

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO
INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO
AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE
NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

ATA N° 066

PRESIDENTE - DEPUTADO RIVA

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Autoridades presentes, senhores e senhoras, boa-tarde!

Em nome da Assembléia Legislativa do Estado de Mato Grosso, declaro aberta esta audiência pública, com a finalidade de debater o projeto para operação integrada do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros do Aglomerado Urbano Cuiabá/Várzea Grande.

Convido para compor a Mesa o Exm° Sr. Deputado Eliene, para ocupar a 1ª Secretaria, que é também autor do requerimento. Convido para ocupar a 2ª Secretaria o Deputado Sérgio Ricardo.

Convido ainda para fazer parte da Mesa o Secretário de Infra-Estrutura, o Exm° Sr. Vilceu Francisco Marchetti. Convido o Vereador Mário Lúcio, representando a Câmara Municipal de Cuiabá, Líder do Partido Verde na Câmara; a Presidenta da Agência Reguladora dos Serviços Públicos - AGER, Srª Márcia Vandoni; o Secretário Municipal de Trânsito e Transportes de Cuiabá, ex-Deputado Emanuel Pinheiro; o Superintendente de Trânsito de Transportes Urbanos de Várzea Grande, Sr. Tarcísio Bassan; o Sr. Carlos David Nasser, Diretor de Tecnologia e Inovação da COPI/UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro; o Sr. Luis Miguel de Miranda, do Núcleo de Estudos de Logística e Transporte da Universidade Federal de Mato Grosso.

Queremos registrar a presença e participação nesta audiência pública do Deputado José Carlos Freitas, 3º Secretário da Assembléia Legislativa, e também do Deputado Carlos Brito.

Convido todos para ouvirmos, de pé, o Hino Nacional Brasileiro.

(O HINO NACIONAL BRASILEIRO É EXECUTADO.)

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Queremos ainda convidar para compor a Mesa o Dr. Alexandre Matos Guedes, Promotor de Justiça.

Queremos registrar e agradecer a presença do ex-Deputado Estadual Amador Tut, empresário do setor de transporte; do Presidente do Sindicato de Transporte Intermunicipal de Passageiros de Mato Grosso, Sr. Júlio César Sales Lima; da representante do Presidente do IPDU, Adriana Bussiki dos Santos; do professor Joacir da Silva; do Presidente da FEMAB, Walter Arruda; da Secretária Executiva do Conselho Estadual de Transporte, Thais Martins; do Deputado Pedro Satélite; do Coordenador da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo de Mato Grosso, Wanderantes; do Tenente-Coronel Sidney, Comandante do Corpo de Bombeiros Metropolitano; da Administradora Regional Leste da Prefeitura de Cuiabá, Maria Helena Caramelo; do Sr. Juliano Betossini, Assessor Especial Fazendário da SEFAZ; do Dr. Paulo Pitaluga, representante da Casa Civil; da Srª Tânia Matos, Administradora Regional Sul da Prefeitura Municipal de Cuiabá; da Srª Maristela Okamura, Administradora Regional Norte da Prefeitura Municipal de Cuiabá; do Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes Alternativos de Mato Grosso, Sr. Deusedir

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Moreira de Ávila; do Presidente do Bairro Bosque da Saúde, José Clemente de Barros; da Presidente da Rede de Informação Cidadania Divina Luz, Vera Carvalho; da Sr^a Fátima Aparecida, Presidente do Bairro Paiaguás II; do Presidente do Bairro Tijucal, Sr. Paulinho; do Coronel Delamônica, Diretor de Serviços Técnicos do Corpo de Bombeiros; do Sr. Deovan Rosa Parreira, Administrador Regional Oeste da Prefeitura de Cuiabá; do Sr. Mauri Guimarães de Jesus, Advogado; do Sr. Édio Martins, Presidente da UCAMB; do Sr. Gilson Ramos Marra, Assessor Executivo do SETROMAT; do Sr. Joelmar Varjão, Ouvidor da AGER; da Sr^a Tânia Maria Porto de Moraes, Coordenadora de Contrato da AGER; do Sr. Diogo Egídio Sales, Diretor-ouvidor da AGER; do Sr. Antônio Gabriel, Diretor Regulador da AGER; DO Dr. José Antônio Lemos, ex-Secretário Executivo da AGER; do Sr. Wilson Ninomiya, Técnico da AGER; do Sr. Carlos Klaus, Diretor Executivo da Fundação Educacional de Cuiabá; do Sr. Wilson Menezes Coutinho, Diretor Técnico da METAMAT; do Sr. Mauro Marques, Assessor Jurídico da SEPLAN; da Sr^a Maria Socorro Barbosa, Presidente do Bairro Lagoa Azul; da Sr^a Íris Pontes, Presidente do Clube de Mães do Parque Nova Esperança; do Sr. Carlito Cruz, Presidente do Bairro Parque Nova Esperança I; do Sr. Valmir Cardoso, Presidente da União Coxipoense de Bairros; do Sr. Rogério Barbosa, Engenheiro da Prefeitura de Cuiabá; da Sr^a Regina Céli, Secretária Municipal de Planejamento de Várzea Grande.

Esta audiência pública foi requerida por mim e pelo Deputado Eliene, aprovada pela unanimidade dos Srs. Deputados, e eu gostaria de convidar, para fazer uso da palavra, para falar sobre os objetivos da convocação desta audiência pública, o Deputado Eliene.

O SR. ELIENE - Sr. Presidente, colega Deputado Riva, 1º Secretário da Assembléia Legislativa e, em conjunto conosco, autor desse Requerimento para discutirmos a questão em audiência pública, que tem como objetivo debater especificamente o Projeto para operação integrada do sistema de transporte coletivo de passageiros Aglomerado Urbano de Cuiabá e Várzea Grande.

Cumprimento toda a Mesa nas pessoas dos colegas Deputados Sérgio Ricardo, Pedro Satélite, Carlos Brito e José Carlos Freitas; Mário Lúcio, representando a Câmara Municipal de Cuiabá; o Secretário de Infra-Estrutura Vilceu Marchetti; a Presidente da AGER, Márcia Vandoni; Tarcísio Bassan, Superintendente de Transportes do Município de Várzea Grande; Secretário de Trânsito e Transportes Urbanos de Cuiabá, ex-colega Deputado Emanuel Pinheiro; Dr. Alexandre Guedes, representando o Ministério Público; todas as autoridades; representantes de entidades aqui presentes; representante da UCAMB; Eder, da FEMAB; Walter Arruda; da União Coxipoense; o Valmir; todos os presidentes de bairros aqui presentes.

Sr. Presidente, eu entendo que é muito mais para ouvir as pessoas que trabalham já há algum tempo essa idéia da integração do transporte coletivo de Cuiabá e Várzea Grande. Então, nós queremos dizer que, em conjunto com Vossa Excelência e com a preocupação de possibilitar agilizarmos a tão sonhada integração do transporte coletivo de Cuiabá e Várzea Grande, nós então requeremos esta audiência pública.

Estão aqui presentes, eu não mencionei, a Universidade Federal, a COPI, que tem aí o seu projeto e que vai estar expondo e possibilitando a cada um de nós aqui, a cada um dos presentes, opinar e, coletivamente, buscarmos uma solução mais adequada, mais racional, que possa diminuir a angústia do povo que é usuário desse sistema. São mais de sessenta mil usuários diariamente que deslocam ou de Cuiabá para Várzea Grande, ou de Várzea Grande para Cuiabá, pagando duas passagens por dia, e isso é um grande sacrifício para muitas pessoas que ganham pouco, que estão desempregadas, ou que estão aí também no subemprego, como os que ganham

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

pouco, caçando formas de diminuir. Portanto, não há um sistema de transporte humanizado sem pensar nessa integração.

Ao participamos aqui, com vários colegas Deputados, com autoridades que já têm aí estudos profundos, como é o caso do nosso amigo José Lemos, que já vem batalhando há muito tempo nesse sentido, como outros que aqui estão, da AGER, da Secretaria de Transporte de Cuiabá, de Várzea Grande, com certeza, daqui nós teremos um encaminhamento de agilização e de busca da melhoria desse sistema.

A nossa preocupação principal, ao lado do Deputado Riva, quando discutimos e entendemos que seria interessante trazer aqui as principais pessoas que compreendem, que discutem e que preocupam também com a solução dessa problemática, era encontrar mecanismos que pudessem buscar a integração de uma forma mais clara e mais racional.

Então, eu quero encerrar dizendo que, com certeza, ao fim desta audiência pública, nós teremos muito mais conhecimento e a possibilidade de efetivarmos essa integração que tanto sonhamos. Muito obrigado. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Gostaria mais uma vez de cumprimentar todas as autoridades que compõem a Mesa já aqui nominadas, em nome do Secretário Vilceu Marchetti, do meu colega Deputado Eliene e do Deputado Sérgio Ricardo, do Vereador Mário Lúcio, de Cuiabá, da Presidente Reguladora da AGER Márcia Vandoni, dos Técnicos da Universidade Federal, do Secretário Emanuel Pinheiro, do Município de Cuiabá, e também do Superintendente dos Transportes Urbanos, Dr. Bassan, de Várzea Grande; saudar todos os meus colegas aqui presentes, Deputado Carlos Brito, Deputado Pedro Satélite, Deputado José Carlos Freitas, em nome deles eu saúdo todos os participantes desta audiência pública e, de maneira especial, à imprensa de Mato Grosso que dá cobertura a este evento.

E todos que interessam por este assunto extremamente importante e dedicado de ser tratado neste momento, mas que nós, como o Deputado Eliene disse, temos a obrigação principalmente de ouvir a sociedade e ouvir esse estudo que foi realizado pela Universidade Federal de Mato Grosso e pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, que é o projeto para a operação integrada do sistema coletivo de passageiros do Aglomerado Urbano Cuiabá/Várzea Grande, que trata de minúcias sobre a distribuição de demanda por horários das viagens, da taxa de ocupações das linhas, das demandas por ônibus e micro-ônibus, da pesquisa origem e destino da rede de transportes, dentre outros.

O estudo é composto por mapas com itinerários dos ônibus onde podemos ver algumas distorções graves de nosso sistema de transporte coletivo, como as rotas sobrepostas, ou seja, o estudo mostra que em alguns casos não são necessários que duas linhas de ônibus sejam utilizadas no mesmo sentido ou horário.

Para mim, o rigor técnico dessa avaliação mostra que o nosso sistema de transporte coletivo, tanto de Cuiabá quanto de Várzea Grande, precisa de melhorias ou necessita de uma reengenharia, o que pode e deve melhorar o trânsito, o conforto aos usuários e o preço das passagens.

Vou apresentar as principais observações que fiz desse estudo. Com o banco de dados, o estudo feito nas residências me mostrou alguns dados interessantes em sua pesquisa com os cidadãos de Cuiabá e de Várzea Grande, que eu gostaria de, rapidamente, apresentar ao público presente.

Em Cuiabá, 82% das pessoas moram em residências próprias, contra 18% alugadas. Em Várzea Grande, 84% moram em residências próprias e 16% em alugadas.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Em Cuiabá, 68,5% das pessoas têm telefones fixos, sendo que 2,4% têm empregadas mensalistas e 38,38% têm automóveis. Em Várzea Grande, 45,45% têm telefones fixos, sendo que 7,27% têm empregadas mensalistas e 25,68% das famílias pesquisadas têm automóveis.

Em Cuiabá, 13% das pessoas se declararam temporariamente desempregadas e que estão à procura de empregos. Em Várzea Grande, 12%.

Em Cuiabá, 87% das pessoas declararam renda pessoal de zero a cinco salários mínimos ao mês; 5% declararam renda superior a dez salários mínimos e 0,58% declararam renda superior a trinta salários mínimos.

Em Várzea Grande, 95% das pessoas declararam renda pessoal de zero a cinco salários mínimos. Apenas 1% declarou renda superior a dez salários-mínimos e apenas 0,19% superior a trinta salários mínimos.

Em Cuiabá, 7% se declararam analfabetos e 9% com curso superior. Em Várzea Grande, 10% se declararam analfabetos e 3% com curso superior.

Eu entendi como é importante poder refletir sobre esse breve perfil socioeconômico dos cidadãos de ambas as cidades, porque temos em mãos dados atualizados, lembrando que o último censo realizado pelo IBGE compreendeu o ano de 2000.

Como o Estado passa por um processo muito acelerado de modificação socioeconômica e, na condição de um político que gosta de compreender a capacidade econômica e o nível social do cidadão, eu resolvi abrir esta Audiência com apresentação destes dados.

O que me moveu a estimular a realização desta audiência pública, em parceria com a AGER e, sobretudo, com o Deputado Eliene, foi a possibilidade de interferir diretamente na melhoria da qualidade de vida desse cidadão, que, como vemos, em sua grande maioria, é formado por pessoas bastante pobres, que gastam boa parte de seus rendimentos com o transporte coletivo. Já não basta o quanto todo cidadão compromete da sua renda mensal com os tributos, que nem percebemos, mas trabalhamos, mais ou menos, três a quatro meses ao ano só para pagarmos os impostos. Daí soma-se a energia elétrica, a água, o aluguel ou prestação da casa, com mais um monte de gastos, e temos um cidadão ilhado em contas a pagar.

Entendo que o transporte coletivo deve ser tratado como assunto de vital importância não só para o bolso das pessoas, mas como um fator de equilíbrio para a qualidade de vida nos municípios. Ele interfere não só no orçamento familiar, mas no trânsito, no tempo que as pessoas poderiam dispor com as famílias, com o trabalho ou com o lazer. Sem dúvida, o problema do transporte coletivo deve ser enfrentado como um dos mais graves nas cidades grandes. Sou um Deputado que tem uma atuação municipalista, portanto, convivo com os problemas típicos de cada região do Estado.

Vivemos em um Estado formado por diversas regiões, umas ricas, outras pobres. Recentemente nós apresentamos um estudo da Assembléia Legislativa sobre as desigualdades regionais, não sei se todos tiveram acesso e puderam perceber as desigualdades que nós temos no Estado de Mato Grosso.

