



CÂMARA DOS DEPUTADOS

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

CONJUNTA - FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE / TURISMO E DESPORTO		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0447/10	DATA: 29/04/2010
INÍCIO: 09h42min	TÉRMINO: 11h49min	DURAÇÃO: 02h07min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 02h07min	PÁGINAS: 50	QUARTOS: 26

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
MÁRCIO FORTES – Ministro de Estado das Cidades.

SUMÁRIO: Debate sobre atrasos nas obras para a Copa do Mundo de 2014 e das medidas necessárias para mudar a situação, sem prejuízo aos cofres públicos.

OBSERVAÇÕES
Audiência pública conjunta da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle e da Comissão de Turismo e Desporto. Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.



A SRA. PRESIDENTA (Deputada Professora Raquel Teixeira) - Declaro aberta esta audiência pública conjunta da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle e da Comissão de Turismo e Desporto.

O objetivo desta Comissão, como todos sabem, é discutir com o Ministro das Cidades, Marcio Fortes, que nos dá a honra de estar conosco, os atrasos, os problemas e os possíveis gargalos da Copa do Mundo.

Tenho o prazer enorme de convidar o Ministro Marcio Fortes para compor a Mesa. Bom dia a todos os Srs. Deputados e convidados.

O Brasil vai sediar, entre o ano que vem e 2016, os maiores eventos esportivos do mundo: os Jogos Mundiais Militares; a Copa das Confederações; a Copa do Mundo; os Jogos Olímpicos e os Jogos Paraolímpicos. Nenhum país vai conseguir repetir essa dose de grandes eventos no curto e no médio prazo.

Ministro, queremos fazer dessa captação de grandes eventos uma oportunidade para consolidar, de forma sustentável, o turismo e a infraestrutura.

É claro que sabemos que a Copa do Mundo vai acontecer em 2014, mas ela pode ser mais cara, mais irracional, se não tivermos o devido planejamento e o devido cuidado no acompanhamento das obras, com respeito ao dinheiro público e obediência ao cronograma. Nesse sentido, estamos aqui na manhã de hoje.

Tenho muito prazer em passar a palavra ao nosso convidado, Ministro Marcio Fortes.

O SR. MINISTRO MARCIO FORTES - Deputada, bom dia. Agradeço a gentileza do convite. É importante sempre esse diálogo com o Legislativo para esclarecer o andamento dos projetos que dizem respeito em particular a situações tão importantes como a Copa do Mundo.

Estamos acompanhando não só a Copa do Mundo, mas as Olimpíadas também.

Deixo claro que, no âmbito do nosso Ministério, temos área específica de atuação em relação à Copa do Mundo: a mobilidade urbana.

Deixo esse ponto esclarecido, porque sei que o nosso colega Orlando estará aqui em seguida para falar dos estádios.

A Deputada apresentou a questão dos atrasos. A pergunta feita é a seguinte: *“Marcio, você tem compromissos com a FIFA, por exemplo, em relação às obras de*

[P1] Comentário: Sessão:0447/10 Quarto
Taq.:Maria Moraes Rev.:



mobilidade?" No caso do estádio, exige compromisso expresso quanto à conclusão das obras, tanto que o Ministro tem falado da importância de começar logo a atender aos cronogramas da FIFA para não haver preocupação quanto à corrida no final, para o término das obras.

Quando anunciamos o chamado PAC da Copa, 2 temas foram colocados basicamente: a questão do estádio e a mobilidade, o que deu a entender que a mobilidade estivesse dentro desse compromisso, mas não é bem assim. Temos o compromisso da mobilidade com a população, com a sociedade, com nós mesmos, com o Executivo, com o Legislativo.

Ao selecionar os projetos, tivemos o extremo cuidado de ter alguns critérios pontuais. Um deles era a o cronograma, **que** é importante. Não posso fazer com que uma obra, que deveria ser uma solução, vire problema.

O cronograma pode estar apertado. É sempre a regra da engenharia, quem é engenheiro sabe disso. Se acontece alguma coisa durante a obra, damos uma solução. Aquela obra é crucial para deslocamento da torcida, deslocamento do turista para chegar ao estádio. Tivemos o cuidado de selecionar quais eram as obras prioritárias dentro do cronograma, inclusive trocando modal, se houvesse algum risco.

Posso dar o caso concreto de Porto Alegre, porque veio a discussão sobre o metrô daquela cidade. O tema é importante. Vai sair o metrô ou não? Importante também saber se a solução de 2 BRTs traria o conforto de se ter o deslocamento da população e dos torcedores, com a garantia de que a obra estivesse pronta a tempo.

Deixo bem claro que o cronograma foi um detalhe fundamental na seleção dos projetos. Partimos do princípio de que o compromisso é nosso. Nós, brasileiros, temos de ter o cuidado de melhorar a qualidade de transporte urbano nessas cidades.

Até me permiti falar em outros termos relativos à seleção. Não foi exclusivamente o cronograma.

Pensamos, claro, no primeiro ponto que tivesse esse envolvimento entre deslocamento da arena, que é o local da competição, para a rede hoteleira, a rodoviária, o aeroporto, o porto, quando for o caso. Temos de ter o deslocamento entre esses pontos de referência.

[P2] Comentário: Sessão:0447/10 Quarto
Taq.:Maria Morais Rev.:



Outro ponto é o legado. Não basta eu pensar num modal que seja excelente para resolver o problema da Copa e ele ser deficitário. O que vai acontecer, Deputada? Todos vão correr atrás de um subsídio tarifário. Mais um problema. A operação tem de ser redonda do ponto de vista do pós-Copa. Isso valeu também na questão dos estádios, do tamanho dos estádios. Tem de haver garantia de que no pós-Copa, com uma pequena tradição futebolística, haverá ocupação do estádio sempre aos fins de semana, e não haverá um esqueleto sem uso. Poderá haver um uso misto para utilização de eventos culturais.

Em nosso caso, tem de haver cronograma, tem de servir ao legado e ter uma operação também eficiente. Por conta de quem fica a operação de um VLT ou de um BRT? Seria da municipalidade? Seria do Governo do Estado? Seria concessão? Há também os investimentos. Quem teria o encargo de fazer a obra? Quem teria o encargo de disponibilizar o material rodante? Esse é outro detalhe.

E é claro que tivemos de ver a capacidade de endividamento de cada sede. Apareceram muitos projetos. Existem projetos de várias naturezas, projetos mais simples, projetos mais complexos, projetos que podem ser às vezes não faraônicos, mas imponentes, e às vezes não seria necessária a sua realização.

Estou colocando apenas alguns pontos de diferença para dizer porque foi anunciado junto com o PAC da Copa, dos estádios, o PAC da Copa, da mobilidade. Há prazos que não são curtos. As obras, justamente nessa área, têm prazos longos, de acordo com o modal que for ser colocado. Para um VLT ou um BRT longo, tem de haver muitas obras.

Então, para se fazer essa obra com tranquilidade, fizemos o anúncio logo. São os termos da Copa. Tem de se pensar no atendimento hospitalar e na segurança, por exemplo, só para citar 2 pontos. Também estão merecendo exame nas áreas respectivas, mas o nosso caso aqui é de obra, e para obra tem de haver muito cuidado. Trabalhamos com o PAC. Temos de ter o acompanhamento diuturno, para que tudo seja apresentado a tempo e a hora.

Apenas como referência, os senhores sabem que os projetos apresentados totalizaram algo em torno de 11 bilhões 467 milhões de reais para as 12 cidades sedes. Vão me perguntar: *“Você vai financiar tudo?”* Não. É financiar ou é Orçamento Geral da União — OGU? Há pouco me faziam essa pergunta. Esse



programa de apoio é de financiamento, a partir do Pró-Transporte, usando recursos do Fundo de Garantia, já com o orçamento definido e com o voto do Conselho Monetário para excepcionalização, a fim de permitir a utilização desses recursos.

Tivemos de ver de um lado a capacidade de endividamento para que os projetos fossem aprovados. Não adianta eu achar que um projeto de 5 bilhões de reais ou 10 milhões de reais vão ser apresentados, e o ente não ter capacidade além de 1 bilhão de reais. No caso estou falando em termos gerais. T

Tivemos o cuidado de verificar como os projetos também, dentro daqueles pensamentos básicos, se enquadravam na relação de capacidade de endividamento. O tema passa pela Caixa Econômica, já que o programa é para transporte e ela é a operadora do sistema e analisa o risco. A operação vai também para análise do Tesouro Nacional. Há o risco da operação, a capacidade de endividamento no Tesouro. Analisamos tecnicamente, juntamente com a Caixa, os projetos que estão sendo apresentados. Esse é o esquema de trabalho.

Dos 11 bilhões 467 milhões de reais, disponibilizamos recursos do Fundo de Garantia, totalizando 7 bilhões 685 milhões de reais.

Quando dissemos que poderíamos ter algo em torno de 5 bilhões... Os senhores se lembram que anunciamos lá atrás que trataríamos do....

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - A diferença é...

O SR. MINISTRO MARCIO FORTES - Perdão, Deputado, deixe-me completar. É exatamente isso que vou completar, só um minutinho.

Quando anunciamos que trataríamos de algo em torno de 5 bilhões de reais, fizemos uma referência. Alguns pensaram que iríamos dividir 5 bilhões de reais por 12. Não é bem assim. Não se trata simplesmente de resolver problemas numericamente por uma divisão por 12. Não é isso. Tínhamos de ver quais eram os problemas que haveria na cidade. Por exemplo, uma cidade com menor população poderia ter um problema muito maior do que uma cidade com maior população. Nada tem a ver uma coisa com a outra. Tínhamos de ver qual era o problema no deslocamento dos torcedores, da torcida e da população local.

Ao tecermos detalhes na análise dos projetos, vimos o que seria necessário fazer.

[P3] Comentário: Sessão:0447/10 Quarto
Ta.:Luciene Motta Rev.:



Por isso, há valores bem diferenciados entre as cidades sedes, não tendo nada a ver essa relação com população, nem esse divisor por 12.

Colocamos, então, 11 bilhões 467 milhões de reais. A pergunta do Deputado Sílvio é se a diferença é a contrapartida. Chegou-se a perguntar se a contrapartida era isso tudo. Não. Acontece que, em muitos casos, já havia o ente mantido contatos com outras entidades financeiras, até internacionais, para o financiamento respectivo. Ele precisava apenas de um valor para completar. A regra básica, por exemplo, seria 5% a contrapartida. Temos casos concretos, como o de Fortaleza, Natal, Porto Alegre e Brasília que são 5%, redondo, que seria a regra do Fundo de Garantia. Mas quem já tem outra linha de financiamento não precisa tomar esse financiamento do Fundo de Garantia, vai juntar os 2 lados e aí nós chegamos aos 11 bilhões de reais. No total oferecem dois terços, 67% é pura coincidência. Ninguém calculou 67%. É pura coincidência. Se se quisesse acertar os 67%, não se faria assim; ao contrário, fizeram os projetos e, quando se fez a conta, deu exatamente dois terços. Os 67% são pura coincidência.

Meu querido Deputado Sílvio, os valores são diferenciados da contrapartida em função desse um terço. Estou respondendo a sua pergunta. A diferença, claro, é sempre a contrapartida de alguma origem: da própria exigência de 5%, ou de outra linha que já vinha, ou até do próprio ente de já ter algum investimento programado com o Orçamento Geral da União local. Pode ser alguma coisa desse tipo.

Deixo bem claro que não trabalhamos com financiamento de desapropriações. Em alguns casos, era muito pesado. O regulamento do Pró-Transporte não previu isso. Deixo esse aviso aos senhores: a desapropriação não entrou nesse jogo. O que estamos financiando é a obra em si.

Os valores variam de 1 bilhão e 600 milhões de reais. Um bilhão e 190 milhões de reais foram aprovados no caso do Rio de Janeiro. São Paulo, um caso concreto: 2 bilhões e 860 milhões de reais de valor de projetos. Está com valor de financiamento de 1 bilhão e 82 milhões de reais. Veja, bem claro, que São Paulo tem já o complemento de operação com outro financiamento. No caso de Fortaleza, é justo nos 5%. O que temos de acompanhar aqui, na verdade, agora, é a apresentação das propostas, o que está ocorrendo.



Deixo a informação atualizada — a última que temos é de ontem — sobre carta-consulta enviada para análise à Caixa e/ou ao Ministério. A análise será feita em nosso Ministério, na Secretaria. Está aqui presente o Sr. Luiz Carlos, Secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, a quem peço que se levante para que todos os senhores o vejam. A análise passa pela sua Secretaria.

Em relação às cartas-consultas, até posso dar dizer como está o quadro. Falta a de Porto Alegre, sendo que a palavra “falta” é quase entre aspas, porque o Vice-Prefeito, que deve chegar hoje, vai assinar o documento restante comigo e com o Orlando. Não sei se ele virá à Câmara ou irá a outro local. Ele está vindo para assinar hoje e, como falta apenas isso, considero a carta-consulta entregue, ou seja, que não falta mais nada.

As outras cartas-consultas estão sendo entregues no princípio de maio: Salvador está prevendo entregar até o dia 6; Natal, na primeira semana de maio; Porto Alegre, já falei; e Cuiabá, também na primeira semana de maio. São essas as 4 situações, sendo que Cuiabá, Salvador e Natal entregarão as cartas-consultas ao Ministério ou à Caixa na primeira semana de maio, e Porto Alegre vai entregar hoje, possivelmente, após a assinatura do aditivo à Matriz de Responsabilidades — como houve mudança no valor, talvez o aditivo seja assinado hoje, bem como entregue o projeto.

Não temos compromisso de cronograma com a FIFA, mas com nós mesmos. Dentro dessa ideia, temos, juntamente com o trabalho desta Comissão e dos Deputados aqui presentes, o cuidado de verificar o andamento das obras. Todo mundo fala que é regra da Engenharia haver atraso nas obras. Lido com o PAC e, quando os jornalistas falam que as obras estão atrasadas, sempre brinco: “*Quem não fez uma obra no seu banheiro?*” Isso porque, quem fez obras no banheiro sempre diz: “*Ah, está contratado o mestre de obras, em 15 dias está pronto e vai custar 200*”. A pessoa leva 2 meses, gasta 500 e a obra não sai como quer. Imaginem, então, obras de 500 milhões de reais, importantes.

