



DL-01

Ses. Esp. II.05/05/11

O Sr. PRESIDENTE (Marcelo Nilo):- Invocando a proteção de Deus, declaro aberta a sessão especial com o objetivo de discutir a situação do metrô na cidade de Salvador, proposta pelo nobre deputado Álvaro Gomes.

Convido para compor a Mesa: o Exmº Sr. Deputado, proponente desta sessão, Álvaro Gomes; o Exmº Sr. Secretário para Assuntos da Copa - Fifa, Brasil 2014 – Ney Campello; o Sr. Jessé Mota Filho, representante do secretário de Desenvolvimento Urbano, Cícero Monteiro, e do presidente da Conder, Milton Vilas Boas; o Exmº. Sr. Promotor do Ministério Público, Cristiano Chaves, representando o procurador- chefe, Dr. Wellington César Lima; o gestor municipal da Copa, Leonel Leal Neto; o Sr. Superintendente dos Desportos do Estado da Bahia, Sr. Raimundo Nonato Tavares da Silva, nosso querido Bobô; o diretor- administrativo do CREA e da Associação Brasileira de Engenheiros Civis, Enéas de Almeida Filho, representando também o presidente do CREA; o Sr. Sílvio Pessoa, presidente do Conselho Baiano de Turismo.



0767-I

Ses. Esp. II 05/05/11

Or. Álvaro Gomes

Sessão Especial para discutir a concessão do sistema da rodovia BA 093, BA 099 e dos trechos das BAs 512, 521, 524, 526 e 535.

O Sr. PRESIDENTE (Marcelo Nilo):- Concedo a palavra ao deputado Álvaro Gomes, 3º Secretário desta Casa.

O Sr. ÁLVARO GOMES: - Sr. Presidente deputado Marcelo Nilo, Sr. Secretário de Assuntos da Copa do Mundo- FIFA, Ney Campelo; Sr. Jessé Mota filho, representando o secretário de Desenvolvimento Urbano, Cícero Monteiro, e o presidente da Conder, Milton Vilas Boas; Sr. Promotor do Ministério Público, Cristiano Chaves, representante do procurador-chefe, Dr. Wellington César Lima; gestor municipal da Copa, Leonel Leal Neto; Sr. Superintendente dos Desportos do Estado da Bahia, Raimundo Nonato Tavares da Silva, Bobô; diretor-administrativo do CREA, representando o presidente Enéas de Almeida Filho; o Sr. Sílvio Pessoa, presidente do Conselho Baiano de Turismo.

O Sr. PRESIDENTE (Capitão Tadeu):- Deputado Álvaro, interrompo V. Exª por um minuto para convidar para compor a Mesa Ubiratan Félix, presidente do Sindicato dos Engenheiros da Bahia e também o professor Paulo do Conselho Regional de Educação Física.

O Sr. ÁLVARO GOMES:- Quero saudar o presidente do sindicato dos Engenheiros e do professor Paulo do Conselho Regional de Educação Física.

Queria saudar todos os presentes nesta tarde de quinta-feira para discutir um assunto tão importante que é a questão do metrô, da mobilidade urbana, da Copa de 2014 e inclusão social.

(Lê) “Primeiramente eu gostaria de agradecer a presença de todos vocês, com a esperança de que esta sessão especial possa contribuir de alguma maneira para mitigar um dos mais graves problemas de nossa capital na atualidade: a mobilidade urbana. Pela representatividade das pessoas aqui presentes, acredito que isso seja em boa medida possível.



'Metrô, Mobilidade Urbana, Copa de 2014 e Inclusão Social'. Penso que o título desta sessão fala por si só. Na verdade, quando tivemos a iniciativa de requerer a sua realização, foi visando reunir representantes das diversas esferas de governo, do setor privado e da sociedade civil organizada envolvidos com a preparação da cidade, com vista aos grandes eventos que batem à nossa porta, notadamente a Copa do Mundo de Futebol de 2014.

Não são poucas as preocupações, e estas, por sua vez, se entrelaçam. Preocupa-nos que um suposto atraso no cumprimento do cronograma das obras realizadas para esses eventos acabe por levar à adoção de medidas tomadas no açodamento. E, desta forma, não raro implicam em transtornos, ou, quem sabe, até em prejuízos ao cidadão.

Outro cuidado nosso é que tenhamos competência e sabedoria para estabelecer uma relação direta entre os legados deixados por esses eventos e a necessidade de se buscar a inclusão social no País, em especial na Bahia.

Conforme estudos do Ministério do Esporte, os impactos econômicos potenciais resultantes da Copa do Mundo no Brasil podem alcançar R\$ 183,2 bilhões. Desse expressivo montante, vultosos R\$ 47,5 bilhões são de investimentos diretos. Somente com infraestrutura serão R\$ 33 bilhões, de acordo esse mesmo estudo.

Mas sem dúvida que o grande gargalo mesmo de Salvador ainda é a mobilidade urbana. O problema, na verdade, já nos vem tirando o sono, a tranquilidade, a paciência, e até mesmo a capacidade de realizar algumas coisas no dia. Esta situação, inclusive, não escolhe estratificação social. Atinge, indistintamente, a todos. Àqueles que dependem de transporte coletivo, mas também os que tem condução própria.

Deslocar-se de um lugar para outro hoje em Salvador, a qualquer hora do dia, tornou-se muito difícil. Em certas situações, impraticável. É fundamental dotar a capital de um transporte de massa de qualidade. Acredito que não precisa ser engenheiro de tráfego para perceber que é premente a redução do número de veículos circulando nas ruas. E isso, certamente, apenas é possível com um transporte de massa eficiente. Uma das alternativas a serem analisadas é o rodizio de carros.



Hoje, são quase 740 mil veículos em circulação nas estreitas ruas e avenidas da capital, segundo o Departamento de Trânsito da Bahia. Some-se a isso o crescimento desordenado, as ocupações irregulares, defeitos de semáforos, entre outros. Já somos quase 2,7 milhões de habitantes, conforme o Censo 2010. De acordo levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, IPEA, divulgada nos jornais de hoje, em Salvador já existe um carro para cada três habitantes. E uma proporção verificada nas grandes metrópoles.

Ainda segundo o IPEA, a capital baiana registrou o segundo maior crescimento da frota, entre as cinco cidades mais populosas do Brasil, da ordem de 44,8%. Esse salto se deu no período de dezembro de 2007 a março de 2011. Esta situação ganha contornos de caos, quando se sabe que entre estas cinco cidades analisadas, Salvador é a única que não dispõe de metrô.

A vulnerabilidade do trânsito de nossa capital fica evidente aos olhos de todos. Uma simples manifestação em via pública, um abalroamento, um atropelamento, uma sinaleira, um veículo com defeito, qualquer motivo é suficiente para gerar um colapso no trânsito. Ainda não vi qualquer estudo sobre o assunto, mas não tenho dúvida de que essa situação deve impactar negativamente na economia da cidade.

Ou adotamos providências urgentes ou a capital do Estado ficará inviável em diversos aspectos. Necessitamos com urgência de uma reengenharia de trânsito total. Assistimos hoje ao debate na imprensa sobre qual o melhor modelo de transporte de massa a ser adotado na Paralela. Novas opiniões ocupam as páginas dos jornais de hoje sobre esse tema.

A dimensão do problema que enfrentamos pode ser mensurada por um simples detalhe. É a Avenida Paralela, mais importante corredor rodoviário da cidade, e provavelmente a mais atingida por este colapso, a principal via de acesso à sede dos três poderes do Estado.

Encontram-se aqui, no CAB a Governadoria, a Assembleia Legislativa da Bahia e o Tribunal de Justiça do Estado, sem contar o conjunto de secretarias de governo e demais órgãos públicos, que formam o Centro Administrativo. Ou seja, o recrudescimento dessa



verdadeira chaga urbana atrapalha o funcionamento do conjunto da máquina pública. Não é um problema pequeno.

Tenho certeza de que se pensarmos na frente, visando a uma Salvador do futuro, e considerando todos os aspectos dos modelos apresentados para o transporte de massa, sobretudo os custos de implantação, o metrô é, sem dúvida nenhuma, a melhor opção, como ocorre nas principais capitais do País e nas grandes metrópoles do mundo.

Não acredito que uma solução intermediária, de ocasião, seja vantagem. Não podemos buscar um projeto pensando somente na Copa. A Copa é um evento importante, mas de apenas 15 dias, período que deve durar a fase aqui em Salvador. Temos que projetar, repito, a Salvador do futuro, sob pena de num futuro muito próximo, apesar de todo o investimento feito, enfrentarmos novos gargalos. Dotar Salvador de ciclovias também faz-se necessário nessa preparação.

Também através da imprensa, tenho acompanhado a opinião de algumas pessoas envolvidas com a questão. Para atenuar o problema, algumas soluções são citadas. Fala-se em sinaleira inteligente, rodízio de veículos e até em pedágio urbano.

Quero dizer, em alto e bom som, que sou contrário a esta última alternativa. Avançar sobre o bolso da população para se tentar resolver esse problema não faz o menor sentido. Atenta contra o direito de ir e vir das pessoas. Sou contra o pedágio urbano. E caso seja adotada qualquer medida dessa natureza, estou disposto, como deputado e cidadão, a recorrer à Justiça para barrá-la. Não podemos onerar mais a população.

Sou um dos grandes entusiastas para a implantação do metrô na primeira capital brasileira. Joguei muita energia, tempo e esperanças de que, como presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito do Metrô de Salvador do Legislativo estadual, pudesse contribuir de forma mais substancial para ver a população desfrutar desse essencial transporte.

Apesar dos avanços que conquistamos nos 180 dias em que a CPI esteve instalada nesta Casa, a exemplo da coleta de quase 10 mil cópias de documentos, boa parte analisada, das duas oitivas realizadas com os procuradores federais Vladimir Barros Aras, responsável pelo processo no âmbito penal, e Wilson Rocha Almeida Neto, encarregado do processo na esfera cível, não posso negar a ponta de frustração que o seu encerramento me causou.



A forma com que procurei conduzir os trabalhos da CPI, focando exclusivamente na apuração das supostas irregularidades, sem permitir pirotecnia e espetacularização, muito menos condenar a priori este ou aquele agente público, não permitiu que a CPI chegasse a cabo.

Talvez esta postura tenha dificultado a coleta das assinaturas dos deputados necessárias à prorrogação da comissão de inquérito. Penso também que o processo eleitoral, que transcorreu no mesmo período, tenha concorrido para o sepultamento da CPI.”

Quero, por fim, reiterar a minha preocupação com esses problemas e desejar que esta sessão especial possa, efetivamente, trazer expressivas contribuições para suas soluções.