Na maioria das cidades o transporte coletivo não faz parte da preocupação dos moradores, porém, a outros problemas graves, como transporte de alunos da rede escolar. Os municípios mais pobres enfrentam gravíssimas dificuldades para dar conta de atender uma população crescente de alunos, que muitas vezes moram em localidades rurais muito distantes.

Em Cuiabá e Várzea Grande o transporte coletivo diz respeito à vida de todos, por isso a geração de conflitos dos interesses mais variados. Como temos percebido pelos movimentos populares, preocupados com alteração de rota e dos preços dos ônibus e microônibus que servem a

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Capital e Várzea Grande. Por isso, entendo que o debate promovido nesta data pela Assembléia Legislativa, em conjunto com a AGER, com os técnicos das Universidades Federais de Mato Grosso e Rio de Janeiro, com representantes da Capital de Várzea Grande. É uma ação de cidadania.

No mais, estou certo que a equipe da AGER pode nos mostrar o quanto esse estudo realizado nos apresenta importantes inovações que podem resultar numa melhor qualidade dos ônibus, no tempo das viagens e sobretudo no preço das tarifas.

Também acredito que esta audiência é uma oportunidade das Secretárias Municipais de Cuiabá e de Várzea Grande, que foram as que financiaram a realização desse estudo, poderem nos dar maiores detalhes deste trabalho. E assim acredito que possamos compreender, por exemplo, como a nossa vida, a de moradores de Cuiabá e Várzea Grande, pode ser afetada com a modificação do sistema de transporte coletivo.

Portanto, quero aqui mais uma vez ressaltar a importância desta discussão que começa, neste momento, porque é especial a importância do envolvimento de Cuiabá e Várzea Grande, da AGER, dos Srs. Deputados.

E eu ressalto principalmente o trabalho aqui que desenvolveu o Deputado Carlos Brito no aglomerado urbano, iniciado pelo ex-Deputado Antônio Joaquim que contou sempre com o apoio desta Casa.

Então, esta discussão é muito oportuna. E quero agradecer a presença aqui de todos, em especial registrar também a chegada do Vereador Valtenir Pereira, de Cuiabá; o Vereador Lúdio Cabral também de Cuiabá. E agradecer ainda a presença do Mateus Magalhães, Presidente da UNIVAB; Sebastião Carlos; Tião Goiabeira, Presidente da Associação dos Moradores do Jardim Santa Isabel; dos militantes do Comitê de Luta pelo Transporte Público aqui presente, muito obrigado pela presença; da Cibele Bojkian Nadaf, representando o Presidente da PROSOL, Márcia Gebara; o Sr. Rosalvo Moreira dos Santos, Presidente do Bairro Itapuã.

E agradecer especialmente a preocupação com este tema de todos que aqui estão. Muito obrigado a todos.

E vamos dar início à exposição iniciando pela fala do representante da UNISELVA COOPERTEC, do Rio de Janeiro, Professor Carlos David Nassi, que dispõe de vinte minutos para fazer a exposição sobre os estudos que ora estão sendo apresentados.

O SR. CARLOS DAVID NASSI - Boa-tarde.

Eu queria, inicialmente, cumprimentar todos os membros da Mesa, Deputados Riva, Deputado Eliene, Deputado Sérgio Ricardo, demais componentes, Sr. Vilceu Marchetti, Sr^a Márcia Vandoni, Vereador Mário Lúcio, Secretário Emanuel Pinheiro, Sr. Tarcísio Bassan, Prof. Luis Miguel de Miranda, demais Deputados presentes, Vereadores, representantes da sociedade civil, representantes de associações de moradores, estudantes da sociedade civil em geral, senhoras e senhores.

Primeiro, eu gostaria de frisar aqui que é uma honra, é a primeira vez que eu venho a uma Assembléia Legislativa. Eu sinto honrado com esse convite e quero agradecer, do fundo do coração, a possibilidade de resumir os resultados desse trabalho que, certamente, serão úteis à sociedade que reside aqui em Várzea Grande e em Cuiabá.

Eu achei a iniciativa extremamente bem elaborada, uma iniciativa democrática de colocar à disposição da sociedade civil os resultados do trabalho de discutir com a sociedade civil o que é melhor para a sociedade civil. Os moradores, cujo perfil socioeconômico, o Deputado Riva já fez a gentileza de resumir em poucas palavras para os senhores. E esse evento tem um pouco esse caráter de ouvir as demandas da sociedade civil e, evidentemente, os resultados do trabalho que

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

poderão ser aprimorados com essas sugestões que venham ser apresentadas durante a tarde de hoje e daqui para frente.

Antes de começar a apresentação, eu quero só fazer mais uma ressalva, que a vida é dinâmica, ou seja, o que nós conseguimos constatar nesse estudo realizado recentemente, certamente, vai mudar nos próximos anos, vai crescer a sociedade, vai crescer a população num determinado bairro, vai aumentar a quantidade de serviços oferecidos à população seja de natureza comercial ou industrial num outro bairro e assim por diante.

A atualização dessas informações, na verdade, é que é uma das coisas mais importantes, é que não pode ser um estudo que acabe hoje e seja implantado tal como ele foi concebido hoje. Deve ser feito isso, mas com essa ressalva de que as modificações devem estar sempre presentes na mente das pessoas que executam a implantação de cada uma dessas soluções que nós vamos tentar resumir aqui para os senhores.

Eu vou apresentar os slides... Sempre na Informática tem um probleminha (PAUSA).

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Pedimos a compreensão de todos porque é um pequeno problema técnico na informática, mas já está sendo solucionado.

Eu indago ao Dr. Carlos se ele quer usar este microfone, porque fica mais adequado para o acompanhamento.

O SR. CARLOS DAVID NASSER - Talvez seja melhor. Eu agradeço (PAUSA).

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Eu indago ao Dr. Carlos que se ele quer fazer a exposição mesmo com esse problema técnico, porque o pessoal não está encontrando solução.

O SR. CARLOS DAVID NASSER - Vou tentar resumir algumas informações que guardei na memória. Certamente poderei cometer alguma imprecisão nos números propriamente dito, mas não há nenhum inconveniente. Eu poderia fazer um resumo oralmente sem a apresentação dos *slides*.

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Eu gostaria de fazer uma inversão, pediria a compreensão do professor Carlos e dos demais participantes, abriria a fala para os colegas Deputados. Nós vamos tentar solucionar os problemas técnicos para facilitar aqui a exposição do professor Carlos, até porque é muito extensa e seria difícil fazê-la sem a solução desse problema técnico.

Então, eu concedo a palavra, neste momento, ao Deputado Sérgio Ricardo.

O SR. SÉRGIO RICARDO - Deputado Riva, Deputado Eliene, colegas Deputados Pedro Satélite, Carlos Brito, em nome dos quais eu cumprimento os demais membros da Mesa, juntamente com o Vereador Mário Lúcio e o Secretário Emanuel Pinheiro.

Quero cumprimentar aqui quem também entende muito de transporte que é o movimento comunitário que está aqui. Quero cumprimentar o Mateus Magalhães, de Várzea Grande, o Walter Arruda, o Édio Martins e o Walmir Cardoso e em nome destes cumprimento todo o movimento comunitário que está aqui presente hoje, todos os cidadãos que estão participando desta audiência pública.

Quero parabenizar Vossas Excelências, Deputado Riva e Deputado Eliene, pela brilhante idéia de trazer essa questão à discussão. Na realidade, é difícil dizer que existe uma fórmula pronta para se tratar de transporte coletivo. Na realidade, a discussão aqui é muito mais ampla, porque discute o aglomerado urbano. São poucos os aglomerados que existem no Brasil e todos eles têm uma política própria. Inclusive aqui nesta Casa eu já apresentei projeto para a criação da região metropolitana. O Deputado Carlos Brito também apresentou projeto nesse sentido. Nós

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

podemos discutir a região metropolitana, podemos discutir o aglomerado urbano, porque as duas cidades, Cuiabá e Várzea Grande, eu diria que quando Cuiabá chegar aos trezentos anos, nós teremos esse aglomerado urbano, Mateus Magalhães, Cuiabá e Várzea Grande, um milhão e quatrocentas mil pessoas nessas duas cidades. Então, nós temos que discutir políticas para as duas cidades. Na realidade, Cuiabá e Várzea Grande não são divididas pelo rio Cuiabá, elas são unidas pelo rio Cuiabá e é assim que nós temos que entender e discutir o que é o aglomerado urbano, que são políticas conjuntas em todas as áreas, da segurança, na educação, na saúde, no meio ambiente e é claro no transporte coletivo.

Só em Cuiabá são duzentos e quarenta mil pessoas que usam o transporte coletivo diariamente e cada vez mais o cidadão vai precisar usar o transporte coletivo. Aí temos que discutir o preço da tarifa, temos que discutir a qualidade das empresas de ônibus. Eu tenho usado uma prática, até pela nossa veia jornalística, eu tenho andado de ônibus em Cuiabá e Várzea Grande. São exemplos, que depois, Dona Márcia, poderão ser discutidos aqui. Eu vi na sugestão do Deputado Riva a questão do tempo. Eu peguei um ônibus na semana passada no 03 de Setembro em Várzea Grande, seis horas da manhã. Esse ônibus ele não passa pelo terminal André Maggi, ele vem direto e o ponto final dele é aqui em frente à Assembléia. São vinte e oito quilômetros. Nós levamos uma hora e vinte minutos para fazer esse percurso. Durante todo o percurso, do começo ao fim, sessenta por cento das pessoas que estavam dentro do ônibus estavam em pé, vieram em pé, não conseguiram sentar porque o ônibus estava sempre lotado.

Aí vem outra reclamação. Quando o cidadão vem passando por onde esse ônibus vem deixando o passageiro, aí já é uma questão do transporte aqui em Cuiabá, Ex-Deputado Emanuel Pinheiro... Por exemplo, quando esse ônibus passou pela Prainha tinha algumas pessoas que trabalham no Parque Cuiabá. Aí, Deputado Riva, como que ela vai da Prainha por onde passou esse ônibus até o Parque Cuiabá? Aí a pessoa leva quarenta minutos para chegar ao seu local de trabalho lá próximo ao Hospital Jardim Cuiabá. Esse é só um exemplo.

Pequei um ônibus no Pedra 90, no ponto final no Pedra 90, e fui até o ponto final que é aqui no Colégio São Gonçalo, uma hora de viagem. Repete-se a questão de sessenta a setenta por cento dos passageiros em pé o tempo todo. Eu peguei sempre no horário da manhã seis, seis e meia, que é o horário que o cidadão precisa ir trabalhar. Então, são algumas informações pinçadas que têm que ser discutidas no âmbito geral, quando vai discutir o transporte coletivo.

E aí vem a reclamação. Quais são as perspectivas da questão do preço da passagem do transporte coletivo? Eu já conversei com empresários e tem empresário que já me disse: “Sérgio Ricardo, se eu puder receber o dinheiro vivo eu faço a passagem a um e cinquenta.” Tem empresa de transporte coletivo, eu não vou citar o nome, das pessoas com quem eu conversei, mas tem gente que diz o seguinte: “Se eu não for no cartão, porque eu demoro a colocar a mão no dinheiro, porque o cartão arrecada e depois repassa o dinheiro. Se eu receber no dia, em dinheiro, consigo fazer o transporte do cidadão a R\$1,50”.

E aqui eu joga outra idéia. Eu fui candidato a Prefeito de Cuiabá. Se eu tivesse sido Prefeito de Cuiabá, uma das idéias que eu iria implantar é o que a Prefeitura de Porto Alegre faz. Eu iria criar aqui a Empresa Municipal de Transporte Coletivo. Era simplesmente mais uma empresa. Seriam vinte, trinta ônibus. Todas as outras empresas poderiam trabalhar normalmente, mas a prefeitura teria sua empresa municipal. Ela poderia trabalhar a planilha, poderia trabalhar a política de preços, porque senão ficará sempre aquela dúvida: Ah, porque o transporte coletivo é uma caixa preta; ah, porque a planilha...; ah, porque o preço está sempre acima, porque quem faz a planilha é o dono da empresa.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Como é a participação popular na questão da execução da tarifa? A tarifa, hoje, é a ideal? Ela tem que ser mais cara? E a política para se tratar o ônibus? Porque hoje existe, Sr. Emanuel Pinheiro, uma política diferenciada, e acho que não pode ser assim, para tratar o microônibus e tratar o ônibus normal. Quer dizer, usa-se o cartão no ônibus, no transporte normal, e para o microônibus há a dificuldade de uma política para se utilizar o cartão e a integração? (PALMAS).

Então, eu acho muito difícil aqui, hoje, Deputado Riva, alguém ter a fórmula: Olha, o transporte coletivo, a questão do aglomerado urbano, do transporte coletivo, é assim. Difícilmente nós vamos sair daqui hoje com uma idéia clara: oh, está redondinho, é assim que vai ser.

Mas o importante é que, pela primeira vez, a questão está sendo discutida nessa amplitude. E volto a parabenizar o Deputado Riva, o Deputado Eliene. Este é hoje mais um dia de estudos, mas com um avanço muito grande, tanto na questão da instalação do aglomerado urbano como na questão da discussão. Porque eu acho que o aglomerado urbano é uma discussão muito ampla. Mas, prioritariamente, nós temos que discutir o transporte coletivo de Cuiabá e de Várzea Grande, porque, na realidade, ninguém está querendo errar. Quem administra o transporte coletivo, desde as empresas, os Secretários, ninguém está administrando para errar. Estão todos administrando para acertar, só que esse é um processo evolutivo de discussão que vai terminar, exatamente, na questão do preço. Essa questão do preço, da tarifa, tem que ter uma inter-relação entre a necessidade e a possibilidade, a necessidade de cada empresa aumentar, mas a possibilidade de cada cidadão poder pagar o transporte todos os dias. Então, tem que haver essa correlação.

Então, era essa a minha fala, só para colocar algumas questões que nós temos que discutir dentro do transporte coletivo de Cuiabá e de Várzea Grande. Essas duas cidades crescem muito, o transporte coletivo cada dia vai ser mais necessário em qualquer lugar do mundo, só que nós temos que ter qualidade, qualidade no transporte coletivo, qualidade na sinalização.