Por exemplo, as obras em favelas são complicadas, porque se faz o projeto básico, mas o projeto executivo, diria, é *on-line*, pois, cada vez em que conseguimos entrar na comunidade, vemos os problemas que aparecem. Engenharia tem uma regra, mas temos cuidado.



Existe um ponto importantíssimo, minha querida Presidenta, sobre aquela pergunta que diz respeito à situação do Pan-Americano de 2007. Vão dizer assim: *"MARCIO, o Governo Federal socorreu o Pan em cima da hora"*. Não foi isso? Bem, estamos dizendo o porquê. Não houve a contrapartida apresentada, por qualquer motivo ou porque o custo subiu.

Na nossa Matriz de Responsabilidades, está dito qual é o valor que estamos financiando. Desse modo, será de exclusiva responsabilidade do ente local complementá-lo caso haja qualquer aumento de custos, em virtude de fator superveniente ou mudança de projeto que implique, por exemplo, mais 10, 20, 50 milhões. Ele vai ter de comparecer e assumir a responsabilidade.

Outra pergunta que me foi feita hoje: *"MARCIO, o Governo Lula termina no final do ano; o Ministro das Cidades, pelo que estamos acompanhando do Presidente Lula, deverá ser trocado; e os Governadores poderão ser ou não reeleitos. Como fica essa relação?"*. Quero deixar bem claro que a Matriz de Responsabilidades é institucional, não é entre MARCIO Fortes e determinado secretário, mas entre o Governo Federal e a Prefeitura. Então, a essa pergunta, respondo dessa maneira: é institucional. *"Ah, mas o outro vai querer continuar."* Isso já é compromisso.

Inclusive sei que essa pergunta vem do caso específico do PAC com relação à última eleição de Prefeitos, que, ao chegarem, pedem tempo para analisar e repensar o projeto. Isso aconteceu até em muitos casos de urbanização de favelas. Demos a eles o prazo de 2 a 3 meses, mas o repensar deles tinha de se converter em confirmação ou, então, eles teriam de apresentar alternativa viável, porque, se não o fosse, não aceitaríamos.

No caso, quero lembrar que esse tema é candente e diz respeito a cada um de nós. Quem não gosta de futebol? Outro dia, aliás, encontrei um brasileiro que me disse que não entendia nada de futebol. Até achei estranho, pois deve ser raridade. Como toda regra tem exceção... (*Risos.*)

Todo mundo quer que as coisas aconteçam. Dificilmente, essa situação dos programas do PAC, originada pela mudança dos Prefeitos, irá se repetir, porque os compromissos estão sendo assinados para serem cumpridos. Trata-se de financiamentos, portanto, quem já assumiu tais compromissos sabe que, ao longo



do tempo, o pagamento deve ser realizado porque não se trata de transferência sem ônus — como, por exemplo, ocorre com o Orçamento Geral da União.

Esse é o quadro geral em relação à apresentação das cartas-consultas que estão sendo completadas agora, sendo que algumas, inclusive, sofreram alguns ajustes e tinham erros de apresentação.

[P4] Comentário: Sessão:0447/10 Quarto
Taq.:Luciene Fleury Rev.:

O Deputado Silvio Torres perguntou se a diferença era a contrapartida. Foi feito um quadro a respeito do que seria a contrapartida, pois todo mundo está perguntando se é 5%. Não, a contrapartida é o que falta para completar o projeto, não interessando a origem. A exigência da contrapartida é de 5%, no mínimo. O que vier a mais é porque o Estado ou Município já tinham recursos para complementação, ou com financiamento ou com o próprio OGU. Portanto, deixo bem clara a situação.

Como fazemos o acompanhamento? Fui até indelicado ao dizer que está faltando a entrega, portanto é importante dizer quem já entregou e quando. Hoje é dia 29. Recife entregou no dia 27; Curitiba deve ter entregue ontem, dia 28; São Paulo entregou no dia 23; Salvador vai entregar até o dia 6; Natal, na primeira semana de maio; Manaus entregou no dia 20; Fortaleza entregou no dia 27; Brasília deve ter entregue ontem, porque faltava apenas a assinatura do Governador; e Belo Horizonte entregou no dia 22.

No caso de Manaus, foi entregue somente a carta-consulta relativa ao BRT, porque lá há um projeto duplo, sendo uma parte de BRT e outra de monotrilho. Quero deixar claro que existem apenas 2 cidades onde está sendo colocado monotrilho: Manaus, em situação parcial, e São Paulo.

É bom registrar que, em São Paulo, o monotrilho será muito interessante. Ele nasce na Estação Jabaquara do Metrô, em 2 linhas, São Judas e Jabaquara; abraça o Aeroporto de Congonhas por 2 lados; depois segue, em uma única linha, em direção ao Morumbi, onde faz entroncamento com a CPTM; e depois se encontra com a Linha 4 do Metrô. Ele envolve investimentos em saneamento e drenagem, que irão resolver alguns problemas de alagamento ao longo da via. Portanto, o projeto também tem a questão de saneamento.

Perguntaram: “MARCIO, para a Copa do Mundo, o senhor só está tratando de transporte?” Sim, no anúncio da Copa do Mundo foi feito isso. Mas, é claro que



atuamos no Brasil inteiro — o Ministério e suas equipes, a Secretaria Nacional de Saneamento, a Secretaria Nacional de Habitação — com os termos de habitação, saneamento e urbanização de assentamentos precários.

Isso está previsto no PAC grande, o Pacão, desde 2007, e terá continuidade com o PAC 2. Foi feito o anúncio e haverá discussão com o Congresso, com a apresentação da respectiva legislação, se tiver de ser alterada. Possivelmente, na parte de habitação, haverá necessidade de apresentar algo sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida, por exemplo. A legislação previa tetos da última vez e temos de verificar como apresentar o projeto, se há necessidade de mudar um ou outro critério. Sempre aprendemos na vida, ninguém nasce onisciente. Vamos aprendendo e aperfeiçoando.

No caso específico do PAC 2, há 18 bilhões de reais para mobilidade. Dirão: “*Mas não joga com isso aqui?*” Pode-se jogar com tudo, menos com o cronograma do PAC 2, com relação às obras que temos no momento. Por exemplo, existem obras no Metrô de Fortaleza, em conjunto com o Governo do Estado, e, no de Salvador, com o apoio da Prefeitura. Em Porto Alegre, estamos expandindo a Linha de São Leopoldo a Novo Hamburgo, numa operação nossa, com a TREN SURB. São 9 quilômetros, nessa operação de 690 milhões de reais, para extensão do trecho.

No PAC 2, há previsão da compra dos trens necessários para as novas linhas. Não se pode simplesmente dizer que, em Recife, a Linha Sul está funcionando, pois temos de colocar os trens — a previsão é de que poderemos comprar 10 trens para lá.

Em Belo Horizonte, nossa operação, já existente, está praticamente concluída e funcionando muito bem, inclusive, com taxa de funcionamento altíssima, de 64%. O que está faltando para chegar a 90%? Mais trens, portanto, no PAC 2, está prevista essa compra para Belo Horizonte.

Em Porto Alegre, também teremos de comprar trens, senão o *headway*, o tempo de intervalo entre os trens poderá aumentar um pouco, visto que o trecho da TREN SURB está sendo expandido em 9 quilômetros. Isso está previsto no PAC 2. São 18 bilhões parcialmente para metrô, com um misto de financiamento e OGU.



Os projetos de metrô já apresentados são de Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte. Cito os 3 porque já estão na carteira, sendo que alguns deverão ser aperfeiçoados, para saber se haverá PPP. No caso de Belo Horizonte e de Porto Alegre, além disso, deve-se saber se a PPP vai se sustentar em pé, qual a participação dos Governos Federal e local e do setor privado e, também, quem opera o modal. Isso é importante diante da ideia de haver novos modais e operações: quem propor certamente vai ser responsável pela operação ou fazer concessão, pois o setor privado poderá operar. Esses temas serão discutidos.

Nos 18 bilhões também estão previstos projetos de BRTs e obras viárias. Preferimos os BRTs aos VLTs, porque, em termos de custo, têm custo 7 vezes menor. Os 2 ocupam espaço na cidade da mesma maneira, mas, possivelmente, o investimento em BRTs nessas áreas será maior do que em VLTs.

Quero lembrar, portanto, que, no projeto da Copa, apenas 2 cidades terão monotrilhos e 2 terão VLTs, Fortaleza e Brasília.

Brasília interessa a todos os senhores. Quem aqui não está cansado de perder o avião às 6 horas da tarde, quando não consegue passar naquela rotunda da D. Sarah? Aqui, o projeto prevê um BRT do aeroporto até o entroncamento do metrô, na 316 Sul. Ainda haverá um futuro VLT, a ser feito pelo Governo local, que sai seguir pela W3. Faremos a ligação com o terminal de metrô e, se chegar outro BRT, haverá mera coincidência de ações ali. No meio do caminho, vamos mexer naquela rotunda da D. Sarah, fazer um mergulhão e acabar com o entroncamento, que é um problema seriíssimo. Sei porque, para poder chegar ao aeroporto, muitas vezes entro pela Base Aérea e dou a volta, senão, sempre vou perder o avião às 6 horas da tarde. É um problema crônico que o mergulhão vai resolver. Portanto, essa é uma ação que tem VLT.

Em Fortaleza, o VLT irá ligar a região hoteleira de Mucuripe ao centro da cidade, fazendo entroncamento com outros modais e passando próximo ao estádio novo, que será feito no Castelão.

É bom assinalar que a situação é peculiar para os casos dos 2 VLTs e 2 monotrilhos. O interessante é que Manaus já entregou a carta-consulta sobre o monotrilho, mas, não, a do BRT. Há um pequeno problema, porque o Ministério



Público está entrando com questionamento sobre projeto do monotrilho — a Deputada Rebecca Garcia deve nos dar melhores notícias sobre isso.

Na seleção dos projetos, além daquilo que já disse — cronograma, legado, etc. —, tínhamos de verificar se realmente havia o projeto ou se era ideia, desejo ou sonho. Isso era o básico. Tudo tinha de estar ordenado: previsão, projeto básico, projeto executivo. E, mais do que isso, tínhamos de ver o andamento da questão ambiental, se havia solicitação de autorização ou não.

Muitas vezes, o problema pode aparecer após essa solicitação ter sido feita. No caso de Manaus, não sei como o Ministério Público — a Deputada Rebecca Garcia poderá melhor esclarecer, porque é de lá — está vendo questão ambiental *versus* monotrilho, qual problema está havendo.

Temos muita experiência com o PAC e sabemos que, ao fazer escavação em determinada obra com licença ambiental, de repente, pode se encontrar uma nascente. Aí, para tudo para se solicitar nova licença. É normal. Outro exemplo: desapropria-se área para fazer projeto de saneamento ou de habitação e, na hora de pagar, surgem herdeiros ou uma situação específica de família, e alguém manda parar tudo porque outros têm direito a receber também. Também, no caso de escavação, pode se encontrar um cemitério indígena, então se paralisa a obra para a FUNAI organizar. Ou, como aconteceu no Metrô de Salvador, encontraram um conjunto arquitetônico histórico durante as escavações e tiveram de paralisar as obras por causa do IPHAN.

Então, temos muitos motivos para paralisar obras, todos respeitáveis. A regra é que sempre haverá atrasos, ou pela própria obra ou por fatores que aparecem na condução da mesma. Essa é a situação específica de Manaus — a Deputada Rebecca Garcia já está sabendo.

Falei aqui das datas das entregas. Agora, vamos acompanhar toda a discussão relativa ao andamento dos projetos básico e executivo, para que tudo seja realizado a tempo e a hora.

Feita essa apresentação geral, pararei por aqui e ouvirei as perguntas do nobres Deputados sobre o tema.

Apenas quero dizer que o acompanhamento que fazemos com a Caixa é de várias maneiras. Juntamente com a Caixa, enviamos grupos para visitas *in loco* e

[p6] Comentário: Sessão:0447/10 Quarto
Taq.:Hely Cácia Rev.:



fazemos videoconferências presenciais pela tela — é incoerente falar “presencial pela tela”, mas, hoje em dia, essa vivência é quase presencial, porque há interatividade na conversa. Também enviamos equipes vão até o local para verificar o andamento.

Alguém pode perguntar: “*Você manda equipe lá para quê? Para ver como é que está?*” Não, para ajudar a resolver. Primeiramente, papel não tem perna e é preciso ajudá-lo a andar, em segundo lugar, há muitas situações específicas. Por exemplo, no caso do cemitério indígena, é preciso atuar juntamente com a FUNAI, para ver a importância do sítio, como se vai contornar aquilo, se o projeto terá de ser mudado ou não.

É isto o que fazemos: acompanhamos, fiscalizamos e damos apoio. Nosso eterno problema é justamente fazer as obras andarem, que não são pequeninhas, de 100 mil reais, mas gigantescas. Por exemplo, no caso do Complexo do Alemão, no Rio de Janeiro, será de 820 milhões de reais nossa operação com o Governo do Estado e a Prefeitura.

Temos de acompanhar o que está acontecendo até do ponto de vista geológico, como aconteceu no Pavão-Pavãozinho, também no Rio de Janeiro, onde previram uma estrutura de 5 metros, mas, com 25 metros não se conseguia. E toma estaca entrando, então, o custo operacional mudou muito.

Ainda aparecem novas ações que podem ser incorporadas. Quem vai se responsabilizar por isso? Como já disse, a matriz é local, portanto, quem inventar algo novo vai ter de responder por isso. Além do mais, a previsão é de que o cronograma tem mesmo de ser atendido. São cronogramas confortáveis, mas estaremos de olho diuturnamente.