Entendo que aqui temos grandes personalidades, autoridades no assunto e, com certeza, sairemos desta sessão especial com mais elementos, propostas e sugestões para que possamos, efetivamente, buscar soluções para os graves problemas da Cidade do Salvador e do Estado da Bahia.

A necessidade de implantação do metrô, a mobilidade urbana de forma geral e a Copa do Mundo de 2014, sem dúvida alguma, trarão grandes benefícios para a população e a inclusão social.

Temos que pensar numa cidade cada vez mais humana, cada vez mais atendendo às necessidades de sua população, uma sociedade em que as pessoas possam viver com dignidade. E esta sessão especial, sem dúvida alguma, fará reflexões sobre todos esses assuntos.

Temos aqui grandes autoridades, grandes personalidades, estudiosos do assunto e um público atento, das mais diversas categorias, que, com certeza, contribuirão para o sucesso desta sessão especial.

Portanto, quero encerrar o meu discurso dizendo que esta sessão especial contribuirá para que encontremos as soluções que precisamos e merecemos, mas que levem em conta, acima de tudo, a pessoa e não o lucro das grandes empresas, das grandes potências.

Temos que enxergar as pessoas e não as empresas, não os lucros. As soluções têm que passar pelas necessidades das pessoas e não dos grandes empresários, nem das grandes potências.



Esta é uma questão essencial, porque se analisarmos apenas o lucro das empresas correremos o risco de sofrer graves consequências no futuro.

Portanto, é isso que temos que analisar ao buscarmos medidas e soluções para os graves problemas de Salvador e do Estado da Bahia.

Um grande abraço a todos, e vamos à luta até a vitória. (Palmas)

(Não foi revisto pelo orador.)



0768-I

Ses. Esp. II 05/05/11

Or. Capitão Tadeu

Sessão Especial para discutir a concessão do sistema da rodovia BA 093, BA 099 e dos trechos das BAs 512, 521, 524, 526 e 535.

O Sr. PRESIDENTE (Capitão Tadeu):- Quero anunciar as presenças do Sr. Paulo Costa, da Desenhahia; do Sr. Renato, do Grupo Ambientalista da Bahia; do Sr. Jonas, presidente do CREA; e do deputado Carlos Geilson.

O Sr. PRESIDENTE (Álvaro Gomes):- Concedo a palavra ao deputado Capitão Tadeu.

O Sr. CAPITÃO TADEU:- Boa tarde a todos os presentes, parabenizo o deputado Álvaro Gomes por esta iniciativa. É muito oportuna discutir a questão da Copa do Mundo e como um dos temas aqui é a questão de mobilidade urbana, eu gostaria de fazer um pronunciamento, chamando a atenção para alguns detalhes.

Temos visto muito na imprensa as pessoas discutindo soluções como metrô, VLT, BRT, pedágio. Eu gostaria de fazer uma reflexão para todos nós

(Lê) “De 2000 a 2011, Salvador ganhou cerca de 330 mil novos veículos. Um aumento de cerca de 80% da frota em apenas 10 anos.

Já imaginou a cada 10 anos um aumento de 80% da frota?

Em 2021 teremos, nesse ritmo, mais 600.000 novos veículos, que somados com atuais 740.000, teremos 1.300.000 veículos circulando pelas mesmas pistas de hoje.

Quem vai suportar? A cidade que já está parada hoje, em dez anos... Não é bom nem pensar.

Já o transporte coletivo de massa, que poderia amenizar esse drama, desde 2000 não conseguiu sequer concluir o mini metrô de 6 km e que, quando concluído, pouco ajudará pela sua pequena extensão. Veja que no mesmo período que a frota cresceu cerca 326.000 novos veículos, o metrô continua sendo uma esperança.



De 2000 a 2008, em Salvador, morreram tragicamente no trânsito cerca de 2.700 pessoas e quase 60.000 ficaram feridas com as mais diversas sequelas: tetraplegia, paraplegia, amputações.

Enquanto isso, é cultural e aceitável socialmente, que condutores dirijam após ingestão de bebidas alcoólica, excedam a velocidade, invadam o sinal vermelho, estacionem em fila dupla em porta de escola, não deem prioridade a pedestres, causas do nosso caótico trânsito. Em resumo: as pessoas têm informação, mas são culturalmente acostumadas a transgredir a lei, como se fosse normal.

A soma de todos esses fatos é o caos do trânsito, com muitas mortes, feridos e prejuízos imensuráveis dos congestionamentos, que a todos, sem exceção, agride. Só para lembrar, os congestionamentos em Salvador nos aprisionam, deixam-nos presos, no interior do veículo, no cubículo veicular, por cerca de 3 horas por dia. 720 horas por ano e 7.200 por década. Um absurdo que reduz a qualidade de vida de todos nós, além dos incalculáveis prejuízos financeiros.

Quem é o culpado?

A Prefeitura é a culpada porque não oferece transporte coletivo de boa qualidade, diz a população.

Os cidadãos porque colaboram ao abusarem no uso do automóvel e não respeitam as regras de trânsito, diz a Prefeitura.

Quem tem razão?

Todos têm razões e culpas ao mesmo tempo! Ambos, Prefeitura e cidadãos não fazem as suas obrigações! Mas adianta procurar culpados?

Não! Temos que buscar soluções! Por isso é que proponho um PACTO SOCIAL POR UM TRÂNSITO MELHOR, envolvendo a Prefeitura, o Estado, a União, os cidadãos e todos os segmentos sociais, onde cada qual faça bem feito a sua parte, pois só assim seremos capazes de frear essa loucura incontrolável que se chama trânsito.

A Prefeitura sozinha, com seus guardas de trânsito e engenheiros de tráfego não resolverá essa dramática questão do trânsito, pois precisa da colaboração de cada motorista, de cada pedestre, de cada empregador. Em suma: de cada um de nós!



A verdade precisa ser dita. E está dita. E é o que propomos. Pense nisso e faça a sua parte. Colabore para o bem de todos nós.”

Meus amigos, após essa reflexão, gostaria de ser muito claro. Conheço várias grandes cidades do mundo com mais de 100 anos de metrô, com mais de 200 quilômetros de metrô, com VLT, com BRT, com ciclopistas, e continuam tendo engarrafamentos.

Não adianta metrô, não adianta todo esse sistema coletivo de transporte de massa, que apenas ameniza o problema. Na realidade, o que nós precisamos é um novo pacto social. O que eu proponho nesse pacto social? Posteriormente, os senhores vão ter acesso a essas ideias por escrito. Não adianta só o rodízio, temos que ter um pacto para redimensionarmos o trabalho na capital baiana para que as empresas, as escolas, o serviço público, o comércio, a indústria pactuem para que não soltem todos os trabalhadores às 18 horas. Não vai adiantar. Às 18 horas sai todo mundo ao mesmo tempo, por que não se repensar? Profissionais liberais, médicos que têm a sua clínica, dentistas, arquitetos, contadores, por que começar a trabalhar às 8 horas da manhã e terminar às 18, se ele pode fazer o horário dele? Que ele faça das 10 às 20 horas, é uma questão só de mudar o seu hábito. Se cada profissional liberal fizer isso, nós vamos reduzir 200 mil veículos de circulação em Salvador, já ameniza.

Os empresários, os serviços públicos, Bobô, você que tem uma grande gestão na Sudesb, pense nessa ideia; o nosso Ney Campelo, grande Secretário da Copa, alguns auxiliares, alguns trabalhadores tanto do serviço público quanto da iniciativa privada podem trabalhar em casa dois dias na semana. Ele tem que fazer um relatório, uma pesquisa na internet, deixa ele trabalhando em Casa, é um carro a menos. Imagine isso em escala, 200, 300 mil pessoas duas vezes na semana trabalhando em casa, reduz significativamente a quantidade de veículos. E quem não tem veículo não vai onerar o transporte coletivo, vão ser menos pessoas usando o transporte coletivo.

A indústria pode mudar o seu horário, as escolas, o serviço público podem mudar o seu horário. É um pacto. Estamos precisando de uma liderança que chame todos os segmentos e façam campanhas, as igrejas podem mudar o horário dos cultos. Fazer culto para largar às 18 horas, atrapalha o trânsito na saída. Temos que repensar, temos que ser criativos.



Além disso, pensar na ciclopista, pensar no metrô, no VLP, no BRP, pensar em todas essas alternativas tradicionais, mas esse pacto social é necessário.

Então, trago aqui essa sugestão como colaboração para que estudemos um grande pacto social no sentido de mudarmos os hábitos, os costumes. Se não fizermos isso, senhores, nós vamos ter aqui um fiasco na Copa do Mundo com relação à mobilidade. E pior, a Copa do Mundo vai passar, mas a vida de todos nós continuará. Por isso, qualquer projeto tem que se pensar em Salvador para daqui a 50, 100 anos.

Muito obrigado.

(Não foi revisto pelo orador.)



0769-I

Ses. Esp. II 05/05/11

Or. Enéas Filho

Sessão Especial para discutir a concessão do sistema da rodovia BA 093, BA 099 e dos trechos das BAs 512, 521, 524, 526 e 535.

O Sr. PRESIDENTE (Álvaro Gomes):- Gostaria de registrar e chamar para compor a Mesa, o Sr. Presidente da Federação dos Metroviários, Vagner Fajado; queria chamar também o presidente do CREA, Jonas Dantas, para compor a Mesa; chamar também Renato Cunha, para compor a Mesa, presidente do Gamba – Grupo Ambientalista – como as grandes obras, naturalmente, vão mexer com o meio-ambiente, é importante ter um ambientalista aqui na Mesa.

Gostaria de convidar para fazer uso da palavra o Sr. Enéas Filho, representando o CREA e a Associação Brasileira de Engenheiros Civis. Enquanto isso, registrar a presença da União da Juventude Socialista, do Sindferro.

O Sr. ENÉAS FILHO:- Boa-tarde aos senhores e senhoras, autoridades da Mesa, parabéns ao deputado Álvaro Gomes, esse é um assunto muito importante.

A Copa do Mundo é o *start*, mas não se deve pensar apenas para a Copa do Mundo. Como já foi bem lembrado, tudo que for construído vai ficar para depois. A mobilidade é um assunto que passa por todas as áreas, mas às vezes nem percebemos isso. Por exemplo, aqui neste Plenário a rampa que dá acesso às cadeiras que estão aqui em cima tem uma declividade fora de norma; está com uns 15 a 20%, quando deveria não passar de 8%. Isso também fere a lei de mobilidade.

O tráfego é complicado, pode se pensar em rodízio, mas, ao mesmo tempo, imagina-se uma ponte ligando Itaparica a Salvador. Essa ponte é necessária, mas o local precisa ser bem estudado. Se ela jogar na Cidade Baixa 6 a 8 mil veículos/hora, imagine como esta cidade ficará?