Eu quero parabenizar o Secretário Emanuel Pinheiro pelas mudanças que fez na questão da sinalização em Cuiabá, e aí eu volto a dizer que a sinalização feita em Cuiabá melhorou tanto o trânsito que nos prova que não precisamos nem de radar e nem de lombada eletrônica. É só educação e sinalização.

Essa era mais uma questão que eu queria colocar, que o Secretário Emanuel Pinheiro, com essa competência dele na questão da sinalização... (PALMAS)... nos mostra muito que, definitivamente, nós precisamos de campanha educativa, preventiva e não de uma indústria de multa que apenas venha punir ao invés de educar.

Então, eram essas as colocações que eu tinha a fazer. E acho que essa é mais uma reunião de discussão e de trabalho. Acho difícil que saia daqui uma fórmula pronta hoje, mas entendo, pelo que já vi aqui, pelo que a Dr^a Márcia Vandoni, da AGER, que vem fazendo um trabalho brilhante também, tem para falar aqui; que o técnico que vai falar aqui, da Universidade do Rio de Janeiro, se não me engano; o Lemos, que tem também um conhecimento profundo do nosso sistema de transporte coletivo e do aglomerado urbano.

Estão aqui hoje as cabeças pensantes do aglomerado urbano, as pessoas que pensam transporte coletivo e as pessoas que sentem o transporte coletivo. Isso que é importante. Temos aqui hoje as pessoas que pensam o transporte coletivo e temos aqui quem sente o transporte coletivo. Aqui tem muita gente que anda de ônibus todos os dias. Então, tenho certeza de que vai ser uma reunião proveitosíssima... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO
INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO
AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE
NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Eu vou conceder mais um minuto ao Deputado Sérgio Ricardo.

O SR. SÉRGIO RICARDO - Eu ia pedir mais uma hora, mas acho que um minuto está bom.

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Então, Vossa Excelência faça o possível com esse um minuto.

O SR. SÉRGIO RICARDO - Eu quero agradecer essa oportunidade de ter falado aqui e tenho certeza de que as discussões hoje vão nos conduzir para muitas soluções para o aglomerado urbano Cuiabá/Várzea Grande e para o nosso transporte coletivo.

Mais uma vez, parabéns, Deputado Riva, parabéns, Deputado Eliene. Muito obrigado pela oportunidade (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Agradeço a participação do Deputado Sérgio Ricardo, logicamente concordando com o Deputado de que não vamos encontrar a solução hoje. Nós vamos dar o pontapé inicial para logicamente poder achar uma solução para esse problema tão complexo.

Quero pedir aos colegas Deputados, porque nós temos um tempo regimental previsto de três minutos, pedir para estender esse tempo para cinco minutos, dada à complexidade do tema. Eu pediria o cumprimento desse tempo em função da quantidade de inscrições nesta audiência pública.

Concedo a palavra, neste momento, ao Deputado José Carlos Freitas.

O SR. JOSÉ CARLOS FREITAS - Sr. Presidente, Deputado Riva, Deputado Eliene, parabenizo-lhes por esta audiência pública; Dr. Tarcísio Bassan, Secretário de Transporte Urbano de Várzea Grande, na oportunidade parabenizo Vossa Excelência também pela eleição e uma grande vitória do CREA do Estado de Mato Grosso; Secretário de Transporte Urbano Emanuel Pinheiro, ex-Deputado; nosso amigo Valter Arruda, em seu nome eu cumprimento todos os Presidentes Comunitários; a Sr^a Márcia Vandoni; nosso amigo Vilceu Marchetti, Secretário da SINFRA, muito obrigado pela presença; Mateus Magalhães, Presidente da UNIVAB, de Várzea Grande; ex-Deputado Amador Tut, que sempre defendeu o setor; autoridades constituídas; lideranças aqui presentes.

Quero dizer, Sr. Presidente, que é uma discussão de grande importância para a questão do aglomerado urbano de Cuiabá e Várzea Grande.

Agora, discordo, muitas vezes, de alguma tese do Deputado, que eu respeito, Deputado Sérgio Ricardo. Temos que ter soluções.

Eu me lembro aqui, como Deputado desta Casa, Deputado Presidente, na gestão do Governo Dante de Oliveira, foram os quatro anos discutindo o problema do aglomerado urbano. Assim que o Governador Blairo Maggi assumiu este Governo a tese era de se resolver de imediato o problema do aglomerado urbano e se tornou em discussões, reuniões, mais reuniões, mais Audiências Públicas, não é uma das primeiras.

Falamos aqui dos problemas, eu acho que é chover no molhado. Os problemas todos nós já conhecemos. Existem vários problemas no setor. Agora, é preciso que a AGER, Governo do Estado, a SINFRA, os Vereadores, as Câmaras Municipais, as Câmaras Setoriais possam definitivamente resolver, porque a população não suporta mais, Sr. Presidente! É muito problema! Eu parabenizo Vossa Excelência neste momento tão importante, neste momento de crise, de recessão econômica que atravessa o nosso país. Eu sei que é crise governamental, é crise política, mas também os trabalhadores sofrem na pele quando pagam três, quatro, cinco passes de ônibus

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

para chegar até o seu trabalho. E não podemos continuar somente com essas discussões, os problemas já conhecemos. O bom seria sairmos daqui já com a solução definitiva. Que possa chegar aqui esse Projeto. Que possa chegar aqui, ser aprovado e também ser, efetivamente, realizada essa licitação o mais breve possível, Sr. Vilceu até porque nós entendemos que o estudo é complexo, é problema de rotas, de tarifas, de frotas de veículos, de terminais... Mato Grosso, hoje, tem uns seiscentos mil veículos rodando, mais de quatro mil ônibus transitando dentro do Estado. E é preciso! Mato Grosso cresce! É o Estado que mais cresce, hoje, da Federação brasileira, é o Estado que mostra ao Brasil e ao mundo as competências que temos aqui, não somente agora no avanço do turismo, que é preciso também elevar este aglomerado até o setor do turismo: como Chapada dos Guimarães, Barão de Melgaço, aqui no Pantanal Mato-grossense e Poconé. É preciso essa discussão, porém, esperando que possa definitivamente ser resolvido e que esse Projeto a ser exposto, hoje, aqui pelo Técnico do Rio de Janeiro possa servir de exemplo, possa servir para que o Governo possa avaliar e trazer o mais breve possível ao plano de licitação.

Eu acho que temos que discutir menos. Eu ouvi aqui atentamente o Deputado Sérgio Ricardo, que tenho o maior respeito por ele, dizendo que a Prefeitura tem que ter transporte. Ora, é muito difícil! Eu acho que a competência do Governo do Estado são estradas, segurança pública, habitação... Não tem mais como o Governo tocar banco, tocar transportes... Então, é isso que fica mais difícil... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Concedo mais um minuto para o Deputado José Carlos Freitas.

O SR. JOSÉ CARLOS FREITAS - Eu agradeço, Sr. Presidente.

É por essa razão que nós queremos que a licitação seja aberta o mais breve possível tanto para veículos do transporte urbano como também para o transporte de pequenos veículos.

Mas eu gostaria de sugerir também, Sr. Presidente, aos Secretários de Transportes Urbanos de Cuiabá e Várzea Grande que se encontram aqui, que efetivamente deixem todos os usuários de veículos, presidentes comunitários de bairros, terem acesso livre. Um presidente de bairro não ganha nada para trabalhar por sua comunidade, e esta seria uma prestação de serviço.

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Agradeço o nobre Deputado José Carlos Freitas e convido para usar a palavra o nobre Deputado Carlos Brito.

Antes, registro a presença da Presidente do Bairro Paiaguás, Edite Pereira de Almeida; e a presença do representante da Câmara Municipal de Várzea Grande, Vereador João Bulhões. Com a palavra, o nobre Deputado Carlos Brito.

O SR. CARLOS BRITO - Sr. Presidente, através do qual cumprimento os demais presentes da Mesa Diretora; Dr^a Márcia Vandoni, através da qual cumprimento todas as mulheres presentes; companheiros do Movimento Comunitário; demais entidades aqui representadas; setor de transporte; operadores; usuários; Srs. Vereadores; e colegas Deputados Pedro Satélite, José Carlos Freitas, Sérgio Ricardo, Riva e Eliene.

Eu gostaria muito, Dr. Alexandre Guedes, ilustre Promotor de Justiça, de dizer que aqui nesta tribuna sintam-se representados os companheiros do Movimento Comunitário - fui presidente de bairro -; assim como aqueles operadores de sistema; aquelas entidades, a FIEMT, o CDL; todas essas pessoas que ao longo dos últimos anos discutiram comigo, com o José Antônio Lemos, o Aglomerado Urbano e dentro dele a questão do trânsito e do transporte Cuiabá-Várzea Grande. Estão todos aqui nesta tribuna, porque nenhum de vocês que participaram das outras

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Audiências Públicas, das inúmeras reuniões até hoje acontecidas, podem ser desconsiderados para que hoje possamos estar recebendo este Plano Integrado de transporte.

Política pública não se faz fechado em quatro paredes. E não adianta ter pressa para tratar daquilo que é público, de maneira reservada, fechada, se trata aquilo que é privado. Portanto, é falácia dizer que o Aglomerado Urbano Cuiabá/Várzea Grande nunca saiu do papel. E não vai sair, ele não é executor. Ele é definidor de políticas, elaborador. Quem executa são os poderes municipais e o Governo do Estado.

Portanto, o que fazemos hoje? Estamos tentando tomar conhecimento do Plano Integrado do Transporte Coletivo. É mais uma das ações do Aglomerado Urbano Cuiabá/Várzea Grande, resultado de todos esses anos de discussão. Então, eu não posso aqui, como autor da Lei Complementar nº 83/01, posterior a do Antônio Joaquim, de 1993, que veio depois da Constituição Estadual, depois da Constituição Federal de 88, que já prevêem as regiões metropolitanas, aglomerados urbanos... Mas a lei que propus, o substitutivo que propus foi resultado da discussão com todos os senhores e muitos estão aqui, que participaram da discussão ao longo desse tempo. Portanto, este plano, hoje, é resultado do esforço de cada um que teve a parcimônia de discutir ao longo desses anos para chegarmos a esse resultado. E posso afiançar por aquilo que procurei me informar, elaborado por fundações tanto da UFMT como da UFRJ, por técnicos da mais alta competência em nível nacional. É um plano que trata da questão do transporte coletivo, mas que se preocupa também com a questão do trânsito, que se preocupa também com o respeito ao planejamento urbano da cidade, e com os planos diretores de cada um.

Portanto, é um plano que traz no seu conteúdo decisões importantíssimas para que possamos pensar no transporte coletivo não da maneira como alguns pensam, que aprovado hoje, amanhã estará tudo implementado. É um plano que haverá de ser discutido em diversos dos seus aspectos, como eu tenho alguns posicionamentos confirmados pela leitura do plano. Como por exemplo: está certa a AGER, quando propôs a definição no Conselho Estadual para a realização das licitações, nova licitação no transporte intermunicipal Cuiabá-Várzea Grande. Tem que acontecer a nova licitação, é preciso renovar as empresas, é preciso que as frotas sejam todas renovadas para oferecer ao usuário melhor serviço, o que não impede das empresas operadoras participarem do processo licitatório. É necessário que nós entendamos que a composição da tarifa precisa ser aberta à população. Ela precisa conhecer porque tem que pagar valor "x" pela tarifa, como é que feito esse cálculo e esse plano vai possibilitar isso. Eu tenho um posicionamento de que não há de se falar hoje em aumentar tarifa para R\$2,00, para R\$2,20, seja para quanto for. Se aperfeiçoar o sistema, é possível manter a tarifa em R\$1,60, como está hoje, e por um bom tempo ainda... (PALMAS)

Eu acho que é este o ponto que vai interessar à população. Aos técnicos, com certeza, neste plano tem uma série de outros conteúdos em nada desprezível. Porque colaboram até na elaboração de outras políticas públicas, Márcia Vandoni. Mas para a população é isso, é necessária a renovação das empresas.

Foi feita a licitação em Cuiabá. Em Várzea Grande não existia nem o sistema. Hoje, alguns esquecem disso, mas foi implementado também nos últimos anos. Então, as discussões que vieram acontecendo ao longo desse tempo geraram uma série de situações que hoje está contextualizada nesse plano.

A bilhetagem eletrônica, mesmo de uma forma tergiversada, é uma realidade em Cuiabá. Então, tenta-se acertar, avançar. Alguns passos foram dados adiante. Deveriam ter esperado o plano para se tomar algumas providências e não teríamos algumas confusões que estamos tendo no sistema hoje... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO
INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO
AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE
NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Concedo ao Deputado Carlos Brito mais um minuto.

O SR. CARLOS BRITO - Infelizmente, um minuto é muito pouco tempo, compreendo a regra, mas lamento muito.

Acho que o Governo de Mato Grosso deve fazer um seminário com tempo à vontade para quem interessa poder discutir esse plano de forma devida e para quem o fez, pela qualidade que o plano tem, poder apresentá-lo adequadamente.

Quero aqui, mais uma vez, concluir minha fala como comecei, agradecendo a cada uma das pessoas que lutaram muito para que tivéssemos hoje a condição de apresentar este plano, mas para dar resultado é preciso vontade política, vontade política dos Prefeitos, do Governador, dos Vereadores, dos Deputados principalmente, e das empresas operadoras que haverão de ser cobradas para a implantação dos seus resultados.

Portanto, Sr. Presidente, eu fico aqui e não vou de maneira alguma deixar dúvida de que acho que a apresentação desse plano deveria acontecer pelo Aglomerado Urbano. Jamais deveria ter sido transferida essa atividade para a AGER, porque ali... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Mais trinta segundos para Vossa Excelência encerrar.

O SR. CARLOS BRITO - Agradeço, mais o fato é esse.