Faltou apenas mencionar uma situação diferenciada, mas não estou vendo aqui os Deputados do Rio de Janeiro. *(Pausa.)* Desculpe, eu estava procurando.

No Rio de Janeiro, não vai ser o Pró-Transporte, do Fundo de Garantia, mas, sim, com o BNDES, porque será a continuidade de financiamento anteriormente concedido para determinada obra. Esse financiamento segue com recursos do FAT, se não me engano. Essa é a única situação excepcional para transporte.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)



O SR. MINISTRO MARCIO FORTES - No caso específico, é o T5, linha do BRT que sai do Aeroporto Internacional, passa pela Penha e vai até a Barra. É o BRT que está na seleção dos projetos do Rio de Janeiro.

Quero dizer que, com relação ao Rio de Janeiro — já que é a cidade que está em foco —, também estamos tratando dos problemas das Olimpíadas, pois temos de pensar no que vamos fazer agora e no futuro. Um caso concreto de discussão é se cabe ou não a Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro, indo até a Gávea ou até a Barra. Isso é motivo de preocupação, embora seja outro cronograma, outro compromisso e outro livro, o do COI e, não, da FIFA. Também temos de pensar na integração entre ramal ferroviário, Metrô e BRT, num evento tão importante como a Olimpíada. No caso da Copa do Mundo, temos de fazer tudo funcionar, não podemos errar.

Esse BRT é muito importante porque leva direto à Copa. Ele vai ter centro de mídia, que está previsto inicialmente para a Barra — se bem que, agora, há quem fale em trazer o centro de mídia para a área portuária. Não sei se os senhores acompanharam, mas fizemos algo na zona portuária, que teve repercussão mundial: o Fórum Urbano Mundial, realizado pelo UN-HABITAT, das Nações Unidas, que contou com cerca de 13.700 pessoas. Durante toda a semana, fui o Presidente do Fórum, que contou com a presença de chefes e secretários de Estado e incrível quantidade de Ministros das áreas de habitação, saneamento e obras. Todos estiveram presentes ao evento, que teve repercussão internacional. Regina Pires, minha Assessora Especial para Comunicação Social, está fazendo a seleção das 7 caixas de papéis relativos a *sítes* que deram notícias do Fórum, ou seja, do Rio de Janeiro.

Em função dessa repercussão, há agora quem fale em levar o centro de comunicações e de mídia para a área portuária do Rio de Janeiro. Então, temos de que pensar como **fazer** a eventual alteração do projeto para essa mudança.

O estádio é o Maracanã, mas a CBF vai ter um centro de treinamento na Barra. As torcidas vão querer ver a Seleção Brasileira treinar, porque é uma atração — não apenas nós, mas todo mundo quer ver como ela treina. Então, temos de pensar no deslocamento até lá.

[p7] Comentário: Sessão:0447/10 Quarto
Taq.:Hely Cácia Rev.:



Esse é o quadro geral em termos das Olimpíadas e da Copa no Rio de Janeiro. Em todas as sedes, as preocupações, no momento, também são com os estádios. Quando se trata de cidade com tradição futebolística, tudo bem, de outra forma, temos de ficar mais atentos. Com relação à mobilidade, precisamos ver se há fluxo e carga de passageiros para justificar o modal, porque pode haver deslocamentos importante durante a Copa.

Sou preocupado sempre com tais aspectos. Serão apenas alguns dias de Copa, portanto, não significa que, nos 2 meses, haverá jogo todo dia. Algumas cidades vão saindo do circuito, vai-se afunilando nas eliminatórias, até chegar às semifinais e finais. A quantidade de competidores vai diminuindo: começa-se com 64 times, se não estou equivocado — jogo futebol, mas não sei exatamente todos os dados da Copa — e vai se afunilando até chegar ao campeão. As cidades vão sendo excluídas progressivamente, portanto, é preciso ver a capacidade do estádio e quantos passageiros levaremos nos modais que estamos colocando.

Quero lembrar uma última frase: o privilégio é para o transporte urbano coletivo. Quando falei em viários, eu me referia a algumas adaptações que devem ser feitas, até para se chegar ao estádio. No caso de Porto Alegre, estamos mexendo no Corredor Avenida Tronco e no Corredor Padre Cacique, para ver a possibilidade de se chegar ao estádio — porque a exigência da FIFA é mexer no entorno para que a população consiga chegar, ou então, fazer BRTs.

Lembro que a Copa não se restringe apenas ao local da realização do evento, pois há também os chamados *fun fests*, que, muitas vezes, são até melhores que o estádio. A pessoa assiste ao jogo na rua, de graça, pelo telão, podendo comemorar, brincar, dançar, tomar chope. Acho que até é permitido soltar foguete nesses *fun fests*, enquanto que, no estádio, não. Então, é preciso ver onde vão ficar os *fun fests*.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. MINISTRO MARCIO FORTES - *(Risos.)* Estou brincando, não sei quais são as regras do *fun fest*.

Pode haver mais de um *fun fest*, então, é preciso pensar em como deslocar as pessoas para essas áreas. Lembro que essa também foi a preocupação com relação aos BRTs, que é praticamente o metrô sob pneus e tem o deslocamento



favorecido por via exclusiva e fechada. Temos, ainda, corredores para transportar as pessoas que estão utilizando carro particular, porque muitas virão de outros Estados.

Também é importante saber como transportar aqueles que comprem as entradas para estádio inclusas no pacote de hotel e transporte. Já pensaram nisso? Há o sujeito que acertou o hotel e a van, portanto, não vai pegar nem o BRT, nem o VLT, nem o metrô. Como fazer a van chegar? Há necessidade de um corredor que possibilite isso, pois o sujeito já comprou tudo no pacote turístico e vai querer utilizar a van. Então, temos de pensar nesses deslocamentos, criando corredores para desafogar o trânsito.

Espero ter dado uma visão geral, minha cara Presidenta. Não sei se V.Exa. esperava esse tipo de apresentação, mas, se quiser algo mais detalhado, posso aprofundar informações sobre cada cidade, o que vai ser feito e as curiosidades. Também posso responder às perguntas relativas a fiscalização e acompanhamento de cronogramas.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Professora Raquel Teixeira) - Obrigada, Ministro. Acho que V.Exa. fez apresentação bastante abrangente dessa questão complexa, a mobilidade urbana, motivo de grande preocupação de todos nós.

Eu e muitos, que já assistimos a *shows* em Nova Iorque e em São Paulo e vimos como a questão logística é diferente nos 2 países, pensamos bastante sobre mobilidade urbana. A apresentação de V.Exa. nos dá bastante segurança, pois demonstra preocupação com os modais e o legado.

Com certeza, há perguntas específicas, por isso, abro agora para que os Deputados se manifestem. Não sei se o Deputado Felipe Bornier deseja continuar com o questionamento, do contrário, passo a palavra ao Deputado Silvio Torres.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Professora Raquel Teixeira) - Como não fizemos inscrição formal, sugiro que cada Parlamentar se manifeste. Vou chamar S.Exas. à medida que solicitarem.

Com a palavra a Deputada Rebecca Garcia.

[p8] Comentário: Sessão:0447/10 Quarto
Taq.:Carla Rev.:



A SRA. DEPUTADA REBECCA GARCIA - Em primeiro lugar, cumprimento o Ministro Marcio Fortes, a quem agradeço a presença e a pontualidade, própria dos Progressistas.

[p9] Comentário: Grafia conforme site do Ministério das Cidades. Carla.
www.cidades.gov.br

O SR. MINISTRO MARCIO FORTES - Espero que os projetos sejam todos pontuais também. Vamos acompanhá-los, não só o Ministro tem de ter pontualidade. (Risos.)

A SRA. DEPUTADA REBECCA GARCIA - Exatamente. Até vou falar da pontualidade na entrega dos projetos.

Ministro, no início, V.Exa. falou de algumas obras que teriam sido escolhidas como cruciais. É possível nos dizer quais seriam elas, que foram escolhidas como prioridade no trabalho?

O SR. MINISTRO MARCIO FORTES - Todos os projetos têm essa característica, pois, aquele que não está relacionado com o deslocamento entre os pontos de referência que mencionei, não está incluído.

Não havia dito anteriormente, mas o PAC da Copa não foi feito para resolver todos os problemas de mobilidade das cidades, e, sim, para atender às necessidades de deslocamento durante os dias dos jogos, com a preocupação de que pudesse haver sustentabilidade depois da Copa, para evitar o deslocamento de um modal vazio.

Qualquer modal — VLT, BRT e sistema viário — que estamos apoiando possui as características que apresentei: todos são importantes e cruciais em maior ou menor extensão; sejam de maior ou menor valor, mesmo as pequenas obras. Acertar, no Rio Grande do Sul, aquela entrada no Corredor Padre Cacique pode ser muito mais importante do que fazer o metrô, do contrário, ninguém entra na região em volta. Também, no Rio de Janeiro, está sendo feito o acesso para outros caminhos. De nada adianta fazer obras muito bonitas e grandes, temos de saber o que é crucial porque, às vezes, o pequeno é bonito, *small is beautiful*.

[p10] Comentário: O Ministro se refere à implantação de um corredor na Avenida Padre Cacique, em Porto Alegre.
http://www2.portoalegre.rs.gov.br/portal_pmp_novo/default.php?p_noticia=126294

A SRA. DEPUTADA REBECCA GARCIA - O valor de 11 bilhões e 467 milhões de reais a que V.Exa. se referiu é, única e exclusivamente, para mobilidade urbana?

O SR. MINISTRO MARCIO FORTES - Sim.



A SRA. DEPUTADA REBECCA GARCIA - O senhor sabe me informar qual o valor total do PAC da Copa?

O SR. MINISTRO MARCIO FORTES - Para cada estádio foi estabelecido o teto de 400 milhões de reais, conforme a previsão.

Eu mostrarei um quadro — certamente o Orlando vai apresentá-lo, pois o levou hoje — que mostra infraestrutura, turismo, consumo, geração de empregos e tributos. Estou adentrando a área dele — ele não me deu procuração, espero que depois não fique bravo comigo. *(Risos.)*

Isso é um pouco diferente da pergunta de V.Exa. Existem impactos econômicos projetados, não propriamente investimentos, de que a Copa terá repercussão civil de 23 bilhões de reais em infraestrutura e 10 bilhões de reais em serviços. Conforme disse o Orlando, isso equivaleria, mais ou menos, a construir 24 mil quilômetros de estradas, ou seja, 50% das rodovias federais.

Em investimentos no turismo, com a repercussão do evento, esperamos ter 600 mil turistas estrangeiros e 3 milhões nacionais. Isso corresponde, em números, a dois terços da população da cidade do Rio de Janeiro.

Em termos de empregos permanentes e temporários, serão gerados aproximadamente 700 mil.

Espera-se incremento do consumo de 5 bilhões de reais, o que é um terço, por exemplo, das vendas de geladeiras no Brasil.

Para cada área, há um Ministério respectivo. Quando falo que devemos pensar no problema crucial de transportes, refiro-me ao transporte urbano. Pode-se ter cuidado com o DNIT, para saber as condições de alguma estrada, no caso de desembarque em outra cidade. Até posso adequar algo em conjunto, como no caso da chegada dessa estrada do DNIT. Mas, às vezes, é necessário fazer um viaduto para levar as pessoas a algum lugar, pois de nada adianta chegar à cidade e não conseguir trafegar. Existe, portanto, o entrosamento entre o DNIT e nós.

O caso de aeroportos cabe ao Ministério da Defesa e à INFRAERO. É um tema específico, importante e crítico, não porque haja problema, mas por ser fundamental à circulação das pessoas, ainda mais em Brasília que é um *hub*.

Já discutimos, em reunião da SUDENE, a inclusão de linhas regionais para facilitar a circulação entre as Capitais, que, sabemos, não é fácil no Nordeste. Muitas



vezes, a pessoa tem de vir a Brasília para chegar ao destino, que fica ao lado. Os Deputados sabem disso, pois sofrem ao terem de circular por Brasília para chegar a outra Capital.

Esses casos são da INFRAERO e do Ministério da Defesa, não da minha Pasta. Se há problema de saúde, os investimentos devem ser feitos pelo Ministério da Saúde, interligado a secretarias estaduais e municipais.

Enfim, há uma série de pontos. Com relação à segurança, cito o exemplo do Pan, em que houve ação conjunta do Ministério da Justiça e do Governo do Estado do Rio de Janeiro, com a disponibilização de veículos. Foi muito importante.

A SRA. DEPUTADA REBECCA GARCIA - Certo. Em relação ao cronograma, V.Exa. citou o exemplo de uma obra em banheiro, falando que a programação é de 2 semanas, mas acaba demorando 2 meses..

V.Exa. acredita, pelo acompanhamento do cronograma e pela experiência que tem em obras e mobilidade urbana, que haverá tempo suficiente para entregar tais obras?

O SR. MINISTRO MARCIO FORTES - Fizemos, conforme eu disse, a seleção com o cronograma muito confortável. Veja bem: no que diz respeito a estádios, o cronograma não é para a Copa do Mundo de 2014, e, sim, para a Copa das Confederações, em 2013.

No nosso caso, lembro que a Copa das Confederações é uma competição limitada, não possui 132 jogos, mas número restrito de participantes, pois dela participam os campeões das Confederações. Esse cronograma, portanto, é para 2013.

V.Exa. vai me perguntar se a mobilidade tem de estar pronta em 2013. Não necessariamente em todas as cidades, porque os jogos da Confederação não serão em todas. Inclusive, se houver algum problema, veremos qual estádio estará pronto e onde há maior mobilidade. Certamente, onde serão feitos os jogos será uma discussão entre a FIFA e o Ministério do Esporte.

Portanto, repito que o nosso cronograma é para que esteja tudo pronto em 2013. Apesar de não ter compromisso com a FIFA, estabeleci que tudo deveria estar pronto em 2013, já pensando na Copa das Confederações. Meu compromisso é com 2014, por isso, demos 1 ano de antecedência em quase todos os casos, para termos



as obras concluídas — e não aceitamos nenhum metrô, porque poderia haver problema.

