dos turistas no Brasil, e também a questão rodoviária. Em primeiro lugar, porque ela é a malha mais disponível hoje no Brasil. Em segundo lugar, pelo que já foi comentado, porque esses turistas provavelmente vão se deslocar para outros pontos turísticos próximos a essas localidades.



Portanto, em termos de intervenções, teremos a análise de construção de aeroportos, ampliação de terminais de carga e melhorias nas pistas.

Em relação à questão rodoviária, acredito que será abordado prioritariamente o deslocamento dentro das cidades, para o que deve ser implementada a construção de corredores exclusivos.

Além disso, será abordada a necessidade de construção de novas rodovias, de pavimentação de rodovias e, em termos de adequação, de duplicação de rodovias, ou seja a adição de novas faixas, como a faixa adicional de subida, e de recuperação do pavimento existente.

Bom. Como disse, o trabalho foi agrupado em 9 eixos estruturantes e ligações complementares.

Os senhores podem ver aqui no mapa, então, que o Plano CNT de Logística agrupa projetos em todas as regiões do País, passando pelas maiores Capitais que serão sede dos jogos de 2014.

Em síntese, o plano lista então 587 grandes projetos nacionalmente distribuídos, como pode ser visto aqui no mapa, cuja necessidade de investimento mínimo é de R\$280 bilhões.

[P7] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:6 Taq.:Luciene Motta Rev.:

No detalhamento por tipo de infraestrutura, temos 40 intervenções em aeroportos; 66 intervenções portuárias; 230 rodoviárias; 7 projetos metroviários; 1 projeto de trem de alta velocidade e 10 projetos de melhoria de transporte urbano.

Especificamente analisando a Copa do Mundo de 2014, um ponto importante a ser analisado é relativo ao fato de que, em todas as cidades ou em todos os países que abrigam esses grandes eventos esportivos, como a Copa do Mundo e as Olimpíadas, houve a preocupação de se deixar um legado que possa ser utilizado pela população depois que esses eventos passam.

Isso aconteceu, por exemplo, nas Olimpíadas de Barcelona — e as Olimpíadas são sempre sediadas em uma única cidade —, onde foi feito investimento maciço em linhas de metrô, ampliação de avenidas que facilitam o acesso dos turistas dentro das cidades e a construção e remodelação do porto. Isso permitiu, como consequência desse investimento nas redes de transporte, a própria remodelação do Centro Histórico de Barcelona.



Na Copa da Alemanha — a Alemanha, vale a pena lembrar, é um país que detém uma rede de infraestrutura de transportes excelente, sendo referência em toda a Europa —, foram investidos mais de R\$8 bilhões somente na ampliação e melhoria do sistema de transporte, principalmente o transporte ferroviário de passageiros.

Nas Olimpíadas de Pequim, ano passado, foi feita uma estruturação de mais longo prazo, dividida em 3 etapas: a primeira delas, de 2004 a 2008, o que coincidiu com o início das Olimpíadas de Pequim; a segunda etapa, de 2008 a 2020, e a terceira etapa de 2020 a 2050. O que se deseja, então, com essas intervenções na cidade de Pequim é que ela seja uma metrópole mundial. E, como resultado desse investimento que está sendo feito, eles terão quadruplicado as linhas de metrô na Capital chinesa.

Nas Olimpíadas de Londres, previstas para 2012, a meta é investir maciçamente no sistema de transporte e construir um dos maiores parques públicos do país.

A tradução prática disso é que existe uma preocupação por parte dos governos no sentido de ajustar as obras de forma a que elas tenham uma utilidade pública relevante a partir do final desses grandes eventos.

Analisaremos agora as demandas brasileiras para a Copa do Mundo de 2014: as rodovias, os aeroportos e a questão da mobilidade urbana.

No que tange às condições das rodovias, a CNT realiza, anualmente, um grande estudo, a saber: a Pesquisa Rodoviária CNT. Ela faz a avaliação anual de uma extensão bastante grande das nossas rodovias, abrangendo 100% da nossa malha rodoviária federal pavimentada.

Na última avaliação, em 2007, em que pesquisamos 87 mil quilômetros de rodovia, obtivemos um resultado que, infelizmente, não é muito animador. Praticamente três quartos das nossas rodovias, quase 75% delas, apresentam algum tipo de problema, ou de pavimento, ou de sinalização, ou da própria geometria das vias.

Então, hoje, classificadas como rodovias boas ou em ótimas condições, temos apenas 26% da nossa extensão rodoviária.



Fazendo uma análise parcial desse mapa, podemos ver que os trechos classificados como ótimos ou bons estão concentrados principalmente na Região Sudeste, especificamente no Estado de São Paulo.

A partir do momento em que se analisam as condições, principalmente do Nordeste, da Região Norte e parte do Centro-Oeste, vemos que há uma piora progressiva da situação das rodovias. Ou seja, do ponto de vista de um país que vai receber um fluxo bastante significativo de turistas, é bastante complexa a situação dessas pessoas que vão se aventurar a sair das cidades sedes em direção a outros pontos também turísticos.

Este é o cenário hoje que eles encontrariam. A tradução prática disso é que existe a necessidade de ampliação dos investimentos na melhoria de rodovias.

Analisaremos agora as intervenções rodoviárias propostas naquele grande Plano CNT de Logística, comentado há pouco.

Existe a necessidade de construção de cerca de 5.200 quilômetros de novas rodovias, que vão atender as regiões de fronteira — e não só para a Copa, esse é um investimento que permanecerá após a Copa do Mundo —, duplicação de rodovias existentes, as quais geram os grandes engarrafamentos; pavimentação de mais 6.600 quilômetros e recuperação de uma malha hoje bastante deficiente, cerca de 24 mil quilômetros de rodovia.

[p8] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:7 Taq.:Zagotto Rev.:

Quantificando isso em termos de investimento, teríamos a necessidade de cerca de R\$124,7 bilhões para melhorar as condições rodoviárias hoje existentes no País.

Condições dos aeroportos, analisando os terminais passageiros. O estudo da CNT, então, avaliando as demandas e o próprio potencial de crescimento das principais metrópoles no País, identificou a necessidade de ampliação de 25 aeroportos brasileiros, ou seja, um número bem maior do que o de aeroportos das cidades sedes. Isso demandaria um investimento de quase R\$6 bilhões.

Concordo, Deputado, quando V.Exa. diz que o investimento previsto para o Aeroporto de Curitiba é muito tímido em relação ao que tem sido anunciado pelo Governo. O número que dimensionamos é bastante superior a isso.

Além disso, há necessidade de construção de novos aeroportos e também de melhoria nas condições de pista de alguns aeroportos hoje existentes.



Então, só as intervenções aeroportuárias demandaria um investimento de quase R\$8 bilhões.

Outra dificuldade que se tem é como garantir a mobilidade dos turistas que virão visitar as cidades sedes. Hoje, o transporte urbano no Brasil, na grande maioria dos casos, principalmente nos grandes centros, sofre de um grande problema: a questão da mobilidade. Existe — e esquematicamente pode ser representado aqui — a identificação de um ciclo que faz com que a mobilidade seja cada vez mais reduzida no Brasil. O primeiro ponto é que existe falta de prioridade física para o transporte público. Nossas principais avenidas estão tomadas pelos veículos individuais, e o transporte público não é uma grande prioridade dos Governos. Outro ponto inicial gerador de problemas é a falta de planejamento urbano e regional. As cidades crescem, na grande maioria das vezes, de forma desordenada, e isso faz com que o transporte tenha esse reflexo de não ser tão eficiente. Existe também a falta do próprio planejamento de transportes públicos dentro da cidade.

Como consequência desse grupo de 3 grandes faltas, temos, então: a demora cada vez maior das viagens de transportes público, principalmente por ônibus, porque os veículos andam numa velocidade operacional cada vez menor; a necessidade crescente de baldeações, porque as linhas, grande parte das vezes, não são integradas, e a irregularidade do serviço, o que faz com não se tenha confiabilidade nos tempos de deslocamento. E isso gera imobilidade, desconforto e também insegurança para os passageiros.

Diante desse cenário, o que a população faz? Em primeiro lugar, tenta sair desse problema optando pelo transporte individual, ou ela opta pelo transporte clandestino, como perus e vans, ou, então, simplesmente reduz o número de viagens. E, quando a população faz isso, volta a realimentar o ciclo, gerando maiores custos do transporte urbano, perda de demanda — os veículos de transportes públicos ficam cada vez mais vazios — e queda da qualidade de vida, porque o transporte fica cada vez mais lento. Isso aumenta os custos de transporte, que volta a alimentar esse ciclo.

Como parâmetro para se avaliar a grande ineficiência que temos hoje nos transportes públicos, urbanos e rodoviários, no País, podemos avaliar o tempo gasto nas viagens em congestionamentos severos.



Estudo feito pelo IPEA, em 2002, quantificou em R\$260 milhões a perda anual gerada pelos engarrafamentos. E, aí, surge um dado bastante drástico: se o trabalhador perder uma hora diária preso nos congestionamentos ao longo de uma vida de 35 anos de trabalho, na verdade, fica um ano da sua vida preso nos engarrafamentos. Então, essa é a realidade que tem de ser mudada, e tem de ser rapidamente, porque, em 2014, os turistas que estarão nos centros urbanos não vão conseguir chegar diretamente nos estádios, eles vão ter de atravessar áreas urbanas que estão com uma situação de mobilidade bastante deficiente.

Quantificando esse problema de mobilidade: 20% do tempo de deslocamento nas cidades é gasto em retenções, congestionamentos ou semáforos; os espaços viários dos corredores de ônibus no Brasil estão sendo tomados cada vez mais por automóveis ou por veículos de baixa capacidade; as velocidades operacionais, então, ficam cada vez menores. Como podemos ver aqui nessas fotos, os ônibus têm de concorrer com uma quantidade cada vez maior de veículos individuais.

Ainda na quantificação: 70% das pessoas se movimentam dentro dos centros urbanos utilizando transporte coletivo, e apenas 20% usam automóveis. Analisando o espaço que é ocupado por esses 2 tipos de público nos principais corredores, temos 70% do tráfego formado por veículos individuais. Então, 70% do tráfego transporta apenas 20% da população. E 70% da população ocupa apenas 14% espaço viário. Ou seja, a priorização para o transporte coletivo não acontece. E isso faz com que cada vez mais se busque a solução individual para o problema, o que volta a alimentar o ciclo e agrava cada vez mais a situação.

[p9] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:8 Taq.:Zagotto Rev.:

Então, como propostas, dentro do Plano CNT de Logística para a melhoria dessas condições de mobilidade urbana, temos a construção de terminais de integração e a construção de 191 quilômetros de corredores exclusivos de ônibus nessas cidades — e essa intervenção é urgentíssima. Se isso não for feito em tempo hábil, até a Copa de 2014, o que os turistas vão encontrar é um trânsito caótico e cada vez mais paralisado.

Além disso, existe a necessidade de expansão da nossa malha metroviária nas principais Capitais. O plano identificou, então, em várias Capitais a necessidade de construção de mais 402 quilômetros de linhas metroviárias. O investimento totaliza algo em torno de R\$34,5 bilhões, só em projetos de intervenções urbanas.



Aqui, então, esquematicamente temos os projetos alocados em cada uma das 12 Capitais.

Tomemos como exemplo a cidade do Rio de Janeiro para analisar. Para o Rio de Janeiro, temos um projeto de construção de um trem de alta velocidade, que vai ali e ir até Campinas; melhoria na pista do Aeroporto Tom Jobim; ampliação do Aeroporto Santos Dumont; duplicação do trecho norte da BR-101 e ampliação da malha metroviária dentro da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

O investimento mínimo, então, totalizando os projetos relacionados a essas 12 cidades sedes dentro do escopo abordado pela pesquisa CNT, é de R\$54,8 bilhões, um número bastante superior àquele que tem sido apontado pelo Governo.

Como considerações finais, ressalto que existem graves entraves atuais em termos de infraestrutura de transporte no Brasil. Eles têm uma relação direta com falta de investimentos contínuos para melhoria das condições e também para ampliação da nossa rede; a falta de planejamento de curto e de longo prazos, tanto para o transporte de cargas quanto para o transporte de passageiros.