Na verdade, essa atribuição iniciou-se lá em 2003 quando eu ainda estava na condição de Secretário-Chefe da Casa Civil. Antes de sair, consegui do Governador Blairo Maggi a ordem de serviço para que fosse contratado esse plano que custou algo em torno de trezentos e oitenta mil reais, cinquenta por cento pago pelo Governo do Estado e os outros vinte e cinco por cento para cada município. Daí um ano e meio depois, nós temos o plano feito. Tudo resultado de todo esse trabalho. Então, não é assim, chegar e mostrar como se isso tivesse brotado do nada. Isso é resultado de um trabalho de muito tempo. E, portanto, depois alteram aqui numa questão legislativa tirando do Conselho Deliberativo do Aglomerado Urbano onde o movimento comunitário, as organizações sociais tem assento e levando para o Conselho de Transportes. Eu apresentei uma lei aqui na Assembléia retornando a atribuição para o Aglomerado Urbano. Infelizmente, a Assembléia aprovou, mas o Governo do Estado vetou... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Peço abrir mais trinta segundos ao Deputado Carlos Brito, até porque o Deputado Carlos Brito esteve mais envolvido nessa discussão. Peço abrir um minuto a mais para Vossa Excelência encerrar para cumprirmos o prazo.

O SR. CARLOS BRITO - Sim, Sr. Presidente.

Depois propusemos ao Governador Blairo Maggi a importância do Aglomerado Urbano voltar a ter a Secretaria Executiva na SEPLAN. A mensagem chegou aqui em abril deste ano e até a data de hoje não foi votada. Eu tive que pedir a reconstituição do projeto para que voltasse a sua tramitação.

Então, a dificuldade do Aglomerado continua sendo a mesma de sempre. É a dificuldade política de administrar vaidades políticas. É convencer aqueles gestores que têm que dividir poder, sim, em favor do povo, para que esse possa ser o beneficiário.

Portanto, eu defendo uma abertura maior na discussão do plano. E acho que não será possível, Sr. Presidente, em uma audiência como esta conhecermos toda a sua magnitude. Será necessário que o Governo do Estado e as Prefeituras realizem seminário aberto a toda comunidade.

Muito obrigado, Sr. Presidente (PALMAS).

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Eu agradeço ao Deputado Carlos Brito.

Eu acho que diante da fala do Deputado Carlos Brito cabe aqui uma justificativa.

O Deputado Eliene e eu fomos ao Secretário Antônio Pagot informá-lo da intenção de convocarmos uma Audiência para discutimos a questão do transporte coletivo em Cuiabá. Foi quando soubemos do plano. E o Secretário Pagot nos pediu que fizéssemos um contato com a Presidente da AGER, Sr^a Márcia Vandoni. Nós fizemos o contato. Para nossa surpresa, nós soubemos que o plano estava pronto.

E, também, nós concordamos com o Deputado Carlos Brito. Esta é uma apresentação, Deputado, através de uma audiência pública, que, logicamente, vai ter desdobramento. Eu acredito que até o desdobramento possa acontecer num seminário com mais tempo para discussão. Mas é importante que a sociedade tome conhecimento desse plano, desse projeto. Pelo que eu sei há, praticamente, quatro anos tem esse estudo pronto.

E o instrumento mais adequado que nós encontramos para apresentação desse trabalho foi, realmente, esta audiência pública, onde poderá ser feita essa explanação e, depois, um desdobramento através de seminários. O importante é provocarmos. Se não provocássemos esta audiência pública, nem isso estaria sendo feito hoje.

E a AGER se prontificou. A Sr^a Márcia, de pronto, concordou com essa apresentação. E depois nós poderemos, logicamente, a Assembléia Legislativa, a Câmara Municipal de Cuiabá, a Câmara Municipal de Várzea Grande, fazer esse seminário, em conjunto com a AGER e com o Governo do Estado para abrir a possibilidade de uma discussão maior, porque o tema realmente demanda essa discussão. Então, nós queremos fazer este registro.

E, por último, quero registrar e agradecer a presença do Vereador Clovito, que acaba de chegar e, também, a presença do Vereador Domingos Sávio.

Eu quero informar que o sistema já está restabelecido, já está pronto para a apresentação. Mas eu vou abrir a fala para o último inscrito, Deputado Pedro Satélite.

Em seguida, nós voltaremos, com a participação do professor Carlos, desta feita com o sistema já funcionando para a apresentação do projeto.

Com a palavra, o Deputado Pedro Satélite.

O SR. PEDRO SATÉLITE - Sr. Presidente, Deputado Riva, que preside a audiência, Deputado Eliene, autor do Requerimento; Presidente da AGER, Márcia Vandoni, em seu nome e para ser bem objetivo, cumprimento a Mesa, e em nome dos colegas Deputados Carlos Brito e Zé Carlos do Pátio, cumprimento quem nos assiste.

A título de sugestão, Sr. Presidente, eu gostaria que sempre em audiência pública - uma falha que sempre cometemos e estamos corrigindo - a Mesa usasse a palavra, os Deputados e depois passasse a palavra também aos presidentes de bairros e às pessoas que participam da audiência pública, para que elas possam fazer suas reivindicações, senão já vem tudo pronto, mastigado e as pessoas não têm esse privilégio de colocar publicamente aquilo que pensa.

Eu digo que o transporte intermunicipal Cuiabá/Várzea Grande tem que ser esclarecido, primeiramente, à sociedade que nos assiste.

O transporte urbano, o perímetro urbano do município compete ao Poder Executivo legislar, através da Câmara dos Vereadores, e o transporte intermunicipal tem a agência reguladora, que é a AGER. A AGER está fazendo o seu trabalho, que é um trabalho árduo, difícil, mas não tão difícil.

Eu entendo que é muito importante que o Ministério Público esteja presente aqui. O que nós podemos fazer é simples: o usuário tem que ser o primeiro a ter benefício, mas também

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

temos que ser realistas, as empresas que prestam serviços, para prestarem um bom serviço, têm que receber e receber apenas aquilo que é justo, não aquilo que não é justo.

O Deputado Carlos Brito aqui colocou muito bem que a tarifa poderia até ser mais barata, mas, por questões políticas, às vezes, de algumas pessoas e políticos, a grande maioria, demagogos, querem dar passe livre para todo mundo. Mas é bom que se coloque para a sociedade que a tarifa, quando dá um benefício para alguém, e ninguém é contra, mas deu o benefício, alguém vai pagar, aí sobe a tarifa.

E aí os técnicos que estão aqui terão oportunidade de explicar isso à sociedade. Às vezes a tarifa não precisaria ser R\$1,60, quem sabe R\$1,50, e os empresários poderiam sobreviver, porque o que eu sei é que os empresários que estão no ramo em Cuiabá e Várzea Grande estão quebrados, quebrados. Ora, se vai baixar a tarifa, vai quebrar mais ainda. Agora, se estão quebrados é exatamente porque fulano não paga, não sei quem não paga. Na verdade, 40%, 50% não pagam passagem. A pergunta que todo mundo quer saber: Quem paga essa passagem para eles? É o trabalhador que sai de Várzea Grande, que vem a Cuiabá.

E uma outra política enganosa que está existindo, e aí os Poderes públicos de Cuiabá e Várzea Grande, o cidadão, em Várzea Grande, não sei por que ninguém colocou isso aqui, o Deputado José Carlos Freitas...

No Bairro Cristo Rei o cidadão pega um ônibus e vai até no ponto. E lá tem que pegar outro ônibus para vir para Cuiabá, pagando uma passagem ou, ao menos, ele tem que pegar dois ônibus.

Se for um transporte intermunicipal, eu sugeriria, Dr^a Márcia, que isso seja discutido. Abra-se uma linha, por exemplo, Cristo Rei/Cuiabá, a empresa que faz o transporte intermunicipal possa sair do Cristo Rei. Hoje, não, sai do Cristo Rei, paga uma passagem com empresa municipal. Vai até no ponto e lá tem que pegar outro ônibus para vir para Cuiabá. Então, eu acho que essas questões aqui, é o momento da população, vocês que estão aqui, vocês têm que falar. Então, eu sugiro isso para o Deputado Riva, que preside esta audiência pública, que dê oportunidade para as pessoas também colocarem seus pleitos e suas reivindicações.

E, por final, não poderia deixar de parabenizar o Deputado Riva, o Deputado Eliene por terem tido essa iniciativa de trazer a público essa questão que é tão polêmica, como já foi falado aqui, e que eu diria que é tão simples de resolver. Simples se tomar decisões. Decisões que se viu o Governo do Estado que entendeu que o transporte intermunicipal Cuiabá/Várzea Grande não tinha condições do jeito que estava sendo conduzido. Resolveu... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Concedo mais um minuto ao Deputado Pedro Satélite.

O SR. PEDRO SATÉLITE - ... Resolveu então abrir uma licitação para que, numa tentativa, não sei se isso vai resolver também. Eu diria, Dr^a Márcia, que isso não vai resolver. Se desse condições para essas empresas que estão prestando serviço e cobrasse dessas empresas, talvez não precisaria nem abrir a concorrência pública. Eu espero que através disso realmente tenhamos um transporte mais digno e mais justo.

Agora, se não houver um estudo de tarifa de quem paga passagem e o lucro que tem da passagem, a não ser a sugestão do Deputado Sérgio Ricardo, que é para que o Poder Público crie uma empresa e seja subsidiada. E isso não deu certo em São Paulo, em lugar nenhum do Brasil e nem do mundo! Não dá certo! Esse serviço cabe, realmente, ao Poder Público, à iniciativa privada e não ao Governo.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Agradeço o Deputado Pedro Satélite.

Eu gostaria de dizer o seguinte, a audiência pública, por sinal, eu sou um dos que brigo muito por isso, nós temos que ter especialista sobre o assunto, para fazer a exposição, a participação dos Deputados é importante e a participação da sociedade organizada como um todo.

Já fizemos aqui as inscrições, Deputado, e eu só peço aos colegas Deputados para que fiquem para ouvir os representantes das associações falarem, que já são 15 inscritos. E não vai faltar oportunidade, todos que se inscreverem aqui vão falar.

Eu critico muito que quando convocamos audiência pública é muito pouca participação do Deputado. Então, não adianta, muitas vezes, as pessoas estarem falando aqui para as paredes.

Então, eu peço aos colegas Deputados para que fiquem para ouvir as pessoas que vão falar, porque já são 15 inscritos e mais alguns que quiserem se inscrever, a palavra será aberta após a exposição.

E gostaria de informar que nós abrimos um espaço de tempo de 40 minutos para os representantes do Rio de Janeiro e de Mato Grosso fazerem a exposição do tema. Já está restabelecido o sistema.

Portanto, eu convido para usar da palavra, o Prof. Carlos David Nasser, já dispondo, ele e o Prof. Luis Miguel de Miranda, de 40 minutos. Podem distribuir da melhor maneira a utilização desse tempo.

Com a palavra, o Sr. Carlos David Nasser.

O SR. CARLOS DAVID NASSER - Agora, restabelecido o sistema, eu vou fazer a apresentação para os senhores (PAUSA).

Imagino que talvez não esteja o mais nítido possível, mas eu acho que é possível enxergar.

Um comentário inicial é que esse trabalho técnico teve como objetivo melhorar a qualidade do sistema de transporte coletivo para os moradores de Várzea Grande e Cuiabá. Isto é, esses relatos mencionados pelos Deputados que me antecederam, com relação ao tempo de viagem das pessoas dentro desses veículos, muitas vezes em pé. Distâncias longas, distâncias, às vezes, longas para chegar ao ponto de parada e usar o sistema de transporte coletivo e assim por diante. Nós constatamos e quantificamos esses problemas, nós vamos mostrar nos eslaides e os senhores vão ter a noção de como importante são esses números, como é possível melhorar e reduzir esses problemas que foram aqui mencionados.

Por gentileza, podemos avançar nos eslaides. O estudo, então, procurou levantar informações de várias formas, entre elas ter um mapa decente do aglomerado, dos dois municípios que compõem o aglomerado com todas as vias, todos os itinerários de ônibus que atualmente circulam nessas vias e assim por diante. Então, um mapa informatizado com essas informações.

Numa pesquisa domiciliar - eu vou pedir licença para me estender um pouquinho mais -, alguns resultados dessa pesquisa já foram mencionados pelo Deputado Riva. Nós vamos mencionar mais alguns outros. Mas é uma pesquisa domiciliar extremamente ampla envolvendo mais de quatro mil domicílios de todo esse aglomerado. Nós vamos mostrar esses números logo à frente.

Informações coletadas junto aos terminais das linhas de ônibus municipais e intermunicipais, nas extremidades das linhas, uma pesquisa de sobe e desce, uma pesquisa de embarque e desembarque, as pessoas entram e saem do sistema de ônibus, e assim por diante. Mas e vou me remeter, sobretudo, a essas quatro que eu acabei de mencionar.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO
INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO
AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE
NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Está pouco visível, mas este é aquele mapa eletrônico que mencionava, informatizado, com os dois municípios, com o rio Cuiabá unindo os dois municípios...
(PARTICIPANTE MANIFESTA-SE - INAUDÍVEL.)

O SR. CARLOS DAVID NASSER - Muito bem lembrado. Os bairros que compõem esses dois municípios, os itinerários das linhas de ônibus - que, infelizmente, nós não conseguimos ter a nitidez na imagem com as diferentes cores nos itinerários que aparecem ali no telão -, os itinerários, então, repito, compunham as linhas municipais e intermunicipais, sejam elas operadas com ônibus convencionais ou com ônibus de grande porte ou até com microônibus.

Esse é o número de linhas que foi cortado daquele mapa eletrônico. Um total de trezentos e dezoito rotas. Para nós, do ponto de vista da informática, o itinerário de ida nós contamos uma vez e o itinerário de volta nós contamos uma segunda vez, porque não necessariamente eles passam nas mesmas ruas.

Então são cento e cinqüenta e nove linhas de ônibus; trezentos e dezoito rotas, distribuídas naquela forma; oitenta e nove linhas de ônibus internas ao Município de Cuiabá e assim por diante.

Pode avançar, por favor.

Aqui nós não vemos muita coisa, mas trezentos e dezoito rotas estão ali plotadas nesse mapa.

Podemos avançar. Muito bem: nós dividimos então a região, os dois Municípios em pedaços, que tecnicamente chamamos de zonas de tráfego. É como se fossem bairros. Nós dividimos essas cidades nessa zona de tráfego e, repito, nós entrevistamos quatro mil e seiscentos domicílios, sendo três mil e cem no Município de Cuiabá, e mil e quinhentos no Município de Várzea Grande. Então, durante vários meses, batemos às portas dos moradores dessas residências, desses domicílios e fizemos uma longa entrevista com eles.