V.Exa. pode me perguntar: há um caso específico a mencionar? Existe o exemplo concreto de Curitiba, terra do Lerner, o pai do BRT, que o lançou na década de 70, com repercussão mundial. Lembro que, na apresentação para o Comitê Olímpico Internacional – COI, fui eu quem falei sobre transportes e citei o Lerner, que estava presente e foi aplaudido por todos. Ele é o cérebro que criou o BRT. Há quem diga que Curitiba está chegando ao limite, outros, que não, porque com pequenas adaptações pode-se até ultrapassar o momento da Copa.

Segundo interpretação dos técnicos, a solução seria pegar aquele BRT e ir escavando progressiva e sucessivamente, fazendo a linha do metrô naquele trecho. Isso me preocupou porque o cronograma era muito apertado. Aquele ponto é crucial porque o metrô é próximo ao estádio. Mas, se o metrô não ficar pronto, ninguém chegará. É preferível contar com o BRT, fazendo pequenas adaptações e chegando ao limite da sua capacidade, do que arriscar um metrô nessas condições e, depois, ficar sem alternativa.

Então, os metrôs estão sendo transferidos para o PAC 2, sem preocupação com cronograma. Volto a dizer: nossos cronogramas estão previstos para 2013 em quase todos os casos.

A SRA. DEPUTADA REBECCA GARCIA - E estão dentro do prazo certo?

O SR. MINISTRO MARCIO FORTES - Houve alteração de prazo, pois demos aproximadamente mais 20 dias para apresentação das cartas-consultas, porque houve adaptações de algumas. Conforme o Deputado Silvio Torres perguntou, existiram lançamentos equivocados com relação à contrapartida, pois alguém estava colocando 5%, embora ela seja o que falta completar, venha de onde vier. As cartas-consultas precisaram de pequenas correções para se adaptarem ao quadro.

A SRA. DEPUTADA REBECCA GARCIA - Tinha mais algumas perguntas a fazer, mas vou passar a palavra à Presidenta, para que S.Exa. possa continuar o debate. Se necessário, volto a me manifestar depois.

A SRA. PRESIDENTA (Deputada Professora Raquel Teixeira) - Obrigada.

[p12] Comentário: Jaime Lerner
en.wikipedia.org/wiki/Jaime_Lerner



O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Bom dia, Ministro. Também agradeço a V.Exa. a presença, atendendo ao convite desta audiência conjunta com a Comissão de Desporto e Turismo.

A Comissão de Fiscalização Financeira já havia instalado esta Subcomissão há mais de um ano. O Presidente da Legislatura passada era o Deputado Rômulo Gouveia, da Paraíba, e o Relator era o Deputado Paulo Rattes, do Rio de Janeiro. Agora, eu assumi a Presidência e a Deputada Rebecca Garcia, a relatoria. Nosso objetivo é acompanhar as obras, não apenas fiscalizando os recursos — o que fundamental, pois é obrigação da nossa Comissão —, mas controlando e acompanhando o desenvolvimento dessas obras.

Temos tido muitos motivos para ficar preocupados, Ministro. O Brasil, em outubro de 2007, ao ser escolhido para sediar a Copa de 2014, assinou compromissos com a FIFA para a realização do evento, que, conforme V.Exa. disse, terão de ser resgatados por qualquer Governo, são institucionais.

Infelizmente, Ministro, acho que andamos muito pouco, de 2007 para cá. Estamos há dois anos e meio da assinatura dos compromissos, mas uma série de providências relativas a obras e organização estão atrasadas.

Os aeroportos são cruciais. Não dá para imaginar que possamos realizar a Copa sem que eles estejam adequados ao fluxo hoje estimado de turistas, 600 mil estrangeiros e cerca de 2,5 milhões nacionais.

Já vivemos uma realidade muito preocupante em alguns aeroportos. O de Brasília e os de Congonhas e Guarulhos, em São Paulo, são exemplos disso. Há aeroportos comprometidos também no Nordeste. Com relação isso, preocupa-nos que a INFRAERO confirmou, anteontem, em relatório que expediu, que nenhuma das obras previstas para os aeroportos foram iniciadas e, pior ainda, que a grande maioria sequer tem projeto executivo pronto.

O Tribunal de Contas da União determinou, há algum tempo, que nenhuma obra, especialmente de aeroportos, seja iniciada sem que o projeto executivo esteja pronto. Isso porque tivemos, Ministro, exemplos bem evidentes dos prejuízos causados aos cofres públicos por obras sem projeto executivo aprovado.

V.Exa. disse que os aeroportos são de responsabilidade do Ministério da Defesa — da INFRAERO, especificamente. Já marcamos audiência pública com a

[P13] Comentário: Sessão:0447/10
Quarto:11 Taq.:Odilon Rev.:



INFRAERO na semana que vem, para tratarmos desse assunto, mas registro que aeroporto também se refere a mobilidade. É muito difícil imaginar que o Ministério das Cidades não esteja também preocupado e totalmente envolvido nessa questão, já que a maioria das obras previstas para a Copa têm a ver com turistas, com o traslado aos locais de jogos e hotéis e aonde quer que seja.

Conheço um pouco melhor o projeto de São Paulo porque tive oportunidade de ir até lá, mais de uma vez. Embora ainda não tenham sido definidos a sede, o estádio, os projetos de São Paulo estão com recursos assegurados, com projetos executivos já prontos. Será o maior investimento de todos.

Temos aqui o levantamento enviado pelo próprio Ministério das Cidades, sobre a Matriz de Responsabilidades efetivada em janeiro deste ano, se não me engano. Basta olhar o cronograma previsto para se constatar que 90% dele está, para usar expressão popular, furado, porque as obras estavam previstas para terem início em abril, junho ou maio, mas as cartas-consultas estão chegando agora, conforme V.Exa. mesmo acabou de nos informar. Entre a chegada da carta-consulta, a análise da Caixa e toda a tramitação burocrática a que V.Exa aludiu, quando disse que papéis não têm pernas, vai demorar longo tempo. Então, como o cronograma de janeiro está sendo cumprido em abril, estamos atrasados.

V.Exa. mesmo disse que tais obras foram previstas especialmente para a Copa. Minha pergunta é: se não houvesse a Copa, elas seriam feitas?

Essas obras, que são decisivas para a Copa e já estão atrasadas no cronograma oficial, poderão sofrer comprometimento mais à frente, pela simples razão de estarmos em ano eleitoral e haver mudança de Governos. V.Exa., que é homem tão experiente na máquina pública, sabe que mudanças de Governo se traduzem em atraso, paralisação e novos estudos. Isso é quase compulsório, embora não devesse ser assim. Mas, também vejo nisso o grande risco de que essas mais de 11 bilhões de obras sobre mobilidade urbana acertadas na Matriz de Responsabilidades não estejam prontas. Então, pergunto a V.Exa: quem é o responsável pelo acompanhamento de tudo?

V.Exa., é certo, está responsável pela mobilidade urbana, mas não fará nada sozinho, dependerá de iniciativas de outros Ministérios e órgãos do Estado. O Governo tem um coordenador executivo, alguém que diga a qualquer setor —

[P14] Comentário: Sessão:0447/10
Quarto:12 Taq.:Odilon Rev.:



imprensa, Congresso Nacional — que é o interlocutor para responder às dúvidas e preocupações?

Gostaria de saber isso porque, no decreto de abril, em que o Governo regulamentou o decreto de janeiro sobre o Comitê Gestor, foi criado o Grupo Executivo da AGEOPA. O Ministério das Cidades, que é fundamental, não está entre as 5 Pastas apontadas. Como o Ministério poderá agir? Não é importante que ele esteja incluído nesse grupo? Farei todas as perguntas, para que V.Exa. possa responder ao final.

Outra questão: o que o Governo Federal está investindo em mobilidade urbana? Os Governos estaduais e municipais estão investindo através de financiamento ou recursos próprios orçamentários, mas o Governo Federal está investindo do próprio orçamento, sem contar o financiamento da Caixa e do Fundo de Garantia?

Quando V.Exa. fez alusão aos critérios, achei importante ter explicado por que algumas cidades-sedes estão recebendo mais investimentos do que outras. Isso teve compensação no PAC? Em Salvador, por exemplo, serão investidos recursos de 576 milhões de reais, se não me engano, apenas em um corredor, que é o BRT de lá — ontem esteve aqui o responsável pela Copa. Salvador apenas vai ter esse recurso de mobilidade urbana, quando sabemos que é uma cidade com complexidade? Mas, para as cidades-sedes existirá complementação ou algo desse tipo, com recursos do PAC 1 ou PAC 2?

O trem-bala está totalmente descartado das previsões do Governo para a Copa de 2014 ou mesmo para o Rio de Janeiro, em 2016?

Com relação aos recursos **alocados** através de financiamento, quais garantias serão dadas? Elas foram acertadas? Os Governos darão que tipo de garantias?

Quanto à capacidade de endividamento, Ministro, V.Exa. mesmo disse que essa discussão foi feita agora, quando da Matriz de Responsabilidades. Todos os recursos alocados para possível financiamento já são financiáveis? Os Estados e Municípios têm condições de assumir esse endividamento ou o Governo enviará algum projeto de lei ou medida provisória para flexibilizar a Lei de Responsabilidade Fiscal, para atender às necessidades?

[p15] Comentário: Sessão:0447/10
Quarto:13 Taq.:Maria Cristina Rev.:



A Caixa Econômica Federal, Ministro, tem sido alvo de muitas reclamações no Congresso Nacional. Há poucos dias, a Presidenta da Caixa, que esteve em 2 Comissões, participando de audiência pública, foi muito cobrada, digamos assim, pelo fato de as emendas não estarem sendo liberadas, tanto individuais quanto de bancadas.

Também ouvimos algumas queixas de representantes das cidades-sedes sobre a burocracia da Caixa na liberação dos recursos que estão pedindo. V.Exa. acredita que a CEF está em condições de dar a fluência necessária a essas demandas?

Outra questão que não sei se V.Exa. abordou é sobre saneamento, que é uma das exigências contidas no Caderno de Encargos da FIFA e pelo qual o Ministério das Cidades, salvo engano, responde. Já há investimentos previstos?

A ABDIB fez diagnóstico, me parece, com base em 2008, por meio de convênio com o Ministério dos Esportes e a CBF, levantando que chegavam a até 100 bilhões de reais os investimentos necessários para a Copa. Os estudos da ABDIB foram aproveitados na elaboração dessa Matriz de Responsabilidades pelo Ministério?

A Copa das Confederações, V.Exa. mesmo disse, é o cronograma mais urgente porque acontecerá um ano antes da Copa. No entanto, Ministro, as cidades que sediarão a Copa das Confederações somente serão definidas em 2012, o que significa que todas as obras já previstas terão de ser feitas. Nem V.Exa. nem o próximo Governo poderão solicitar urgência para as cidades-sedes escolhidas, antes que a própria FIFA determine. Isso também não pode ser fator de mais preocupações, na medida em que não poderá haver furos, digamos assim, em nenhum cronograma?

Em resumo, Ministro, são várias perguntas para V.Exa. responder. Depois, se houver mais alguma dúvida, poderemos continuar, porque, ao que parece, o Ministro do Esporte de tão atrasado, talvez não venha. Aqui, aproveitaríamos a presença de V.Exa.

O SR. MINISTRO MARCIO FORTES - Deputado Silvio Torres, a primeira pergunta de V.Exa. é sobre quem é o responsável pela coordenação de todas as áreas. É exatamente o Ministro Orlando.



Há questões de segurança, saúde, meio ambiente, sustentabilidade, turismo e comunicações, que é uma área importante e passa, inclusive, por exigências da FIFA. Então, como vários Ministérios estão envolvidos, tem de haver uma coordenação, porque há compromissos diretos.

Estamos na situação de acompanhar e definir as obras logo no início. Temos a responsabilidade de atuar nisso, independentemente da coordenação do decreto de que V.Exa. está falando, porque já o fazemos, de maneira muito forte, nas áreas de habitação e saneamento e temos a vertente de mobilidade urbana, no que diz respeito a metrô. Então, como já temos tal responsabilidade, não há nada de novo em continuarmos nisso. O PAC original, o primeiro, o Pacão, como o chamamos, previa investimentos totais no nosso Ministério de 149 bilhões, entre habitação, saneamento e metrô. O Metrô, respondendo à pergunta de V.Exa., tem originalmente no PAC recursos de 3,3 bilhões. É o nosso envolvimento com a CBTU, agindo diretamente ou não na operação de Belo Horizonte e de cidades do Nordeste como, por exemplo, João Pessoa, Natal, Maceió, que são operações menores. Também atuamos diretamente em Recife, onde temos uma operação importante, e em Salvador e Fortaleza, onde atuamos na construção, em parceria, com recursos que passamos, financiamento em boa parte do nosso OGU. E temos a operação do TRENSURB, em Porto Alegre, que também é nossa. Então, dentro do PAC inicial, 146 bilhões mais 3 bilhões eram o valor colocado.

Esses valores são progressivamente alterados porque temos situações em que se vai acompanhando o que é necessário fazer ou não fazer. Por exemplo, no caso de Salvador, temos o metrô e temos também ali o ramal ferroviário para atender a parte suburbana. Estamos liberando agora 46 milhões para resolver o problema da Ponte de São João. Antes somente a superestrutura, agora também a meso e infraestrutura estão sob risco. Vamos parar a circulação do ramal ferroviário e teremos de contratar ônibus. Estamos disponibilizando recursos para a Prefeitura alugar ônibus para fazer o contorno da baía enquanto a ponte é substituída.