Quanto aos principais desafios para a Copa de 2014, segundo nosso ponto de vista, são eles: em primeiro lugar, solucionar rapidamente esses problemas da infraestrutura de transportes. Isso tem de ser tratado, e esta é uma iniciativa bastante louvável das 3 Comissões que se reúnem hoje para iniciar os debates em torno desse tema, porque essa solução tem que ser dada de forma rápida.

É sempre importante lembrar que as intervenções em obras de engenharia não se dão de forma muito rápida. É preciso um tempo de maturação, de construção e, principalmente, de implementação desses projetos.

Então, esses projetos têm de ser implementadas para a melhoria também dentro de centros urbanos, e não só na interligação entre as cidades, e também a construção de planos prioritários de mobilidade nas cidades. Do contrário, corremos o risco de resolver o acesso dos turistas aos aeroportos, porque estes terão capacidade de recebê-los, mas a mobilidade dentro das cidades ficará significativamente comprometida.

Essa é a síntese do Plano CNT de Logística. E todos os nossos trabalhos estão disponíveis no nosso endereço eletrônico: www.cnt.org.br.

Agradeço novamente às 3 Comissões o convite.



Estamos à disposição.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Agradecemos o Sr. Bruno Batista, Diretor-Executivo da CNT.

Vamos passar a palavra agora ao Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva — SINAENCO. Falará pela SINAENCO o seu Presidente, Sr. José Roberto Bernasconi.

Antes, aproveitamos para registrar a presença do Dr. João Alberto Viol, Vice-Presidente do Sindicato, que acompanha o Dr. Bernasconi

Tem a palavra o Dr. Bernasconi.

O SR. JOSÉ ROBERTO BERNASCONI - Muito boa tarde a todos.

Deputado Silvio Torres, Deputado Eduardo Sciarra, Deputado Afonso Hamm, Sr. Bruno Batista, Sras. e Srs. Deputados, senhoras e senhores, é uma honra muito grande estar aqui e por isso o SINAENCO agradece à Casa o convite e a oportunidade de pensarmos juntos a respeito de alguns aspectos da Copa do Mundo de 2014, o que ela significa ou poderá significar para nós no Brasil.

(Segue-se exibição de imagens.)

O Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva reúne perto de 18 mil empresas de projetos e gerenciamento no Brasil. Cerca de 2 mil dessas empresas, além de filiadas sindicalmente, são também associadas. Então, o Sindicato tem uma atividade de representação da categoria econômica, empresas de projeto e de gerenciamento de arquitetura e engenharia e também uma associação que congrega e procura promover a atividade de engenharia e arquitetura no Brasil.

Sou o Presidente nacional, o João Alberto Viol o Vice-Presidente nacional. Estamos organizados no Distrito Federal e em 12 Estados, portanto estamos na maioria dos Estados do Brasil e nas cidades sede da Copa, que todos já conhecem, com diretorias regionais. Não temos diretorias regionais apenas em Manaus, Cuiabá e Natal, mas pretendemos trabalhar mobilizando os engenheiros, arquitetos e empresas de engenharia e arquitetura para o desafio que é a Copa do Mundo.

Eu queria comentar um pouco o que significa a Copa do Mundo, porque, às vezes, não temos idéia do alcance da Copa do Mundo. É bom saber o que significa

[P10] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:9 Taq.:Stella Maris Rev.:



a Copa do Mundo. São 64 jogos em 8 ou 12 cidades — a FIFA escolheu 12 cidades no Brasil.

Em 2006, na Copa da Alemanha, 3,353 milhões de pessoas assistiram aos jogos sentados nos assentos dos campos de futebol. A FIFA criou na Alemanha uma nova modalidade de acompanhar os jogos. Como não cabiam todos nos estádios e havia muita gente interessada, criou-se a chamada *funfest*, que são praças públicas organizadas para receber milhares de pessoas que vão celebrar e confraternizar, ou disputar entre si, assistindo aos jogos por meio de enormes telões. Para se ter uma ideia do que isso representa, ressalto que um evento dessa natureza envolve segurança pública, fornecimento de bebida, alimentação, banheiros. Com segurança e conforto relativo, grupos de pessoas podem assistir aos jogos em praças públicas preparadas para tanto.

O Brasil pode fazer isso em qualquer cidade. As praças públicas das cidades podem ser preparadas para isso. É a FIFA quem organiza tudo durante a Copa, vende o cachorro-quente, a cerveja, o guaraná, as camisas das seleções, vende tudo. A FIFA promove a Copa do Mundo e, portanto, recolhe os benefícios disso. Ela faz muito dinheiro.

Dezoito milhões de pessoas assistiram aos jogos nas praças públicas, nas *funfests*, 6 vezes mais do que o número daqueles que assistiram aos jogos nos assentos nos estádios. E aí vem uma dimensão espantosa: pela televisão e pela Internet, segundo dados da FIFA, em 2006, 27 bilhões de pessoas assistiram a alguma coisa da Copa do Mundo, desde os jogos, evidentemente, até qualquer transmissão turística. Uma comissão precursora da TV Globo foi à Alemanha 2 anos antes para dizer em que cidade o Brasil se alojaria, onde ficaria concentrado, e começavam a dizer: “A vida dos alemães aqui é assim, eles se divertem assim, eles comem isso e aquilo”.

Como o meu colega Bruno falou, a Alemanha investiu quase R\$8 bilhões em transporte e €2 bilhões na infraestrutura dos estádios. E, o que é importante, a FIFA arrecadou mais de €8 bilhões com a Copa do Mundo. É um grande evento.

[P11] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:10 Taq.:Stella Maris Rev.:

É importante termos em mente que a Copa do Mundo é o maior evento midiático do planeta, não há nada que se compare à Copa do Mundo. A FIFA congrega 208 países, a ONU, 192 países. Pelo critério de representatividade, a FIFA



congrega mais países do que a ONU. Estima-se que durante a Copa de 2014 perto de 40 bilhões de pessoas assistirão a algum evento da Copa do Mundo. Talvez a população do planeta em 2014 se aproxime dos 7 bilhões de pessoas, mas, como a cada vez que uma pessoa assiste a um evento conta-se um espectador, então estima-se que serão 40 bilhões. Assim, para cada espectador sentado no estádio, cerca de 10 mil pessoas acompanharão os eventos da Copa por outro meio.

O que é a Copa do Mundo para a FIFA? Há muita diferença entre o que a Copa do Mundo significa para a FIFA, o que ela significa para o país sede e o que pode significar para nós no Brasil. Aí é que está o ponto. A Copa do Mundo para a FIFA é um grande evento quadrienal. A cada 4 anos, ela faz a grande promoção do futebol e reúne os seus agentes promotores, tanto é que, na cidade escolhida para sede do jogo de abertura, durante uma semana, é realizado o congresso dos agentes da FIFA. São 5 mil agentes promotores da FIFA promovendo o futebol no mundo inteiro. Então, ela congrega todo o mundo e estimula a trabalhar em favor do desenvolvimento do futebol no planeta. E os protagonistas são os patrocinadores, os profissionais da mídia e as seleções nacionais de futebol.

Comecei dizendo que, para a FIFA, a Copa do Mundo é um evento que promove o futebol, congrega os seus agentes e é uma grande oportunidade de fazer caixa. A FIFA fez mais de €8 bilhões de caixa em 2006. Além disso, ela consegue fazer uma série de movimentações com relação àqueles que são os seus protagonistas fundamentais. Os primeiros são os patrocinadores, aqueles que bancam as grandes cotas: Adidas, Coca-Cola e outros. Há também os profissionais da mídia, pois, como foi dito, é o maior evento midiático do planeta, e quem faz a transmissão para o planeta são os profissionais da mídia. Em 2006, 19 mil profissionais da mídia estiveram na Alemanha, e a expectativa é a de que, em 2014, estejam no Brasil 25 mil profissionais.

Esses profissionais são tão importantes que a FIFA faz exigências de espaços. Há o *Very Important People* — VIP, que são os patrocinadores e convidados especiais, e há os *Very Very Important People*, ou seja, *double V*, VVIP — classificados na proporção do quanto contribuem para o futebol e para a FIFA. Para eles há corredores de acesso, estacionamento e lugares privativos no estádio. Os profissionais da mídia também têm condições excepcionais: corredores privativos



de acesso, estacionamento especial — os caminhões de transmissão têm de ficar estacionados em lugares muito bons —, e o espaço no estádio é privilegiado, com todo o conforto para que possam transmitir o espetáculo para o mundo.

Os terceiros protagonistas, em ordem de importância, são as seleções nacionais de futebol.

E pensávamos que a Copa do Mundo fosse uma disputa esportiva! É muito mais do que isso. A Copa do Mundo é uma coisa extraordinária. É um grande negócio.

Para o país sede o que significa a Copa do Mundo? Ela é um excepcional instrumento de *marketing*. Exatamente por ser o maior evento midiático do planeta, permite que o país se coloque perante o mundo, se apresente. E, aí, é que mora o perigo. Há uma publicação que fizemos a respeito das 17 Capitais que percorremos, que coloca a seguinte questão: “*Vitrine ou vidraça? Desafios para o Brasil na Copa de 2014*”. Por quê? Porque podemos aparecer muito bem na foto se nos preparamos, mas podemos aparecer muito mal se as nossas mazelas forem mostradas.

Pois bem. Houve a Copa das Federações, e o Brasil venceu, felizmente, nesse domingo. Todo mundo acompanhou as reportagens, as matérias. O que o pessoal falou sobre a África do Sul foi que falta segurança, há congestionamento, o estádio não ficou pronto. É só pichação. É pedrada na vidraça.

[p12] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:11 Taq.:Maria Cristina Rev.:

Então, o nosso caminho crítico, em termos de imagem, é em 2013, porque em 2014, tendo superado 2013, será como na África do Sul: todos a criticaram, mas passou pelo grande teste. Vai parar um pouco a crítica. Agora eles acabarão o serviço e em 2010 farão a Copa.

Então, nós temos de estar bem preparados até 2013. Não precisa estar tudo pronto. Mas é a grande exposição. Poderemos ter as nossas mazelas expostas perante o mundo, se não forem resolvidas.

Temos de colocar o Brasil no mapa turístico mundial. Nós ainda não estamos nesse mapa. Estamos no hemisfério sul. Temos de trabalhar para conseguir isso.

Para o Brasil, o que significa a Copa do Mundo? Essa é a chave. É a grande oportunidade para promovermos a renovação urbana das nossas cidades, das



principais áreas metropolitanas, melhorando e ampliando a infraestrutura, especialmente a de transporte, como disse o meu companheiro Bruno.

Além disso, temos de gerar um conjunto de estádios, arenas esportivas de multiuso em cada uma das cidades. Também é fundamental treinar grandes contingentes humanos para o turismo receptivo. O Deputado Afonso Hamm falou da indústria do turismo. É a indústria sem chaminés, mas que emprega e distribui renda. É a grande oportunidade que nós temos. Podemos preparar as pessoas.

Na África do Sul, segundo disseram, os jornalistas iam para o estádio e não conseguiam táxi para voltar. Não havia pessoal nos hotéis. Falta segurança. Nós temos de fazer as coisas acontecerem aqui. É uma grande preparação.

O Brasil, ao ser exposto, mostrará suas grandes realizações — de um lado, as belezas naturais; de outro lado, aquilo que o brasileiro construiu ao longo de 5 séculos. Nós podemos atrair, ou não, o pessoal para visitar o País e deixar suas divisas, gerando emprego e renda.

Então, o melhor resultado da Copa de 2014, além do caneco que nós queremos ganhar, é o legado para 2015. Em 2014, cumpridas as exigências da FIFA, o Brasil, se Deus quiser, será campeão. Quem sabe, até heptacampeão mundial? A FIFA irá embora com o cofre cheio, e acabou. Mas nós ficaremos aqui. O legado é o que nós conseguiremos preparar de 2014 para a frente, em benefício de todos. O desafio é esse. Não é só preparar estádio. É um grande desafio preparar estádio, mas nós temos de aproveitar a motivação da Copa do Mundo para o brasileiro e transformar as nossas cidades. Vamos aproveitar o embalo.

Nelson Rodrigues dizia que a Seleção Brasileira é a Pátria de chuteiras. Vamos aproveitar isso. Esse é o nosso desafio.

Nós temos de tomar muitas decisões. Algumas dizem respeito a estádios; outras, a infraestrutura. Mas temos de pensar antes.