Eu acho que aqui podemos avançar. Esse é o desenho das zonas de tráfego, tecnicamente falando. É o nome técnico que nós usamos. Aqui estão elas separadamente.

Na pesquisa domiciliar nós podemos avançar alguns eslaides, e a seguir nós teremos alguns resultados dela (PAUSA). Aqui começamos com os resultados. A maior parte das famílias, por exemplo, tem entre dois e quatro habitantes, moradores. Quer dizer, mais da metade dos domicílios têm entre dois e quatro habitantes - essa informação o Deputado Riva já havia comentado -, domicílios próprios ou alugados, tempo de residência, é uma curiosidade, se tem banheiro, se tem geladeira, e assim por diante. Quantas pessoas daquele domicílio trabalha e tem renda, ou não trabalha e não tem renda e o tipo de atividade das pessoas ocupadas nesses domicílios.

Pode voltar um eslaide, por gentileza. Tem ocupações entre elas estudantes, entre outras.

Pode avançar.

A distribuição da renda também já foi mencionada pelo Deputado Riva, podemos avançar esse eslaide.

Grau de instrução. As pessoas foram entrevistadas e responderam se têm primário completo ou incompleto, ou secundário e assim por diante. Esse dado é importantíssimo: 63% das viagens declaradas por essas pessoas moradoras desses quatro mil e seiscentos domicílios representavam as pessoas que moram em Cuiabá, e 37% das viagens representavam aqueles domiciliados em Várzea Grande. É uma informação interessante que vai nos fazer refletir sobre que sistema seria o mais racional no futuro. Essa é uma informação interessante.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Motivo das viagens realizadas por esses entrevistados. As que estão nessa pizza, maior parte das viagens, 42%. Quase metade de todas as viagens são por motivos de obrigatoriedades, de gente que vai trabalhar ou que volta do trabalho para suas residências. Guardem, por favor, esses números na cabeça. É um número completamente importante. Em segundo lugar aparecem as pessoas que vão estudar ou que voltam das escolas para suas residências. Estas aparecem ali com 31% do total.

Tempo de viagem. Já foi mencionado, e aqui vocês podem ver: os números começam a aparecer. Fielmente, quanto tempo as pessoas gastam para se deslocar? Eu não vou ficar lendo a pizza, mas vocês podem ver. Eu vou pegar uma parte da pizza como exemplo. Elas gastam trinta minutos em média. Um contingente de 20%, e todos os deslocamentos demoram em torno de trinta minutos e assim por diante. Mas se nós fizermos a média de todos esses números que aparecem na pizza, é um número razoavelmente alto e preocupante.

Essas figuras são difíceis de ler. Qualidade do serviço. Entrevistamos também as pessoas com relação a como elas enxergam o sistema de transporte e os terminais onde elas entram para usar os veículos de transporte coletivo: se gostam, se não gostam; se acham que poderia ser um pouco diferente ou não. O resultado aparece no próximo eslaide. Esses são os locais onde foram coletadas essas informações: na rua propriamente dita; junto a esses locais, alguns deles terminais, inclusive, aqui próximo ao Centro Político Administrativo, dentre outros.

Aqui um detalhamento de todos os locais onde houve todo esse levantamento de dado em Várzea Grande. Infelizmente, nós não conseguimos ver com clareza os números, mas aqui não foi uma resposta de quanto tempo o sujeito gasta, mas, sim, se ele avaliava aquele tempo como alto, adequado, baixo, e assim por diante.

Aquela cor mais escura da pizza e aquela cor amarela - são as duas que se destacam - são as cores que as pessoas têm a sensação de que o deslocamento é normalmente demorado. Estão na cor mais escura... Obrigado, Miguel. Os que estão na cor amarela são considerados razoáveis - isso tanto para as pessoas que foram entrevistadas em Cuiabá como em Várzea Grande.

Tarifa. Vários Deputados mencionaram essa questão: se a tarifa está adequada ou se está inadequada. Eu não vou entrar no mérito do valor propriamente dito da tarifa, mas de como as pessoas percebem se essa tarifa está alta, baixa, adequada ou não.

E os senhores podem notar nessas duas partes da pizza, o que está em azul, seja dos entrevistados em Cuiabá, seja dos entrevistados em Várzea Grande, que há um contingente razoavelmente grande de pessoas que consideram que a tarifa, digamos assim, estaria um pouquinho além das suas possibilidades.

Podemos avançar, porque, senão, eu vou ficar me detalhando muito sobre a percepção dos usuários, sobre o serviço ofertado a eles e não vamos chegar aos resultados do estudo propriamente dito.

Podemos avançar, por favor. Mais um pouquinho.

Aqui, talvez, seja a parte mais crítica dos dados coletados e das propostas que, levando em consideração os dados coletados, são apresentadas pela equipe da UFRJ e da UFMT.

Podemos mostrar a tela, por gentileza.

Aqui. Bom, nós conseguimos recensear, fruto das informações do IBGE e outros, as populações de 458.000 mil habitantes, em Cuiabá; 221.000 mil habitantes, em Várzea Grande. Um total de 680.000 mil habitantes nos dois municípios.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

A quantidade de domicílios: 121.000 mil, em Cuiabá; 57.000 mil, e 178.000 domicílios. Nós, eu repito, entrevistamos um conjunto grande de domicílios. Os senhores devem se lembrar que mencionei 4.600 domicílios. Nós acabamos entrevistando esses 4.600 domicílios, mas só consideramos úteis, ou corretas as informações preenchidas em 4.100 dos questionários coletados, distribuídos dessa forma, entre Cuiabá e Várzea Grande.

Isso significou, agora sim os números começam a ser super importantes, que nós recenseamos um conjunto de, aproximadamente, 800.000 mil viagens/dia, 680.000 mil habitantes, moradores dos dois municípios e, praticamente, 800.000 mil deslocamentos/dia. Deslocamento, no âmbito do estudo, significa se o indivíduo saiu de casa, pegou um, dois, ou mais ônibus, e foi ao trabalho, isso foi contado uma viagem e assim por diante.

Dessas quase 800 mil viagens, 530 mil delas partiam de uma zona de tráfego e se destinava a uma outra zona de tráfego e 219 mil saíam e terminavam na mesma zona de tráfego, viagens razoavelmente curtas, distribuídas com as seguintes percentagens para cada um dos modos disponíveis e declarados pelas pessoas entrevistadas.

Praticamente 44% daqueles 800 mil deslocamentos diários são feitos diariamente pelas pessoas que usam ônibus.

Eu peço a gentileza que guardem esse número na cabeça, praticamente 44%. E 1,1% de pessoas usando microônibus. Essas duas coisas somadas, esses dois modos somados são os modos que nós tradicionalmente chamamos de transporte coletivo.

Na posição seguinte 1/4 dos deslocamentos são feitos a pé, exclusivamente a pé, talvez 500m, 1 quilômetro, assim por diante.

Em terceiro lugar, pessoas que dirigem automóveis 12% ou estão de carona nos automóveis, 6%.

Assim por diante, os demais modos, pessoas que viajam de bicicleta etc.

Podemos avançar.

Aqui vão aparecer alguns mapas que mostram as principais vias utilizadas pelo sistema de transporte coletivo e nós vamos passar muito rapidamente sobre isso, o centro da cidade de Cuiabá, onde há a maior quantidade de linhas de ônibus e, portanto, de pessoas viajando dentro desses ônibus. Aqui nós vamos avançar bastante rapidamente.

Aqui nós vamos começar a refletir sobre aqueles números mencionados agora há pouco, aqueles 45% das 800 mil viagens. Isso dá aproximadamente 360 mil viagens/dia feitas no sistema de transporte coletivo, ou dentro de Cuiabá, ou dentro de Várzea Grande, ou entre os dois municípios.

Aí nós começamos a pensar como é que nós poderíamos melhorar a vida dessas pessoas, que corresponde a esses 360 mil deslocamentos diários, no sentido de evitar que linhas concorram entre si, ou se sobreponham entre si e que as pessoas caminhem o mínimo de tempo possível para acessar o veículo, o ponto de parada de ônibus, por exemplo, e assim por diante. Então, nós começamos a pensar em alternativas que fossem baseadas nas experiências bem sucedidas em várias cidades do Planeta, inclusive em Bogotá, recentemente implantado um sistema denominado transmilênio, ou Curitiba, no caso brasileiro, ou Belo Horizonte, ou uma série de outras cidades no Brasil ou no exterior que pensavam em evitar que linhas se sobrepussem, ponto número um.

Ponto número dois, que houvesse um conjunto de linhas chamadas troncais, ou seja, linhas que percorressem corredores onde havia uma demanda bastante grande de usuários. E linhas ditas alimentadoras ou distribuidoras, se o senhores preferirem.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Essa soma desses dois conceitos, linhas troncais com as linhas alimentadoras, talvez viria a racionalizar o sistema, evitando sobreposição de linhas, evitando gente em alguns lugares de cidade onde os ônibus estavam mais superlotados, em contrapartida outros lugares onde os ônibus estão com menos ocupação, tentando equilibrar um pouco a oferta do sistema, os itinerários, as frequências, o tipo de veículo, o tamanho do veículo, as necessidades da sociedade.

E agora nós vamos ver como é que foi concebido esse sistema. Foi fruto do conjunto de entrevistas e daquelas 360 mil viagens feitas por dia os ônibus ou nos microônibus que para efeito de dimensionamento ou planejamento, nós levamos em consideração o pior horário, a hora mais carregada do dia, ou no horário da manhã ou no horário da tarde, tanto faz. E nós chegamos a aproximadamente 50 mil viagens no horário de pico da manhã, usando as linhas de ônibus. E esse número é que vai ser utilizado para planejar o sistema que nós vamos ver logo a seguir.

Eu vou avançar mais um pouquinho e mostrar logo o eslaide que detalha a idéia concebida e que está aqui em discussão publicamente.

Repito, o conjunto de lógica onde haveria linhas troncais e linhas alimentadoras. E o próximo eslaide já vai mostrar qual é o sistema sugerido. É um sistema que tem dentro do município de Cuiabá um conjunto de 50 linhas de ônibus. Entre as quais 12 delas teriam natureza ou característica de tronco, grande demanda, vias bastante ocupadas por pessoas que viajam de ônibus e 38 linhas alimentadoras daquelas ditas troncais. Só isso dentro do Município de Cuiabá.

No sistema de Várzea Grande, 24 linhas dentro do próprio Município de Várzea Grande. E um conjunto de 06 linhas também troncais ligando os dois Municípios entre si. Nós vamos detalhar um pouquinho mais essas 06 linhas que talvez seja um problema um pouco mais complexo, e vão aparecer nos próximos mapas, nos próximos eslaides.

Esse é o conjunto de todas as linhas previstas dentro de Cuiabá - não dá para ver muito bem, e dentro de Várzea Grande também não.

Aqui estão as 06 linhas intermunicipais. E como está um pouco confusos e as cores não conseguimos enxergar nitidamente, eu vou passar os próximos eslaides e mostrar cada uma dessas 06 linhas isoladamente.

As linhas aparecem mais à frente. Essa é uma das linhas, eu não vou entrar muito no detalhe de quais são as vias, as ruas utilizadas pelas linhas, mas depois vamos deixar à disposição da Assembléia Legislativa, dos Deputados, dos Vereadores, da sociedade civil em geral, esses mapas com o itinerário de cada uma das 06 linhas. Essa é a primeira das 06 linhas. E aqui é o detalhamento de como ela penetra, de como ela entra no Município de Cuiabá, faz um laço e retorna.

A segunda linha troncal ligando também um ponto importante de Várzea Grande a uma área central de Cuiabá, passando por essa outra ponte.

Terceira linha troncal, também ligando o terminal André Maggi a essa parte Leste da cidade de Cuiabá por outra ponte.

Quarta linha intermunicipal e o detalhamento dessa quarta linha intermunicipal penetrando na área central de Cuiabá, fazendo aqui um laço na área central, regressando.

Quinta linha intermunicipal, o detalhamento dela entrando no Município de Cuiabá.

E a sexta linha intermunicipal, praticamente uma linha bastante longa vindo, inclusive, aqui nas proximidades do Centro Político Administrativo, onde nos encontramos. É a

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

linha mais longa das seis propostas, e aqui vocês vêem o detalhamento dela dentro do Município de Cuiabá.

Agora nós podemos voltar àqueles números que apareceram em alguns eslaide atrás. Esses números, eu gostaria de detalhar um pouquinho com os senhores.

Eu acho que o próximo eslaide é melhor. Esse eslaide é muito bom.

Esse eslaide mostra o resultado de algumas coisas que são, às vezes, vantajosas para alguns setores da sociedade e, às vezes, desvantajosas para alguns setores da sociedade. Então, nós quisemos medir o que seria um elemento que mensurasse se melhorou ou se piorou o sistema. E esses elementos são os seguintes: tempo de viagem gasto hoje no sistema atual versus aquele sistema proposto, que eu descrevi para os senhores há pouco. O tempo de viagem médio do cidadão, daquelas 360.000 mil viagens declaradas no sistema atual, versus o sistema futuro. E esse número aparece na parte da direita da tabela.

Os senhores podem notar que hoje, em média - e esse número nos surpreendeu inicialmente por ser um número razoavelmente alto -, um cidadão ao se deslocar no sistema de transporte coletivo por ônibus, ou microônibus, gasta em torno de 48 minutos para fazer um deslocamento médio. É um número alto. Com o sistema proposto esse número baixou razoavelmente em uma porcentagem importante, baixou para 34 minutos. Uma redução de 14 minutos. Pode não parecer nada 14 minutos, mas multipliquem isso por dois, o sujeito que vai e que volta, já somam 28 minutos de diferença se ele fizer apenas dois deslocamentos por dia. Meia hora por dia não é nada desprezível.