Todos viram na Semana Santa e verão no São João o engarrafamento que fica na 324. A ponte, com 8 pistas, 4 de cada lado, é muito maior do que essa BR. E esse engarrafamento ficará dentro da cidade.



Uma solução alternativa não é simplesmente eliminar a ponte. A Baía de Todos os Santos tem muitos municípios, e a circulação entre eles é muito reduzida. Se tivermos uma pista contornando o perímetro da Baía, podendo sair, por exemplo, da 324, e de lá do outro lado a ligarmos à Ilha de Itaparica, teríamos um trecho de ponte muito menor, beneficiaríamos 19 municípios e teríamos toda a circulação prevista.

Podem acreditar que uma ponte ligando a Cidade Baixa a Itaparica, a duplicação da estrada de Itaparica até Santo Antônio de Jesus, depois interligando com a BR-116, todo esse tráfego vai cair dentro de Salvador. Todos que quiserem ir ao Litoral Norte virão por dentro desta cidade.

Outra coisa. Quando se discute a mobilidade atual, lembra-se muito da Paralela. Essa avenida é, realmente, um dos eixos mais importantes. Mas não se deve limitar somente a esse trecho, não se deve pensar em uma solução que atenda apenas ao Aeroporto, ao Acesso Norte. Tem que se pensar que a solução passa por estender esse tráfego além do Aeroporto, passando por Lauro de Freitas; e que possibilite ir até o Polo Petroquímico.

Acho difícil isso ser feito através de simples veículos a *diesel*, ainda mais que se vai pavimentar uma área muito grande da Paralela, além de ser uma solução localizada. Deve ser pensada uma solução global, que possa ser ampliada com o mesmo tipo modal de transporte, que não precise ficar trocando de ônibus para metrô, de metrô para VLT, deste para trilho. Tem que ser uma coisa unificada, pensada em conjunto, visando o futuro da cidade. Tem de ser, repito, uma solução global e muito bem trabalhada.

Era só isso. Muito obrigado. (Palmas)

(Não foi revisto pelo orador.)



0770-I

Ses. Esp. II 05/05/11

Or. Leonel Leal Nelo

Sessão Especial para discutir a concessão do sistema da rodovia BA 093, BA 099 e dos trechos das BAs 512, 521, 524, 526 e 535.

O Sr. PRESIDENTE (Álvaro Gomes):- Anuncio a presença da União da Juventude Socialista; do Sindiferro Bahia-Sergipe; da Frente de Luta Popular; do STT - Camaçari; Seplan - Lauro de Freitas; Gruparkson; Seinfra; Sindicato dos Metalúrgicos; Wilde Barreto, representado a deputada Alice Portugal; Manoel Lacerda, superintendente de Relações Institucionais da FIEB, Altamira Pita, presidente do projeto Abraço Fraterno Pelourinho; Marcelo Chaves, assessor da vereadora Vânia Galvão; Hassan Hussein, diretor da Federação de Boxe do Estado da Bahia; do subsecretário da Secopa, Renan; da Conder, representada por Itamar e Livia Gabrielli; e de diversos diretores do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil.

Quero chamar para compor a Mesa o seu presidente, Sr. José Ribeiro.

Convido para fazer uso da palavra o Sr. Leonel Leal Neto, gestor municipal da Copa.

Registro a presença de Cássio Moreti, diretor geral da Agerba.

O Sr. LEONEL LEAL NETO:- Boa-tarde a todos! Gostaria de cumprimentar, inicialmente, o deputado Álvaro Gomes pela iniciativa de trazer esta discussão para a Assembleia Legislativa e ter convidado um conjunto expressivo de autoridades, técnicos competentes, lideranças políticas e representantes de instituições importantes que se somam ao seu debate, à sua reflexão sobre a Copa do Mundo aqui em Salvador, a preparação da cidade não só para o evento, mas sobretudo para todos nós nela que moramos, entendendo isso de uma forma continuada.

Queria também cumprimentar o secretário Ney Campello, no momento não mais um secretário extraordinário, mas sim um extraordinário secretário à frente do trabalho da Copa do Mundo no governo do Estado e que o está fazendo ainda melhor agora, com a secretaria institucionalizada devidamente, de acordo com as funções e responsabilidades que



o Executivo baiano também tem na preparação desse evento. Saúdo também o presidente do CREA, saúdo Bobô, os representantes de organizações do movimento social, ambientalistas e também o Dr. Sílvio Pessoa, representando o *trade* turístico. Saúdo ainda o movimento dos trabalhadores aqui presente também. Enfim, todas as autoridades que compõem a Mesa, as demais pessoas, autoridades e instituições presentes a este evento, que visa na realidade, deputado, trazer uma reflexão importante sobre a cidade do Salvador.

Creio que, entre todas as contribuições que a Copa do Mundo possibilita para a nossa cidade do Salvador, certamente uma das mais importantes é permitir uma reflexão sobre a capital baiana, uma cidade que conhecemos. E o deputado Capitão Tadeu, que nos antecedeu aqui, também trouxe algumas informações importantes sobre o desenvolvimento econômico e o crescimento do número de carros da cidade. E finalmente tudo isso que passamos no dia a dia, com a dificuldade de mobilidade urbana, de deslocamento dentro da cidade, e agora não mais somente nos horários de pico, pois também em qualquer horário temos grandes dificuldades para nos deslocarmos aqui por algumas razões que são estratégicas. Então eu gostaria de fazer algumas reflexões sobre isso.

A primeira delas: esse problema é grave e precisa ser enfrentado não só pela Prefeitura Municipal, como bem disse o deputado, mas também por toda a sociedade. Penso que o governo do Estado, a União e sobretudo a Prefeitura têm responsabilidades coletivas e compartilhadas sobre o tema da mobilidade urbana aqui em Salvador. Sabemos do crescimento acelerado do número de carros, da facilidade de créditos que foram colocadas para a população adquirir um carro. Este é o sonho de toda classe média, o sonho de todo cidadão: comprar um carro novo. Aquilo que seria uma solução individual para os problemas de mobilidade, quando transportados para uma lógica coletiva, acaba se transformando num problema, e a cidade do Salvador enfrenta hoje essa grande dificuldade.

Em paralelo a isso, temos também duas dificuldades adicionais: uma delas, o próprio formato desta capital, que, cercada de água pelos dois lados - Baía de Todos os Santos de um lado e o Oceano Atlântico do outro -, não permite a sua expansão horizontal, somente o seu adensamento e a crescente complexidade da mobilidade dentro da cidade. Além disso, soma-se a esse problema a dificuldade financeira e histórica que a Prefeitura do



Salvador passa, a qual inclusive antecede a atual gestão do prefeito João Henrique e a dificuldade de fazer investimento ela própria, a prefeitura, tendo de recorrer sempre nos últimos 20 anos, certamente, aos governos estadual e federal para que façam investimentos estruturantes na cidade, sobretudo aqueles que demandam maior volume de recursos financeiros e maior complexidade de execução.

Somando tudo isso, de fato, a gente tem hoje uma cidade que cresce, que tem uma pujança econômica muito grande. Aqui vejo uma quantidade muito grande de trabalhadores que, certamente, estão experimentando esse *boom* econômico da cidade, estão tendo maior empregabilidade, maior acesso ao trabalho, mas todo esse crescimento econômico da cidade, traz, obviamente, também, como dissemos, algumas reflexões e alguns compromissos e responsabilidades adicionais.

E pensar a cidade por ocasião da Copa do Mundo, mas, para além da Copa do Mundo, é um trabalho coletivo que penso que esta Assembleia Legislativa e esta Sessão Especial têm uma contribuição especial a dar.

Pensar a cidade do ponto de vista econômico da sua funcionalidade, pensar do ponto de vista social das suas interações, pensar do ponto de vista cultural, me parece fundamental, a própria Copa do Mundo, reforçar as capacidades culturais, reforçar a identidade cultural de Salvador, pensar do ponto de vista, Bobô, do esporte, pois é fundamental não nos esquecermos que a Copa do Mundo, sobretudo, é um evento esportivo, além de ser um evento que tem a preocupação com a infraestrutura, com o porto, com o aeroporto, com a arena etc

Deputado, posso terminar?

O Sr. PRESIDENTE (Álvaro Gomes):- Pode concluir tranquilamente.

O Sr. LEONEL LEAL NETO:- Acho que o esporte tem de ser pensado, Bobô, você, juntamente com outros profissionais que têm estado à frente da questão esportiva, temos todos uma responsabilidade muito grande, prefeitura e governo do Estado também.

O tema da segurança, não só a segurança tradicionalmente tão pensada na nossa cidade, mas a segurança cidadã, a segurança social, de inclusão social. É um outro tema estratégico e de muito trabalho.



O que será de Salvador daqui para a Copa? Quais qualificações são necessárias? Passada a Copa do Mundo, como entendemos a projeção da cidade?

Pontualmente, a questão da mobilidade urbana, proposta nessa Assembleia e nesta Sessão específica, creio ser um tema da maior importância. Gostaria de externar algumas considerações mais pontuais, deputado, nesses 30 segundos que me restam, contando com a sua compreensão e benevolência, para que possamos expor.

Achei muito positiva a intervenção do Capitão Tadeu quando falava do pensar coletivo, de um pacto social e de se pensar a governança. Penso que, além da responsabilidade do município, que tem feito, dentro das suas possibilidades, repensando a questão do transporte coletivo, e se lembrarmos como eram os ônibus há 6, 7 anos em Salvador, quando não tínhamos “bilhetagem” eletrônica, não tínhamos integração, não tínhamos as câmaras filmando os ônibus e, por isso, a quantidade de assaltos era bem mais alta, tínhamos problemas ainda mais graves nos trens do subúrbio. Creio que houve uma evolução qualitativa bastante significativa na qualidade do transporte público, mas isso não foi e não é suficiente.

O entendimento da prefeitura é de que de fato é necessário ampliar a qualidade do transporte coletivo, sobretudo para colocar isso como contraponto ao carro e alternativa individual, que já vem trazendo problemas à cidade, utilizar o transporte individual, no lugar do transporte coletivo.

Para isso, estamos pensando na rede integrada de transportes coletivos, fazendo de forma sistemática a integração dos trens do subúrbio ferroviário, o funcionamento e a melhoria da qualidade desse sistema, que é fundamental, mantendo a um preço baixo, como o prefeito João Henrique vem mantendo, desde então, sem alteração de valor. É fundamental que isso esteja integrado a ciclovias, com bicicletas, como já tem alguma experiência que pode e deve ser melhorada. O Secretário Ney Campelo tem trabalhado sempre a questão das ciclovias em Salvador, e esse é um tema, Secretário, que, no âmbito da prefeitura, reforçaremos. No âmbito da Fundação Mário Leal Ferreira, da Sedan e da Setin temos também discutido esse tema, integrado isso de forma articulada com os assessores, com a travessia em Plataforma, com a melhoria do transporte, como já disse, com o sistema BRT,



tema delicado, mas que eu gostaria, deputado, já utilizando os meus 15 segundos que restam, de me pronunciar sobre esse tema.