Então, progressivamente, há coisas que aumentam. A compra dos trens não estava prevista. São necessárias soluções adicionais. Em Porto Alegre, temos uma ação nossa que não mencionei antes: um aeromóvel que irá do aeroporto até a Estação Aeroporto do Metrô. É uma coisa curta isso, já que são 800 metros do



aeroporto até a estação, mas vamos estender até a área comercial do aeroporto, o que deve resultar em 1,2 quilômetros. Essa comunicação custará 30 milhões de reais e resolverá de vez o problema da saída do aeroporto e também resolverá de vez a chegada até o aeroporto com a extensão da linha até Novo Hamburgo, para se poder chegar até a Estação Aeroporto e ir direto ao aeroporto, porque ali é uma rodovia e V.Exa. sabe que pode acontecer um acidente. Há ali um intenso fluxo de pessoas envolvidas com a área calçadista, exportadores, importadores, *designers*, há muito movimento internacional. É Copa, mas há também atendimento à região do Vale do Rio dos Sinos.

Bem, já respondi a 2 perguntas. O coordenador é o Ministro do Esporte, e temos uma situação em paralelo porque já foi definido como nós fazemos, já temos a tradição de como fazer as coisas. E quanto a esse acompanhamento de que V.Exa. falou, eu já disse antes como se faz. Com a Caixa, fazemos o acompanhamento e também mandamos equipes, os chamados grupos de integração, que vão visitar cada obra para ver o que está acontecendo, não simplesmente por causa disso, para verificar como está, mas para ajudar a resolver os problemas. O mais importante de tudo nessas nossas visitas é como ajudar a resolver.

Vou adiantar logo a pergunta a respeito da Caixa, se ela tem condições ou não de atender. A Caixa vem se adaptando a cada necessidade, porque ela atende a ene ministérios, tem uma quantidade brutal de convênios nas áreas de habitação e saneamento, entre outras. No caso do Minha Casa, Minha Vida, ela se reestruturou e colocou lá um grupo específico para atender ao programa, o que está sendo feito também para a Copa, com uma área específica lá para analisar os projetos.

V.Exa. perguntou sobre demora ou não. Nós analisamos os projetos para o Ministério, e os estamos recebendo e vamos dar-lhes o máximo de agilidade, que isso é responsabilidade nossa e sabemos como lidar com isso. Vamos correr com a análise e liberação daquilo que nos for apresentado.

Então, quanto ao que está sendo investido, o PAC começou com 3 bilhões, e esse valor foi crescendo. Para cada Metrô temos investimentos que crescem, porque é na operação em si que vamos constatando o que é necessário fazer: aperfeiçoar bilhetagem, trocar os conjuntos de freios dos trens. Em Recife, já



estamos colocando todos os trens com ar-condicionado. Enfim, estamos melhorando a operação no conjunto todo. Essa é a nossa ação em mobilidade.

Agora, vem o momento seguinte, que é o PAC da mobilidade em si, que terá os 18 bilhões que mencionei, fora outros recursos para pavimentação, não incluídos na mobilidade. São recursos adicionais que influem na qualidade da mobilidade urbana. Numa rua asfaltada e noutra toda esburacada as velocidades diferem e ocorrem mais ou menos acidentes. Se um motoqueiro que cai e fica no meio de uma rua esburacada, ele bloqueia a rua toda; se 2 carros batem ou se alguém quebrou a roda porque caiu num buraco, é terrível. Então pavimentação também é um item importante. Estamos até chamando de PAC do Asfalto a esses recursos, que vão ajudar a mobilidade.

Estou mencionando essa complementação do PAC 2, em cujos critérios colocamos a complementação de obras relativas à Copa do Mundo que auxiliem também para a preparação das Olimpíadas.

V.Exa. perguntou se essas obras seriam executadas se não houvesse Copa.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Essas da matriz.

(Intervenção fora microfone. Inaudível.)

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Como mencionei aquela questão de Manaus, do Ministério Público, talvez a senhora queira dar alguma informação antes de sair...

A SRA. DEPUTADA REBECCA GARCIA - Eu estava dizendo que o Presidente já tomou conhecimento da questão do Ministério Público do Estado do Amazonas. Nossa dúvida era se outros Ministérios Públicos, das outras subseções, haviam entrado com algum impedimento, bloqueando algum tipo de trabalho. O Presidente enviará um requerimento de informação ao Ministério Público do Estado do Amazonas, para saber por que motivo pediram que parassem as obras. A partir da resposta que o Ministério Público nos der, veremos de que maneira poderemos atuar para que o andamento das obras seja mantido.

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Bem, prosseguindo com as respostas, V.Exa. perguntou se essas obras seriam feitas ou não. No PAC 1, privilegiamos habitação e saneamento. Em todos os casos, havia também preocupação com acessibilidade, porque não adianta melhorar um assentamento se não lhe der

[p-5190616] Comentário: Sessão:0447/
Quarto:15 Taq.:Núbia Rev.:



condição de acesso. Principalmente infraestrutura de água e esgoto, mas eletricidade e transporte também sempre receberam apoio. A prioridade para transporte, no entanto, foi estabelecida fortemente agora no PAC 2, com esses 18 bilhões que estão sendo alocados para metrô, VLTs, BRTs, com preferência para os BRTs ou para fazer obras viárias. E também houve a adição, como dizia há pouco, do chamado PAC do Asfalto, com mais 6 bilhões de reais.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Ministro, não sei se V.Exa. teria esse número, mas quanto dessa matriz, desses 11,6 bilhões seriam aplicados este ano?

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Eu não tenho esse dado, porque os cronogramas estão sendo apresentados agora. Temos o cronograma de término de obra, e a cada caso vai havendo a apresentação dos cronogramas. É assim que se faz.

Quero também dizer que a Caixa analisa o risco de operação e — já respondendo a sua pergunta — o Tesouro Nacional, na ponta, vê a capacidade de endividamento. V.Exa. poderia perguntar: e se não houver capacidade de endividamento? Nós fizemos, durante a seleção, uma análise preliminar da situação de cada município ou de cada governo. Tanto que, em alguns casos, entrou o Governo e não o município.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Na Bahia foi assim.

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Fizemos um levantamento geral com o Tesouro. Não descemos a detalhe, porque isso é muito dinâmico: hoje, tem capacidade; amanhã não tem. Se o município liquida um empréstimo aumenta sua capacidade. Analisamos aquele momento. Trabalhamos como muita garantia, para que não houvesse atraso. Não colocamos o que pudesse vir a ser inviabilizado em seguida.

O PAC 2, como eu disse, prevê a complementação de algumas coisas que podem ser necessárias. Cito um exemplo concreto. Não selecionamos nenhum projeto ainda. Colocamos critérios para o PAC 2, mas não há nada selecionado. Mas que tipo de obra poderia ser complementada? Por exemplo, como foi trazido pela Prefeitura de Niterói, do outro lado da baía do Rio de Janeiro: como facilitar o acesso das populações de Niterói, São Gonçalo e da Região dos Lagos. Em Saquarema há um grande centro de treinamento de vôlei — meu esporte é futebol, mas também



gosto de vôlei. Como fazer essa ligação? É um tipo de obra que vai para o PAC 2, para complementar o que está sendo feito pelo PAC 1.

[P17] Comentário: Sessão:0447/10
Quarto:16 Taq.:Lelaine Rev.:

Em relação à questão dos aeroportos, há a responsabilidade direta do Ministério da Defesa, por meio da INFRAERO. Esse é um caso específico, mas a coordenação geral passa pela operação do Ministro do Esporte, porque ele ficou como coordenador de todos os temas. V.Exa. disse que eu deveria estar um pouco envolvido com os aeroportos. Não é bem assim. Estádio é questão do Ministério do Esporte, hotel é questão do Ministério do Turismo, aeroporto e porto têm seus responsáveis. Vejam que não é só aeroporto: o Secretário de Portos está envolvido com isso também, porque ele tem uma série de obras em várias cidades que têm porto e que podem não só receber passageiros, mas também ajudar a hotelaria. No Rio de Janeiro, houve um recorde: num só dia apareceram 7 grandes transatlânticos. Todos pararam lá. São um serviço de hotelaria flutuante que chega no momento do jogo.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Sr. Ministro, essa "reserva", entre aspas, que tem sido considerada para atendimento do fluxo de turistas na Copa tem poucas possibilidades de ocorrer. Digo isso porque ouvimos aqui de representantes da ABREMAR que os navios, no período reservado para a Copa no Brasil, estão no outro Hemisfério. Eles conseguiriam deslocar para cá no máximo meia dúzia de navios.

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - O que dita isso é o mercado; se há mercado, eles poderão trazer os navios para cá. Certamente, se houver interesse, eles poderão trazê-los. A Copa do Mundo é um grande evento, com espectadores do mundo inteiro. Nem todos ficam só vendo pela televisão, muitos gostam de ir aos jogos. Quantos daqui estão indo à África do Sul ou foram à Europa? Muitos virão ao Rio de Janeiro, e a vinda dos turistas poderá se dar via avião ou via navio. Isso pode acontecer. De modo que estamos investindo forte nos portos exatamente com o fim de dispor de melhores terminais de passageiros ou de construir novos terminais de passageiros em várias cidades, das quais tenho aqui a relação.

No que se refere à questão das garantias, que V.Exa. questionou, são garantias normais que se pedem para os entes tomadores públicos. Cada caso é analisado pela Caixa, ou seja, é questão operacional que não tem nenhum mistério.



O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - O Governo Federal não está garantindo?

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Não, nós não garantimos. Foi bom V.Exa. ter formulado essa pergunta, porque existe sempre um grande equívoco quando se publica nos jornais que a obra está atrasada, que o Ministério das Cidades é responsável pela obra. Nós somos responsáveis pela política, pela destinação dos recursos, que podem ser do Orçamento Geral da União, e pelo controle do Fundo de Garantia — eu também sou Vice-Presidente do Conselho Curador do Fundo de Garantia. Nós acompanhamos a execução.

Mas, na ponta, é o tomador, o município ou o Governo do Estado, que toma o recurso e faz a licitação. Veja bem, já respondendo a outra pergunta de V.Exa.: nenhuma Prefeitura estará fazendo obras, nenhum Governo de Estado estará fazendo obras, porque a licitação quem faz é o setor privado, que já estará contratado na licitação. Então, a licitação será realizada e estará em curso. É uma obra que segue o seu curso normalmente. E se faltar dinheiro? Não faltará dinheiro, porque esse recurso está definido no Fundo de Garantia. Nós temos já a excepcionalização do Conselho Monetário e o Fundo de Garantia existe, está disponível. Ontem, um estrangeiro, o Ministro da Economia da Alemanha, que esteve aqui agora, me perguntou se o dinheiro estava garantido. Eu lhe disse que sim.

O dinheiro do PAC é um orçamento blindado para não ser tocado. Mas, no nosso caso específico, nem é orçamento do PAC, é orçamento do Fundo de Garantia, cujos recursos existem. Ele me perguntou se existiam, e eu disse que existiam, que não havia problema nenhum: os recursos estão disponíveis, porque são fortemente aplicados em títulos, e temos reservas para aplicar em infraestrutura de habitação, saneamento e transporte. Portanto, os recursos existem, sim. E as garantias são garantias operacionais que a Caixa tradicionalmente discute com todos os seus tomadores.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Sr. Ministro, a minha pergunta, permita-me adicionar, é: e se os custos aumentarem?



O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Eu já respondi isso anteriormente, V.Exa. não deve ter notado que o fiz. Se aumentarem, a responsabilidade é local. Qualquer acréscimo, a responsabilidade é local.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Ou seja, esses 11 bilhões não mudam, esses valores não serão mudados?

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Não, o que não muda são os meus 7 bilhões.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Os 7 bilhões não mudarão?

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Os 7 bilhões não mudam. Os 7 bilhões e 685 milhões foram o compromisso assumido. Qualquer acréscimo, qualquer contrapartida adicional será feita pelo ente local, o tomador. Lembro que se trata de financiamento.

Portanto, há 2 coisas: o financiamento, uma vez assinado, é um pouco diferente do OGU. Não se vai cancelar uma operação de financiamento, porque ela já está em curso. Nem quem vai pagar agora é o próximo, porque isso tem prazo de carência, são 20 anos para pagar — as condições de operação estão aqui.

Com o financiamento é diferente. Já foi assinado e está em curso. Além disso, quem executa a obra é o setor privado, que receberá religiosamente os recursos à medida que as medições vão sendo feitas. Há um cronograma de liberação de parcelas, isto é, uma operação financeira normal. Portanto, não existe essa preocupação. Tem que ser aquilo que eu disse aqui: na ponta, temos de acompanhar para a obra não parar, e não parar por qualquer problema que possa surgir, um problema técnico novo, ou um problema ambiental, ou um problema com o IPHAN ou com a FUNAI, que, espero, não aconteça. Uma obra em Manaus — pena que a Deputada Rebecca tenha ido embora —, construção de algumas casas, foi paralisada, porque foi encontrado um sítio indígena. É um caso concreto. A obra teve de ser interrompida, mas será concluída um pouco mais adiante.

A respeito do documento da ABDIB, ele foi referência, sim, mas recebemos um documento bem amplo. Ele dizia mais ou menos o que seria necessário para mudar toda a cidade e transformá-la adequadamente às necessidades de todos. Como eu disse, em relação à mobilidade, que cabe ao Governo, levada adiante pela Secretaria em conjunto com a Caixa e com o BNDES, no caso do Rio, o programa

[p18] Comentário: Sessão:0447/10
Quarto:17 Taq.:Antonio Morgado Rev.:



visa atender a um momento específico, o da Copa. Se assim não fosse, não haveria nenhum PAC 2, com esses 18 bilhões adicionais; já estaríamos resolvendo tudo. Esses projetos foram definidos para atender ao momento da Copa, não para resolver tudo. A ABDIB fez um estudo muito bom, complexo e abrangente. Refere-se até à quantidade de táxis, bem como questões de segurança e de mobilidade. Ele foi levado em consideração e foi referência importante para identificarmos os problemas mais sérios nas cidades e evitar que incluíssemos ações não prioritárias.