No entanto, a quantidade média de transbordos, ou, se os senhores preferirem, baldeações, o fato de sair de um ônibus e ter que pegar um segundo, um terceiro ônibus, esse é o número médio que nós conseguimos encontrar na situação atual e esse é o número que simulamos da situação futura. Piorou um pouquinho. O nosso sistema proposto vai piorar um pouquinho, mas só nesse aspecto. É uma piora bastante pequena de 0,8 para 0,9 de transbordos, em média, por viagem feita por um cidadão nessa região do aglomerado urbano.

No entanto, tem outras coisas que são melhores para o cidadão com o sistema proposto. O tempo de espera médio atual é em torno de seis minutos. O tempo de espera futuro, com o sistema planejado, com aquelas linhas e com as frequências que nós determinamos, baixa para a metade, para apenas três minutos. Também pode não parecer nada essa diferença, mas multipliquem por dois, se o sujeito vai e volta no final do dia, começa a crescer esse número perdido de minutos. Mas nós estamos tentando minimizar um pouquinho esses dois valores. E foi razoavelmente positivo esse resultado.

O próximo eslaide também apresenta alguns números interessantes que são relativos à quantidade de veículos que seriam necessários para operar aquelas linhas propostas pelo estudo. É um número inferior, os senhores podem notar aqui que é um número superior a 420 veículos, comparados com os atuais 570 veículos, ou seja, nós tentamos otimizar a oferta do sistema. Isso significa uma redução para o operador. O operador vai precisar de menos veículos, portanto, menos capital investido, e isso poderá refletir na tarifa, posteriormente. Se há menos capital investido, isso reflete positivamente na tarifa também.

O próximo eslaide é a racionalização do sistema. Há uma economia enorme de quilômetros percorridos. Na situação anterior era alguma coisa em torno de 184 mil quilômetros percorridos diariamente por todos aqueles 570 ônibus, versus 118 mil quilômetros numa situação futura, onde há menos superposição de linhas, onde há uma quantidade um pouquinho maior de baldeações, mas os veículos estão mais adequados à demanda propriamente dita. Isso significa uma

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

redução de aproximadamente 66 mil quilômetros por dia. Isso significa dinheiro a menos gasto pela sociedade ou pelo operador, eventualmente refletido também na tarifa propriamente dita.

Próximo eslaide - pode avançar. Aqui são aqueles mapas - pode pular todos os mapas que eu já comentei.

Eu vou passar a palavra, então, ao professor Luiz Miguel Miranda, que vai explicar um pouquinho também. Esses resultados podem vir a levar a uma reflexão e um estudo mais detalhado sob o ponto de vista dos custos desse sistema, desse novo sistema, relativamente aos custos do atual sistema.

Por gentileza, professor Miguel (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Agradecemos a exposição feita pelo professor Carlos Davi Nasser e concedemos a palavra ao professor Luiz Miguel Miranda, do Núcleo de Estudos de Logística e Transportes da Universidade Federal de Mato Grosso.

O SR. LUIZ MIGUEL MIRANDA - Obrigado, Sr. Presidente.

Em nome de S. Ex^a eu homenageio a mesa e a platéia presente nesta apresentação.

Eu quero apenas destacar a questão da tarifa.

De uma maneira bem clássica, acadêmica e também lógica.

A tarifa é o valor que tem que pagar o serviço, tem que garantir a qualidade de segurança desse serviço ao usuário. Tem que assegurar a sobrevivência e a renovação do sistema. Tem que garantir o lucro do operador e tem que ter sobretudo modicidade. Ou seja, que ela seja acessível ao bolso do usuário. Com isso, então, dessa forma é que se abre aquilo que se convencionou chamar, de uma maneira geral, de caixa da tarifa. Ou seja, não há mistério, tudo aquilo que entra nessas exigências tem contrapartida um custo. Ou seja, não há como se desviar uma única janela quebrada de um veículo que não esteja associada ao custo daquela tarifa. Não existe uma gota de óleo diesel que vá fora por uma necessidade de uma mudança de um desvio ou até mesmo um retardamento por uma questão de congestionamento da via que ela não tenha que passar para a tarifa. E sobretudo se alguém anda de graça nesse veículo, alguém terá de por essa gratuidade. Ou seja, a tarifa tem a convergência de todos esses aspectos. De uma geral, nós teríamos o cálculo. Ela teria em vista a obtenção desse valor gasto com o transporte em vista do padrão que se quer. Se nós queremos um serviço com ônibus zero quilômetro, se nós queremos um serviço com ônibus tipo padrão, se queremos um serviço com baixo tempo de operação, de abertura de portas, se queremos um serviço com ar-condicionado, nós haveremos de colocar isso dentro da tarifa.

E os conceitos básicos. Seriam custos variáveis, os custos fixos e o percurso médio mensal. Razão pela qual, dentro do que o professor Nassi acabou de colocar em termos de racionalização desse sistema, nós podemos concluir que se a parte técnica do projeto aponta uma redução de termos de número de veículos rodantes, se aponta uma redução de tempo de percurso, obviamente nós vamos ter um aumento da velocidade média de percurso. Sem contar os ganhos sociais que é de quatorze minutos num percurso. Seis minutos na espera, na ida; e seis minutos na espera de volta. Quanto custou isso para o usuário? Então, dessas condições nós temos a tarifa com esses três aspectos.

Os medidos básicos que nós podemos aplicar para o calculo dessa tarifa. A tarifa única é aquela que conta com único valor, para um conjunto de empresas, para um conjunto de municípios, para um conjunto de cidades dentro de uma região metropolitana. A tarifa quilométrica é aquela que varia de acordo com o que se anda mais ou com o que se anda menos. Evidentemente que, dentro do aglomerado com dois municípios, é muito mais fácil do que numa região metropolitana do Rio de Janeiro que conta com dezessete municípios ou numa região metropolitana

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

de São Paulo com vinte municípios. Mas essa tarifa também poderia ser diferenciada e seria uma possibilidade de aplicar esse método para nosso aglomerado urbano. E, por fim, a tarifa por zona é aquela que varia de acordo com a localização geográfica dessas zonas. Não constituiria nenhuma surpresa se nós viéssemos trabalhar com tarifas diferenciadas para aqueles distritos que estão mais distantes do centro das cidades de Cuiabá ou de Várzea Grande. Isso demonstra as possibilidades que nós temos dentro do método existente hoje e que é praticamente adotado por todas as cidades no Brasil, bem como homologado e recomendado pelo Ministério dos Transportes que é o cálculo das tarifas do transporte público por ônibus.

No cálculo da tarifa, dentro da recomendação e do projeto de integração, nós consideramos o itinerário dessas seis linhas intermunicipais. A taxa de ocupação foi definida através das operações de sobe e desce; o percurso médio mensal, através do número de passageiro que nós obtivemos com a pesquisa de catraca, quer dizer, conhecemos a demanda do sistema e dados operacionais das linhas. Os dados operacionais das linhas, talvez, seja o ponto mais vulnerável. Nós utilizamos a metodologia recomendada pelo Ministério dos Transportes.

Os demais são levantamentos obtidos dentro da área do Aglomerado Urbano.

No caso dos preços e salários, o combustível é um componente importante dentro desse preço, pois, temos a possibilidade de saber que os operadores de transporte têm a possibilidade de adquirir esse combustível por atacado em revendedoras e não comprar na bomba. Quando se coloca o preço de bomba é, apenas, para indicar que há possibilidades de barateamento dessa tarifa.

Outro.

A rodagem.

A rodagem refere-se ao tipo de pneus que são usados nesse veículo. Se temos uma área totalmente pavimentada, essa rodagem é favorecida e tem um componente de custo menor na tarifa. Os pneumáticos, nós vamos contar pelo método utilizado, que os nossos operadores utilizam, no sentido de que a vida útil de motor recebe de duas a três recapagens durante 70.000km da sua vida útil.

E, finalmente, outro item é da câmara de ar. Isso serve para destacar que qualquer peça, qualquer parafuso que está nesse ônibus, tem que ter o seu custo considerado.

Próximo, por favor.

No caso de veículos. Nós estamos adotando para as linhas intermunicipais o chassi de um veículo Mercedes Benz, de um veículo que nós denominamos pesado, que é um chassi adaptado, adequado para receber o serviço de ar-condicionado. Poderão dizer alguns setores: “Por que colocar o ar-condicionado?” Isso encarece a tarifa? Certamente. E se retiramos o ar-condicionado, nós vamos ter uma tarifa menor. Não há mágica.

E no caso de carrocerias. Nós podemos adotar uma carroceria mais utilizada, mais presente na nossa frota, que pode ser das grandes carroçadeiras brasileiras, seja a de Caxias do Sul, ou a de Santa Catarina.

Outro ponto sensível, Sr. Presidente, no caso da nossa tarifa, é o salário. Esses salários... Nós entrevistamos dez motoristas na praça de Cuiabá e de Várzea Grande e fomos saber deles os salários que ganhavam, incluídas as horas-extras. E observamos que quase 50% desse conjunto da nossa amostra teriam até 4 anos de casa; e cerca de 40%, ou menos, 30% teriam mais de 06 anos de casa. Esse período de casa está associado à ação dos sindicatos para que esses profissionais tenham melhores salários. Com isso também significa dizer que se colocássemos uma jornada maior e um maior número de motoristas, esse custo seria naturalmente repassado para a tarifa.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

O que acontece com o motorista acontece com o cobrador, e acontece também com as equipes de manutenção, que são aquelas equipes não operacionais.

Os benefícios... Aqui está toda a parte que incide sobre o salário, mas que não é salário. Alguém tem que pagar e isso terá que ser associado nesse código de benefício em que vamos relacionar a cesta básica, a alimentação, o apoio, o serviço médico, que são prestados a esses profissionais, que estão incluídos também nessa tarifa.

Remuneração da diretoria. Aí vão pensar: É aqui que está o lucro do operador. Não necessariamente, porque isso aqui é também a remuneração, o pró-labore, mas não necessariamente o lucro, porque o lucro está diluído dentro de todos os itens que nós temos dentro dessa tarifa.

Importa destacar quanto à tarifa que, só para reforçar o que o Deputado Carlos Brito disse aqui, nós não vamos conseguir, ao longo de uma audiência pública, definir todas as arestas que têm dentro da composição de uma tarifa.

Precisaríamos, Deputado, de um seminário mais longo para que todos os setores se manifestassem e acreditamos que esse seminário permitiria discutirmos mais profundamente a questão da tarifa, não só dessas linhas intermunicipais do projeto da COPI e da UFMT, que estão sendo apresentados, como também dos sistemas regionais de Cuiabá e Várzea Grande.

Aqui são os outros itens que entram dentro da tarifa, tal qual entram aqueles itens num *menu* de despesas de manutenção de um veículo de uso próprio, ou de um escritório que nós tivéssemos no centro da cidade que tivesse que pagar todos os impostos e taxas incidentes para que desenvolvêssemos atividade profissional.

Os dados operacionais, os passageiros transportados. Nós identificamos que nós temos aqui 26,8 dias úteis porque temos sábado e domingo em que a frota não opera em 100%. E temos também a questão de passageiros, a questão da gratuidade. A gratuidade tem que ser discutida. Não adianta ficar distribuindo gratuidade sem passar essa responsabilidade para outros pagarem. E isso está aqui dentro da tarifa que se vai calcular.

Finalmente a composição da frota. É também uma outra parte, talvez a parte mais sensível, porque aqui diz respeito ao capital investido pela empresa, pelo operador.

De uma maneira recomendada pela AGER, nós estamos trabalhando nesse cálculo de que 50% da frota dos veículos que vão compor as seis linhas da intermunicipais, da ligação de Cuiabá e Várzea Grande, através da Ponte Nova, da Ponte Júlio Muller, da Ponte Mário Andreazza e da Ponte Sérgio Motta, o total de 50% dessa frota serão - digamos - frota zero, do ano. Dois a três anos com 30% dessa frota; e 20% de três a quatro anos. Ou seja, isso aqui garante o primeiro ponto que nós dissemos que tem que garantir a segurança, a qualidade e o conforto do serviço para o usuário. E ônibus velhos nós sabemos que, além de ser inseguro, é também despesa para o operador.

A quilometragem percorrida. Como nós fizemos toda essas pesquisas, nós sabemos quanto cada linha dessa vai percorrer ao longo de um dia, uma semana, um mês e um ano. Sabemos quantos passageiros serão transportados e fixamos em termos de cinco minutos o intervalo de saída de cada um desses ônibus dessas seis linhas. Ou seja, são linhas praticamente expressas.

E finalmente com a quilometragem percorrida e o percurso médio mensal, nós vamos definir o fator definidor da tarifa, que é o índice denominado IPK, que é o índice de passageiros por quilômetro. Ou seja, se tantos passageiros vão usar aquele serviço por tantos quilômetros, daqui eu vou tirar um índice que multiplicado pelo valor correspondente ao rateio de todas as despesas vai me dar o valor final da tarifa. Isso basicamente sintetiza de forma bem sumária a metodologia de cálculo da tarifa.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Queria apenas neste momento sugerir ao Sr. Presidente que avançássemos nesse seminário, para que nós pudéssemos abrir junto, com a manifestação da sociedade e das sociedades aqui representadas para que possa definir melhor, para ficar mais claro o alcance, as vantagens do que esse sistema traz em relação ao sistema atual na ligação intermunicipal entre Cuiabá e Várzea Grande.

Era isso, Sr. Presidente, que nós podíamos mostrar nesta audiência. Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Nós agradecemos a participação do Professor Luís Miguel Miranda, do Núcleo de Estudos Logística e Créditos e Transportes da Universidade Federal de Mato Grosso. E fica registrada a sua sugestão. Vamos agora ouvir o Superintendente de Trânsito e Transportes Urbanos de Várzea Grande, Sr. Tarcísio Bassan, Presidente eleito do CREA no último dia 09 de novembro.

(O DEPUTADO RIVA ASSUME A DIREÇÃO DOS TRABALHOS ÀS 16:34 HORAS.)

O SR. TARCÍSIO BASSAN - Boa-tarde a todos!

Gostaria primeiramente de cumprimentar o Deputado Eliene e o Deputado Riva pela convocação que gerou essa reunião de fundamental importância para nós e para a sociedade. Queria cumprimentar também aos senhores aqui presentes na pessoa do Secretário Vilceu Marchetti e as senhoras na pessoa da Vereadora Aziza. Boa-tarde, Vereadora!