A prefeitura tem um documento assinado, é importante que se diga isso, há um documento assinado entre Prefeitura, Governo do Estado e Governo Federal, governador Jaques Wagner, prefeito João Henrique, e o então ministro Márcio Forte, em que é locado um valor de 570 milhões de reais para intervenção no transporte em Salvador, considerando um cronograma de obras e uma modalidade aceita à época, que era o BRT. A prefeitura entende que, uma vez alocado esse recurso e firmado esse documento, devemos cumpri-lo até que surja uma alternativa melhor. A prefeitura também entende que o governo do Estado, obviamente, tem a legitimidade e a legalidade de fazer um estudo, através do PMI, a qualquer tempo, mas que, independente desse estudo, permanece o que foi pactuado previamente e o que foi validado pelas três instâncias federativas.

Nessa lógica vimos trabalhando, prefeitura e governo do Estado, para dar sequência ao cronograma que foi estabelecido. Se nesse ínterim surgir uma alternativa melhor, e se essa alternativa melhor for validada pelos três entes federados, obviamente, que a prefeitura de Salvador prefere o melhor sistema para atender à população de Salvador. Se esse for o BRT, VLT, monotrilho ou qualquer outro sistema, é claro que a prefeitura apoiará esse processo e a implementação dessa estratégia. Enquanto não se decide uma alternativa, deputado falava em pensar, em refletir... O deputado Capitão Tadeu também falava nessas duas palavras, mas penso que é responsabilidade do Executivo municipal, além de pensar e refletir, planejar, intervir, agir e dar respostas à população.

Se, hoje, nós temos – encerrando a minha intervenção – um recurso alocado, uma matriz de responsabilidade que foi firmada entre os três entes federativos, um prazo para executar isso e o cronograma da Copa do Mundo, devemos seguir cumprindo esse cronograma com a expectativa de que os demais entes, União e Estado, também cumpram o que foi acordado. Nesse meio tempo, claro, podemos estudar qualquer outra alternativa melhor para a cidade de Salvador.

A minha expectativa, deputado Álvaro Gomes, secretário Ney Campello, demais autoridades presentes, é que tenhamos a Copa do Mundo como um elemento de – como disse



– pensar a cidade, mas também de intervir na cidade de Salvador e de trazer dividendos. Dividendos em infraestrutura – estou vendo o pessoal do CREA, o seu presidente, o pessoal da engenharia -, mas também dividendos sociais, de qualificação de mão-de-obra, de inclusão social, de popularização do esporte e, sobretudo, duradouros para a cidade.

Penso, Secretário Ney Campello, que além desse compromisso que temos do ponto de vista da infraestrutura urbana, da inserção social e da melhoria da qualidade de vida, temos ainda um desafio muito grande, que é fazer com que todas as obras, todas as qualificações, todo o treinamento necessário para que a cidade de Salvador receba a Copa do Mundo e de forma continuada, Dr. Sílvio Pessoa, siga recebendo os turistas na nossa cidade. É fundamental que tenhamos capacitação e a capacidade, secretário Ney, de governança e de institucionalidade para gerenciar essa imensa quantidade de projetos articulados e interdependentes que, obrigatoriamente, dependem do bom entendimento da prefeitura e do governo do Estado.

E para isso – me permita Ney – anunciar que, amanhã, o prefeito João Henrique e o governador Jaques Wagner assinarão um protocolo de cooperação interinstitucional em que município e Estado criam uma instância unificada de monitoramento, de acompanhamento de todas as intervenções da Copa do Mundo em Salvador e também uma mesa de monitoramento para que tenhamos, além do comitê unificado, a capacidade de dar respostas imediatas do cronograma de todas as atividades que serão executadas na cidade. Penso que esse é mais um ganho que a cidade precisa garantir, do ponto de vista do relacionamento administrativo, político e interinstitucional, um avanço qualitativo para que tenhamos a capacidade de assegurar a realização da Copa das Confederações, da Copa do Mundo e, mais do que isso, a melhor qualidade de vida da população de Salvador, desde agora e depois da Copa do Mundo.

Deputado Álvaro, mais uma vez, parabéns por sua iniciativa de trazer este debate e pelos convidados que trouxe a este evento. Me coloco à disposição, pessoalmente e em nome da prefeitura e do prefeito João Henrique, para avançar neste debate, tantas vezes quanto o deputado queira nos convidar para esta Casa.

Muito obrigado a todos. Tenham uma boa tarde. (palmas)



ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA BAHIA

DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA

(Não foi revisto pelo orador.)



0771-I

Ses. Esp. II 05/05/11

Or. Wagner Farjado

Sessão Especial para discutir a concessão do sistema da rodovia BA 093, BA 099 e dos trechos das BAs 512, 521, 524, 526 e 535.

O Sr. PRESIDENTE (Álvaro Gomes):- Quero registrar a presença de Walter Motta Filho, coordenador de engenharia da Conder; da Ouvidoria Popular de Cajazeiras e Adjacências; de Luiz Alberto; de Paulo de Oliveira Costa, secretário executivo de fundos estaduais, representando, aqui, o presidente do Desenhahia, Luís Alberto Bastos Pititinga. Quero também informar a todos que estão nas galerias Paulo Jackson que se assim desejarem, aqui ainda tem mais algumas cadeiras no Plenário.

Quero registrar também a presença de Raimundo Brito, do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, Florisvaldo Bispo, e demais dirigentes do Sindicato e da Federação dos Trabalhadores da Construção Civil.

Convido para fazer uso da palavra o Sr. Wagner Farjado, que irá fazer uma exposição de 10 minutos, ele que é especialista nessa área de metrô.

O Sr. WAGNER FARJADO:- Boa tarde, deputado Álvaro Gomes e demais membros desta Casa, na qualidade da pessoa de quem cumprimento todos os membros da Mesa. Boa tarde companheiros e companheiras trabalhadores e trabalhadoras de Salvador, quero agradecer o convite formulado pelo deputado Álvaro Gomes, sou presidente da Federação Nacional dos Metroviários, sou metroviário de São Paulo e tive a oportunidade há 5 anos de participar do debate sobre o processo de municipalização do sistema de trens da CBTU para a CTS e também de acompanhar, como membro representante dos trabalhadores na CBTU, no seu Conselho de Administração, participamos do debate sobre a construção de metrô aqui já naquela época, no início do governo Lula até 2007, quando terminou o meu mandato no Conselho de Administração.

Vou concentrar minha intervenção aqui principalmente fazendo uma análise sobre essa questão do metrô, mas de antemão e antecedendo a isso, gostaria de registrar algumas questões que a gente vem, infelizmente, assistindo na discussão sobre as obras de



infraestrutura urbana, no campo da mobilidade urbana, no que diz respeito ao evento da copa.

Infelizmente, há que se registrar que do PAC da copa, instituído pelo governo Lula e agora dando continuidade a presidente Dilma, não temos um tostão destinado desse PAC para a construção e ampliação de sistemas sobre trilhos, sistemas metroferroviários ou monotrilho ou DLTs no país inteiro. Registrando isso, queria dizer que é muito lamentável. Temos feito essa discussão no Conselho das Cidades, do qual nossa federação é membro e eu sou conselheiro, e infelizmente essa discussão também não passa pela sociedade.

Temos assistido a um enxame de BRTs espalhados pelo Brasil inteiro em todos os estados e municípios que vão sediar a copa. A solução foi a BRT. Em nenhum deles se falou em BLT, em metrô, em ferrovia ou sistema sobre trilhos. O que é extremamente prejudicial para discussão da sociedade brasileira.

O Brasil é um dos países do mundo que, pela sua extensão territorial e pelo tamanho das suas metrópoles, possui poucos sistemas de transporte sobre trilhos. Nós temos uma situação em que as cidades brasileiras e as grandes metrópoles estão se sufocando, e nós não conseguimos dinheiro para construir metrô.

Essa aberração de 10 anos do metrô não é só de Salvador; em Fortaleza a aberração é de 15 anos. A aberração de Fortaleza e Salvador foi feita juntas, pelo mesmo ente, pelas mesmas pessoas, pelos mesmos organismos financiadores, o Banco Mundial.

Uma obra cujo financiamento foi liberado sem ter projeto básico. Salvador e Fortaleza não tinham sequer projeto básico. O Ministério Público, corretamente, aqui na Bahia, está pedindo intervenção no sentido de tentar minimizar esse problema e, na minha opinião, corrigir um grave erro cometido pelo governo Lula, pelo Ministério da Fazenda junto com o Ministério das Cidades e com a conivência do prefeito de Salvador e do então governador César Borges.

A aberração da municipalização do sistema de transporte sobre trilhos deixou um saldo muito grande, e eu vou apresentar, companheiros, infelizmente, as nossas previsões foram corretas, vou apresentar, rapidamente, uma exposição que fiz na Câmara Municipal de Salvador em 2005, quando estava se efetivando o processo de municipalização do sistema, o



tal programa de descentralização dos trens urbanos que o governo federal começou a implementar e que tinha como objetivo transferir os 10 sistemas ferroviários urbanos operados pela União, através da CBTU: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Maceió, Natal, Salvador, Fortaleza, Recife, João Pessoa e, através da Trensurb/Porto Alegre para os governos locais, estados e os municípios.

Esse sistema baseava-se numa lei do governo de Fernando Henrique Cardoso, da criação da CBTU, em 1993. A CBTU foi uma empresa criada para ser extinta, em seu projeto de lei de criação, previa-se a sua extinção, com a municipalização ou estadualização dos sistemas. Isso só foi feito no início do governo Collor e Itamar em São Paulo e Rio de Janeiro. Os outros estados não tinham condições de assumir.

Então, essa Lei nº 8.693/93 tinha o objetivo de transferir para os estados, através da cisão da CBTU, os sistemas, através da transferência das ações da CBTU para os estados e municípios, onde os serviços seriam realizados.

O governo local e os municípios assumiriam o sistema, tanto o seu funcionamento como a manutenção. No caso de Salvador, um dos sistemas a ser descentralizado, tinha uma previsão, em 2004, de transportar 16,6 mil passageiros por dia no sistema Calçada/Paripe, com uma tarifa de 22 centavos de dólar. A taxa de cobertura, que é quanto ela financia o sistema, era de 0,13% e a taxa de cobertura total era de 1,0%.