Quanto às questões mais críticas, o meu colega Bruno falou a respeito dos problemas de transporte, de logística. Esses problemas já são conhecidos. Todos já estão pensando nisso.

Há também a questão da acessibilidade — chegada e saída dos terminais aeroportuários, portuários. Os terminais de passageiros dos nossos portos são uma vergonha. Quando existem, são uma vergonha. Temos de melhorá-los. Nós temos



hoje navegação de cruzeiros. Três mil pessoas que estão dentro do navio têm de parar num porto adequado. Eles podem servir como retaguarda hoteleira. Em algumas cidades à beira-mar ou com rios navegáveis não há capacidade hoteleira. Um grande navio de cruzeiro pode ter um reforço de 3 mil cabines. De repente, conseguimos melhorar isso. Mas é preciso melhorar os terminais.

Argentinos, uruguaios, paraguaios, bolivianos podem vir por terra. Temos de melhorar os acessos rodoviários.

Já se falou sobre mobilidade urbana, mobilidade regional. São esperados 600 mil turistas internacionais — talvez um pouco mais, talvez um pouco menos. Seiscentos mil turistas lotam 6 mil Boeings 737. Já imaginaram como ficarão nossos aeroportos?

É realizado um jogo no domingo. Com a mudança de fase, muda-se de sede. Jogam no domingo num lugar e na quarta-feira em outro lugar. Cinquenta mil argentinos se deslocam de um lugar para outro. Hotéis, estradas, aeroportos, aviões... É um desafio. Não podemos minimizar isso.

Já se falou sobre infraestrutura aeroportuária. É preciso pôr muito dinheiro nisso. Não sei se a INFRAERO tem dinheiro e equipe suficientes. Precisamos pensar em concessão, em PPP, em alguma coisa para resolver essa questão.

O Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, já está no limite. Há 1 ano fiz uma viagem à China e à Inglaterra. Fui conhecer a experiência da construção do Parque Olímpico da Inglaterra. Na volta, demorei 2 horas para sair do Aeroporto de Guarulhos, num sábado pela manhã. Cheguei ao aeroporto às 5h25min e saí de lá às 7h25min. Impressionante! Precisamos melhorar isso.

[p13] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:12 Taq.:Maria Cristina Rev.:

Energia elétrica. Trata-se do maior evento midiático do planeta. A luz não pode piscar. Não pode haver apagão.

Telecomunicações — Telefônica ou telefones. Eu falo da Telefônica porque estamos com um problema em São Paulo. O meu escritório está sem telefone. Tentei ligar para lá. Estou falando com as pessoas pelo celular. Hoje, no centro da cidade de São Paulo, no Largo do Arouche, os telefones não estão funcionando. Nós não podemos correr esse risco.

Saneamento. Saneamento diz respeito a água e esgoto, mas também a drenagem de águas pluviais, tratamento e recolhimento de resíduos sólidos, lixos.



Nós temos de preparar pessoal para isso. Não pode ficar lixo na rua. A população também não tem de jogar tudo na rua e nos córregos. É um trabalho imenso. Nós podemos aproveitar a Copa do Mundo para mobilizar as pessoas e fazer o que podemos.

Segurança pública. Chamaremos o Exército de novo, como ocorreu nos Jogos Pan-Americanos? A segurança é ruim. Para o Pan-Americano, chamamos o Exército. Ele foi lá, tomou conta de tudo. Foi uma beleza. Acabou, ganhamos medalha, a turma foi embora. Depois que acabou o campeonato o Exército foi embora para o quartel. Continua a segurança do mesmo jeito? Será que é isso que nós queremos para o nosso País? Será que não dá para aproveitar melhor a Copa do Mundo?

Pode ser também uma oportunidade para o *marketing* turístico. A Copa é um excepcional instrumento de *marketing* turístico. Com a Copa ele poderá ser melhor conhecido.

Venda de imagem. Vou mostrar que a Copa do Mundo é um grande negócio. Na Copa de 2002, no Japão e na Coréia, a Hyundai, a LG e a Samsung aproveitaram a alta exposição midiática, patrocinaram a Copa do Mundo na sua fase coreana e ganharam a consolidação das suas marcas. A Sony, a Coca-Cola, a Nike são patrocinadoras *master*, patrocinam o tempo todo. Mas nós temos marcas brasileiras. É um alto negócio para o Brasil aproveitar e consolidar marcas brasileiras. Quem viaja para o exterior sabe que o café servido lá fora é colombiano ou africano. O Brasil é o maior produtor de café do mundo, e não se fala em café brasileiro lá fora. Temos o café do Brasil, o etanol do Brasil, as sandálias havaianas — Gisele Bündchen se encarrega de fazer propaganda delas. Há uma série de produtos brasileiros. Por exemplo, o guaraná do Brasil, energético.

Nós temos de aproveitar a Copa do Mundo. Quarenta bilhões de pessoas assistirão aos jogos da Copa, em 2014. Será que não vamos aproveitar isso? O desafio está conosco. Nós podemos transformar a Copa num alto negócio de promoção para o Brasil, para as empresas, para as nossas marcas e para a população brasileira.



Pontos críticos. Há o problema dos estádios. Mas esse não é o maior problema. É claro que lá se realizam os jogos. Mas essa é uma parte dos problemas.

Quanto à capacidade da rede hoteleira, por exemplo, Belo Horizonte tem problemas. Se houver 2 eventos em Belo Horizonte no mesmo dia, a capacidade hoteleira terá de ser ampliada.

Mas não adianta só construir hotéis. É preciso dar sustentabilidade a eles. Não basta atender o pessoal que virá ver a Copa, durante 30 dias. É preciso criar mecanismos de turismo de negócios. É preciso desenvolver as vocações. Tem de ser algo com consistência, com sustentabilidade.

Grande distância entre as cidades. Como resolveremos o problema do deslocamento, especialmente do aéreo?

Falta de sistemas terrestres rápidos entre as principais cidades — entre São Paulo e Rio de Janeiro, por exemplo. Se chover um pouco em São Paulo ou no Rio, ou se baixar uma nuvem, a ligação entre as 2 cidades será interrompida, simplesmente. As pessoas terão de viajar de ônibus, durante 6 horas, com todo desconforto. É preciso haver um trem rápido, independentemente da Copa. Eu procuro pensar em voz alta: vamos aproveitar a Copa para fazer tudo que precisa ser feito.

Baixa mobilidade urbana.

E mais: não estão inteiramente afastados os riscos de apagão de energia, telecomunicações etc.

É claro que isso se transforma em oportunidade para investimento. As cidades deverão se preparar para mostrar aos investidores brasileiros e estrangeiros que têm bons projetos. Alguns dirão: "Mas há uma crise mundial financeira e econômica. Sumiu o dinheiro do mercado". Mais ou menos. Não sumiu completamente. Quem tiver bom projeto vai disputar os capitais que estiverem aí. Daqui a pouco começa a retomada de atividade. Precisamos ter bons projetos na mão, com sustentabilidade, para buscar os investimentos. Temos de fazer projetos. Temos de pensar no assunto.

[P14] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:13 Taq.:Daniela Rev.:

Em São Paulo foi aprovada a Lei de Concessão Urbanística. Trata-se de algo que se pratica em cidades de outros países, como Nova Iorque, Londres, Paris,



Milão, na Itália, e Beirute, no Líbano. São feitas concessões urbanísticas. Áreas são concedidas como se fossem uma estrada, dentro de regras estabelecidas, para que o empreendedor privado ou o concessionário possa investir. Ele atende as exigências e ainda pode desfrutar das áreas remanescentes para sua remuneração. É um grande mecanismo para trazer novos capitais e fazer as alavancagens da cidade.

Isso é fruto também da MIPIM. Fui na 20ª edição da MIPIM, realizada em março, em Cannes, na França, para ver cidades oferecerem seus investimentos a investidores internacionais. Vinte mil investidores internacionais, presidentes de fundos de pensão e de fundos de investimentos, conheceram uma cidade da Rússia — acho que o nome é Krasnodar — que vai sediar as Olimpíadas de Inverno de 2014. Havia uma maquete maior do que esta sala. Não estou exagerando. A maquete mostrava o que eles iam fazer na cidade. Havia muitos investidores, e o Vice-Primeiro Ministro da Rússia estava lá, fazendo a publicidade e conversando com eles.

Temos de dar uma chacoalhada e buscar recursos onde eles estiverem. Existem recursos. Faltam projetos.

Em resumo, o estádio é fundamental, mas não se pode focar só nesse item. As obras nos estádios podem ser realizadas pela iniciativa privada, mas eu acho que, num certo momento, vai ser pedido o concurso de recursos públicos também. Para dar sustentabilidade ao estádio, não sei se haverá retorno suficiente. É uma questão para ser discutida. Fala-se hoje em estádios de 500, 600, 800 milhões, 1 bilhão de reais. Há um grande desafio nesse sentido.

A infraestrutura é pública, na essência, e deve ser planejada em função da cidade que queremos em 2015. A bola é nossa, está conosco. Nós tomaremos a decisão no que se refere a mobilidade urbana e regional, reurbanização e hospitalidade, saneamento e saúde, suporte energético, telecomunicações e segurança pública.

Riscos. É pouco provável, mas pode acontecer que não se consiga aprontar os estádios até 2013; que não se consiga ampliar a capacidade hoteleira; que haja apagões de energia, telecomunicações e transporte aéreo. Não é impossível. É pouco provável, mas precisamos ficar atentos.



Outros riscos. É provável, se houver demora nas decisões e definições, que se repita o que ocorreu nos Jogos Pan-Americanos de 2007, como disse o Deputado Silvio Torres. Os orçamentos iniciais foram superados; pediu-se ajuda emergencial ao Estado, especialmente à União, para completar as obras de todos os equipamentos; e não foi melhorada a infraestrutura. Foi implantado o Engenhão no meio de uma área absolutamente deteriorada, que continuou deteriorada. E não se pode usar o Engenhão à vontade. É isso que vamos fazer com a Copa? Não acredito. Acho que podemos fazer algo diferente.

Podemos perder a oportunidade de alavancar o País no cenário mundial. Podemos não melhorar as condições de acessibilidade e mobilidade urbanas nem as condições de saneamento e ter de adotar novamente medidas excepcionais de segurança — chamar o Exército. Só que são 12 cidades. Não é mais 1 cidade só, como foi no Rio de Janeiro. Nem o Exército dá conta disso. Então, vamos melhorar a situação. Acho que a solução do problema está nas nossas mãos.

Risco de elefantes brancos — alguma coisa mal dimensionada, que depois não tenha sustentabilidade. Se houver elefantes brancos, eles poderão ser a herança maldita de uma copa mal planejada.

Momento atual. Foram definidas as cidades-sedes pela FIFA. Então, a bola está conosco. Mas temos de cobrar da FIFA. Ela está demorando para dizer em qual cidade será realizada a abertura da Copa e em qual cidade ocorrerá o encerramento. Isso complica as definições brasileiras, porque há certas exigências para a cidade onde ocorrerá a abertura do evento e para aquela que vai sediar o jogo final. Quanto mais tempo demorar para a definição, mais tempo vamos perder para planejar, fazer projetos etc.

Chamo a atenção para um aspecto, especialmente na Câmara dos Deputados. Estamos discutindo a Lei de Licitações, e perdemos um pouco o foco a respeito da importância de projetos de engenharia e arquitetura.

[P15] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:14 Taq.:Daniela Rev.:

Os projetos de engenharia são o insumo fundamental para aplicação de recursos. Para projetar um equipamento, seja ele uma estação de tratamento de água, uma estação de metrô, um aeroporto, um prédio ou uma escola, é preciso fazer o projeto de engenharia e arquitetura.



Com o projeto, define-se qual é o produto virtualmente. Definem-se também preços e prazos para construção. Dessa forma, consegue-se fazer a previsão das coisas. Então, é preciso planejar, o que significa pensar antes. Quem pensa antes executa melhor. Fazer as coisas de improviso é a receita para o desastre. O projeto de engenharia é um grande instrumento. Ele é fundamental. Resolveria a maior parte, senão a totalidade, dos problemas que estão nos jornais, que estão sendo discutidos nesta Casa e no Senado Federal, em que há intervenção do Tribunal de Contas, especialmente do Tribunal de Contas da União, determinando que se pare a obra. A descontinuidade causa problemas. Por que ela deve ocorrer? Porque o custo subiu, porque o prazo foi esticado, por falta de licenciamento ambiental ou pelo tempo que demanda para se obter o licenciamento ambiental.