Senhores, eu não vou me alongar muito. Queria apenas de início fazer minha apresentação. Meu nome é Tarcísio Bassan. Sou engenheiro civil. Estou à frente da pasta de trânsito e transportes de Várzea Grande. Como bem disse o Deputado Eliene, fui eleito ainda há pouco Presidente do CREA-MT, para a gestão 2006/2008.

Eu queria dizer primeiramente ao Dr. Carlos Nasser e ao Dr. Luís Guilherme que nós relutamos um pouco, nós de Várzea Grande, para aceitar esse estudo feito pela COPI e pela UFMT. Mas relutamos de certa forma até, eu diria sem muita consistência, e eu diria o porquê. Primeiro, nós não tínhamos a metodologia que foi utilizada para se chegar aos resultados. E o segundo fator seria exatamente porque a COPI, juntamente com a UFMT, partiu da premissa de que Várzea Grande tem um sistema estável.

Veja bem, no nosso dia-a-dia, passamos por aquele terminal, em Várzea Grande, e recebemos reclamações e elogios. Não temos os números, de quem são e quais as pessoas que reclamam e quais as que elogiam. Para tanto, nós pedimos, então, à UFMT que fizesse um trabalho, uma pesquisa dentro do terminal para que nos desse esse número, para sabermos qual a aceitação na visão do usuário.

Eu vejo, na óptica de engenheiro, Sr. Presidente, que o Terminal André Maggi, geograficamente, está correto, embora fisicamente ele deixe a desejar. Nós tememos que dentro de pouco tempo, em um futuro muito breve, três, quatro anos, eu não sei, ele venha se tornar um Bispo Dom José. Eu não sei. Talvez tenhamos que tomar providências para que isso não aconteça.

Então, fizeram essa pesquisa por nós solicitada. Eu vou passar os números agora aos senhores, que me tranqüilizou por esse fantástico trabalho desenvolvido pela UFMT, via COPI.

Dos sessenta mil usuários que trafegam por ali, 62% dos usuários aceitam como bom e ótimo; 29% dos usuários aceitam de forma regular; e apenas 9% aceitam de forma ruim e péssima. Baseado nisso, então, é que aceitamos de forma bastante significativa esse trabalho tão bem elaborado pela UFMT.

Nós gostaríamos, também, Sr. Presidente, de destacar aqui... Ou melhor, seria uma sugestão. Nós já conversamos com o Secretário Emanuel Pinheiro, vejo que ele tem bastante

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

aceitação quanto a isso, de que fizéssemos, para operar o sistema aglomerado, um consórcio de empresas. Nós temos cinco empresas que fazem o municipal de Várzea Grande. Temos uma empresa que faz o municipal de... Ou melhor, cinco empresas de Cuiabá, uma empresa de Várzea Grande e três empresas intermunicipais.

Nossa intenção seria colocar todas essas empresas, as nove, no mesmo bojo, onde teríamos um sistema homogêneo, principalmente quando se tratar de tarifa, porque o IPK das linhas é diferente. Várzea Grande é diferente de Cuiabá e muito mais diferente no intermunicipal.

Então, fica aí a nossa sugestão, já conversei com o Secretário Emanuel Pinheiro a respeito disso.

O que tínhamos a falar seria isso, Sr. Presidente, agradecemos pelo convite e à oportunidade da fala. Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Agradecemos a participação do Sr. Tarcísio Bassan, Superintendente de Trânsito e Transporte Urbano de Várzea Grande.

Convidamos para fazer uso da palavra, o Secretário Municipal de Trânsito e Transporte de Cuiabá, ex-Deputado Estadual, ex-Vereador desta Capital, nosso amigo Deputado Emanuel Pinheiro.

Eu falei Deputado porque quem foi Deputado continua sendo.

Com a palavra, o Secretário Emanuel Pinheiro.

O SR. EMANUEL PINHEIRO - Sr. Presidente desta Casa, aliás, ex-Presidente, eterno Presidente desta Casa e Presidente da mesa, e aproveito a oportunidade para saudar a todos os membros dessa honrada mesa, meu amigo particular, com quem, por dois mandatos consecutivos, pudemos conviver nesta Casa de 1995 a 2003, Deputado Riva, e, em seu nome, quero saudar todos os colegas Deputados. Inclusive, pudemos conviver com colegas aqui como o Deputado Pedro Satélite, José Carlos Freitas, Eliene e Carlos Brito, fomos vereadores por Cuiabá juntos e depois viemos juntos para esta Casa; toda a sociedade civil organizada, vereadores de Cuiabá; todos aqui presentes, movimentos comunitários, entidades civis organizadas; nosso colega Tarcísio Bassan, Secretário de Várzea Grande; Presidente da AGER, Márcia Vandoni; Professor Luiz Miguel e Nasser, representando aqui a UFMT e a COPI.

Sr. Presidente, o depoimento, vou colocar assim, do Nasser, com sua autoridade técnica sobre o transporte coletivo urbano de passageiros, bem como o do professor Luiz Miguel, contempla a simbiose projetada há dois, três anos entre Governo do Estado, Cuiabá e Várzea Grande no sentido de se montar, vamos chamar assim, um plano de operação integrado Cuiabá/Várzea Grande para o sistema de transporte coletivo urbano de passageiros.

É inconcebível, Sr. Presidente, Deputado Riva, se pensar em desenvolvimento urbano, se pensar em um transporte público, um transporte coletivo de qualidade na nossa Capital, se não pensarmos em Várzea Grande e vice-versa.

As questões conjunturais devem ser enfrentadas, debatidas e, com certeza, serão chegadas a um denominador comum. Mas nenhuma delas chegará ao consenso se não implantarmos a tão sonhada integração Cuiabá/Várzea Grande.

E o trabalho da COPI, como colocou muito bem o colega Tarcísio Bassan, contempla este sonho. E contempla este sonho com muita realidade de que não há mágica no sistema de transporte coletivo urbano de passageiro. Não há mágica no cálculo custo/benefício. E eu como político, colega de Vossa Excelência, e esta Casa uma casa política, sabemos o tanto que é difícil e está sendo difícil, até pela herança que recebemos, equacionar o político com o técnico, o técnico com o político. É uma mágica muito delicada e muito complicada.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Nós sabemos do papel que a história nos reserva. E estamos mexendo na ferida de todo o contexto do sistema. Não falando apenas de transporte coletivo. Nós falamos de um sistema integrado de transporte coletivo urbano de passageiros do aglomerado urbano, futura região metropolitana Cuiabá e Várzea Grande. Com certeza, passado esse período, essa geração, essa missão que o destino nos reservou - quando digo nos reservou é a todos nós -, com certeza, será mais fácil debater o tema e será mais fácil investir cada vez mais na evolução e na qualidade constante do transporte coletivo de Cuiabá e de Várzea Grande, que haverá de se integrar a partir deste pontapé inicial que começou em 2003. Houve uma paralisação por motivos técnicos e financeiros, e agora nessa nova gestão complementou o pagamento e o trabalho. Então, todos fazemos parte dessa história.

Apenas uma observação de que o sistema da COPI veio a contemplar o Sistema Integrado de Trânsito de Transporte Urbano que a Prefeitura de Cuiabá está implantando em apenas 10, 11 meses de gestão. Ainda há um longo percurso a seguir, ainda há muitas ações a serem implantadas que vão complementar esse sistema integrado. E, com certeza, essas ações serão casadas com trabalho dessa envergadura, que é um trabalho da COPI para o bem-estar desses 45% de cidadãos e cidadãs que utilizam o transporte coletivo urbano de passageiros. Falando no macro, Sr. Presidente.

As questões pontuais deverão ser debatidas com coragem e com verdade. E, com certeza, deveremos achar solução para o bem da nossa cidade e do nosso Estado.

Quero fazer aqui um parêntese, minha querida Presidente Márcia Vandoni, em relação ao debate constante do aglomerado urbano, Deputado Carlos Brito, que tanto tempo foi bandeira sua, aliás, que é uma bandeira sua, Vossa Excelência é incansável defensor dessa bandeira e que agora, de forma muito correta, vem com o apoio e peso político do Deputado Riva e Deputado Eliene, com certeza, vão nos ajudar a implantar esses caminhos.

E sobre Cuiabá, eu me lembro que no começo dos debates do aglomerado urbano, nós debatíamos como seria a implantação desse sistema. Se um dos problemas de Cuiabá, não é só esse, evidentemente, mas um dos problemas de Cuiabá era a sobreposição de linhas, como é que sustentamos um sistema com 148 carros andando sem nenhum planejamento na nossa cidade e sem nenhum debate maior entre Cuiabá, aglomerado urbano e Várzea Grande? Não há sistema no mundo que agüente. Pode haver muito debate, muita discussão acalorada, muita emoção, mas no sentido técnico, na racionalidade, na praticidade, é humanamente impossível. Daí vivermos naquele caos que acabamos nos acostumando nele. Acostumamos ao caos no passado recente. Mas agora que mexemos na ferida, aí a ebulição veio e somos obrigados a conviver com esse debate.

E, nesse particular, nós, de Cuiabá, defendemos. Como implantar, como conviver no aglomerado urbano, Presidente, Deputado Riva, onde tem a AGER como Agência Reguladora, se temos duas entidades federais, autônomas e independentes entre si, porque são dois municípios, Cuiabá e Várzea Grande e mais o Estado? O que seria a AGER nesse papel? Até onde vai a linha divisória de Várzea Grande e Cuiabá? Da ponte? Ótimo. Então, da ponte para lá é Várzea Grande, é com Tarcísio Bassan; da ponte para cá é Cuiabá, é com Emanuel Pinheiro, é com o SMTU. Não vamos personalizar. Qual seria a atuação da AGER? Até isso foi discutido. E o ponto culminante que o projeto da COPI contemplou e que era a colocação de Cuiabá, era a seguinte: esses ônibus têm que vir a Cuiabá. Claro que vem. É o aglomerado urbano... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Eu peço para abrir ao ex-Deputado Emanuel Pinheiro mais três minutos.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

O SR. EMANUEL PINHEIRO - Obrigado, é o suficiente. Então, esses ônibus têm de vir a Cuiabá, o intermunicipal. São sessenta mil pessoas diariamente que dependem desse sistema, que moram em Cuiabá e trabalham em Várzea Grande, que moram em Várzea Grande e trabalham em Cuiabá, que estudam, que se divertem. E para terem lazer, precisam deslocar-se, precisam utilizar o seu direito constitucional de ir e vir. Mas como nós poderíamos implantar esse sistema sem afetar a nossa cidade? Aí vem aquilo que está na Constituição Federal, se não me engano, no art. 29, no que diz respeito aos Estados membros e à criação dos aglomerados urbanos e regiões metropolitanas, em que se fala que vamos, através de uma agência reguladora, criando-se o aglomerado urbano ou a região metropolitana, definir aquilo que é de interesse comum. Interesse comum! O que é interesse comum dessas sessenta mil pessoas de lá para cá e daqui para lá? Foi aí que a COPI foi fantástica, no embarque e desembarque, nas linhas de desejo, na origem de destino desse trabalho. Pena que o problema técnico não dê para mostrar o brilhantismo, mas noutro seminário que o próprio Ministério Público deverá propor aqui na pessoa do Dr. Alexandre haverá de ter a oportunidade de esmiuçar esse debate.

E esse tal de interesse comum, Sr. Presidente, era fácil definir. Não inventar ponto em Cuiabá só para ter linha por ter linha. Isso encarece o sistema, é mais carro, é mais diesel, é mais pneu, é mais combustível, é mais salário, e vai tudo para a tarifa. Isso é Cuiabá. Então qual seria o expoente comum? Prefeitura municipal, shopping Goiabeiras, Centro Político Administrativo, shopping Pantanal, Universidade Federal de Mato Grosso, UNIRONDON, UNIC, esses são os pontos de interesse comum, tecnicamente, que justificam o deslocamento para podermos implantar o projeto dessa magnitude. E é o que está sendo construído a quatro mãos: Estado, municípios de Cuiabá e Várzea Grande e sociedade civil organizada.

Então, Sr. Presidente, temos que debater realmente bastante este projeto, esta proposta que vem dar o ponta-pé inicial naquilo que vai a ser a revolução da qualidade do sistema intermunicipal, do sistema do aglomerado urbano do transporte coletivo de passageiro.

Por isso eu queria apenas fazer estas simples palavras no complemento da exposição do professor Nasser, do professor Luis Miguel, do Tarcisio Bassan e, com certeza, uma ponte daquilo que a grande e hábil Presidente Márcia Vandoni haverá de expor, para que possamos assegurar à sociedade que sabemos onde queremos chegar. Sabemos, também, que não somos os donos da verdade, mas temos uma proposta séria, correta, honesta, tecnicamente viável, equilibrada e que representa a realidade de um sistema judiado por muitos e muitos anos, que precisa dar um salto de ganso para podermos encontrar eco na população que mais precisa de nós, que são esses 45% de pessoas que dependem desse sistema para a sua própria sobrevivência. Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Eu agradeço a participação do Secretário Emanuel Pinheiro.

Convido para fazer uso da palavra, a Presidente da Agência Reguladora de Serviços Públicos-AGER, Sr^a Márcia Glória Vandoni de Moura.

A senhora pode optar pela tribuna à direita ou à esquerda.

Solicito ao Deputado Eliene assumir a direção dos trabalhos.

(O SR. DEPUTADO ELIENE ASSUME A PRESIDÊNCIA ÀS 16:52 HORAS.)

A SR^a MÁRCIA GLÓRIA VANDONI DE MOURA - Eu quero cumprimentar a Mesa, o Deputado Eliene, o Dr. Alexandre Matos Guedes - já nos conhecemos tanto que já sei o seu nome por extenso -, o Dr. Tarcisio Bassan, o Sr. Secretário de Infra-Estrutura, Vilceu Marchetti, o Sr. Secretário Emanuel Pinheiros, os demais Deputados e todos os representantes da sociedade civil

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

aqui presentes, que, com os quais, em algumas oportunidades, já tivemos até um contato para tratarmos desse assunto.