Então, vocês vejam que tinha um déficit de quase 90% no sistema Calçada/Paripe aqui da CBTU em 2004. A meta é que, com a municipalização e com a melhoria do sistema, esse número chegasse, em 2004, a 194 mil passageiros, com uma taxa de cobertura próxima de 60%. Isso não se efetivou em 2004, mas mesmo assim deu-se o processo de municipalização, com a chantagem do governo federal, através do Ministério da Fazenda, de que a única forma de transferir dinheiro para o metrô de Salvador seria o município aceitar a municipalização desse sistema.

Na época nós levantamos a seguinte questão: o orçamento original do metrô de Salvador era de 710 milhões de reais. O orçamento executado até 2004 era de 230 milhões. O orçamento necessário para a conclusão era de 480 milhões e o recurso previsto era de 259 milhões. Portanto, o governo federal propôs e a Prefeitura aceitou um sistema que era



deficitário, que não tinha condição de se sustentar, mais do que isso, o recurso que vinha para o metrô não era suficiente para terminá-lo, frente a todos os problemas existentes e contra os quais o Ministério Público tem atuado aqui na Bahia. No caso no subúrbio, essa conta também era muito terrível, porque o orçamento necessário para a conclusão e para fazer com que sistema funcionasse como deveria era de 73,8 milhões, e o recurso que foi previsto no ato da transferência era de 24 milhões. Essa conta nunca iria fechar.

Nessa proposta de convênio, começamos a perceber qual era a intenção. Na proposta de convênio assinada pela Prefeitura, pelo Estado e pela União está escrito, no item 1.3 Responsabilidade do município: “Buscar a transferência das atividades relacionadas ao sistema de trem à iniciativa privada, mediante privatização por intermédio da CTS ou subconcessão dos serviços”. Na realidade, o que estava colocado aqui era a intenção de privatizar o sistema de trens de Salvador, com isso privatizar também o metrô de Salvador. Tentou-se isso quando se concebeu o metrô, mas a empresa que ganhou a licitação para comprar os bens desistiu no meio do caminho, porque isso não ia dar certo.

Então, companheiros e companheiras deputados, a solução para esses sistemas aqui... Vou fazer coro com os trabalhadores ferroviários, porque tanto nós, que representamos os trabalhadores no conselho da CBTU, como o Sindferro aqui da Bahia, movemos uma ação na Justiça para tentar impedir essa municipalização. Nós entendemos que a forma de resolver esse problema é devolver para a União esse abacaxi. A União tem responsabilidade nisso e tem que assumir os sistemas de trem para resolver os problemas desse sistema, ampliá-lo e também reassumir o metrô de Salvador, porque quem fez a lambança lá atrás, em conluio com o Banco Mundial, previa a privatização do sistema. Fizeram a concessão de financiamentos, dinheiro público foi utilizado para financiar um sistema que não tinha condição de ser operado, um sistema que era para ser entregue à iniciativa privada. Como agora a Odebrecht está se oferecendo para o governo de Pernambuco para poder fazer com o dinheiro público, provavelmente vão buscar financiamento no BNDES, para tentar ampliar o sistema de Recife, porque o governo federal não quer transferir mais recursos para lá. A Odebrecht foi lá e se ofereceu a ajudar e fazer a privatização do metrô de Recife. A mesma solução está sendo colocada para Belo Horizonte.



E aqui, na hora em que houver dinheiro público, pode ter certeza, também virá a iniciativa privada querer assumir o sistema, como está fazendo em São Paulo, que tem proposta de privatização de mais uma linha do metrô.

Esta solução privatista é para poder garantir dinheiro público e não garantir a qualidade dos serviços, porque a qualidade dos serviços do metrô do Rio de Janeiro e do Sistema de Trens do Rio de Janeiro caíram muito. E o número de usuários, que era de 1 milhão e duzentos mil quando foi privatizado, caiu para menos de 400 mil usuários/dia no Rio de Janeiro. Quem perdeu com isso?

E é essa solução privatista que estamos combatendo, fazendo uma campanha contra a privatização dos metrôs. Por que o metrô de Paris, que é o maior do mundo e é elogiado em todos os lugares, pode ser público e metrô no Brasil tem que ser privado?

Por que esses sistemas que são públicos na maior parte dos países do mundo têm que ser privados aqui, no Brasil? Porque a privatização da linha 4 do metrô de São Paulo garante para a concessionária o pagamento diário por 900 mil usuários, transportando-os ou não, assim que o sistema estiver funcionando plenamente. Se transportar ou não, está garantido o recurso líquido por 30 anos.

É esse tipo de concessão que não podemos admitir. O governo federal tem que reassumir o sistema de Salvador para poder consertar o que foi feito lá atrás. Não é responsabilidade do governo Lula nem do governo Dilma o que foi feito, mas é de responsabilidade, sim, do governo Lula ter transferido esse abacaxi para o Município de Salvador.

Agora, companheiros, infelizmente, entendemos que nesse processo há um perdedor: quem perde é a União, que aporta recursos apenas por um trecho do metrô, da Lapa para o Acesso Norte, ignorando a extensão até Pirajá.

Então, não temos recursos para concluir o metrô aqui, e o PAC da Copa não pôs recursos para isso. E tem agora um sistema de mobilidade que eu também não sei... Os governos tinham o prazo até 30 de abril para apresentar propostas para o PAC da Mobilidade e não sei se existem recursos previstos para o metrô de Salvador.



De qualquer forma, precisamos buscar recursos para garantir a conclusão desse trecho que fica sob a responsabilidade exclusiva do município. Não dá para ser assim. A gestão municipal não garante o funcionamento do metrô.

Na minha humilde opinião, sinceramente, acho que, infelizmente, nesse processo, que foi concebido em 2005, de transferência do Metrô de Salvador e do Sistema de Trens para o município existem alguns perdedores: os 17,3 mil usuários de trem que não terão mais o sistema garantido. Infelizmente, o número de usuários de trens caiu depois da municipalização.

Os trabalhadores também tiveram grande prejuízo, porque os direitos e conquistas que obtiveram ao longo do tempo também vão sendo dilapidados porque o governo municipal não tem condição de bancar o sistema.

E mais, companheiros, acho que João Henrique será lembrado, infelizmente, como o prefeito que passou oito anos com o sistema na mão e não conseguiu resolver o problema do metrô, porque, na realidade, o metrô está sendo gerido por um município que não tem recursos e que pegou um abacaxi como esse. O máximo que conseguirá é apresentar uma proposta, para o futuro, de conclusão do metrô.

Infelizmente, este é o cenário que temos, e acho que quando discutimos aqui a questão da Copa, da mobilidade em nossas cidades, nas grandes metrópoles temos que levar em consideração que esta é uma responsabilidade, que não é, como se utiliza lá, no Ministério da Fazenda, para justificar essas transferências absurdas. Isso é responsabilidade do município.

A União transferiu para os municípios a gestão dos sistemas, mas o financiamento desse sistema é uma responsabilidade dos governos estaduais, municipais e, acima de tudo, federal. O metrô de Paris funciona tão bem porque é da administração pública federal. Os maiores metrô do mundo são geridos por governos federais, porque sistemas de transportes sobre trilhos são caros e dependem de autofinanciamento. Só os estados nacionais têm condições de garantir esse tipo de coisa.

Por isso, quero deixar aqui a mensagem dos metroviários brasileiros, da Federação Nacional dos Metroviários. Devemos batalhar e fazer coro com o Ministério Público Federal



daqui da Bahia. Temos de garantir que a União reassuma sua responsabilidade pelas besteiras que fez tanto no sistema de trens daqui de Salvador como, principalmente, na construção de um metrô tão necessário, tão primordial para a mobilidade urbana e para a solução do sistema de transporte da primeira capital do País, que é símbolo do nascimento da nossa nacionalidade.

Temos a obrigação de ter, numa cidade como Salvador, um sistema de transporte que possa atender não só a população, mas os milhões e milhões de turistas do mundo inteiro que vêm conhecer esta cidade, que é o berço da nossa civilização.

Um abraço. Muito obrigado. (Palmas)

(Não foi revisto pelo orador.)



0772-I

Ses. Esp. II

Or. José Ribeiro

Sessão Especial para discutir a concessão do sistema da rodovia BA 093, BA 099 e dos trechos das BAs 512, 521, 524, 526 e 535.

O Sr. PRESIDENTE (Álvaro Gomes):- Com a palavra o presidente do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, José Ribeiro.

O Sr. JOSÉ RIBEIRO:- Boa-tarde. Quero saudar toda a Mesa na pessoa do deputado Álvaro Gomes, para não cometer o erro de esquecer alguém. Devo dizer que nós trabalhadores da construção não poderíamos deixar de nos pronunciar em um momento como este.

Quando ouvimos falar de progresso para o nosso Estado, ficamos bastante alegres. Mas em certos momentos vemos isso com preocupação, tendo em vista a questão da segurança. Nós trabalhadores da construção civil não sabemos se cobramos reajuste e outros direitos ou se nos preocupamos com a segurança dos trabalhadores.

Por isso, gostaríamos de conclamar esta plenária e demais autoridades para que fosse convocada outra sessão a fim de discutir a segurança dos trabalhadores no ramo da construção civil. Só nesses últimos 4 meses já perdemos quatro companheiros trabalhadores, que foram a óbito vítimas de acidentes do trabalho, além de mais 12 acidentes graves que ocorreram no ramo predial.

Sem falar no pessoal da construção pesada. Não temos dados oficiais, mas sabemos que perdemos companheiros desse setor. São nossos irmãos. Parece que a representação da pesada não está aqui, mas não podemos esquecer desses companheiros que encontramos em outros momentos de trabalho. Na terça-feira perdemos dois companheiros na Rótula do Abacaxi, vítimas de acidentes de trabalho, e um está acidentado em casa.

Quando o progresso vem para o nosso Estado, nós trabalhadores ficamos alegres devido à oferta de emprego. A Copa está por vir e queremos ter a sua alegria, mas não queremos a triste recordação de perda dos trabalhadores que prestaram serviços para alegria de todos, e as famílias depois ficarem chorando a falta dos seus companheiros, dos seus pais



de família, dos filhos que vêm das suas casas, de diversos Estados, municípios e termina a família recebendo o óbito em casa.

É isso que queremos pedir, nós trabalhadores queremos o progresso mas também queremos a vida, porque acima de tudo está a vida do ser humano.

Muito obrigado.

(Palmas)

(Não foi revisto pelo orador.)



0773-I

Ses. Esp. II

Or. Jonas Dantas

Sessão Especial para discutir a concessão do sistema da rodovia BA 093, BA 099 e dos trechos das BAs 512, 521, 524, 526 e 535.