O projeto executivo de engenharia e arquitetura é um instrumento fundamental para que se obtenha licenciamento ambiental e para que se faça a licitação de obra com um plano definido, com custos e prazos previstos. Esse instrumento — o projeto final e completo de engenharia — custa menos de 4% do investimento.

É melhor gastar de 6 a 8 meses fazendo o projeto para licitar a obra com o projeto executivo de engenharia. O administrador, seja público, seja privado, terá condições de controlar custos e prazos, porque o projeto de engenharia fornece isso. O projeto de engenharia gera os desenhos, as chamadas plantas, mas, muito mais do que isso, gera a especificação e a quantidade dos materiais e serviços. Coloca-se o preço unitário em cada um dos materiais e dos serviços e obtém-se o orçamento. Ele também gera o cronograma.

É o projeto de engenharia que faz a compatibilidade entre custo, economicidade e segurança. Uma obra provisória pode ser feita com menor segurança, porque ela vai durar menos, como uma valeta para se colocar um tubo. Mas uma valeta para fazer um trem de metrô passar é uma obra que demora muito tempo. É outra segurança. Ela é mais cara. O projeto de engenharia define as coisas em cada um dos casos.

O projeto de engenharia estabelece a solução de compromisso entre economicidade e segurança. Então, ele gera as condições funcionais e operacionais. Dá a segurança adequada e, pela correta especificação e



dimensionamento dos materiais, assegura maior durabilidade. Se o local tem alta circulação, o piso tem de ser de granito, porque dura mais, é mais resistente. Se o local tem pouca circulação e o piso é só decorativo, pode ser um material menos nobre, menos caro. A especificação é feita pelo projeto de engenharia e arquitetura.

Quando se tem um bom projeto, define-se a vida útil e a manutenção menor. Não adianta fazer uma obra de maneira açodada. Ela vai custar mais caro e depois de 1 ano precisará de reforma, de conserto.

A aplicação de recurso público, especialmente, depende de um projeto de engenharia. Perdemos esse conceito ao longo desses 20 anos de *stop and go*. Temos de recuperar isso. A Casa tem a oportunidade de discutir esse assunto na Lei de Licitações, que vai voltar do Senado Federal daqui a pouco. O projeto de engenharia, como o serviço de médicos ou de advogados, não é contratado por leilão, pelo menor preço. O projeto é uma atividade intelectual. Não é o preço que define isso. Deve-se dar prazo para alguém pensar.

Para a pessoa fazer uma poesia, compor uma música, escrever uma novela ou um livro, precisa de tempo; para fazer um projeto, também. Não é todo o tempo do mundo, mas um tempo mínimo adequado. Ninguém vai fazer uma cirurgia hoje sem passar pelos exames prévios. A pessoa tem de fazer avaliação física; medir a pressão; fazer exames de sangue, urina; fazer exames de diagnóstico por imagem. Ninguém vai para uma mesa de operação sem fazer isso, a não ser um traumatizado num acidente. Fazem projetos de engenharia ou contratam obras públicas sem uma topografia adequada, sem uma sondagem do terreno para ver onde será feito o trabalho. De repente, um Prefeito doa uma área...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. JOSÉ ROBERTO BERNASCONI - Projeto do Executivo. Exatamente isso, Deputado. Alguém pode doar um terreno numa baixada, num mangue. Dá de graça o terreno num mangue. Que maravilha, o empreendedor ganhou o terreno de graça! O custo da fundação pode ser muito maior do que o custo da superestrutura. Pode haver necessidade de substituir material, solo. É preciso ter os exames prévios. O projeto de engenharia faz isso com os dados preliminares da parte física do campo. Isso é fundamental. Nós não estamos fazendo isso. Não respeitamos a engenharia e colhemos estes frutos: as obras param, custam mais caro, caem,

[P16] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:15 Taq.:Márcia Luisa Rev.:



transformam-se em esqueletos armados, aditivos não sei de que tamanho. Com um projeto de engenharia, dá para fazer aditivo de, no máximo, 10%; não são nem de 25% — só para certas coisas, causas fortuitas. Então, é fundamental que V.Exas. pensem nisso.

Eu paro por aqui. Já esgotei meu tempo. Agradeço-lhes muito a oportunidade. Nós temos a chance de aproveitar a Copa do Mundo. A engenharia e a arquitetura brasileiras têm competência e podem ser um grande instrumento para fazer as coisas da maneira certa, na medida exata, de acordo com a nossa capacidade econômico-financeira.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Silvio Torres) - Agradecemos ao Dr. Bernasconi. S.Sa. terá a oportunidade, assim como o Dr. Bruno, de falar mais sobre o assunto durante a fase de debates.

Vamos, então, dar início à fase dos debates. Começaremos pelos autores do requerimento, especificamente, no caso, o Deputado Paulo Rattes, que, inclusive, é Relator da Subcomissão da Copa de 2014. A lista de inscrições se encontra com os Secretários.

Deputado Afonso Hamm, não sei se está presente algum membro da Comissão de Turismo e Desporto que seja também autor desse requerimento. Não está anotado aqui. (*Pausa.*) Não.

Antes de conceder a palavra ao Deputado Paulo Rattes, convido para tomar assento à Mesa o Deputado Rômulo Gouveia, Presidente da Subcomissão da Copa de 2014. Gostaria que S.Exa. presidissem os trabalhos, ao lado do Deputado Afonso Hamm.

Com a palavra o Deputado Paulo Rattes.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTE - Sr. Presidente Silvio Torres, Sr. Presidente da Comissão de Turismo, Sr. Presidente da Comissão de Infraestrutura, Dr. José Roberto Bernasconi, Dr. Bruno Batista: eu creio que, depois das 2 brilhantes palestras que ouvimos, todos sairemos daqui altamente preocupados. Da mesma maneira, agiram certo estas Comissões, quando começaram a pensar no assunto antecipadamente. Os que aqui estão são brasileiros. Aqui não há Oposição,



não há Governo. Todos nós queremos que a Copa do Mundo seja um sucesso — quiçá as Olimpíadas. Agora, todos nós nos preocupamos com a realidade brasileira.

O que disse o Dr. Bernasconi é perfeito. Na África do Sul, tudo foi feito com benevolência. Não se trata de uma das 10 maiores potências do mundo, como o Brasil. Lá é a África do Sul. A imprensa internacional foi extremamente benevolente com o que aconteceu ali. Eu vi pela televisão estádios e campos esburacados, problemas de transporte, comunicação e segurança.

Agora, a pergunta que eu faço — e acho que todos nós a fazemos — é a seguinte: seremos capazes de enfrentar isso? Precisamos ter responsabilidade, de fato. Anunciou-se — às vezes, anuncia-se levianamente neste País — que nós vamos realizar tudo, além do que podemos. Precisamos chegar a um termo e, dentro das nossas possibilidades, realizar bem.

Esses são os meus comentários. Nem tenho perguntas a fazer. Hoje eu ouvi e aprendi mais um pouco, nos meus 75 anos. Sou um entusiasta do futebol, sou um entusiasta da Copa do Mundo, mas creio que, a exemplo do que acontece neste instante — e não critico o Governo, porque sou da base governistas —, enfrentaremos muitas dificuldades, se nós nos basearmos nos projetos que aí estão. Cito, por exemplo, o projeto para construção do Arco Rodoviário, no Rio de Janeiro, que, depois de 2 anos, começa a sair do papel. Não sei se ficará pronto nos próximos 4 anos.

Muitos dos que aqui estão talvez não estejam mais na próxima Legislatura. Mas a nossa Comissão continua o seu trabalho através dos tempos, mesmo que saia o Relator, mesmo que saia o Presidente.

Como eu disse nos primeiros dias de trabalho, trata-se de uma subcomissão de fiscalização e acompanhamento e não de fiscalização e julgamento. Nós não vamos julgar ninguém. Queremos ajudar, dentro das nossas possibilidades, de acordo com a atual legislação e com novas legislações, para que isso possa se transformar num sucesso para o povo brasileiro.

Era isso que eu tinha a dizer. Não tenho perguntas a fazer. Fiquei mais esclarecido e mais preocupado ainda com o êxito da nossa Copa do Mundo de 2014.

[P17] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:16 Taq.:Márcia Luisa Rev.:



O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Com a palavra o Deputado Eduardo Sciarra, Presidente da Comissão de Desenvolvimento Urbano. (*Pausa*). S.Exa. está ausente neste momento.

O Deputado Marcelo também não está presente. Então, vamos seguir a ordem de inscrição.

Com a palavra o Deputado Duarte. (*Pausa*.)

Com a palavra o Deputado Lupércio Ramos.

O SR. DEPUTADO LUPÉRCIO RAMOS - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, vou na linha do colega que me antecedeu. Para realizar a Copa do Mundo em 2014, teremos efetivamente 3 anos para trabalhar, porque 2009 já se vai. Então, teremos de 2010 até 2013, quando tudo praticamente deverá estar pronto.

Todos nós temos consciência da importância da Copa do Mundo. O País terá a grande oportunidade de se mostrar ao mundo. Ela é fundamental também para o turismo. Tudo isso já é, para nós, uma questão de convencimento. Agora, a nossa preocupação é a seguinte: como adequar o País às exigências da FIFA?

Eu tenho apenas 2 perguntas a fazer, principalmente ao Dr. José Roberto. Fui informado, ainda quando era Secretário de Esportes, de que havia um compromisso na parceria técnica entre o SINAENCO, o Ministério do Esporte e o Grupo Interministerial que, em tese, deve cuidar da Copa do Mundo. Esse termo de parceria é para que a SINAENCO faça um levantamento em todas as Capitais brasileiras, a fim de saber da real necessidade delas, para nós nos adequarmos às exigências da FIFA.

Qual foi o resultado desse termo de parceria? O que avançou até agora? Em termos concretos, gostaria de saber se já existe pelo menos um projeto de planejamento de execução das ações e das obras que serão necessárias.

[p18] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:17 Taq.:Maria Cristina Rev.:

A outra pergunta é muito mais dirigida ao Sr. Bruno. Nós sabemos que um dos grandes problemas, não só das grandes cidades, mas das médias cidades também, é o transporte coletivo. Ficamos muito apreensivos quando percebemos que precisaremos de mais ou menos 280 bilhões para executar os 587 projetos. Isso num campo ideal, parece-me. Mas o que é necessário, de fato, nessa área para o País construir um bom sistema de transporte coletivo urbano nas médias e grandes



cidades? Qual é realmente o melhor sistema de transporte coletivo para as médias e grandes cidades?

Observem que em São Paulo existe metrô, há uma boa rede de transporte urbano, ônibus etc., mas a cidade vive enfrentando problemas de congestionamento.

Nós temos um estudo moderno, que leve em consideração o crescimento populacional, a modernidade do sistema de transporte e a responsabilidade com o meio ambiente? Há algum projeto para mostrar ao País qual é o melhor sistema de transporte coletivo?

Eram essas as minhas indagações, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Para responder ao Deputado Lupércio Ramos, concedo a palavra ao Dr. Bruno.

O SR. BRUNO BATISTA - Deputado, V.Exa. fez observações bastante interessantes.

Em relação ao transporte coletivo nas grandes e médias cidades, observa-se que, até pelo que foi mostrado durante a apresentação, não há priorização do transporte coletivo nas nossas cidades. Isso pode ser verificado em vários momentos, ao longo da história.

Na história mais recente, temos um exemplo muito claro, a partir da própria crise econômica, desde setembro do ano passado. Refiro-me às ações do Governo. Várias delas são ações importantes de reativação da economia, como o incentivo à aquisição de carros, com redução de IPI. Sob o ponto de vista econômico, isso é fantástico. Houve reaquecimento das vendas, principalmente no início deste ano, quando passávamos pela situação mais crítica de estagnação da economia. Isso, de fato, deu grande impulso à economia do País. Só que, sob o ponto de vista do planejamento do transporte, isso é uma catástrofe. Em primeiro lugar, porque se estimula o cidadão a resolver seu problema individualmente. Cada vez que se facilita o acesso ao transporte individual, simultaneamente, ampliam-se os problemas de mobilidade, principalmente nos grandes centros urbanos.

