



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

REQUERIMENTO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA N° , DE 2011.
(Do Sr. Antonio Carlos Magalhães Neto)

Solicita realização de Audiência Pública para se discutir o programa de mobilidade urbana das cidades sede da Copa do Mundo de 2014, em especial nas cidades de Salvador, Cuiabá e Manaus.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 58, § 2º, V, da Constituição Federal, e dos arts. 24, VII, 255 a 258, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a Vossa Excelência, que, ouvido o Plenário desta Comissão, a fim de discutir o programa de mobilidade urbana nas cidades sedes da Copa do Mundo de 2014, em especial as cidades de Salvador, Cuiabá e Manaus, sejam convidados a comparecer em **audiência pública na Comissão de Viação e Transportes**, a realizar-se em data a ser agendada, as seguintes autoridades:

- Governador do Estado da Bahia;
- Governador do Estado de Mato Grosso;
- Governador do Estado do Amazonas;
- Prefeito Municipal de Salvador;
- Prefeito Municipal de Cuiabá;



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

- Prefeito Municipal de Manaus;
- Representante do Ministério das Cidades;
- Representante do Ministério do Planejamento;

JUSTIFICAÇÃO

Especialmente nas grandes cidades brasileiras, entendidas como aquelas em que há mais de 500 mil habitantes, a questão da mobilidade urbana não tem recebido, nos últimos anos, a devida atenção das autoridades públicas. Os passageiros deveriam dispor de uma rede integrada para se deslocarem, com a opção de escolha não só do trajeto, mas com a realização de transbordos em ambientes seguros e confortáveis, a preços módicos e com maior fluidez no trânsito.

A realidade nos centros urbanos, porém, é outra. O serviço público de transporte urbano é extremamente falho. Os passageiros são obrigados a dispensar grande número de horas do seu dia em seus deslocamentos, com reflexos negativos não só na sua produtividade e qualidade de vida, mas no trânsito dessas cidades.

Com a proximidade de dois eventos de importância mundial, como a Copa do Mundo em 2014 e as Olimpíadas em 2016, torna-se premente a resolução de tais entraves à mobilidade urbana, especialmente nas cidades que sediarão tais eventos.

No caso das cidades escolhidas para sediar a Copa das Confederações de 2013 e para a Copa do Mundo de 2014, foi celebrado um ajuste denominado Matriz de Responsabilidades com o objetivo de “*viabilizar a execução das ações governamentais necessárias à realização*” de tais eventos.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Cada Matriz de Responsabilidades, disponível no site eletrônico do Portal da Transparência, detalha o cronograma preciso de cada intervenção urbana, visando sua melhoria e a criação da rede integrada de transportes em cada cidade-sede que irá receber os mencionados jogos.

No entanto, têm vindo a público notícias afirmando existirem impasses quanto ao melhor modelo a ser adotado, inclusive com a possibilidade de modificação das mencionadas Matrizes em várias das cidades escolhidas, abandonando o que foi pactuado com o Ministério das Cidades.

Vale mencionar, por exemplo, que para a cidade de Manaus, no Estado do Amazonas, é informado que o *BRT Leste/Centro integrará fisicamente com o monotrilho (outro investimento de mobilidade urbana para a Copa) nos terminais de integração Largo da Matriz (T0), no centro da cidade de Manaus, e Jorge Teixeira (T4), região leste, formando um “anel” de transporte público coletivo na capital amazonense. Esse sistema de BRT atenderá a nova região hoteleira que se desenvolve em Manaus, bem como ao Pólo Industrial de Manaus, com uma extensão de 23 km.*

Já para cidade de Cuiabá, a *construção da linha de BRT (Bus Rapid Transit) Aeroporto/CPA irá estabelecer a principal ligação de transporte coletivo e viário entre o aeroporto, o centro político administrativo, a região hoteleira e a área central da cidade. O trecho do corredor BRT Aeroporto/CPA é também o principal eixo de demanda de viagens entre Várzea Grande e Cuiabá e entre a região Nordeste de Cuiabá com o centro da cidade, que possui a maior concentração da população.*

Por sua vez, em Salvador com o objetivo de melhorar a mobilidade urbana da cidade de Salvador, na Bahia, e agilizar o tráfego das pessoas durante a Copa 2014, um dos empreendimentos já previstos é a conexão, por meio do



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

sistema *BRT* (*Bus Rapid Transit*), do Aeroporto Internacional de Salvador à zona norte da cidade. A responsabilidade pela execução dessa obra é do Governo do Estado da Bahia.