Lembro também aqui que nenhum projeto, Deputado, foi imposto pelo Governo Federal. A palavra básica é parceria. Sabíamos dos problemas existentes nas cidades. Os projetos foram apresentados e realizamos discussões com cada cidade. Quando o projeto era só da cidade, sem a participação do Governo do Estado, este não podia intervir. Mesmo assim, chamamos sempre Governo do Estado e Prefeitura. Estivemos sempre juntos, até porque na hora acontecia aquele *"eu passo para você", "eu faço isso"*. A discussão foi *on line*, presencial, com todo mundo dizendo o que queria. Foi de comum acordo que nós selecionamos; nada foi imposto, foi parceria e sem nenhuma preocupação partidária. Sabe V.Exa. que o PAC é feito com todos. Rio Grande do Sul e São Paulo são PSDB e temos o maior carinho por esses Estados, onde realizamos as obras normalmente e de maneira intensa. Nos palanques, estavam presentes os Governadores Serra e Yeda, e geralmente eram as estrelas. Às vezes, assinávamos convênios menores, e a estrela era o Governador ou a Governadora.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Ainda que o PAC tivesse a mãe, não é?

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Eu sou apenas um peão do PAC.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Ministro, sobre saneamento, como V.Exa. mencionou a ABDIB, quero dizer que o estudo constatou que Salvador, por exemplo, tem problemas de saneamento. O estudo da ABDIB deu um bom diagnóstico sobre a área de saneamento. Queria apenas fazer referência a isso.

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - V.Exa. mencionou Salvador, perguntou se há alguma coisa importante sendo feita lá? Estamos fazendo, em parceria com uma empresa privada e a EMBASA, o Emissário Submarino de Jaguaribe, uma das primeiras PPPs no Brasil, e está em fase bem adiantada.



Tenho feito muitas viagens para destinar casas a desabrigados, até trocando programas, vendo o que está pronto para essas populações tão sofridas, seja no Rio de Janeiro, seja em São Gonçalo, seja em Santa Catarina. Estive, sexta-feira passada, em Salvador, onde constatamos a falta de um pequeno detalhe, uma assinatura a um projeto de 170 milhões de reais adicionais. Fazia parte do último PAC, na área de água potável e alguma coisa de esgoto. São 170 milhões de reais.

Então, a ABDIB fez um retrato do que é preciso fazer.

Reconhecemos a necessidade de investimentos ao longo do tempo. Muitas vezes ouvimos as pessoas dizerem que é preciso resolver algo amanhã. Não é assim. Primeiro, porque as obras demoram algum tempo. Segundo, porque o passado é genérico. Não vou dizer aqui tal Governo foi o responsável, mas o passado como um todo pecou, por exemplo, com as migrações, com a falta de planejamento urbano.

V.Exa. foi Constituinte?

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Não, não fui.

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - A Constituição de 88 trouxe, pela primeira vez, um capítulo sobre desenvolvimento urbano. O Estatuto das Cidades apareceu em 2001, 13 anos depois. O Ministério das Cidades foi criado em 2003. E muitas estruturas do passado — não estou me referindo a nenhum Governo —, lá atrás, desapareceram. O BNH desapareceu, bem como aquele departamento de obras e saneamento. Depois, foi criada, primeiro no Planejamento e depois na Presidência, aquela secretaria de desenvolvimento urbano, também um núcleo inicial, como foi o Ministério das Cidades no início.

Hoje em dia, temos investimentos normais de habitação e saneamento. Foram quarenta bilhões de reais previstos no PAC para saneamento. Temos agora um número que pode chegar a 45 bilhões de reais envolvendo água, esgoto, resíduos sólidos e drenagem — esta última tão importante nas inundações.

Estamos seguindo com as obras. A análise da ABDIB é sobre o momento atual.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Na realidade, é de 2008. Por isso perguntei se não estava meio defasada...



O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Pode ser que alguma coisa foi feita, como o déficit habitacional. Falavam em 7,2 milhões ou 7,9 milhões inicialmente, mas não se levava em consideração a coabitação. Foi refeito todo o estudo, com mudanças de critérios e levando em conta o que nós fizemos. As casas estão sendo construídas e entregues. O déficit já está estimado em 5,8 milhões. Os números mudam, mas o retrato feito pela ABDIB foi muito importante e serviu de referência. Tivemos especial carinho por esse estudo. Agora, como disse, é um retrato para resolver tudo. E nós nos concentramos no que dizia respeito precisamente à Copa, o que era crucial fazer para resolvermos problemas da Copa.

V.Exa. perguntou se essas obras seriam feitas ou não. Seriam feitas naturalmente nesse novo enfoque do PAC 2. A vantagem do PAC da Copa é que ele saiu 1 ano na frente, saiu um janeiro, e por isso colocamos adiante os projetos ambientais, fundiários, tecnológicos e tudo o que fosse necessário para as coisas funcionarem.

Então, seriam feitas sim, dentro do PAC 2. Ganhamos tempo por causa da Copa. E foram compromissos nossos: melhorar a qualidade de vida da população através da mobilidade urbana e do saneamento, assim como da habitação. Estamos também incluindo recursos pesadíssimos em saneamento de assentamentos precários.

Voltando à burocracia na Caixa, a qual já me referi antes, a palavra burocracia tem um sentido pejorativo. Vou explicar o que é burocracia na Caixa. A Caixa é nossa parceira, seja no OGU, seja no PAC, seja nos programas do PAC com o OGU, seja do PAC com financiamento do Fundo de Garantia. Já fazemos isso normalmente. Ela lida com recursos públicos do OGU e dos trabalhadores.

Então, se eu chego lá e entro com um projeto, tem de haver uma análise cuidadosa por serem recursos públicos. Tem de haver transparência também com o que se faz. Pode acontecer um problema na Caixa quando da discussão do projeto em si, se ele é funcional ou não, se de engenharia ou de arquitetura. Vai ser examinado o risco da operação, porque se trata de financiamento, o que a Caixa faz normalmente. Também muitas vezes depende a aprovação de certidões, para saber se está tudo correto, se a obra está em terreno identificado, se é público, se é privado, a quem pertence. Até para evitar que, depois, o Tribunal de Contas constata



que a obra foi feita em um terreno privado. E aí? Tudo tem que estar regularizado, com certidões, e isso toma tempo; não é feito de qualquer jeito. Sempre se espera que todos apresentem seus documentos em ordem, mas pode haver algum atraso com a obtenção dessas certidões e mesmo na discussão do projeto.

A preocupação está em liberar algo que seja adequado e correto do ponto de vista da aplicação de recursos públicos. Senão seria tudo muito fácil. Se a Caixa tem normalmente cuidado com aplicações privadas, imaginem com recursos do setor público.

Não sei como foi a entrevista da Maria Fernanda, mas, muitas vezes, há uma sobrecarga. Então, a Caixa vem criando dependências específicas, como fez para o Minha Casa, Minha Vida, como fará para a Copa do Mundo e certamente para as Olimpíadas, mais adiante. São equipes reservadas para acompanhar esses projetos.

No caso do Minha Casa, Minha Vida, tivemos de negociar com entidades ambientais a diminuição de prazos, ou a definição de prazos, concretamente, para começar as obras. Houve pactuação com entidades representativas, públicas ou privadas, para que houvesse um prazo definido pelo menos para iniciar as obras, a terraplanagem, a retirada de vegetação, desde que não afetasse a preservação ambiental de forma mais séria ou permanente. Também houve muitas negociações com cartórios para rápida liberação das certidões e diminuição de custos no caso de habitação social. São muitas as negociações por trás disso.

Existe também uma crítica genérica quanto a que, tendo sido destinados 30 milhões de reais para uma obra, por exemplo, já estejamos no segundo ano e só tenha sido liberado 1 milhão. Comparo essa situação ao seguinte: no aeroporto, antes de embarcarmos no avião, ficamos na sala de espera; o avião chega, todos saltamos de nossas cadeiras, mas ninguém entra no avião, porque estão abastecendo a aeronave, revisando o motor, fazendo o *catering*, limpando o interior; eis que de repente aparecem comandante e copiloto, todo mundo bonitinho, e entram no avião, e nós, continuamos esperando, porque ainda se faz uma série de coisas; até quem, num belo momento, entramos na aeronave, e voltamos a esperar, até que se conclua o *checklist* e seja dada a ordem para fechar a porta do avião; só então o avião começa a taxiar, mas muitas vezes chega à cabeceira da pista e tem de aguardar para poder decolar.

[P20] Comentário: Sessão:0447/10
Quarto:19 Taq.:Katia Rev.:



Como se tem 30 milhões para uma obra que tem 3 anos para se feita e não se gastou nada em um ano e meio? Ora, isso acontece porque estamos na fase preparatória. Antes da decolagem, há muita coisa para ser feita, coisas relativas ao projeto, à licitação, que tem um processo complexo, aos recursos, à parte ambiental, à regulação fundiária. Às vezes vamos para a cabeceira da pista e somos obrigados a voltar, porque a CGU ou o Tribunal de Contas, Estadual ou da União, ou mesmo a Polícia Federal detectou indício de alguma irregularidade, o que trava o andamento das coisas até que tudo seja apurado. O avião então volta para o fim da fila de decolagem.

Faço essa aproximação para dizer que as coisas estão acontecendo. As pessoas não entendem, acham que tinha de ser 10, 10 e 10, isto é, 10 milhões a cada ano. Não é assim, no primeiro ano ou ano e meio pode ser só 1 milhão, ou mesmo zero, e pode de repente haver a liberação do restante no ano e meio que falta. É assim que funciona, sem que isso signifique atraso.

Sei que há a questão das medições para os Prefeitos. Recebo muitos Deputados e Prefeitos, e não raro ouço que já foi feita a medição. A medição pode estar feita, mas ela tem de ser homologada por um técnico. Antigamente as obras eram pequenas, de 100 ou 200 mil reais — eu já fui da Agricultura e liberava recursos para Patrulha Mecanizada no valor de 120 mil reais. Hoje falamos em 10, 20 milhões de reais, o que exige muito mais cuidado por parte do funcionário da Caixa que vai assinar a autorização, pois caso haja incorreções ele poderá responder por isso com seu patrimônio.

Enfim, muitas vezes confundimos burocracia com as exigências de todo o processo ou com esse cuidado específico que se faz necessário com o problema ambiental. Agora, por outro lado, há também o acúmulo, que grande parte dos Ministérios trabalha com a Caixa, cujos funcionários têm de lidar com todos esses temas. No fundo, o que há é preocupação com a correta utilização dos recursos públicos.

Relativamente ao trem-bala, o Ministério das Cidades não participa especificamente, por se tratar de trem intermunicipal ou interestadual, e nós tratamos exclusivamente de transportes urbanos. Eu tenho acompanhado o assunto em razão das prestações de conta da então Ministra Dilma por ocasião dos



balanços, mas especificamente eu não participo do grupo. Sei que consta do PAC 2, em que há recursos previstos, mas, quanto aos cronogramas, confesso que não os tenho: são uma ação direta que envolve o Ministério dos Transportes e a Casa Civil. Quando sei, quando tenho a informação, é porque a tenho; caso contrário, digo que não sei, que não a tenho.

Quanto à preocupação com a realização da Copa das Confederações de 2013, portanto 1 ano antes de 2014, eu disse aqui que não temos nenhum compromisso de prazo, mas temos compromisso com nós mesmos. Ou seja, como eu disse em minha explicação, coloquei 1 ano de antecedência para tudo estar pronto para a Copa das Confederações. Essa é a nossa expectativa, lembrando que se trata de uma copa que não afeta todas as cidades. Vamos correr com todas as obras — falo de minha área, que é especificamente a de mobilidade — e, com o disse o Deputado Sílvio Torres, ver quais são as cidades que serão indicadas pela FIFA para serem as sedes desses jogos, que são poucos, apenas entre os campeões da Confederações.

Bem, creio ter respondido a todas as questões. Se eu estiver enganado, peço que me corrijam.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Eu levantei inicialmente o fato de essa matriz de responsabilidades ter sido assumida, instituída agora em janeiro e de nós já estarmos em abril, com o cronograma completamente defasado; já são praticamente 4 meses de defasagem. O quanto isso vai implicar aquilo que V.Exa. mesmo disse, a aceleração posterior, que acaba gerando custos maiores? Os Jogos Pan-americanos foram um exemplo muito claro da falta de...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Deixe-me aproveitar a oportunidade para cumprimentar o Ministro, falando um pouco sobre os Jogos Pan-Americanos. Quero dizer que o Estado do Rio de Janeiro está muito otimista. V.Exa. é também da cidade do Rio de Janeiro, e isso nos orgulha. V.Exa. tem feito um belíssimo trabalho através do PAC.

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Mas, como disse o nobre Deputado Sílvio Torres, o Rio de Janeiro sofre muito em relação ao legado dos Jogos Pan-Americanos. Então, não podemos perder essa oportunidade de fazer



com que não somente a Copa do Mundo de 2014 mas também os Jogos Olímpicos correspondam realmente a essa expectativa que o cidadão vive hoje.

O objetivo desta Subcomissão da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle é, acima de tudo, juntar as esferas do Governo, chamar os Ministros à responsabilidade. Sabemos que o Ministério das Cidades tem feito a sua parte, tem trabalhado. Vemos quantas vezes por semana o Ministro tem estado lá na nossa cidade. Passamos essas dificuldades decorrentes das enchentes, das chuvas. V.Exa. se manifestou no caso de Niterói.

Quero aproveitar a oportunidade também para saber se o Ministério tem algum plano emergencial para essas cidades na Copa do Mundo, porque esses fatores podem acontecer novamente, e não somente o Rio de Janeiro, mas também a Bahia e outros Estados certamente estão muito preocupados. Então, a pergunta que quero fazer é se existe algum plano de emergência específico para essas cidades da Copa, uma vez que isso pode vir realmente a acontecer durante esses projetos.