O Sr. PRESIDENTE (Álvaro Gomes):- Concedo a palavra ao Sr. Jonas Dantas, presidente do CREA.

O Sr. JONAS DANTAS:- Boa-tarde a todas e a todos!

Queremos fazer uma saudação especial à Mesa, na pessoa do deputado Álvaro Gomes, do PC do B, parabenizá-lo por esta iniciativa que já começa a fazer parte da agenda da população de Salvador: discutir mobilidade urbana como inclusão social. Essa é uma questão extremamente importante. Historicamente, convivemos numa cidade que nunca teve um planejamento urbano que completasse a questão social, principalmente no que diz respeito àquilo que é a ocupação do solo deste município de maneira, acima de tudo, que fizesse com que aqueles que aqui moram pudessem ter todo serviço necessário.

Por falar em mobilidade, temos uma preocupação clara em relação a isso. A mobilidade em Salvador, como de resto em todas as cidades do Brasil, sempre contemplou a fluidez do veículo. O cidadão, nesse processo relacionado à inclusão do ponto de vista da mobilidade, sempre esteve fora do processo de discussão e planejamento da mobilidade.

Mais do que isso, a identificação de que é necessário termos, além da mobilidade motorizada, contemplada por um sistema integrado de modais, ou seja, as alternativas que temos de transporte, e, nesse aspecto, apesar de Salvador ter um dos mais caóticos sistemas de transporte coletivo do Brasil, paradoxalmente, apresenta alternativas para que possamos melhorar a qualidade dos serviços.

As questões metroviária e ferroviária já foram muito bem citadas aqui, E o modal náutico, Salvador tem mais de 35Km de costa navegável, em condições de ser muito bem aproveitada como transporte de massa, dentro de uma política de transporte, e favorecer, através da integração, a que possamos ter uma mobilidade menos impactada, mas infelizmente isso não tem sido contemplado.



A integração desses modais, dessas alternativas é fundamental para garantir o direito à cidade, a todo cidadão deste município, o que não tem acontecido. Lamentavelmente, Salvador se tornou uma mercadoria onde quem tem dinheiro ocupa as melhores terras, quem tem dinheiro tem a possibilidade de ter infraestrutura e serviços diversos, deixando à margem milhares e milhares de cidadãos.

Aí é que está o grande momento. A discussão da Copa do Mundo é uma janela de oportunidades que se oferece, importantíssima para a imagem e para o desenvolvimento econômico da nossa cidade, mas ela tem, como já foi muito bem dito aqui, de deixar legados para todos nós. Deixar benefícios sociais, infraestrutura, cultural, físico, que garanta que possamos ter uma cidade melhor cuidada e, acima de tudo, voltada para atender aos nossos interesses. É uma questão que sabemos o quanto é importante.

Temos que fortalecer as bases sociais para que possam intervir na decisão dos projetos que nos beneficiem. Não dá para ficar fora desse processo de discussão e, simplesmente, quando muito, participando de fórum sem ter a capacidade e o poder de pressão e decisão para que esses projetos possam beneficiar a sociedade.

Temos que estabelecer um mecanismo de controle social para que não aconteça essa vergonha que é o metrô. E, provavelmente, não vai ninguém para a cadeia, não, tenham certeza disso. Um metrô que começou com o seu processo de licitação em 1999. As suas obras começaram em 2000, 2001, não teve um projeto básico, das quatro etapas a primeira era de 12Km, somente seis estão aí nessa situação. Consumiu mais de um bilhão de reais, tem mais 80 milhões para serem consumidos, conforme foi liberado dentro do PAC da Mobilidade. Esse PAC que destina 18 bilhões de reais, só Salvador vai ser contemplada com 2,4 bilhões, o que nos deixa preocupados porque não existe projeto para dizer como vamos fazer a extensão da primeira etapa até Pirajá; como é que vamos trabalhar na requalificação dentro do processo de acessibilidade e mobilidade da Estação da Lapa, a maior estação de transbordo do Nordeste, onde circulam mais de 460 mil pessoas por dia e se encontra numa situação extremamente precária; como vamos recuperar a Estação Rodoviária de Salvador, decidir que precisamos de uma outra, tirar essa daí e colocar em outro lugar para ampliar o



serviço e facilitar o processo de mobilidade; e principalmente saber como vamos contemplar, dentro de um projeto de mobilidade não motorizada.

Salvador já deveria, há muito tempo, ter um projeto de ciclovia, que se contemplasse essa alternativa dentro do projeto de mobilidade. Mais do que isso também, é o desejo de andar a pé. Se a gente desejar ir, por exemplo, da Rótula do Abacaxi até o Iguatemi, não vai ter como ir andando. Vai andando, agora vai disputando com o perigo de ser atropelado.

A última intervenção de corredor viário de importância que Salvador teve foi a Avenida Paralela, que tem mais ou menos 40 anos. Pois bem, é provavelmente o mais novo projeto que se teve em relação a isso. Simplesmente se esqueceram de que as pessoas poderiam andar pela Paralela, se esqueceram também de que as pessoas poderiam andar de bicicleta pela Paralela. Era a oportunidade que tínhamos para contemplar, dentro desse projeto de mobilidade, o acesso das pessoas à cidade com as alternativas que elas desejassem.

Para completar, meus amigos, queremos dizer que temos hoje na agenda de Salvador muitos desses fóruns discutindo mobilidade. Mas mais do que discutir mobilidade é a gente contribuir de forma a apresentar projetos e operacionalizá-los, transformá-los em realidade na vida de todos nós. Senão não vai valer de nada a gente estar inaugurando, fazendo esses fóruns, debater esses temas e, infelizmente, sem ver nada acontecer.

A Copa do Mundo é um momento oportuno? É. Mas mais do que isso a sociedade de Salvador tem que tomar para si a decisão daquilo que lhe interessa, como projeto de melhoria de qualidade de vida. Só assim o chamado protagonismo de decisão será oportunizado, e aí, sim, nós teremos uma cidade da qual teremos orgulho de pertencer a ela e dela cuidar.

Muito obrigado, uma boa tarde. Parabéns, deputado Álvaro Gomes.(Palmas)

(Não foi revisto pelo orador.)



0774-I

Ses. Esp. II 05/05/11

Or. Ney Campello

Sessão Especial para discutir a concessão do sistema da rodovia BA 093, BA 099 e dos trechos das BAs 512, 521, 524, 526 e 535.

O Sr. PRESIDENTE (Álvaro Gomes):- Com a palavra o secretário Ney Campello que, sem dúvida, vem fazendo um trabalho muito importante para receber a Copa 2014 aqui no Estado da Bahia.

O Sr. NEY CAMPELLO:- Boa tarde a todas e a todos, quero cumprimentar a Mesa em nome do deputado Álvaro Gomes, parabenizá-lo pela iniciativa. Ao mesmo tempo quero aproveitar a oportunidade para agradecer, através do deputado Álvaro Gomes, o apoio que a Assembleia Legislativa prestou ao governo do Estado, ao Poder Executivo, quando aprovou aqui a reforma administrativa. Agradeço também ao meu prezado amigo aqui presente, colega de escola, deputado Capitão Tadeu. Essa reforma viabilizou a criação da Secretaria de Estado para Assuntos da Copa de 2014.

Nesta oportunidade, portanto, deixamos de ser, a partir da publicação no Diário Oficial de hoje, uma secretaria extraordinária para ser uma Secretaria de Estado. Isso para nós tem muita importância, e o apoio que a Assembleia Legislativa nos deu tem uma importância destacada não por conta da estrutura. Na verdade, teremos uma estrutura muito pequena e essa é a nossa visão, que a Copa precisa ser um assunto para investimento, para buscar resultados e não despesas para o Estado. Mas, pela importância da autonomia administrativa, orçamentária e financeira que passamos a ter, possibilitando muito maior agilidade nos processos decisórios, sobretudo para uma secretaria que tem um prazo de validade, na medida em que ela se extingue em 31 de dezembro de 2014 - portanto, as decisões precisam ser céleres, rápidas -, a criação da Secopa fortaleceu, vamos dizer assim, o cumprimento desse nosso objetivo.

Dito isso, quero trazer agora algumas reflexões sobre o tema. Primeiro, observem que nós temos aqui uma participação importante de representações. Mas daqui, olhando para o Plenário e as Galerias Paulo Jackson, deputado Álvaro, percebo uma participação mais



importante ainda da população, de pessoas do povo, de gente simples que está nesta Casa acompanhando este debate. E faço essa referência porque tal participação é a expressão do quanto este tema da mobilidade e acessibilidade passa a ser recorrente e a integrar, fazer parte da agenda da sociedade.

Hoje mesmo neste Poder estão ocorrendo dois debates, dois eventos com o mesmo tema. Eu tenho participado, ao longo destes últimos 30 dias, de diversas discussões sobre mobilidade e acessibilidade. A última a que fui, no sábado, foi do Partido Verde, que tratou do mesmo assunto e de outros tantos também. Já fui convidado agora, mais recentemente, para um outro debate que vai acontecer como promoção partidária do PCdoB, PSB e PDT, parece-me que no próximo dia 23 ou numa data próxima. Isso mostra o quanto este tema, quando se torna assim tão recorrente, é revelação ao mesmo tempo da sua própria gravidade, importância, relevância. Ou seja, o que nós estamos vivendo de fato, não só em Salvador mas também na sua Região Metropolitana, é uma situação de caos quando falamos de tráfego e trânsito na cidade. Uma situação de absoluto caos que prejudica, essencialmente, a população mais pobre.

Quer dizer, é a lógica da ditadura do carro, que gera na classe média um enorme *frisson*. E a gente a ouve muito reclamando do tempo que passa se deslocando de carro na cidade, mas quem verdadeiramente paga essa conta de maneira muito mais cruel é a população pobre. Porque quando um trabalhador - e os deputados Tadeu e Álvaro, como representantes populares, sabem - se desloca por conta do transporte coletivo desta cidade, ele sabe a hora que sai, mas não a que chega no trabalho. E quem foi trabalhador, quem é trabalhador sabe que não dá para chegar 1 hora e meia, 1 hora depois no local onde trabalha e dizer assim: “- Olha, patrão, cheguei uma hora depois por causa do caos da mobilidade urbana.” Esse discurso não cola. Isso gera, em regra, desemprego. Essa é a consequência quando um fato desses ocorre.

Então, acho que nós falamos de mobilidade urbana mas precisamos, talvez, acentuar um pouco mais. Vejo muito o tema, que é natural para quem tem uma participação mais técnica. Não sou um especialista em transporte. A razão de eu começar a entender o assunto e falar sobre ele é a minha responsabilidade com a Copa, que me obriga a estudá-lo



para conhecê-lo. Mas observem que a gente fala muito de tecnologia dos sistemas, das tecnologias veiculares, o que é que vai ser, se é BRT, se é VLT, se é metrô. No entanto fala pouco do cidadão, fala pouco da condição humana nesse contexto da mobilidade, da acessibilidade. Por isso mesmo é que se fala muito em mobilidade e pouco em acessibilidade. A palavra acessibilidade aparece pouco nestes debates e neste discurso. Há pouco Jonas fez essa observação aqui.