A partir dessa constatação, vemos que a falta de priorização fica cada vez mais cara. Quanto mais tempo demoram para implantar um transporte público de qualidade, que seja confiável, rápido, eficiente e que atenda as demandas da população, mais cara ficará essa conta.



Pelas estimativas que fizemos desses projetos em intervenções urbanas para o transporte coletivo, seriam necessários em torno de 38 bilhões de reais para atender as grandes demandas das cidades. Esse valor é relativamente baixo se se comparar o custo da intervenção metroviária. O custo de quilômetro do metrô é infinitamente maior do que o do transporte rodoviário.

O Brasil não tem uma carteira de projetos que atenda satisfatoriamente as principais Capitais. Vale ressaltar que não existe uma solução padrão para ser implementada nas diversas cidades. Isso depende da disposição geográfica das cidades, do relevo, dos hábitos da população, da distribuição dos equipamentos urbanos. Essa situação varia de uma cidade para outra. Mas o País tem tradição e, mais do que isso, tem muita competência técnica para resolver esse tipo de problema. Entre essas 12 cidades-sedes que foram escolhidas para abrigar a Copa do Mundo, Curitiba, por exemplo, que é modelo em termos de transporte público em área urbana, provavelmente será a cidade que sofrerá menor intervenção. Demandará menos obras, porque o transporte coletivo já funciona bem.

[p19] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:18 Taq.:Jacinta Rev.:

O transporte brasileiro, no caso de Curitiba, que é um grande exemplo, funciona tão bem que esse modelo foi exportado para outros países. A Colômbia implantou o Sistema TransMilenio, que é praticamente uma cópia aperfeiçoada do sistema de Curitiba. Fizeram uma grande intervenção urbana, construíram corredores prioritários de ônibus, com capacidade similar à do transporte metroviário, sendo que é feito a um custo mais baixo.

Então, existem, sim, possibilidades. Infelizmente não temos carteiras de projetos já prontas para atender esse tipo de demanda. Mas é possível fazer isso, caso haja priorização do transporte público para atender essas demandas que vão surgir daqui a 3 ou 4 anos.

Volto a afirmar que é imprescindível que se faça investimento em transporte urbano. Se isso não for feito, provavelmente os nossos turistas poderão chegar em aeroportos bem dimensionados, de grande capacidade, mas ficarão presos no trânsito, assim como o restante da população.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - O próximo inscrito é o Deputado José Carlos Machado.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Pois não.

O SR. JOSÉ ROBERTO BERNASCONI - Agradeço ao Deputado Paulo Rattes e ao Deputado Lúcio Ramos a manifestação.

Na verdade, a parceria técnica a que o Deputado se refere não foi com o SINAENCO, não foi com o nosso Sindicato. O Ministro Orlando Silva até me disse pessoalmente que buscava estabelecer um convênio com o nosso Sindicato, que já estava começando a percorrer o Brasil. Mas ele fez esse convênio à semelhança do convênio que fez com a ABDIB, Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base. Efetivamente existe um convênio entre o Ministério do Esporte e a ABDIB, que percorreu o Brasil, fez um levantamento e tem o retrato da situação de cada uma das cidades — na verdade, das 17 cidades candidatas. Mas esse documento não foi divulgado. Pelas informações que tivemos, ele já foi apresentado para membros do Executivo, inclusive para o Ministro do Esporte e para a Ministra Dilma Rousseff, mas ainda não foi divulgado. De acordo com a última notícia que tivemos, estavam aguardando que a FIFA definisse quais seriam as cidades-sedes. Isso aconteceu há 1 mês — foi no dia 31 de março. Estamos aguardando, então, essa divulgação.

O que eu posso lhe dizer é que o nosso Sindicato, o SINAENCO, saiu pelo Brasil. Fizemos a nossa caravana com recursos próprios. Fomos a 16 das cidades candidatas. Só não fomos a Rio Branco, no Acre, porque não houve condição de acerto de datas com as autoridades locais. Fizemos reuniões públicas, que mobilizaram governantes das administrações públicas estadual e municipal, das Capitais; entidades de engenharia; o Sistema CONFEA/CREA; os Conselhos Regionais de Engenharia de cada Estado; o SINDUSCON, sindicato da construção, de cada Estado. Fizemos debates públicos, procurando despertar a atenção da sociedade para o desafio que a Copa do Mundo significa para nós, brasileiros. Isso está consolidado nesse documento. Com muito prazer, poderei encaminhá-lo a V.Exa. em seguida.

Permita-me uma complementação sobre aquela sua pergunta. Há uma questão fundamental. Precisamos passar a ter no Brasil continuidade de programas, continuidade administrativa.



Para resolver a questão do transporte público no País, 4 anos — prazo do mandato de um governante — não são suficientes. Então, é preciso que haja planejamento e um programa que obrigue as administrações seguintes a cumprirem aquela tarefa, adaptando-a, adequando-a de acordo com a sua maneira de agir. Mas é preciso haver continuidade. Uma das coisas mais difíceis e mais custosas do Brasil é a descontinuidade administrativa. Para-se o projeto no meio e não se consegue bom rendimento. Muitas vezes o dinheiro investido acaba se perdendo.

[p20] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:19 Taq.:Jacinta Rev.:

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Com a palavra o Deputado José Carlos Machado.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS MACHADO - Sr. Presidente, Deputado Silvio Torres, Sr. Deputado Rômulo Gouveia, que preside a Subcomissão para acompanhar a execução das obras ligadas à Copa de 2014, meus cumprimentos.

Saúdo também o Dr. José Roberto Bernasconi, Presidente do Sindicato da Arquitetura e da Engenharia; o Dr. Bruno Batista, representando aqui a Confederação Nacional do Transporte; os Deputados presentes e suas assessorias; os senhores da imprensa.

Caro Presidente, ouvi com muita atenção a exposição dos 2 palestrantes. Percebi que há pouco entusiasmo e muitas preocupações. Posso estar equivocado. Senti que há, da parte de ambos, pouco entusiasmo e muitas preocupações.

Sou engenheiro civil — portanto, cartesiano por formação — e costumo me debruçar sobre números. Estamos diante de um desafio enorme. Como disse o Relator da Subcomissão, temos de procurar fazer bem aquilo que for possível, buscando — não são palavras minhas, mas de S.Exa. — melhorar e ampliar a infraestrutura local, regional e nacional.

Eu ouvi e anotei alguns números que me deixaram profundamente preocupado, embora esteja um pouco entusiasmado, ainda, com a possibilidade de termos aqui uma Copa do Mundo. Fizemos uma Copa em 1950. Por que não realizarmos uma Copa em 2014? Para melhorar e ampliar a infraestrutura local, regional e nacional, é preciso que haja um elenco enorme de realizações. É preciso que haja melhoria das rodovias e dos aeroportos, ampliação do número de vagas em hotéis, mobilidade urbana, transporte urbano, logística. Os números me deixaram profundamente preocupado.



O Dr. Bruno Batista disse que 587 projetos têm de ser executados até 2014. Segundo o Dr. Roberto Bernasconi, é bom que até 2013 tudo — ou quase tudo — esteja pronto. Os investimentos são da ordem de 280 bilhões de reais. Até aí nós enrolamos. Como é que isso fica e tal. De acordo com os números apresentados por ele, em relação a rodovias, o valor do investimento é de 124,7 bilhões de reais. Naturalmente vamos dividir: uma parte do Governo Federal, uma parte da parceria com o empresariado.

Consultei a minha assessoria. Pedi a ela que visse quanto há no orçamento do DNIT para 2010. Há 10 bilhões. Foram executados até agora aproximadamente 5 bilhões. O desafio que se apresenta diante do Governo, diante desta Casa, diante da maioria dos brasileiros é como investir até 2013 ou 2014 120 bilhões de reais em rodovias. Eu não vejo como.

Então, compete ao Dr. Bruno responder a pergunta do Deputado Lupércio Ramos. Isso é o ideal. E o que é possível fazer para que realizemos a Copa e saímos desse processo engrandecidos? São 124 bilhões mesmo ou essa é a situação ideal? Com 40 ou 50... Não é fácil investir 60 bilhões em 4 anos. A grande maioria das obras vai ficar a cargo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT. A coisa está tão mal nesse órgão que o Governo teve de criar um estímulo para que os engenheiros começassem a trabalhar. Tramita nesta Casa, salvo engano, medida provisória dando aos engenheiros um abono de 48 mil reais por ano. A coisa estava emperrada.

Eu represento Sergipe. Naquele Estado tem um trecho da BR-101 de apenas 14 quilômetros, cujas obras de duplicação se arrastam por 12 anos. Lula assumiu o compromisso, no início do Governo, de duplicar a BR-101 do Rio de Janeiro até a cidade de Natal, no Rio Grande do Norte. Passaram-se seis anos e meio. Aconteceu alguma coisa, mas nada significativo ou relevante.

Então, eu solicito, meu caro Presidente, que disponhamos de cópias desses quadros que foram projetados pelos 2 expositores. O Dr. Roberto disse que vai disponibilizar para o Deputado Lupércio aquela publicação. Eu também gostaria de recebê-la, para que possamos nos debruçar sobre essas questões. Não vejo como resolvê-las. Mesmo que a iniciativa privada decida assumir metade desses investimentos, cabe ao Governo Federal e aos Governos Estaduais, nos próximos 4

[p21] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:20 Taq.:Zagotto Rev.:



anos, investir 15 bilhões de reais por ano. Aí vem a preocupação do Dr. Roberto, porque ele é especialista na área. E projetos para isso? Só um projeto permite a licença ambiental. Os projetos têm de ser bem feitos. Só poderemos ter uma obra bem feita com um projeto bem feito.

Meu caro Presidente, eu não tenho nenhuma pergunta a fazer aos palestrantes. Mantenho ainda um pouco de entusiasmo — maior do que o de ambos. Agora, estou profundamente preocupado. Parece-me ter ouvido dizerem que na parte de transporte urbano serão necessários 40 bilhões de reais, ou algo próximo disso. É o que não investimos nos últimos 15 anos. Que transformação vamos ter de fazer nessa burocracia, principalmente, do Governo Federal para sairmos de 1 ou 2 para 10 ou 20?

Então, estou preocupado. Mas, como bom brasileiro, acredito que seremos capazes de realizar um bom trabalho, não investindo tudo isso. Mas como há um limite entre o ideal e o razoável, o possível, vamos torcer para que consigamos realizar uma boa Copa e sair vitoriosos, que é o mais importante. Saímos dela engrandecidos. Não vamos investir o que for possível na construção de elefantes brancos. Não se deu destaque àquela questão do Engenhão, no Rio de Janeiro. Um jogo entre Flamengo e Botafogo foi transferido para outro local por falta de infraestrutura nos arredores do estádio.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Eu gostaria de ouvir o Deputado Silvio Torres. Em seguida, como não há mais inscritos, e também preocupado com o horário da Ordem do Dia, daremos a palavra aos 2 palestrantes para suas considerações finais.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Cumprimento o Deputado Rômulo Gouveia, que preside nossa Subcomissão Especial. Saúdo também, mais uma vez, os nossos convidados.

Tenho algumas anotações. Acho que boa parte das perguntas feitas, de alguma forma, satisfazem a nossa curiosidade. Mas, além da curiosidade, temos as nossas aflições com a possibilidade de caminharmos para um evento dessa magnitude, que envolve um volume de dinheiro jamais imaginado. Penso que em



nenhum outro evento de Copa do Mundo, até hoje, gastou-se a metade do que o Brasil está prevendo gastar na Copa de 2014.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS MACHADO - V.Exa. me permite um aparte? A intenção é ajudar.

Eu anotei aqui — esse dado estava num dos quadros do Dr. Roberto — que a Alemanha investiu 9,5 bilhões de euros para fazer a Copa de 2006, só na parte de transporte.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Mais 4 em estádios.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS MACHADO - No Brasil vai ser preciso investir quanto?

O SR. BRUNO BATISTA - Dentro da parte urbana, algo em torno de 38 bilhões de reais.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS MACHADO - A Alemanha investiu 9,5 bilhões de euros. Anotei que a FIFA lucrou 8 bilhões de euros. Transporte urbano...

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS MACHADO - Veja a diferença. A Alemanha, para realizar a Copa de 2006, fez investimento de 9,5 bilhões de euros na área de transporte.