Quero dizer acima de tudo da nossa satisfação de V.Exa. estar aqui e da nossa tristeza de o Ministro Orlando Silva não comparecer. Não sei qual foi o motivo da ausência de S.Exa., não sei se foi informado à assessoria.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Parece que S.Exa. tinha a assinatura de algo importante e se atrasou. Resolvemos, então, deixar para outra data.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Espero que tenhamos essa oportunidade. Eu tinha muitas perguntas a fazer também para o Ministro dos Esportes, uma vez que se falou muito da Caixa, mas vemos também as dificuldades, principalmente — não é o caso do Ministério das Cidades — no que diz respeito às emendas parlamentares. Eu, por exemplo, tenho 3 Praças da Juventude, no valor de 800 mil reais, em municípios do interior. Sabemos que a Copa do Mundo vai estar na Capital, mas esses municípios poderiam ser beneficiados, com pessoas envolvidas com a Copa.

Fala-se muito em Fun Fest. Onde, de fato, estarão esses Fun Fest? Vão estar na Capital? Então, os 91 municípios do Estado do Rio de Janeiro poderão participar, certamente, com esse incentivo ao esporte. É a nossa preocupação. E vejo com muita tristeza que essas 3 emendas minhas não estão sendo contempladas, não por



dificuldade, mas creio que por burocracia ou até mesmo por falta de preparo dos Prefeitos.

Eu gostaria, portanto, que os Ministérios visitassem *in loco* essas Prefeituras, para, de fato, tentar desburocratizar e fazer com que isso realmente venha a acontecer.

Sr. Ministro, quero dizer que a população do Rio de Janeiro está muito otimista. Não podemos de maneira alguma perder essa oportunidade, que será única. A população, acima de tudo, quer mais transparência, quer participar mais. Vivenciamos isso no dia a dia, com os jovens, com todas as pessoas. É uma cidade que vive do esporte, é uma cidade de muito carisma, de pessoas alegres, que visam aproveitar essa oportunidade única, não somente dos Jogos Olímpicos, mas também da Copa do Mundo. Então, queremos fazer o melhor.

Nós, como representantes da cidade do Rio de Janeiro, do Estado do Rio de Janeiro, temos a obrigação de passar essa transparência acima de tudo. E semanalmente temos reunido grupos de trabalho, através das Secretarias, dos Prefeitos, trazendo também para esta Casa esse debate, que certamente é muito importante para o País.

Foram feitas perguntas sobre muitos Estados, mas quero aproveitar a oportunidade para fazer perguntas em relação ao meu Estado especificamente. Qual será, de fato, o legado em relação à mobilidade urbana que fará com que o Rio de Janeiro, no dia seguinte à Copa, possa se orgulhar de ter sido uma das cidades sede da Copa do Mundo? O que ficará, de fato, para a cidade, seja o BRT, seja a Linha 4 do Metrô? Esses projetos estão, de fato, em andamento? Eles vão acontecer? Há uma expectativa muito grande e há uma insegurança muito grande. Como disse muito bem V.Exa., existe muita burocracia, muita dificuldade. Vejo isso na principal obra do Estado hoje, o Arco Metropolitano, há uma série de dificuldades. No Município de Seropédica, foi encontrado um sapo...

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Uma perereca.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Uma perereca. Então, isso está criando um imbróglio. É uma obra de suma importância para o nosso Estado, pois já está há mais de 35 anos no papel. Vemos que ela já está se iniciando, mas há uma série de burocracias. Eu gostaria que V.Exa. falasse um pouco dessa obra,



uma vez que ela liga o Município de Itaboraí a Itaguaí. Será uma grande oportunidade de crescimento na área de transporte e de mobilidade em nossa cidade.

Quero também aproveitar a oportunidade para perguntar sobre o Maracanã que, dizem por aí, é onde vai ser realizado o último jogo da Copa do Mundo. Quais as dificuldades que as pessoas que moram naquela região vão encontrar durante os jogos? As favelas da região estão contempladas no PAC 1 ou no PAC 2?

Essas são as perguntas e vamos dar oportunidade ao Ministro para responder.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Vou encerrar minhas perguntas.

Deputado Felipe Bornier, agradeço a V.Exa. que tem sido sempre muito solícito em atender todos nossos pedidos para realização de audiências públicas. A presença de S.Exa. é muito importante. E desejo que as previsões das obras sejam cumpridas porque estamos realmente muito preocupados com o que está acontecendo.

E para finalizar, já que se falou no Maracanã, quero lembrar que ontem houve um problema de mobilidade dentro do estádio, e o meu time Corinthians foi prejudicado perante o Flamengo, porque ele não está acostumado a jogar num estádio daquele jeito. V.Exa. poderia fazer alguma coisa a respeito disso também.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Quero acrescentar mais uma pergunta.

A Comissão trata de tantos assuntos importantes que estamos esquecendo de falar de assuntos que ficam na segunda classe de importância. Debateremos muito a respeito da mobilidade dos aeroportos, dos portos, da hotelaria, mas eu acho que esta Comissão tem também o importante papel de falar da mão de obra, da oportunidade de qualificação dessas pessoas, uma vez que a Copa do Mundo e as Olimpíadas vão gerar uma série de empregos diretos e indiretos.

Vamos aproveitar a oportunidade e perguntar qual o plano do Governo Federal a fim de preparar essas pessoas para receber os milhares e milhares de turistas que vão estar no Brasil nesse momento tão importante? De que forma o Governo está preparando essa mão de obra, seja para ser utilizada nos *shoppings*,



nos aeroportos, nos táxis? A situação envolve uma série de pessoas, e temos de aproveitar o nosso cronograma.

Debatemos aqui assuntos tão importantes, por exemplo, sobre o que vai acontecer durante a Copa, mas estamos esquecendo de outros muito importantes, e V.Exa. tem um papel fundamental nisso e vai saber organizar o grupo de trabalho para cumprir sua responsabilidade.

Esta é uma preocupação da nossa Comissão.

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Agradeço ao Deputado Sílvio Torres as palavras. Quero dizer que estou sempre pronto a vir aqui ou a recebê-los no Ministério. Eu não marco hora para Deputados. É só telefonar para saber se eu estou no gabinete, porque temos sempre que viajar em função de muitas obras em uma quantidade enorme de municípios em todo o Brasil.

Eu tenho viajado muito em função dessas obras emergenciais para os desabrigados porque eu faço questão de resolver os problemas, de entregar as chaves das novas moradias, de tentar minimizar algo que é iniminimizável, como no caso das pessoas que perderam tudo, inclusive a família. Não adianta ter a alegria de receber um apartamento de 48 metros quadrados, mobiliado, como foi entregue, com tudo bonitinho, se os que foram deixaram um vazio enorme. Então eu tenho ido a esses lugares, fui a Salvador. Repito, estamos tentando minimizar o que é iniminimizável.

Como disse, eu viajo muito, mas basta telefonar e perguntar se o Márcio está lá. Perguntem e podem ir. Eu tenho o maior prazer em recebê-los, eu trabalho no Ministério desde 7h30min da manhã e saio às 11h30min da noite. Não tem problema algum, é com o maior prazer. Podem me telefonar, o telefone é 9121-5527. Podem me telefonar à vontade, eu só não respondo quando estou em audiência com o Presidente ou quando estou dentro do avião, porque é proibido.

Mas, Deputado Bornier, a respeito de vários investimentos e várias preocupações quero lembrar que existe um programa estratégico no caso específico do Rio de Janeiro. Aliás, até Elis Regina já cantava, "as águas de março fechando o verão". Agora as águas vão diminuir. Não existem temporais em junho no Rio de Janeiro. Todas as tragédias do Rio de Janeiro acontecem na época do verão ou findando o verão. Isso que aconteceu agora, no Rio de Janeiro, já se repetiu em



outros momentos. Em 1966, por exemplo, um prédio caiu. Uma pedra rolou em Laranjeiras e jogou o prédio inteirinho no chão. Certamente o Deputado é muito jovem e não conhece esse fato, mas eu vivi isso, até porque eu tinha no Itamaraty uma funcionária cujos parentes morreram no acidente, e o Nelson Rodrigues perdeu um irmão nesse evento.

O momento da Copa não é um momento de grandes temporais, isso estaria superado. Mas, mesmo assim, temos investimentos em drenagem no Estado do Rio de Janeiro seja na Zona Oeste, seja na Baixada Fluminense, também com recursos liberados no ano passado no montante de aproximadamente 802 milhões de reais, sem contar os que já tinham sido liberados anteriormente com a Secretaria de Meio Ambiente, para a Baixada Fluminense, misturando despoluição e drenagem, mais 216 milhões de reais.

Temos investimentos pesados no Rio de Janeiro nessa área e vamos aumentar ainda mais, porque o PAC 2 tem recursos maiores para drenagem e contenção de encostas. São mais 11 bilhões de reais previstos nesse PAC.

Eu não tenho preocupação com as chuvas no Rio de Janeiro para a época dos jogos, porque não vai chover de novo como choveu recentemente.

A respeito das dificuldades no Maracanã — ainda estamos fechando o verão com as chuvas que caíram ontem —, o jogo foi complicado por causa da drenagem do campo, mas resistiu bem no segundo tempo. Eu sou tricolor e sou solidário ao Corinthians. Espero que o Corinthians torça pelo Fluminense no jogo contra o Grêmio.

Deputado à respeito desse investimento em hotelaria, no caso o Ministro Luiz Barreto está fortemente envolvido com isso, inclusive com a disponibilização de linhas de financiamento para construção e recuperação de hotéis. A rede hoteleira do Rio de Janeiro precisa menos de ser ampliada e mais de ser atualizada.

Na maioria dos casos, os hotéis aproveitaram os incentivos fiscais da década de 70 e muitos edifícios para fins de hotelaria foram construídos no Rio de Janeiro, mas a manutenção e a atualização das condições até de operação precisam ter um forte enfoque e, segundo o Ministro Luiz Barreto, isso vai sendo feito com a liberação de financiamento.



Deputado Sílvio Torres, certamente eu acho que nesse caso temos um coordenador que é sempre o Ministro Orlando Silva, mas eu sugiro que em cada caso haja um convite para que cada Ministro possa vir até aqui dar suas explicações. Eu acho que o Ministro Luiz Barreto vai ter muita a dizer.

O SR. DEPUTADO SÍLVIO TORRES- Já estão todos convidados. Foi aprovado o requerimento.

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Eu falei especificamente em detalhes tudo o que foi necessário, e querendo, eu posso baixar mais detalhes, como no caso das obras, mas esses recursos para modernizar a hotelaria estão previstos, sim, no Ministério do Turismo.

Quanto à qualificação da mão de obra, quero tratar de um assunto um pouco diferente: temos um volume muito grande de obras, e pelo interior falta muito insumo à mão de obra e temos que verificar a logística do insumo e a logística de mão de obra. São duas coisas diferentes. A capacitação está sendo feita pelo Sistema S, aumentando muito.

Outra pergunta feita por alguém foi a seguinte: o pessoal da obra está regular? Essa é uma questão de fiscalização normal do Ministério do Trabalho, porque qualquer licitação tem uma empresa privada fazendo a obra e só pode estar trabalhando quem está com a carteira assinada, porque não há outra hipótese de trabalho. É uma questão de fiscalização de rotina. A capacitação sim, é importante, temos de treinar cada vez mais pessoas, não apenas técnicos como engenheiros e também a mão de obra até mais simples. As escolas técnicas estão sendo criadas pelo Presidente Lula, por intermédio do Ministério da Educação, e isso ajuda muito a ampliar a faixa de técnicos, como também a ampliação dos cursos de Engenharia porque as exigências são enormes.

Há uma coincidência em minha vida. Onde eu tenho andado há sempre aumento de mão de obra. Quando eu fui da Agricultura, criamos a Rede Fiscal Federal Agropecuária porque tínhamos que colocar no campo fiscais que permitissem a exportação de alimentos, ou carne ou produtos agrícolas, então nós tínhamos de contratar gente por meio de concurso e, a partir daí, o Brasil é o maior exportador mundial de alimentos. **Quantos** engenheiros agrônomos, quantos veterinários tiveram que se formar para poder atender? Então, graças a Deus, eu



estou sempre entrando em movimentos crescentes da produção e aqui, no caso específico, há necessidade crescente de engenheiros, de técnicos e de mão de obra, até menos qualificada, para que as obras sejam levadas adiante.

A pergunta de V.Exa. é um pouco diferente sobre a qualificação, passa também pelo Ministério do Turismo. Qualificação em atendimento, seja em relação aos taxistas, seja em relação aos funcionários dos hotéis. É uma questão de treinamento do pessoal de hotelaria.

Agora, quero lembrar que sempre existem movimentos de voluntários, pessoas voluntárias que podem ajudar na contratação periódica e temporária que se pode fazer para atendimento de turistas nessas áreas de táxis, recepção, aeroportos. Deve-se ampliar, e certamente essa é também uma preocupação do Ministro do Turismo Luiz Barreto.

Faltou alguma coisa? Acho que não. Ah! Sobre o legado das obras. Desculpe, Deputado, eu não falei sobre o assunto.

No caso da Copa do Mundo, o único projeto do Rio de Janeiro que está sendo apoiado é esse T5, um BRT que sai do aeroporto, passa pela Penha e vai até à Barra. Esse vai ser um grande reforço especificamente na área da mobilidade.

Quase formulei uma frase indelicada, dizendo que V.Exa. não tem ideia. V.Exa. tem ideia, sim, porque é Deputado e conhece bem o problema. Imagine quantas desapropriações estão sendo feitas nessa linha, porque é área densamente popular.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Mas não é financiável.

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Como? Não, ele vai fazer. Não, eu já disse que não é financiável antes, mas eu entendo que deva ter um valor aproximadamente de 300 milhões ou até 400 milhões de desapropriações que a Prefeitura do Rio de Janeiro vai fazer para levar adiante a obra. Está na contrapartida deles, e eles vão fazer.

V.Exa. tem ideia da complexidade, de como isso ajudará as pessoas que chegam no aeroporto Galeão e querem ir até região hoteleira da Barra. Área em grande expansão, já pensando até nas Olimpíadas. É um legado de um evento para o outro. Esse tema será jogado com os outros temas que estão sendo discutidos.