Itamar, da Conder, está aqui e foi quem me levou estes números. Estou vendendo o peixe que ele me vendeu. Quer dizer, a nossa Salvador é uma cidade que não oferece mais condições para cerca de algo, alguma coisa em torno de 35 a 40% da população. Quase metade desta cidade anda a pé ou de bicicleta. É uma cidade que não oferece passeios, não oferece rampas, não oferece piso tátil. Então, o cego, o cadeirante, as pessoas nessas condições não têm possibilidade de circular.

A lógica de planejamento, e quero começar por aí a minha reflexão, porque o sistema de transporte, se nós pudermos chamar assim, na verdade, é um subsistema do sistema de planejamento urbano de uma cidade. É um dos sistemas de um sistema maior, do macro sistema de planejamento urbano da cidade, e a lógica de planejamento urbano desta cidade não é uma lógica, e estou falando historicamente, precisamos um pouco nos destituir da condição de ficar encontrando bodes expiatórios ou traduzindo este debate num debate menor, mesquinho, para tentar atingir o atual governante, o atual prefeito ou qualquer outra coisa, a lógica, historicamente, desta cidade, não está centrada no cidadão. A lógica histórica desta cidade é a lógica do favorecimento do capital imobiliário, de determinados segmentos que, do pondo de vista econômico, subordinam os interesses da cidade.

Aqui, pelo menos, 3 são destacados. O segmento do lixo, o do transporte e o da construção civil. É só observar o poder que esses 3 segmentos econômicos da sociedade têm como poder na lógica de funcionamento da cidade.

Essa é a questão que precisamos trazer para o debate, precisamos levantar a bola. Quer dizer, a oportunidade da Copa precisa ser a oportunidade de se rediscutir a lógica de planejamento, porque daí, da especulação do uso do solo e da ausência de uma cultura de planejamento voltada para o interesse social estão nossos problemas. E não adianta tentar



resolvê-los com mais viadutos, mais passarelas, porque estamos construindo um novo andar para o problema que enfrentamos na Cidade do Salvador.

É olhar de mais um andar, é olhar de cima o agravamento dessa situação de mobilidade e acessibilidade desta cidade. Então, temos que trazer à tona essa discussão, mesmo. Temos que ter coragem de dizer, celebramos nesta cidade historicamente, nos últimos 30, 40 anos, Jonas, as chamadas Avenidas de Vale como uma grande solução de Salvador, e elas nasceram sem passeios, sem área de recuo para ônibus, sem via expressa de ônibus, sem ciclovias, enfim, sem aquelas condições que poderiam, hoje, se constituir em condições para uma cidade sustentável, saudável, em condições de se usar.

Quer dizer, essa é a questão que precisa ser por nós debatida. Mas acho que está em tempo. Nem precisamos ficar olhando o tempo inteiro pelo retrovisor, nem reduzir essa discussão a um debate menor, como disse, político, de interesses eleitorais, ou qualquer coisa.

O diálogo institucional, como disse aqui Leonel, precisa ser resgatado. Está aí o legado da Copa que precisamos comemorar. A Copa coloca na mesa prefeitura, governo do Estado, União, CREA, Sindicato dos Trabalhadores, Ministério Público, ou pelo menos, ajuda a colocar na mesa esses diferentes atores para conversar sobre o que queremos, que cidade nós queremos.

Eu acho que esta é a grande pergunta: qual é a cidade que queremos? Porque ela não se resolverá com uma intervenção de 570 milhões do Ministério das Cidades, seja ele BRT ou BLT, seja uma coisa ou seja outra. Tenho falado isso nas minhas palestras, na minha participação. Essa discussão, inclusive, é uma discussão mal colocada e que tem sido mal debatida e até também mal publicada, ou seja, pela própria imprensa, porque virou essa discussão como se fosse um Ba-Vi, tenho dito isso.

Quer dizer, você torce por quem, torce pelo BLT, ou pelo quê? Eu torço pelo Vitória, outros torcem pela Bahia. Essa não é a discussão que está posta, porque não adianta a adoção de uma tecnologia veicular, de um modal na Paralela, sem pensar a cidade do ponto de vista sistêmico nas suas necessidades e, no nosso caso, do ponto de vista metropolitano, porque a nossa cidade não é mais Salvador apenas.



Outro dia, ouvia o professor Clímaco dizer: “É preciso pensar Salvador até Sauípe”. Há um fluxo de circulação, de serviços, de trabalho, as pessoas usam Salvador. Não estou nem falando de Copa. Também, se falarmos de Copa, é a mesma coisa. Não adianta resolver Salvador se não resolver Lauro de Freitas, porque as seleções vão ficar no Litoral Norte; os turistas também vão ficar, uma parte boa, no Litoral Norte. Se não resolver Lauro de Freitas, não adianta o equacionamento. Então, tem que ser esta cidade pensada do ponto de vista do planejamento urbano, do ponto de vista metropolitano e dos sistemas integrados, sejam eles quais forem do ponto de vista modal.

No caso nosso, temos que acentuar algumas coisas que foram ditas aqui. Ou seja, o que é que tem que resolver? Tem que se resolver no caso de uma concepção metropolitana integrada intermodal? Tem que se resolver o problema do metrô. Não dá para se fazer uma solução, seja ela qual for, volto a repetir - para não parecer que é uma disputa ou uma torcida de interesses -, a solução do ministério que será encaminha. Eu concordo com o representante da Federação Nacional. Acho também que o governo federal ter tomado essa decisão de concentrar todos os investimentos numa única tecnologia veicular, no único tipo de modal, que é o BRT, não me parece ter sido a melhor opção. Concordo plenamente com isso. É preciso adequar a realidade de cada cidade. Não quer dizer que não possa ser BRT, mas pode ser BRT numa cidade e ser metrô em outra.

O fato é que seria uma irresponsabilidade pública - aí falo em nome do governo do Estado da Bahia, porque o governo do Estado da Bahia é o tomador desse financiamento-, o governo do Estado da Bahia colocar 600 milhões de empréstimo. Fica aparecendo nos jornais assim: um investimento - como se fosse um dinheiro do Orçamento Geral da União, um dinheiro não oneroso. Não é! São 540 milhões que serão pagos com a receita do Estado, com o dinheiro do Estado, do cofre público estadual. Quer dizer, seria uma irresponsabilidade o governo do Estado tomar 540 milhões e colocar numa intervenção na Paralela e, depois, dizer que metrô se discute depois. Como o metrô se discute depois? E na hora de operar os 6 quilômetros? Quem paga uma tarifa prevista de R\$ 12, 13, 14? Quem paga essa conta? Essa pergunta tem que ser respondida agora, e não daqui a um ou dois anos.



Portanto, o PMI – Procedimento de Manifestação de Interesse – que foi lançado pelo governo do Estado, através da Secretaria de Planejamento, no meu entendimento, ainda que tenhamos problema, sim, de prazo, não se pode negar, foi uma medida necessária para que se restabelecesse o debate, saindo desse gueto de uma discussão, de uma posição mais pontual de intervenção para uma discussão mais abrangente de cidade, porque tem que resolver o metrô, porque tem que resolver o trem suburbano.

Como é que fica o subúrbio desta cidade depois da Copa de 2014? Essa pergunta tem que ser respondida agora, no momento em que se discutem as alternativas. O PMI é só para isso. É uma consulta pública para que o mercado se posicione e diga que alternativas tem a oferecer. E o Estado pode decidir no PMI por uma das propostas, são sete, que foram abertas no último dia 2 de maio. Pode decidir por uma, pode decidir por nenhuma, ou pode fazer uma composição entre as proposições.

Então, o Estado está absolutamente à vontade para compor o que é melhor para o interesse público. Naturalmente, isso terá que ter a anuência da Prefeitura de Salvador. Não se pode fazer, seja qual for o resultado do PMI, nenhuma intervenção em Salvador sem a anuência da legitimidade do poder público instituído, que é o poder do prefeito atual da capital. Por isso mesmo é que o Leonel aqui registrou que amanhã se lançará o tal do termo de cooperação, da mesa de monitoramento, para que a gente sente com a mesa e chegue a um acordo que seja o melhor acordo para a cidade. Como disse Álvaro aqui, buscando falar sobre esse assunto da participação popular.

Algumas coisas também junto ao metrô e o trem têm que ser resolvidas. As alimentadoras têm que ser resolvidas- estou falando agora de Copa –, porque não adianta, e o Bobo está aqui, também resolver o corredor estruturante da Paralela se a Pinto de Aguiar e via regional, a 29 de Março, que são os principais acesso para Pituaçu e para o Barradão não estiverem também equacionadas até 2014 porque serão potencialmente os estádios de treinamento. Então essas vias alimentadoras têm que estar no pacote, é essencial.

Uma outra que é, inclusive, um pleito que a prefeitura vem apresentando, por isso que o diálogo tem que caminhar, assim. Precisa ser um diálogo de alto nível, não pode ser



um diálogo do interesse de um ente versus o interesse do outro ente federativo. Quer dizer, o pacto federativo é isso.

A prefeitura tem falado do trecho Iguatemi/Lapa via Vasco da Gama. Esse é um trecho importantíssimo que se resolve para a Copa. A gente tem quer dizer isso, tem que estar no pacote porque a mancha hoteleira de Salvador fica mais próxima dessa região: é Barra, Rio Vermelho, Pituba. É nessa região em que está presente mancha hoteleira da cidade.

Então não adianta porque o torcedor não sai do aeroporto de Salvador para pegar um metrô de superfície, ou um BRT, e seguir direto para o estádio assistir o jogo. Isso não existe. O torcedor, o visitante, chega e vai para o hotel, do hotel é que ele vai pegar uma condução para levá-lo até o estádio. Portanto da Vasco da Gama até a Lapa precisa estar equacionada em relação a esse tema.

E, é preciso aproveitar esse embalo para resolver o negócio mesmo, todos sabem, eu tenho reiterado o tema, o Leonel fez essa observação, do projeto da bicicleta, das ciclovias.