O SR. BRUNO BATISTA - Ela já tem uma estrutura de transporte bem planejada.

O SR. DEPUTADO JOSÉ CARLOS MACHADO - Eu sei disso. Mas veja a diferença entre o que se investiu lá e o que estamos pensando em investir aqui.

Muito obrigado.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Eu estava dizendo que, mais do que dúvidas, o que temos, na verdade, são aflições. E estamos tentando externá-las. Como realizar a Copa com um custo adequado para o País, honesto, que nos traga um benefício proporcional?

A hipótese de elefantes brancos hoje eu daria como certa, pelo menos para estádios, em 90% ou 80%, dado o fato de que o Brasil já convive há algum tempo com elefantes brancos em termos de estádio de futebol. Investiremos muito dinheiro para reformar ou construir novos estádios que serão utilizados para 3 ou 4 partidas, em Estados que não têm nenhuma tradição de futebol e que não têm movimento



econômico suficiente para transformá-los em arenas de multiuso que possam depois sustentar.

No Rio de Janeiro, o exemplo emblemático, em todos os sentidos, é o Engenhão. Como foi lembrado pelo Dr. Bernasconi, emblemático no sentido de ter sido construído num local sem nenhuma infraestrutura, sem nenhuma condição de atrativo para qualquer torcedor se deslocar das várias partes do Rio de Janeiro para ir para lá. E não se previu a utilização dele adequadamente depois dos Jogos Pan-americanos, tanto que ele não serve para a Copa do Mundo, vai servir apenas de campo de treinamento. Um estádio em que foram investidos 400 milhões de reais, e não se imaginou que ele tivesse utilização posterior ao menos como estádio de futebol, porque para os outros esportes também não está absolutamente sendo útil para nada. Ele foi arrendado, alugado para o Botafogo por 32 mil reais por mês, porque a Prefeitura do Rio de Janeiro não tinha condições de pagar os custos de manutenção. E havia sido cantado e decantado antes da realização dos Pan-americanos como um dos grandes legados que teríamos em função daqueles investimentos escandalosos que foram feitos.

Essa preocupação, Dr. Bernasconi e Dr. Bruno, é que nos leva a iniciar esse processo, em conjunto com a Comissão de Turismo e a Comissão de Desenvolvimento Urbano, e acho que outras Comissões também se interessarão, porque não podemos, em hipótese alguma, permitir que vivamos um novo evento organizado como os Jogos Pan-americanos. Foi preanunciado que dariam prejuízo, não trariam legados, e mesmo assim foram realizados. Aí nos preocupamos mais ainda, porque todo o mundo sabia que ia acontecer aquilo e aconteceu. E agora não tem mais como consertar.

Nossa preocupação em relação à Copa do Mundo, e eu particularmente tenho externado isso nas vezes em que tenho falado sobre o assunto, é que não apenas ela acabe caminhando para isso, como já no início tenhamos os custos estimados em cada uma das sedes, os custos estimados para toda a infraestrutura que vocês já expuseram, superdimensionados. Não por vocês. Que esses custos estejam, de alguma forma, muito acima do que seria o custo real para realizar uma Copa dentro das nossas possibilidades. Não há dúvida alguma de 90% dos custos dos estádios serão públicos. Não há mais dúvida sobre isso. Apenas 3 Estados estão dizendo



que vão fazer com dinheiro da iniciativa privada: o Rio Grande do Sul, o Paraná e São Paulo. São os 3 que estão afirmado. Os diretores do Morumbi, do São Paulo, diziam que iam fazer com dinheiro privado e estimavam em 130 milhões de reais os custos para reforma do estádio para adequá-lo. Veio a FIFA e disse: "*Olhem, nada do que vocês propuseram está correto. Se for assim, o Morumbi não serve para sediar*". E agora já há um novo orçamento, de 300, que também já disseram que é insuficiente, e a tendência é que vá passar para 400 ou 500 milhões de reais.

E o que disse o Presidente da CBF diante disso quando o Presidente Lula foi visitar o Morumbi, de alguma forma dando um aval político, digamos assim, para que o estádio sediasse a abertura ou pelo menos alguns jogos? O Presidente da CBF disse que ajudaria mais o Morumbi se investisse dinheiro, se ajudasse a melhorar o estádio. Ou seja, já está sinalizando que para o Morumbi sediar será preciso pôr dinheiro público.

[P22] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:22 Taq.:Stella Maris Rev.:

O Rio Grande do Sul tem um projeto maravilhoso, muito bonito, mas não sabemos se já está viabilizado. Os demais, os outros 9 estádios, assumidamente terão dinheiro público ou a tal parceria público-privada, que até agora não existe no Governo Federal. O único lugar onde se implantou parceria público-privada foi São Paulo, no metrô.

Numa conta rápida feita pela *Folha de S.Paulo*, e eu até queria perguntar aos nossos convidados se concordam, estima-se em 3 bilhões, 870 milhões de reais os custos com reforma e construção dos 12 estádios. A *Folha de S.Paulo* obteve esses dados nos projetos que os Estados apresentaram à FIFA. Para o estádio em Brasília, estão previstos 520 milhões de reais. É um dos mais caros. Aliás, é o mais caro, só passa perto dos 500 milhões de Manaus. Brasília, com certeza, vai ter que pôr dinheiro público totalmente, pois não haverá investidor privado, especialmente nesse tempo de crise.

Essa a preocupação que move as Comissões desta Casa a iniciar esse processo de acompanhamento, de fiscalização, é mais do que justificada. Eu gostaria muito, e vou fazer o que puder na nossa Subcomissão, presidida pelo Deputado Rômulo e de que é Relator o Deputado Paulo Rattes, para que possamos cumprir a nossa parte. E a nossa parte, como membros desta Comissão, é



acompanhar todo e qualquer dinheiro público do Governo Federal. Acho que as demais Comissões farão o mesmo.

Em função dessas considerações, eu queria fazer objetivamente algumas perguntas. Primeiro, ao Sr. Bruno Batista, que, na sua exposição, falou sobre o aumento do fluxo de transporte. O fluxo de transporte de passageiro vai ser demandado só em 2014, durante o período da Copa ou um pouco antes. Não haverá grandes dificuldades em adaptá-lo, dependendo da demanda. Mas o fluxo de transporte de carga se iniciará com a própria execução das obras necessárias. Eu queria saber se a CNT tem alguma estimativa do impacto nas estradas e na indústria automotiva. Enfim, eu gostaria de saber se as empresas brasileiras estarão em condições de suportar isso. Nessas obras de infraestrutura é necessário um transporte de carga mais especializado.

Ao Dr. Bernasconi eu queria fazer também objetivamente as seguintes perguntas. A SINAENCO já identificou se entre as obras necessárias para a Copa do Mundo há alguma incluída no chamado PAC? A Ministra Dilma, recentemente, numa das declarações que ouvi, anunciou que cerca de 30% das obras necessárias estariam em andamento. A SINAENCO tem esse número? O senhor elencou os grandes desafios que o Brasil tem que superar para usufruir os benefícios, porque só usufruiremos se tivermos sucesso nesses desafios. Para que possamos chegar a esse ponto, precisamos de uma organização exemplar. A organização da Copa de 2014 precisa ser exemplar. Nem vou citar mais uma vez o Pan, que é o exemplo da não organização, do não planejamento.

Ao que eu saiba — e tenho acompanhado esse assunto muito de perto —, nem sequer há um comitê organizador do Governo funcionando adequadamente. O Governo listou alguns Ministérios que fariam parte de um comitê organizador, mas não tenho nenhuma notícia de qualquer ação conjunta de um comitê organizador. Sabemos que o Ministério tal está fazendo isso, outro está fazendo aquilo, mas não me parece que haja uma coordenação.

Ao contrário, na Alemanha, 14 Ministérios foram escolhidos para tratar de todos os assuntos relativos à Copa, e um deles, o Ministério do Interior, ficou responsável pela coordenação de tudo que era necessário e também pela interface

[P23] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:23 Taq.:Stella Maris Rev.:



com a sociedade, com a imprensa e com o Congresso alemão. O Ministério foi preparado para ser coordenador.

No Brasil não há isso. Infelizmente, o Ministério do Esporte não tem essa condição hoje. O único comitê organizador que se conhece é o comitê organizador local, já instalado e escolhido, presidido pelo Presidente da CBF. Ele acumula a Presidência da CBF e a desse comitê. Há ainda um assessor de comunicação; se não me engano, um advogado; um economista; e a própria filha. São 5 membros responsáveis por toda a organização da Copa na parte que cabe à FIFA e à CBF, sem que haja possibilidade de alguém influenciar. Ao contrário, o comitê organizador influenciou diretamente as escolhas das sedes — esse é um fato conhecido, embora negado.

Isso nos assusta. Agora, já não são 5 anos, na verdade são menos de 4, considerando a Copa das Confederações. E há prazos. Os estádios têm prazo de licitação até o final de agosto, se não me engano, e as obras terão início em fevereiro. Eu acho quase impossível, como, de resto, tudo que está sendo previsto.

Falando sobre estádios, há projeto executivo para as obras previstas, tanto a dos estádios como as demais que foram analisadas? Quantos projetos de estádios foram elaborados por escritórios de arquitetura do Brasil, de brasileiros? E se não foram, os brasileiros não têm *expertise*, não têm capacidade para elaborar projetos sozinhos, sem precisar importar escritórios estrangeiros? Como esses escritórios estrangeiros foram contratados? O SINAENCO tem notícia? De alguma forma o SINAENCO tentou intervir nesse processo de escolha dos projetos? Os estrangeiros que vão participar da construção e dos projetos também terão isenção de impostos, como está previsto nas obrigações que o Governo assumiu de não cobrar impostos e taxas sobre algumas das obras relacionadas à Copa do Mundo?

Das propostas apresentadas pela área de transporte, falou-se no trem-bala. Li recentemente que os empresários japoneses ou coreanos que estão disputando a concorrência do trem-bala disseram que não há a menor condição de ficar pronto [p24] até 2014, que não há nenhuma possibilidade. No entanto, o trem-bala é considerado uma das alternativas para resolver o problema de transporte.

Enfim, alonguei-me muito, Sr. Presidente, desculpe-me, mas este é um assunto que eu acho que temos que começar a discutir com a maior profundidade

[p24] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:24 Taq.:Zagotto Rev.:



possível, aproveitando a presença dos convidados, que estão tão bem preparados para nos ajudar.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Vamos ouvir o Presidente da Comissão de Turismo e Desporto, Deputado Afonso Hamm, que também vai fazer suas considerações sobre esta audiência pública.

O SR. DEPUTADO AFONSO HAMM - Não quero me estender. Acho, em primeiro lugar, que é oportuno e imagino que muitos de nós pela primeira vez começamos a ter informações de alguns números, de algumas referências, de alguns quantitativos que se fazem necessários para o esclarecimento e para a informação. Nesse sentido, sem me alongar, pergunto ao SINAENCO e à CNT, as 2 entidades que estão aqui representadas, sobre o grau de interlocução e de diálogo com os organizadores, se existe, e também sobre o grau de aprofundamento, se existe, em relação às sedes, porque nos parece importante aproveitarmos, Deputado Sciarra, Deputado Sílvio, Deputado Rômulo, que está presidindo neste momento, e colegas Deputados que estão conosco, para fazer esse sinergismo, essa ação compartilhada, para criar a aproximação e buscar, como a Comissão do Turismo e Desporto e as demais Comissões, esse espaço de participação, de apoio, de planejamento, a fim de que as execuções e as obras efetivamente estejam dentro do que é necessário, dentro do espírito que aqui foi demonstrado de que temos as fases pré-Copa, da Copa em si e pós-Copa.

A Copa do Mundo de Futebol de 2014, ficou bem claro nessa audiência pública para todos nós, é importante para a potencialização do País, do ponto de vista de oportunidade, no cenário mundial. Esse é um ponto estratégico e fundamental, e por isso decidimos pelo estímulo ao esporte, pelo estímulo, potencialmente, não só no futebol, mas no esporte como um todo, ao tema inclusão social, caminhos para a nossa juventude, para a sua formação. Fizemos aqui um seminário tratando da formação à competição. Temos formação de caráter, temos oportunização da capacidade competitiva para quem vai para o esporte de rendimento e de competição, e o futebol está incluído nesse contexto, e o Brasil como cenário importante. É um tema que podemos debater só sob esse viés durante muito tempo.