Ontem, tive uma reunião com o Presidente da República. Falamos sobre as Olimpíadas. Prestei informações, fiz uma exposição sobre os projetos do metrô, da saída de Ipanema até a Barra. Essa proposta que existe no momento, quando o compromisso para as Olimpíadas era simplesmente da Gávea até a Barra. O BRT da Transoeste, que seria um projeto da Prefeitura e outro projeto que seria a ampliação da Lagoa da Barra, duplicação do túnel e melhoria daquele escoamento com alguns mergulhões até chegar a Humaitá. São legados que ficariam para a cidade, no caso da Copa e no caso das Olimpíadas.

Amanhã estarei na Secretaria de Transportes a partir de 11h30min lá no Rio de Janeiro para ser brifado com mais detalhes sobre a data do término dos planos, no caso das Olimpíadas, desse projeto a que me referi agora, do metrô que vai até a Barra, a data do término dos projetos básicos, que será em agosto do ano que vem, e o valor exato da operação, que deve ser 4 bilhões de obras e mais 1 bilhão de material rodante, com a entrada do setor privado.

A disponibilização já está sendo feita pelo Governo do Estado, que já disponibilizou 300 milhões para início das obras do metrô da Gávea e deve estar vendendo alguns terrenos desapropriados pelo metrô. Isso deve proporcionar uma arrecadação de 700 a 1 bilhão de reais para que a obra possa deslanchar. É uma obra importante que acabará ajudando: o que ficar pronto para a Copa, muito bem; e o que ficar da Copa para as Olimpíadas, vai ser usado também.

Amanhã, às 11h30mis, estarei na Secretaria de Transporte para ser brifado mais detalhadamente do que eu fui para a apresentação ao Presidente da República ontem. E o Presidente tem acompanhado. A pergunta foi: *Quem é o peão?* O peão é o Orlando, mas o maior peão é o Presidente, porque, além de tudo, ele gosta muito de futebol. Não fora isso... Como bom brasileiro, S.Exa. gosta de futebol.

Discutimos esses temas porque não podemos errar. Já temos experiência do que aconteceu em 2007. Uma grande parte, na reta final, veio para o Governo Federal e nós queremos fazer com que as coisas andem, andem bem e haja o compromisso, o compromisso que eu relembrei aqui. Na ponta, a Prefeitura do grande Estado que é responsável e, na ponta mesmo, quem vai fazer a obra é a empresa do setor privado. O dinheiro está disponível, ou seja, a não ser por questão



técnica que possa parecer, não há motivo para atraso. Iniciada a obra, não deve haver motivo para problemas, porque o dinheiro existe e o fluxo é de financiamento.

Alguém pode dizer que está contingenciado, que não pode liberar, por hipótese de trabalho. É financiamento, dinheiro disponível do Fundo de Garantia, disponível mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Agradeço ao Sr Ministro a clareza.

Hoje, além da segurança, uma das maiores necessidades do Estado do Rio de Janeiro é a mobilidade, o transporte em massa. Tenho certeza de que V.Exa. está com o máximo de boa vontade. Vamos encontrar uma solução para o nosso futuro. Só faltou definir sobre a proximidade com o Maracanã, se as favelas vão ser beneficiadas e quais as dificuldades em relação àquelas pessoas que moram ao redor do estádio, quais serão as maiores dificuldades durante os jogos.

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Esse é um assunto que o próprio Ministro Orlando falaria, mas permito-me acrescentar porque participei de todas as negociações. Quando se fala em financiamento do estádio é do estádio e o seu entorno. Alguma obra que possa ser feita, não é só a parte do estádio em si. É a urbanização em torno do estádio. Isso envolve garagens, os acessos. No caso do Rio de Janeiro, especificamente do Maracanã, não é só a obra em si, há o entorno também, acesso pela Quinta da Boa Vista, pequenos viários serão construídos para resolver o problema. Muita coisa tem que ser feita ali.

Quanto a investimentos nas favelas, temos investimentos pesados em boa parte do Rio de Janeiro, na região da Tijuca, do Rio Comprido. Pode-se ver placas do Ministério das Cidades em todo lugar. Há intervenções maiores que serão objeto agora do PAC 2. O Prefeito do Rio de Janeiro chegou a apresentar um plano do Rio de Janeiro livre de favelas em 2016. O Rio de Janeiro trouxe propostas de ações. Cada um trouxe um número muito parecido, Estado ou Prefeitura, para as Olimpíadas, um número que totaliza 30 bilhões no conjunto. Isso envolve não somente mobilidade, mas a proposta do Prefeito do Rio de Janeiro livre de favelas em 2016. Independentemente disso, temos uma série de ações em curso no Rio de Janeiro, em "n" favelas. Pode-se ver as placas em tudo quanto é lugar. Algumas favelas não atendidas serão atendidas no PAC 2. Sempre aquele pleito de ver o que

[P24] Comentário: Sessão:0447/10
Quarto:24 Taq.:Fátima Rev.:



tem que ser feito em Andaraí, na Mangueira, etc. São favelas grandes. Vamos ver o que é necessário fazer.

Lembremos aqui que o Ministério das Cidades não impõe nada. O PAC 2 será igual ao primeiro. Chamaremos o Governo do Estado, o Prefeito da Região Metropolitana, todos juntos.

Deputado Sílvio Torres, quero lembrar o que aconteceu na discussão do PAC 1. Primeiro foi São Paulo. Uma coisa interessante que gostaria de assinalar é o seguinte: chamamos o Governo do Estado, veio a SABESP, a empresa de urbanização, CDHU, os Prefeitos da Região Metropolitana. Então, a parte do Estado fez a apresentação de saneamento, habitação, etc. Apresentou objetos prioritários, datas, não sei o quê e tal. Éramos a Ministra Dilma e eu. Ela pediu que eu conduzisse. Concedi a palavra a cada Prefeito. Um lá disse assim: *Estou de acordo com o que a SABESP, mas tem que incluir isso, que ela não incluiu. O prazo que eu quero é 2025. Gostaria de fazer agora, não sei o quê lá.* Disse outro Prefeito: *Não quero que essa água passe no meu Município.* Outro disse: *Eu quero que passe no meu Município.* Algo interessante é que chegou o momento em que eles fizeram um acordo, quase falaram bandeira branca. Disseram: *Ministros, vamos dar uma parada. Hoje é uma quinta-feira. Vamos marcar outra reunião terça-feira em São Paulo, que precisamos conversar mais.* Isso, repetiu-se em outras regiões metropolitanas. Significa que os Prefeitos, os Secretários, muitas vezes falam de política, mas falta ainda o ente da gestão da região metropolitana. Ficou claro. Pediram um tempo, uns 4 ou 5 dias, para eles conversarem. Quando fui para São Paulo, noventa por cento já estava acertado. Quem queria o quê, em que prazo, passa aqui, passa acolá, vai ser em consórcio ou não. Então, o procedimento vai se repetir. Vamos chamar o Governo do Estado, mesmo com a eleição, para discutir os projetos do PAC 2, e virão os Prefeitos que já estão com seu mandato.

Estamos definindo as regras finais de operação dos projetos. Estamos analisando se há necessidade de mandar ou não projeto ao Legislativo para o programa Minha Casa, Minha Vida, se tiver fazer alguma alteração. Como disse o Ministro em sua exposição, queremos aperfeiçoar os projetos. A colaboração do Legislativo é fundamental, como foi no PAC. Tudo passa por aqui. Qualquer coisa nova tem que passar pelo Legislativo, tem que ser aprovada. Na operação,



chamamos os Executivos locais. Deixei aberta a oportunidade de apresentarem de antemão os projetos. Sempre falo que mandem o projeto, não precisa ser o definitivo. Pode ser um estudo preparatório, para antevermos qual a necessidade de determinada região.

Na hora da discussão, o que vai valer é a apresentação do Prefeito, Governador, do Vice-Governador ou de quem estiver presente, da empresa estadual ou municipal. São eles que vão trazer a proposta e nós iremos balizar o que pode ser feito. Pegamos as ideias e valores principais, depois fazemos um somatório para ver quanto cabe, se o cobertor é grande ou não para colocar dentro dele e distribuir da maneira que tenhamos o maior resultado possível para os maiores problemas e a maior quantidade de pessoas atendidas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Concedo a palavra ao Deputado Eugênio Rabelo, do PP do Ceará.

O SR. DEPUTADO EUGÊNIO RABELO - Sr. Presidente, Felipe Bornier, meu caro amigo Márcio Fortes, Vice-Presidente do Partido Progressista, é uma honra muito grande comparecer a esta reunião — e peço desculpas por não ter acompanhado desde o início, mas estava em outra audiência.

Acompanhei o restante da sua fala sobre o PAC nas cidades e nos Estados. Parabenizo V.Exa. por ter me chamado no seu Ministério e incumbido a mim os PACs do Ceará e todos os projetos. Estou muito feliz, nesta ocasião, pela determinação e performance de V.Exa.. Parabéns, Ministro Márcio Fortes.

Especificamente sobre a Copa do Mundo e a acessibilidade, V.Exa. já está tomando providências e liberando recursos para as capitais. Sem sombra de dúvidas, sou testemunha disso.

Para não nos alongarmos, pois já estamos no final da audiência, sobre a mobilidade urbana da Capital do Ceará, Fortaleza, além do METROFOR, o que V.Exa. pode nos dizer, já que a cidade se encontra em um verdadeiro caos?

Sei que V.Exa. falou dos casos do Rio de Janeiro e de São Paulo, mas Fortaleza também irá sediar a Copa do Mundo e está com esse grande problema. Gostaria que V.Exa. fizesse essa explanação, para que eu possa levar ao Governo do Estado e à Prefeitura as providências que serão tomadas o mais rápido possível pelo Ministério para ficarmos tranquilos na Copa de 2014.

[P25] Comentário: Sessão:0447/10
Quarto:25 Taq.:Denise Amaral Rev.:



Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Obrigado pelas palavras, Deputado Eugênio Rabelo. Falei antes de Fortaleza, sim. Falei bem.

O SR. DEPUTADO EUGÊNIO RABELO - Olhe, sou alvinegro e vou ser solidário agora aos tricolores.

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Obrigado, hoje à noite temos que torcer.

Falei de Fortaleza, sim, inclusive dizendo que temos somente 2 cidades com VLTs: Brasília e Fortaleza.

Fortaleza, sim, foi mencionada. Temos projetos lá projetos não só de VLTs, mas também de BRTs. Temos o VLT Parangaba-Mucuripe, que vem da região hoteleira e vai parar em Mucuripe, entrosando-se com outros modais. Temos o BRT Corredor Norte/Sul.

O SR. DEPUTADO EUGÊNIO RABELO - Mobilidade sobre rodas ou sobre trilhos?

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - VLT é o bondinho, é sobre trilhos. Temos o BRT que é um ônibus em corredor fechado, como se fosse um metrô sobre pneus, os BRTs Dedé Brasil, o Raul Barbosa, o Alberto Craveiro e o Paulino Rocha. Há 4 BRTs e estamos fazendo também estações de metrô Padre Cícero e Montese.

Independentemente dos grandes investimentos que temos lá com o METROFOR, estamos levando adiante as obras, juntamente com o Governo do Estado.

O SR. DEPUTADO EUGÊNIO RABELO - Ministro, quais são os trechos sobre trilhos, por favor?

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - O VLT é Parangaba-Mucuripe. Há aqui um mapa de Fortaleza, se quiser posso mostrar com prazer.

No mapa, vemos o VLT em azul.

O SR. DEPUTADO EUGÊNIO RABELO - De Mucuripe até o Castelão?

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Ele vem de Mucuripe até Parangaba e se entrosa com os outros modais, os BRTs que faremos. Aqui, vê-se o BRT Dedé Brasil, o BRT Craveiro e o BRT Raul Barbosa. Estão todos os 3 aqui.



Em cima disso, ainda temos um BRT norte-sul. Vão dizer: *Mas estão em paralelo com o VLT?* Sim, mas um é paradoro e o outro é direto. Um é *non-stop*, sem paradas; e o outro é *stop*, com paradas. Esse é um grande eixo, independentemente do que estamos fazendo nas obras do METROFOR. Temos uma grande presença lá.

O valor total de investimentos alocado para Fortaleza é de R\$ 562 milhões. Estamos financiando R\$ 414 milhões e Fortaleza está entrando com 5% do valor final do projeto.

O SR. DEPUTADO EUGÊNIO RABELO - Obrigado, Sr. Ministro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Obrigado, Sr. Ministro.

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Desculpe interromper, mas quero registrar que nesse caso o VLT é feito no Brasil. Destaco que parte dele é feita e montada em seu Estado, Ceará, no Cariri, em uma empresa brasileira que inclusive já ganhou licitações.

O SR. DEPUTADO EUGÊNIO RABELO - Inclusive, recentemente foi inaugurado um trecho.

O SR. MINISTRO MÁRCIO FORTES - Exatamente. E, dentro da CBTU, há outra licitação no Nordeste, que a empresa ganhou. Então, o Estado de V.Exa. também contribui com material rodante. Apenas não digo o nome da empresa para não falarem que estou fazendo propaganda. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Informo aos Srs. Parlamentares que foram distribuídas cópias da ata da presente reunião de audiência pública. Dessa forma, indago ao Plenário se há necessidade de leitura da ata.

O SR. DEPUTADO SILVIO TORRES - Solicito a dispensa da leitura da ata, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Felipe Bornier) - Dispensada a leitura da ata, a pedido do Deputado Silvio Torres.

Em discussão a ata. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, coloco a ata em votação. Os Srs. Deputados que a aprovam permaneçam como se acham. *(Pausa.)*

Aprovada a ata.



Não havendo mais quem queira fazer uso da palavra, agradeço ao ilustre Ministro das Cidades, Márcio Fortes a participação.

Nada mais havendo a tratar, encerro a reunião, antes convocando os Srs. Deputados para reunião de audiência pública, prevista para o dia 5 de maio, terça-feira, às 14h30min, destinada a obter esclarecimentos sobre supostas irregularidades na prorrogação de contratos de arrendamentos dos terminais que operam dentro da área dos portos públicos.

Está encerrada a reunião.