Em todas as Matrizes de Responsabilidade afirma-se que o BRT será dotado de infraestrutura própria e segregada do trânsito ordinário, permitindo um deslocamento rápido ao aliar um transporte coletivo de alto desempenho, o que pressupõe baixo tempo de espera e rapidez no deslocamento dos usuários, tudo isto aliado ao baixo custo de sua implementação.

No entanto, como dito, no dia 08 de agosto de 2011, noticia-se que “*o governador Jaques Wagner e o prefeito João Henrique anunciaram que o modelo de transporte urbano que será implantado na avenida Paralela será o metrô*. O anúncio aconteceu durante uma reunião no Centro Administrativo nesta tarde”.¹ (grifo nosso).

Já no dia 14 de agosto de 2011, “Os *prefeitos de Cuiabá e Várzea Grande* estão convencidos de que vale o esforço pela *implantação do Veículo Leve sobre Trilhos, o VLT*, como principal investimento dentro do projeto de mobilidade urbana para a Copa do Mundo de 2014 em Cuiabá. Francisco Galindo, de Cuiabá, e Sebastião dos Reis Gonçalves, de Várzea Grande, anunciaram apoio ao projeto, principalmente por ter melhor custo benefício na tarifa²” (grifo nosso).

Como se vê, diante de tais incertezas, o objetivo do presente requerimento é trazer a esta Casa a discussão acerca da rede integrada de transporte que irá ser adotada em nossas cidades, cada uma com sua peculiaridade, pois não se pode traçar de antemão que o país somente se utilizará de um único meio de transporte, seja ele o metrô, VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) ou BRT (*Bus Rapid Transit*).

¹ <http://www.correio24horas.com.br/noticias/detalhes/detalhes-1/artigo/jaques-wagner-e-joao-henrique-anunciam-que-metro-sera-implantado-na-paralela/>

² <http://www.24horasnews.com.br/index.php?tipo=ler&mat=380719>



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Os custos comumente adotados em orçamentos preliminares, apesar de haver grandes variações dependendo das características locais de cada cidade, são de: 70 a 150 milhões para o Km de metrô; 30 a 50 milhões para o Km de VLT, e de 5 a 12 milhões para o Km de BRT³.

Cada sistema tem a sua particularidade. O metrô tem a seu favor a rapidez, porém tem custo elevado e construção lenta. O VLT é econômico e limpo, porém não consegue atender a grandes demandas, além de possuir alta rigidez operacional. Já o BRT é rápido e tem baixo custo, porém é altamente poluidor.

De se perguntar o porquê da mudança de planos por essas administrações, bem como as consequências para a população, principalmente no que toca a prazos de conclusão das obras, efetiva mobilidade para a população afetada e tarifa a ser paga pelos cidadãos.

Imprescindível frisar que todas as obras de intervenção no trânsito das cidades brasileiras, bem como os Estádios e os Aeroportos estariam prontas até dezembro de 2013, conforme atestado pela Presidente da República, no dia 11 de agosto, em visita a cidade de Fortaleza, em que afirma “*Nós, junto com os governadores e prefeitos, estamos tomando todas as providências. Nos estádios, temos um esforço imenso. Mas eles têm que ficar prontos até dezembro de 2013. Temos outros que estão um pouquinho mais demorados. Mas segundo a última avaliação e monitoramento, todos ficarão prontos*”⁴ (grifo nosso).

³ LERNER, Jaime. Avaliação comparativa das modalidades de transporte urbano. Julho de 2009

⁴ <http://oglobo.globo.com/esportes/copa2014/mat/2011/08/11/dilma-affirma-que-todas-as-obras-para-copa-estaraoo-prontas-ate-fim-de-2013-925112015.asp>



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Nesse espírito, a Comissão de Viação e Transportes é o ambiente ideal para que se debata esse assunto, vez que é competência primaz do Congresso Nacional a fiscalização dos recursos públicos, de forma a garantir-lhes a boa e fiel execução, sem dar azo ao desperdício e à má gestão.

Sala da Comissão, em 23 de agosto de 2011.

DEPUTADO ANTONIO CARLOS MAGALHÃES NETO
Líder do DEMOCRATAS