Eu queria aproveitar a oportunidade desse conhecimento e dessa inteligência estabelecida do ponto de vista estratégico, do ponto de vista de um estudo de logística, do ponto de vista de quais são as obras para este País a partir de 2015, fundamentalmente dentro dessa visão pós-Copa. Parece-me que podemos, sim, fazer esse aprofundamento da relevância e da oportunidade que se dá neste momento, das outras oportunidades deste debate e fundamentalmente da participação dessas entidades na contribuição do aprofundamento exatamente desses planos orçamentários, da execução de obras, enfim, de toda uma caminhada.

Lembro que na verdade temos apenas 4 anos. Não temos 5, 6 anos, temos 4 anos se considerarmos a data de início de todas as definições das obras necessárias, dos investimentos, e o momento em que têm de estar prontas. Na verdade, só contamos, iniciando imediatamente, com 4 anos. E isso passa rápido.

Para finalizar, acho que esse é o papel de todos nós do Parlamento, das Comissões, com as suas atribuições de competência. Eu quero dar o meu posicionamento do ponto de vista do quanto acreditamos, do quanto é fundamental efetivamente realizarmos essa Copa com êxito — esse é o nosso grande desafio.

Não temos um pensamento pessimista. O que precisamos — é a nossa posição — é da oportunidade de efetivamente participarmos do processo. Aí, sim, o Congresso Nacional fará o seu papel, atuará através de todas as lideranças que estão imbuídas desse propósito. As Comissões e todos nós, que estamos engajados.

Era nesse sentido que queria me posicionar. Estamos dispostos a interagir e propiciar esse ambiente de oportunidade para essas entidades dentro das esferas de decisões nas 12 sedes.

Era isso que queria dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Concedo a palavra ao Deputado Eduardo Sciarra, Presidente da Comissão de Desenvolvimento Urbano.

O SR. DEPUTADO EDUARDO SCIARRA - Tive de me ausentar por alguns minutos, estava numa audiência num Ministério, mas não queria que fosse encerrada a audiência sem também manifestar uma preocupação.

[P25] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:25 Taq.:Nini Rev.:



Não sei se os números estão afinados, mas me parece que as obras dos estádios representam 15% do total dos investimentos necessários para a Copa, 85% são obras de infraestrutura, obras viárias, obras necessárias para atendermos a toda essa demanda.

Isso nos preocupa sobremaneira, porque sabemos como esses prazos são tratados no Brasil. Há dificuldade de toda natureza: questões ambientais, questões de recursos, questões de licitações, questões de obras que ficam no Tribunal de Contas 3, 4 anos. Então, é preciso um esforço concentrado muito grande. Em algumas situações, como na questão dos aeroportos, temos de encontrar alternativas diferentes das que temos hoje, a fim de darmos conta de fazer tudo que tem de ser feito.

Queria só manifestar essa preocupação, dentro do contexto do que está sendo discutido aqui.

Sem dúvida, o Congresso Nacional terá de participar dos debates sobre as formas de viabilizar os recursos para a realização dessas obras, que são importantes e ficarão para melhoria da infraestrutura do nosso País.

Era essa a colocação que queria a fazer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Concedo a palavra ao Sr. Bruno Batista, Diretor-Executivo da Confederação Nacional do Transporte, para suas considerações finais.

O SR. BRUNO BATISTA - Tentarei responder rapidamente à série de questões expostas aqui.

Começo citando o seguinte exemplo: os números de transporte, sempre que são expressos nos debates, nas apresentações e mesmo nas Comissões, causam um grande impacto. Normalmente, as pessoas se assustam com os custos de transporte e questionam, evidentemente, por que custam tão caro as obras de transporte no Brasil.

Acho que podemos partir, inicialmente, para a análise do custo unitário. Tenho aqui a tabela de custos médios gerenciais, utilizada pelo próprio Governo quando do dimensionamento dos custos de obras.

Para os senhores terem idéia, a pavimentação de uma via, pista simples, custa hoje no Brasil, em média, 1 milhão e 900 mil reais por quilômetro. Quando



analisamos o histórico de investimento do País ao longo do tempo, observamos que isso deixou de ser prioridade há muito tempo. Na década de 70, o País investia cerca de 1,8% do PIB em transporte. Esse número foi caindo, chegou ao fundo do poço no início dos anos 2000 e nos últimos 5 anos tem girado em torno de 0,22% do PIB. É muito pouco. Essa é uma sinalização clara de que a modificação do sistema de transporte no Brasil ainda não é uma prioridade.

[P26] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:26 Taq.:Nini Rev.:

Disso decorre um grave problema: a continuidade de investimentos. Os transportadores e os próprios Srs. Deputados apoiaram, em 2002, a criação de um tributo específico para investimento em infraestrutura: a CIDE. De 2002 a maio deste ano, ela arrecadou 52,5 bilhões de reais. Desse total, apenas 39% foram pagos efetivamente em obras de transportes. Então, esse tributo foi criado para ser uma suplementação de investimentos.

Façamos uma análise nos números apresentados pelo Deputado e que também tenho em mão: investimentos autorizados para transporte neste ano: 10,9 bilhões, vamos considerar 11 bilhões; empenhados até início de junho: 5 bilhões; pagos: 505 milhões. Mais 1,9 de restos a pagar. Então, pagos efetivamente em obras este ano, 2009, 2,5 bilhões. Se considerarmos que já estamos no início do segundo semestre, vamos dobrar esse número e colocar uma margem de segurança. Normalmente, no segundo semestre se paga um pouco mais. A média de investimento dos últimos anos é de 6 bilhões de reais. Então, se fossem 6 bilhões de reais, mais a média de 7 bilhões arrecadados com a CIDE, já teríamos 13 bilhões de reais por ano para investir em transporte. Como a CIDE não foi uma suplementação, mas, em alguns casos, funcionou como uma substituição de recurso orçamentário, o investimento em transporte no Brasil, infelizmente, não cresceu. E quando ele não cresce, tende a gerar uma conta a ser paga em algum momento e evidentemente maior.

Em relação à priorização das obras, outro ponto argumentado aqui, o estudo que a CNT fez dentro do plano de logística na verdade teve de ser bastante amplo no sentido de contemplar solução para toda a malha. Evidentemente, o Governo, ao definir suas prioridades, terá de selecionar algumas em detrimento de outras. Várias dessas obras necessárias que estão em nosso plano são também do próprio PAC, que o Governo define como sendo prioritárias. Mas dentro das últimas prestações de



contas, dos detalhamentos de pagamento, o PAC também não foi uma solução para alavancar e gerar grandes saltos qualitativos em nossas infraestruturas.

De fato, o cenário não é muito promissor. O País terá de fazer um grande exercício, num período de tempo muito curto, para solucionar esses problemas.

Aí eu vejo, Deputado Afonso Hamm, dentro das suas colocações, o papel fundamental desta Casa, a Câmara dos Deputados, e também das Comissões, no sentido de promover soluções que permitam a Copa do Mundo ser um sucesso. Essas soluções passarão, evidentemente, por uma interlocução mais franca e mais aberta com a própria CBF, porque ela, de certa forma, concentra essas decisões. Imagino que isso tem de ser debatido com a sociedade, uma vez que haverá alocação de recursos públicos para as obras que darão suporte a essa Copa do Mundo.

Além disso, Deputado Silvio Torres, acho que a Comissão de Fiscalização e Controle tem um papel fundamental nesse processo, que é acompanhar essas propostas de investimentos e cobrar que saiam do papel e sejam transformadas em obras reais dentro do prazo previsto. Como já discutimos aqui, é um prazo bastante curto.

Vejo também que grande parte dos projetos de infraestrutura no Brasil ficam paralisados por conta dos órgãos de fiscalização, principalmente do TCU. É uma grande dificuldade no País, como foi bem lembrado pelo José Roberto, fazer projetos de qualidade. Muitas vezes, os projetos são feitos de forma muito rápida, sem contemplar as necessidades mais abrangentes. Em determinado momento, nossos projetos, sendo muito ruins, acabam sendo paralisados.

Acho que em grande parte a solução para abreviarmos a implantação das obras passa pela melhoria da qualidade dos projetos. E as Comissões da Câmara dos Deputados são muito prioritárias no sentido de promover essas mudanças dentro do período de tempo que se tem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Com a palavra o Sr. José Roberto Bernasconi, Presidente do Sindicato da Arquitetura e da Engenharia.

O SR. JOSÉ ROBERTO BERNASCONI - Subscrevo completamente a manifestação do Bruno: o papel da Câmara dos Deputados e das Comissões desta Casa é fundamental para colocar esse trem nos trilhos.

[P27] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:27 Taq.:Andréa Nogueira Rev.:



A despeito de termos, pela palavra do Deputado José Carlos, de Sergipe, transmitido mais preocupações do que entusiasmo, ainda não abdicamos do entusiasmo e da esperança, que é mais forte que tudo, de conseguirmos fazer umas tantas coisas. Não vamos fazer a Copa da Alemanha no Brasil. Vamos fazer a Copa do Brasil no Brasil, do jeito que pudermos.

O básico é ter lugar para jogar futebol com as condições que a FIFA quer e uma certa capacidade hoteleira. Mas é muito medíocre o Brasil perder a oportunidade de fazer as melhorias que poderia, dadas a significação do futebol para o brasileiro e a motivação que isso nos traz. Será um desperdício não conseguirmos fazê-lo. Mas não devemos nos iludir.

Os recursos não serão só públicos. A manifestação do Deputado José Carlos, de Sergipe, de que vê o número... Não vamos ter 200 bilhões, não temos esse dinheiro. Não temos. Mas não temos em termos de dinheiros públicos. Nem esses dinheiros todos serão necessários. O Deputado Silvio Torres falou, na abertura, entre 80 e 100 bilhões. Talvez seja por aí mesmo. Os estádios, Deputado, talvez somem perto de 10 bilhões, alguma coisa parecida com 10%, 8 a 10 bilhões será a soma de todos eles, pelos números que estão sendo apresentados agora, porque as previsões anteriores foram feitas não a partir de projetos, mas a partir de estudos, são uma avaliação.

Existem certos parâmetros internacionais, e acho que dá para pensar entre 8 e 10 mil reais por assento. Então, se é um estádio de 60 mil lugares, talvez entre 480 e 600 milhões, só para termos uma referência com relação aos números da Europa. Por exemplo, Portugal realizou a Copa da UEFA em 2004. Eu visitei alguns dos estádios. Foi mais ou menos o que eles gastaram, atualizando. Cerca de 6 mil reais em 2002/2003, que, corrigidos, são 8 mil ou um pouco mais.

Há certas soluções de cobertura que são sofisticadas e caras. O Deputado Silvio Torres perguntou: *“A engenharia e a arquitetura brasileira não estão capacitadas? Temos de importar?”* Lamento ter de dizer, ter de admitir, é muito duro dizer, mas perdemos 20 anos no desenvolvimento tecnológico, não desenvolvemos oportunidades de atualização dos engenheiros e arquitetos brasileiros. Fazíamos alguma coisa 1 ano e depois ficávamos 2 anos desmangkanando equipes. Isso aconteceu efetivamente. Na preparação das Olimpíadas de Sidney, 2000; de



Atenas, 2004; de Pequim, 2008; e agora de Londres, 2012, a engenharia da Europa trabalhou, a engenharia norte-americana trabalhou, mas a engenharia brasileira, não.

As coberturas são obras de engenharia de alta sofisticação apenas na sua montagem. Alçar essas estruturas móveis de cabos é uma obra de engenharia. Só a cobertura, a montagem e a colocação no lugar. Nós perdemos essa experiência. Qual é a solução? É nos somarmos com os escritórios estrangeiros que têm essa experiência. Então, todos os estádios terão sempre participação de arquitetos e engenheiros brasileiros associados a escritórios estrangeiros.

Passei a V.Exa., Deputado, um boletim-consulta do nosso sindicato que mostra o projeto do Mineirão, do grande arquiteto Gustavo Penna. Ele está associado, emparceirado com um escritório alemão. O novo estádio Fonte Nova, da Bahia, é de arquitetos brasileiros associados com escritórios da Alemanha. Há escritórios dos Estados Unidos.