Nós estamos conseguindo, acho que já conseguimos, um apelo na discussão desse tema que começa a crescer do ponto de vista de apoios, de manifestações. O governo do Estado apresentou no PAC II, projeto encaminhado, algo em torno de 40 milhões somados que pode fazer com que Salvador, Capitão Tadeu, saia da condição de uma das piores cidades no Brasil em ofertas de ciclovias e ciclofaixas para uma das primeiras cidades com 200 quilômetros de ciclovias novas ou requalificadas. Isso é um grande avanço para a cidade de Salvador. Essa é uma mudança de paradigma, é uma mudança de cultura, porque no curso dessa mudança não está se discutindo só meio de circulação, mas está se discutindo até pacto de convivência. Porque na medida em que você começa discutir ciclovias, ciclofaixa, bicicleta, você está discutindo respeito – o senhor que é um especialista de trânsito, deputado, especialista do tema – o respeito ao ciclista. Por que em Amsterdã a bicicleta passa e todo mundo para para a bicicleta passar e aqui nessa cidade não há mais bicicleta nas ruas? Os trabalhadores da construção civil, por exemplo, na Paralela não estão mais usando



bicicleta porque têm medo de morrer. Uma bicicleta ali na Paralela, o ciclista morre certamente, porque não há respeito.

A Copa também é uma oportunidade para se discutir valores, pacto de convivência, respeito ao outro, respeito ao próximo, ao vizinho. Quer dizer, uma cultura que a gente chama de uma nova estética de cidade, de uma concepção nova de conviver na cidade. Isso também está na discussão da Copa e precisa ser considerado.

Eu concluo dizendo que se nós conseguirmos, nesse diálogo institucional, alcançar o mínimo de consenso, para que essas intervenções estejam numa lógica que deflagrem um processo ainda mais importante para a cidade, porque não é rever apenas a política de transporte, mas rever a política e planejamento de prioridades dessa cidade.

Na nossa cidade, historicamente, a lógica que prevalece é: primeiro se licencia, depois se discute a infraestrutura. Não há cidade que se sustente de um jeito desse. Você pega uma Paralela da vida, está todo mundo reclamando da Paralela. É porque o Le Park ainda não começou a funcionar e nem o empreendimento do final da Paralela ainda não começou a subir, porque na hora em que esse empreendimento do final da Paralela subir e o Le Park estiver em pleno funcionamento, vamos entender o que é a lógica de licenciar primeiro e se discutir infraestrutura, serviços, depois. Nós temos muitos planejadores e muita gente inteligente, não precisamos importar de lugar nenhum isso, tem muita solução aqui da inteligência baiana, da academia baiana. Mas, se fosse pensado diferente, em cada núcleo urbano desse, nós estaríamos discutindo também a implementação de serviços nos próprios núcleos urbanos.

Uma cidade pode crescer de maneira planejada, ordenada, de modo que o sujeito mora ali e ali perto tem escola, posto de saúde, tem supermercado, tem as condições de sobrevivência. Ele não precisa ficar duas, três horas circulando numa cidade para poder alcançar, chegar a um serviço, mas não é a lógica que prevalece. É adensar o possível dentro de uma perspectiva de atendimento a interesses de determinado segmento da capital, e não tenho nada contra os interesses empresariais, é legítimo que os empresários desejem.

Agora, quem está como agente público precisa mediar essas relações para assegurar que o que prevaleça seja o interesse público. O empresário tem mais é que querer



construir, levantar edifício, os empresários de transporte sobre pneus querem que seja a BRT porque eles têm a *expertise* em pneus. Agora, o Estado e a Prefeitura têm a obrigação, o dever de mediar essas relações, usar a autoridade de Estado para que o interesse público prevaleça e não os interesses de segmentos particulares dessa cidade.

Esse é o desafio. É grandioso o desafio que temos pela frente, mas acredito que se nós entendermos que a agenda da Copa é uma agenda sinérgica, é uma agenda de convergência de interesses, a agenda da Copa não é uma agenda para ficarmos disputando. Essa Mesa que está aqui, eu digo isso muito, já falei umas duas vezes com Jonas, é para sentar e conversar e pactuar. Nisso aí o deputado Tadeu está certo, é pacto mesmo. Isso não se resolve cada um olhando para o seu próprio umbigo, defendendo seu próprio interesse. É preciso sentar e conversar para que a cidade ganhe, porque a agenda da Copa é uma agenda que permite e que possibilita que todos ganhem. É saber conduzir, é ter capacidade, espírito público para conduzir esse tema de modo a que o interesse social prevaleça sobre os interesses particulares.

Nós estamos aí, o governo do Estado com o propósito de contribuir nesse debate, de adotar as ações, os projetos e medidas necessários para que tudo caminhe nessa direção.

Muito obrigado.

(Não foi revisto pelo orador.)



0775-I

Ses. Esp. II 05/05/11

Or. Renato Cunha

Sessão Especial para discutir a concessão do sistema da rodovia BA 093, BA 099 e dos trechos das BAs 512, 521, 524, 526 e 535.

O Sr. PRESIDENTE (Álvaro Gomes):- Estamos chegando ao final desta sessão especial. Queria registrar a presença aqui do Pastor Sargento Isidório, e verificar se mais alguém do Plenário ou da Mesa desejam fazer uso da palavra para que façamos aqui o encerramento.

Com a palavra o representante do Gamba, presidente Renato Cunha, que irá fazer uso da palavra.

O Sr. RENATO CUNHA:- Boa noite a todos. Eu pedi a palavra só no finalzinho, e parabenizando o deputado pela iniciativa desse debate tão importante para fazermos na cidade. Como está sendo dito, Salvador precisa ter um choque de gestão nessa área, porque está precisando realmente de um choque para que todas as palavras aqui colocadas por várias pessoas que falaram, inclusive agora pelo Secretário Ney Campelo, sobre essa institucionalização desse debate, nós ficamos pensando onde vai acontecer. Precisa acontecer com a Prefeitura, com o Estado, com as entidades da sociedade e com os trabalhadores.

Isso é fundamental para que realmente levantemos essa Taça do Mundo para que tenhamos, efetivamente, os benefícios para toda a população que precisa de transporte, precisa de acesso, precisa da mobilidade e que isso seja feito de forma responsável inclusive do ponto de vista ambiental. Precisamos procurar também os moldais que sejam menos poluentes, o carro é o que mais polui; o ônibus também, os ônibus que temos na cidade, inclusive são velhos, ultrapassados do ponto de vista ambiental com motores que geram muita poluição, precisamos pensar nisso também gostaria só de lembrar uma questão que para nós, do movimento ambientalista, está preocupando bastante, que é a ampliação do aeroporto, principalmente a construção da segunda pista, que vai destruir, de uma vez por todas, as dunas do Abaeté, o Parque do Abaeté, que é tão valorizado e tão esquecido, também, pela sociedade e pelas autoridades públicas ao longo de todos os governos



passados, que não tiveram a preocupação de ali ser, realmente, uma vitrine ambiental para a sociedade, um parque que garantisse a proteção daquelas dunas, daquele ecossistema todo. Se realmente for construída essa segunda pista que está sendo anunciada, será a morte daquelas dunas todas.

Faço um apelo, deputado, secretário Ney: repensem essa proposta da ampliação do aeroporto. Parece, pelas últimas notícias que vi, que a pista não sairá para a Copa, é o que está sendo dito. Mas ampliar o aeroporto, ampliar a parte física do terminal significa que o projeto do aeroporto será ali mesmo, tanto do ponto de vista do terminal, como da solução aeroviária para a cidade, não só a Cidade de Salvador, mas toda a Região Metropolitana. É preciso que se pense em outro aeroporto, talvez, num lugar mais adequado do ponto de vista de acesso, de mobilidade, de tudo isso que se está falando aqui.

Acho que tem que haver uma reflexão sobre essa questão do aeroporto, porque está na hora de pensar, como várias cidades do mundo já estão pensando, em aeroportos mais distantes ou pouco, com facilidade de acesso, logicamente. Não um aeroporto em um lugar que ninguém consegue chegar lá direito, só de carro, só de transportes individuais.

Então, é esta a mensagem que eu gostaria de colocar dentro do bojo da discussão de transporte, que no transporte aeroviário se pense também em outro local para o aeroporto para que, realmente, possamos, dentro do PAC da Copa, vamos assim dizer, garantir a proteção dos parques da cidade.

Até falei sobre isso com o secretário em um debate promovido pelo CREA recentemente. Acho que ninguém está falando na Cidade do Salvador em um aspecto ambiental, de proteção dos parques. Acho que isso é fundamental para que tenhamos um planejamento ambiental dessas áreas que precisam de mais cuidado. Aí, já falo de Pituaçu, São Bartolomeu, Parque de Pirajá, além do Abaeté também.

Acho que é uma oportunidade, agora, de melhorarmos essas áreas e, talvez, criar novas unidades de conservação.

Parabéns, deputado.

Muito obrigado.

(Não foi revisto pelo orador.)



DL-02

Ses. Esp. II 05/05/11

O Sr. PRESIDENTE (Álvaro Gomes):- Registro a presença do diretor da Escola Politécnica da UFBA, Luís Edmundo Campos.

Quero dizer que esta sessão foi muito produtiva. Fazer essa campanha juntamente com o governo do Estado, com o secretário Ney Campello, para que a abertura da Copa de 2014 seja em Salvador, na Bahia – porque temos condições de fazer a abertura da Copa 2014 –, é uma luta em que a Assembleia Legislativa está engajada. Aliás, já realizamos aqui uma sessão especial especificamente para discutir este assunto. A Assembleia Legislativa está engajada nessa questão.

Quero agradecer a todos os presentes pelas presenças, principalmente a presença popular, porque esta sessão em que se discutiu metrô, mobilidade urbana, Copa de 2014, inclusão social foi especial que tem como objetivo – e cumpriu com esse objetivo com as contribuições, as falas, as reflexões de todos os oradores – transformar Salvador em uma cidade mais humana, que esteja a serviço de sua população, principalmente a população mais carente.

Quando vemos esta Casa cheia de trabalhadores e trabalhadoras, as camadas populares, os representantes das diversas entidades. A gente recebe essa população com muita satisfação, porque o nosso objetivo é direcionar para aqueles que mais precisam. A Copa de 2014, pensando naqueles que mais precisam. Mobilidade urbana, pensando naqueles que mais precisam. Buscar a questão do metrô para beneficiar toda a população.

Esta sessão especial chega ao seu final, entendendo que cumpre com seu objetivo da continuidade de luta para trazer a abertura da Copa para a Bahia, para que a gente tenha um projeto de mobilidade urbana que preveja a questão das ciclovias, de uma melhoria para as condições de vida da nossa população.

Portanto, queria agradecer, principalmente, as camadas mais populares, a esta Mesa representativa com todas essas personalidades que engrandece o nosso evento. Em



ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DA BAHIA

DIVISÃO DE TAQUIGRAFIA

nome do Poder Legislativo do Estado da Bahia, declaro encerrada a presente sessão.
(Palmas!)