O estrangeiro não conseguirá fazer sozinho porque o projeto executivo depende de normas e condições nossas, muito próprias. Tem de haver uma associação, uma parceria com empresas brasileiras, que têm de adequar as normas à nossa maneira de nos expressar e nos comunicar com os construtores. E essa será a oportunidade para atualizarmos a engenharia e a arquitetura brasileiras. Não há demérito nisso. Mas perdemos, durante 20 anos, a oportunidade de fazer uma série de coisas. Nós, que avançamos no passado, conseguimos desenvolver tecnologia. A primeira linha de metrô em São Paulo foi um consórcio, o Hochtief, Montreal e Deconsult, 2 empresas alemãs e 1 brasileira no meio. A segunda linha foi inteira projeto nacional — exportamos engenharia. Isso ocorreu nos anos 69, anos 70. Depois, paramos de investir — pagamos o preço. Então, há problema, sim.

O Sr. Deputado Sílvio Torres pergunta sobre obras financiadas pelo PAC e sobre investimentos em relação à Copa. Respondo-lhe que sim. Há muitos projetos do PAC. O Governo Federal já anunciou, e em 2007 até provocávamos a sociedade brasileira e o Governo Federal a fazer o PAC da Copa. Há que se fazer alguma coisa, focar a infraestrutura necessária e alocar recursos. Mas isso ainda não andou, o PAC está meio empacado; anda, mas não muito. Existe falta de capacidade gerencial, por um lado; existe falta de projetos de engenharia, por outro lado. Sem



projetos de engenharia, não há gerente que faça a coisa andar. Faltando projeto de engenharia e faltando capacidade gerencial, só por milagre vai andar.

Exemplo da afirmativa acima é a experiência chinesa, em Pequim. De lá, fui conhecer Xangai, que está se preparando para ser a sede da exposição universal de 2010 — há 7 anos está trabalhando. A China está fazendo investimentos gigantescos. Falou-se das Olimpíadas, mas Xangai está fazendo investimentos de grandeza, saindo de 80 quilômetros de metrô para 200 quilômetros em 7 anos.

Fui a Londres para ver a experiência do parque olímpico. Vejam todos o que é exemplo do que fazer. As Olimpíadas de Londres ocorrerão em 2012, mas o parque olímpico ficará pronto em junho de 2011, com 6 meses de antecedência. No mês de maio, os londrinos estão com 9 semanas e meia de adiantamento em relação ao cronograma, trabalhando de segunda-feira a sexta-feira, das 7 horas da manhã às 5 horas da tarde. Comi fizeram isso? Foram 2 anos de preparação dos trabalhos, de planejamento e de contato com a comunidade. Londres está reformulando a zona leste da cidade. Refiro-me a Londres, cidade de primeiro mundo, mas há problemas. A parte leste da cidade está ocupada por imigrantes, paquistaneses, orientais, indianos, outros povos. Trata-se de área pobre, com rios ruins. Aquela área foi local de bota-fora de prédios demolidos e bombardeados da Segunda Guerra Mundial. Os londrinos estão reformulando tudo, vão alavancar a zona leste de Londres.

Então, durante 2 anos, fizeram planejamento e contato com a comunidade. Depois desses 2 anos, durante 1 ano e meio, permaneceram os londrinos fazendo os 3 Ds: *design, dig and demolition* — projetos, escavações e demolições. Gastaram 1 ano e meio fazendo isso e preparando os projetos de engenharia. Em seguida, começaram a construção. Com todos os projetos executivos prontos, a coisa anda de acordo com o cronograma. Assim, os londrinos estão adiantados.

A chave é: projetos e gerenciamentos. Fala-se que o Governo Federal e algumas estruturas governamentais não têm capacidade gerencial. Basta contratar. Existe capacidade gerencial em empresas brasileiras. Então, que se contrate empresas de gerenciamento. As empresas de gerenciamento fazem um papel que durará o tempo do esforço necessário. Então, contrate-se, suplemente-se, sob o controle do contratante. Isso vale para a iniciativa privada e para órgãos públicos. Contrate-se o gerenciamento, que seguirá o cronograma: faz o programa, faz o



plano, faz a execução da obra, sob gerenciamento. Isso é perfeitamente possível. Esse método já tem idade, não é novo. O Brasil tem praticado em alguns lugares.

O Sr. Deputado pergunta-me se alguma coisa está sendo feita em relação à Copa. Respondo-lhe que posso apresentar a Cidade de São Paulo como exemplo. O Rodoanel serve para fins de melhorar o trânsito, fazer a mobilidade urbana, aliviar as vias congestionadas. Outro exemplo é o metrô, em que se está investindo, um belo investimento. Parece-me que são 17 ou 19 bilhões de reais em investimentos no metrô. Então, algumas estão sendo feitas. Outras cidades estão pensando em fazer isso. É possível fazer. Contudo, há certas coisas que não dependem de dinheiro público. Alguns investimentos serão feitos pela iniciativa privada; outros, por concessão. Podemos buscar esses recursos.

A Cidade de Londres criou uma comissão chamada Olympic Delivery Authority — ODA, um grupo de gerenciamento e coordenação. Eles têm a obrigação de entregar à autoridade que deve entregar o parque olímpico para a cidade.

O nosso comitê ainda não está funcionando. Existe um comitê interministerial — não tenho notícias de que já esteja operando. Agora, é preciso criá-lo. A chave para o comitê funcionar é ter alguém tomando conta dele, alguém em nome da sociedade que dele tomará conta. Aí, estabelece-se um plano. Eventualmente, terceiriza-se gerenciadores que prestarão contas e farão as coisas acontecerem. O projeto de engenharia é insumo básico, as obras vão sair na modelagem possível.

[p28] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:29 Taq.:Socorro Rev.:

Como definir o que fazer primeiro? Faz-se um rol do que é preciso fazer em cada cidade. Aí, escolhe-se o que for prioritário, classifica-se. O que é mais importante? Não se tem dinheiro para tudo? Então, verifica-se o que é mais importante. O que demora mais tempo para ser feito? Começa-se aquilo que demora mais tempo para ficar pronto. Escolhe-se o que fazer, faz-se projetos, contrata-se bom gerenciamento de retaguarda. Daí, começa-se a contratar as obras e a se comprar equipamento. Isso é simples, isso é tecnologia simples, dominada por empresas brasileiras e por governos brasileiros. Só é preciso fazer.

Esta Casa tem a enorme responsabilidade de, representando a cidadania brasileira, fazer isso.

Agradeço a todos muitíssimo a oportunidade de estar aqui, trocar ideia com as pessoas que representam a cidadania brasileira, que podem e devem, a meu ver,



com todo respeito, exercer esse papel. Assim, poderão ajudar a colocar o trem no trilho. Hoje, o trem está devagar, está empacado, está no solavanco. Devem-se construir os trilhos, instalá-los. Assim, conseguiremos fazer uma boa Copa.

Não perdi o otimismo, mas me mantendo com todas as preocupações. Se ficarmos apenas observando o panorama, o desastre estará garantido. Temos de nos mexer. Temos competência para isso no Brasil. Quanto à tecnologia de que não dispusermos, devemos fazer parcerias com escritórios internacionais. Que elas venham, vão nos ajudar, vão fazer o *upgrade* do nosso conhecimento tecnológico. Temos todas as condições de realização, mas não será observando placidamente a paisagem. Vamos interferir para ajudar a fazer as coisas acontecerem no tempo certo. Vamos fazer a melhor Copa do Mundo que o Brasil puder fazer. Esse é o nosso desafio!

Muito obrigado a todos pela oportunidade.

O SR. DEPUTADO LUPÉRCIO RAMOS - Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) Tem a palavra o Sr. Deputado Lupércio Ramos.

O SR. DEPUTADO LUPÉRCIO RAMOS - Sr. Presidente, muito rapidamente, antes que V.Exa. encerre os nossos trabalhos, devo dizer que se não estamos saindo desta audiência com pessimismo, estamos saindo dela com muita preocupação. Portanto, eu gostaria de apresentar uma sugestão e um apelo.

Até nós, Dr. José Roberto, também estamos devagar. Percebo, às vezes, meu querido Presidente Afonso Hamm, que as audiências da nossa Comissão estão esvaziadas. Quer dizer, nós Parlamentares ainda não resolvemos tirar um pouco do nosso tempo para nos dedicar a tema tão importante para o País: a Copa do Mundo.

Por isso, eu gostaria de fazer apelo, no final desta reunião — aqui se encontram os Srs. Deputados Sílvio Torres e Rômulo Gouveia, Presidente, no sentido de, daqui para frente, unificar o nosso discurso, movimentar o Congresso Nacional, considerando que teremos, inclusive, de alterar a legislação. A FIFA exige que alguns pontos da nossa legislação sejam alterados. Não é porque o Brasil foi escolhido que será sede da Copa do Mundo. O Brasil tem de cumprir sua missão, tem de cumprir o acordado.



Está no momento de criarmos uma pauta positiva para o Congresso Nacional. Podemos ajudá-lo a sair desse marasmo, desses problemas todos que enfrentamos, dos momentos difíceis do Parlamento, apresentando pauta muito positiva ao País e à sociedade brasileira, cobrando do Governo. Citamos, aqui, exemplos claros. O PAC, por exemplo, não anda. Em que pese ser o grande programa com decisão política, com orçamento reservado, o PAC não anda. Nossa País é extremamente burocratizado. Algumas etapas precisam ser superadas, e só vamos superá-las se um grande grupo de Parlamentares, de fato, resolver enfrentar a questão.

[P29] Comentário: Sessão:0951/09
Quarto:30 Taq.:Herculano Rev.:

Portanto, faço um apelo a todos, no sentido que, daqui para a frente, trabalhemos de forma mais unida. Seria interessante que as Comissões aqui presentes, Sr. Presidente Hamm, pudessem participar dos seminários que vão acontecer nas cidades sedes, quando vamos conhecer melhor o problema de cada uma delas, ouvir as autoridades locais.

Poderíamos criar corpo no movimento pela Copa do Mundo. Penso que seria muito importante. Inclusive, convido todos a estarem, no dia 13 de agosto, em Manaus, já para iniciar pela Amazônia, passando mensagem ecológica ao mundo deste grande debate sobre a Copa do Mundo, com vistas ao orçamento, à mudança da legislação. E quem sabe até deslocando recursos do PAC para a Copa.

Era isso, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Concedo a palavra ao Deputado Márcio, de Minas Gerais.

O SR. DEPUTADO MÁRCIO REINALDO MOREIRA - Obrigado, Sr. Presidente.

Penso que ficou claro para nós que esse modelo gerencial do Brasil, que está devagar, como reclamado, empacado o PAC, de investimentos públicos aplicado hoje pela Caixa Econômica Federal certamente não é adequado para esse desafio que vem aí.

Essa a mensagem que eu gostaria de registrar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - Antes de encerrar a reunião, eu gostaria de colocar em discussão a ata que já distribuímos para cada Parlamentar, já que se trata de uma audiência pública conjunta com a Comissão de



Turismo e Desporto e com a Comissão Desenvolvimento Urbano e a Comissão de Fiscalização Financeira e Controle.,

Em discussão.

O SR. DEPUTADO PAULO RATTEs - Sr. Presidente, solicito a dispensa da leitura da ata, já que temos compromisso no plenário.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Rômulo Gouveia) - A Ordem do Dia já iniciou.

Tendo em vista a solicitação do Deputado Paulo Rattes, coloco a ata em votação.

Os que concordarem permaneçam como estão. (*Pausa.*)

Aprovada a ata desta sessão conjunta.

Nada mais havendo a tratar, agradeço ao Presidente Afonso Hamm, da Comissão de Turismo e Desporto; ao Presidente Eduardo Sciarra, da Comissão de Desenvolvimento Urbano; ao Presidente Silvio Torres, da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle. Também agradeço ao Deputado Silvio Torres pela contribuição que tem dado a esta Subcomissão, pois que S.Exa. tem sido mais que o Presidente da Comissão, um vigilante no acompanhamento ao Relator, Deputado Paulo Rattes, também autor do requerimento de criação desta Subcomissão. Estendo meus agradecimentos ao Sr. Bruno Batista, Diretor-Executivo da Confederação Nacional do Transporte e também ao Sr. José Roberto, do Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva.

Está encerrada a presente reunião.