Mas eu queria iniciar cumprimentando, em especial, o Deputado Riva e o Deputado Eliene pela iniciativa que tiveram de trazer para cá um debate em audiência pública, de um Projeto. É uma coisa inédita, um Projeto. Vamos debater um Projeto com a sociedade para saber se estamos corretos no rumo que tomamos.

Quando eu falava em audiência pública, não pensava, de forma nenhuma, de discutir todo o Projeto do Aglomerado. Eu imaginava que nós fôssemos discutir apenas o trecho que é ligação entre Cuiabá e Várzea Grande, até por acordo que fizemos com o Ministério Público, para o trecho que será licitado.

Mas o Deputado Riva e o Deputado Eliene demonstraram aqui que estão em sintonia fina com os anseios desta população.

Quero lembrar aqui também que tudo isso que está acontecendo e graças à visão estratégica do Deputado Carlos Brito, que muito bem lembrou e aprovou aqui nesta mesma Assembléia a Lei Complementar que dispõe sobre o Aglomerado Urbano e que cria mecanismos para que os problemas comuns sejam resolvidos por todas as partes envolvidas e interessadas do sistema.

Quero cumprimentar também o Dr. José Antônio Lemos, que muito bem coordenou todo esse projeto, todo esse processo e lamento profundamente a sua decisão pessoal de ter pedido ao Governo do Estado a sua exoneração.

Quero dizer, Dr. José Antônio, que em momento algum a Agência Reguladora quis se impostar ou se postular como dona do projeto. Esse projeto é nosso. Esse projeto é de Cuiabá, é de Várzea Grande, é da AGER, que representa o Estado no planejamento e na execução do serviço de transporte, mas o projeto é nosso, principalmente, Dr. José Antônio Lemos, do aglomerado urbano, que tão bem foi conduzido pelo senhor, com a maior das imparcialidades. Essa era a diferença que o senhor fazia dentro da condução desse projeto.

Quero cumprimentar o Dr. Nasser, o Dr. Miguel, pelo empenho e pela dedicação que tiveram conosco em todo esse processo.

Quero cumprimentar os diretores e os técnicos da Agência de Regulação, que, sem dúvida nenhuma, foram fundamentais para que nós nos posicionássemos enquanto Agência Reguladora como ente de Estado, orientando o Governo na tomada de decisão e montando um processo que não deixou dúvidas com relação à decisão que o Conselho Estadual de Transportes tinha que tomar, que não era outro senão a licitação desse sistema entre Cuiabá e Várzea Grande.

Na ocasião a votação foi feita e conseguimos a aprovação da licitação por 05 votos a 01, quase que à unanimidade... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Solicito que sejam concedidos mais três minutos à Dr^a Márcia Vandoni.

A SR^a MÁRCIA GLÓRIA VANDONI DE MOURA - Não há possibilidade de reescrevermos o contrato, por isso temos que licitar.

E nesse momento, nos posicionamos, enquanto ente de Estado, graças também à vontade política do Governo, que assumiu o pagamento desse projeto em 50%, e a administração pública estadual pôde mais uma vez quebrar um paradigma, quebrar uma hegemonia que vigorava há tanto tempo, e isso em benefício da sociedade, por entendermos que foi preciso todo esse estudo para que nós tomássemos a decisão.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Reduzir a quilometragem percorrida, eliminar a sobreposição de linhas, com certeza, é muito importante. Infelizmente a proposta do Dr. Tarcísio Bassan em relação a um consórcio entre as empresas já existentes, não podemos trabalhar nesse sentido, porque existia o Aglomerado Urbano quando Cuiabá licitou, já existia o Aglomerado Urbano quando Várzea Grande licitou. Então, fica uma coisa engraçada. Na hora de socializar, socializa dos outros, mas na hora de fazer, executa com interesse local.

E nós temos, a partir de agora, que conduzir o processo licitatório com a mesma transparência que estamos tratando nesta audiência pública, mostrando, desmistificando a tarifa.

Ao dizer para vocês que o sistema de Cuiabá/Várzea Grande é um subsistema do Aglomerado, tratando dessa forma, com certeza absoluta, o Estado está mudando o seu perfil, porque até agora estivemos atrelados a todos os anseios, inclusive na tarifa, composta apenas por Cuiabá, sem levar em consideração o restante do sistema. E agora não. Nós vamos falar de um trabalho nosso. Não é meu, não é do Secretário Bassan, não é do Secretário Emanuel Pinheiro, é do Aglomerado Urbano.

Sabemos que a política direciona as ações, no sentido de atender os anseios da sociedade, entretanto só a técnica qualifica a ação. E para que nós tenhamos a certeza de que a tarifa vai ser a menor possível, que o sistema vai ser o melhor possível, nós temos que trabalhar dentro da técnica. E o Governo do Estado está disposto a ser um elo a integrar o Aglomerado Urbano, porque daqui para frente, a partir do momento que implantarmos o sistema intermunicipal Cuiabá e Várzea Grande, também terão que implantar, porque o sistema é único.

E queremos aqui nos colocar à disposição de toda a sociedade, de toda a população nos seus anseios para debate, para discussão. E quero dizer também, Deputado Carlos Brito, que a proposta de Vossa Excelência de promover um seminário para debater o assunto de transportes veio ao encontro de uma proposta que eu já tinha recebido do Governador. Então, é sinal de que o senhor também está em sintonia fina com o Governo do Estado. Muito obrigada (PALMAS).

A SR^a PRESIDENTE (ELIENE) - Obrigado, Dr^a Márcia Vandoni, Presidente da Agência Reguladora dos Serviços Públicos - AGER.

Queremos registrar e agradecer aqui a presença da Deputada Verinha Araújo, também da Vereadora Aziza Baracat.

Passamos a palavra ao Dr. Alexandre Guedes, Promotor de Justiça Defesa e Cidadania de Cuiabá, por cinco minutos.

O SR. ALEXANDRE GUEDES - Boa-tarde, Exm^o Sr. Deputado Eliene, na Presidência; Sr. Deputado Riva, 1^o Secretário da Assembléia Legislativa; em nome dos quais cumprimento todos da Mesa. Cumprimento todas as pessoas presentes, porque afinal de contas pouco tempo. Todos me compreenderão.

Hoje pela manhã me perguntaram se eu ia fazer uso da fala nesta reunião, eu disse que inicialmente não, porque eu tinha vindo apenas para ouvir. O Ministério Público é fiscal da lei, a ele cabe apenas verificar se a lei está sendo cumprida ou não. Não cabe ao Ministério Público entrar nos detalhes da gestão técnica para a qual foram eleitas afinal de contas as autoridades constituídas.

Mas a partir do que eu ouvi aqui, eu pedi inclusive ao Deputado Riva e ao Deputado Eliene que eu pudesse fazer uso da palavra por apenas alguns minutos, para esclarecer algumas coisas relativas à lei. Ao contrário do que ainda se pode ter dúvidas, não é mais possível deixar de ter licitação das linhas intermunicipais. Quem determina isso é a Constituição Federal e as leis infraconstitucionais, e assim também está brigando o Ministério Público através de ações judiciais que ele já propôs. Então, tem que licitar. A licitação é indispensável, não apenas porque a

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

lei assim determina, mas porque o interesse público assim o determina. Porque a licitação é a única forma de se garantir que as empresas tenham capacidade econômica de suportar a execução do serviço, especialmente no que se refere aos danos a terceiros decorrentes do serviço.

O serviço público de transporte de passageiros, como qualquer serviço público, é um transporte que tem responsabilidade objetiva. Quer dizer, tudo que acontece de ruim, de dano, decorrente do transporte deve ser suportado pela empresa, a menos que prove a culpa da vítima. Quer dizer, quando um ônibus bate, quando atropela, quando acontece um acidente de ônibus, a empresa é a primeira a responder. Ela, então, deve ter capacidade econômica de fazer face a isso, de fazer face, inclusive, à continuidade durante todo tempo da concessão. Então, inclusive, para se garantir isso é que são indevidas as prorrogações além do que é permitido, porque prorrogações em cima de prorrogações contrariam a lei e o interesse público, porque com o tempo se perde a garantia dessa capacidade econômica. Além disso, a licitação é indispensável porque deve-se sempre garantir saber e ter transparência a respeito da propriedade das empresas concessionárias de serviço público, porque não é admissível que não se saiba quem são os responsáveis pelas empresas. Então, isso é bastante claro. A licitação deverá ser feita, porque a lei assim o determina. Enquanto houver concessões de linhas intermunicipais deverão ser feitas as licitações, seja lá quem ganhar, ganhe quem quiser ganhar, os novos, os antigos. Com isso o Ministério Público não está nem um pouco preocupado e a lei também não, que ganhe o melhor para todos.

Outro aspecto que eu me senti necessariamente compelido a vir falar, na qualidade de Promotor de Defesa da Cidadania, é quanto à questão das gratuidades. O Ministério Público, nos últimos anos, com um certo desgaste a alguns segmentos, propôs uma série de ações direta de inconstitucionalidade para suprimir algumas gratuidades que não tinham tanta razão de ser. Então, o Ministério Público fez um trabalho de contribuição nesse sentido. Isso é inegável. Agora, nós temos que estabelecer algumas coisas. As gratuidades hoje existentes são sociais, de pessoas que estão fora do mercado de trabalho e que, portanto, são objeto de proteção da lei e dos princípios republicanos, especialmente os idosos e os estudantes. Dentro desse aspecto, não se pode, nem sequer por tom, tentar responsabilizar esses segmentos pelo tamanho das tarifas. É da lei e, portanto, é do sistema. Não se pode querer jogar um grupo social em cima de outro grupo social.

Leis federais, não são nem leis cuiabanas, nem várzea-grandenses e nem mato-grossenses, que garantem praticamente todas as gratuidades presentes hoje. A gratuidade dos idosos é assegurada pelo Estatuto do Idoso; a gratuidade ou, pelo menos, a responsabilidade pública pelo transporte de estudantes, como até discuti um outro dia com o Secretário Emanuel Pinheiro, está assegurada na Lei de Diretrizes e Bases da Educação, que é uma lei federal. Então, isso faz parte do sistema, faz parte do custo de sermos uma sociedade destinada a algumas coisas, porque o direito à educação passa necessariamente pelo direito ao acesso à educação, especialmente a pessoas que não têm condições de pagar. Porque, tem mais um detalhe, os beneficiários da gratuidade não são pessoas que pretendem se locupletar às custas da sociedade, porque, afinal de contas, só anda de ônibus quem precisa, não quem quer. Quem quer, não anda de ônibus. Às vezes, até quem precisa andar de ônibus não anda.

Como nós vimos na pesquisa que acabou de passar, cerca de 21% das pessoas não usam ônibus. Eu quero crer que uma parte dessas pessoas, não é porque elas morem tão perto do emprego, infelizmente, que elas não andam, mas é porque não têm dinheiro para andar de ônibus. Então, vamos deixar isso bastante claro.

Então, são duas coisas relativas à lei, à dignidade da pessoa humana e aos direitos coletivos sociais que eu preciso, por dever de ofício, devo estabelecer que as gratuidades, sejam da

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

forma como forem custeadas, fazem parte do sistema, ou seja, não adianta culpar as gratuidades. Também, estabelecer bastante claro que o Ministério Público, da maneira como vem atuando, fez com que as gratuidades... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Vamos abrir mais três minutos para o Dr. Alexandre concluir seu raciocínio.

O SR. ALEXANDRE GUEDES - Espero não precisar.

Mas que as gratuidades hoje existentes possam ser quantitativamente significativas; elas são estabelecidas pelo conjunto da ação para se estabelecer especialmente pessoas que dela necessitam.

No mais, eu gostaria de agradecer a oportunidade que me foi dada, ressaltando que realmente é um tema complexo, mas que a licitação é urgente, seja em qualquer nível, em qualquer tipo de serviço público, que ela, obviamente, deva ser percebida pelo conjunto da população, seja em audiências como esta, seja em seminários, seja dentro dos conselhos, que são os lugares onde deve, sem dúvida alguma, haver o contraste, o debate entre a sociedade civil e também os elementos governamentais.

Muito obrigado a todos pela gentileza. Obrigado à Mesa pela oportunidade. Obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Muito obrigado, Dr. Alexandre Guedes, Promotor de Justiça de Defesa da Cidadania de Cuiabá, pela participação.

Queremos também agradecer e registrar a presença do Dr. José Vinícius, Diretor de Infra-estrutura da Secretaria Municipal de Educação, Desporto e Lazer do Município de Cuiabá.

Daremos início, neste momento, aos debates com os integrantes da platéia, que já se encontram previamente inscritos.

O primeiro inscrito é o Sr. Robson Siréia, do Comitê de Luta pelo Transporte Público. Cada um tem três minutos para a participação.

O SR. ROBSON SIRÉIA - Boa-tarde a todos.

O meu nome é Robson. Sou do Comitê de Luta pelo Transporte Público.

Quero cumprimentar a todos aqui, e vou começar tentando ser breve.

O nosso comitê começou de alguns jovens trabalhadores estudantes que, tentando lutar, discutindo o transporte público, resolveram ir para a prática social, realmente, e resolveu fazer um movimento que ocupasse as ruas reivindicando a melhoria no transporte.

O nosso comitê é aberto a qualquer um da sociedade que queira lutar pelo transporte público barato, eficiente e, principalmente que garanta as gratuidades como aqui foram faladas.

Entre as nossas bandeiras principais, nas primeiras lutas nossas, nós colocamos a ampliação do passe livre, redução da tarifa para R\$1,20. Baseado em quê? Com base em que já houve uma denúncia de superfaturamento dessa tarifa quando, há 30 meses, foi aumentada para R\$1,60. Então, partindo desse princípio de que já há um superfaturamento, nos colocamos na luta, nas ruas, reivindicando das autoridades a redução da tarifa. Nós colocamos entre os problemas principais do transporte coletivo que justifica uma passagem mais barata, a superlotação. E aí eu ouvi falar em redução da frota, de que irá melhorar... Eu acho que isso aí precisa ser melhor discutido, os contratos. E eu quero dizer o seguinte: os contratos, como já foi falado de lei de concessão de transporte e tantos impostos que os empresários devem, e tudo isso - e a própria prefeitura -, e que não estão sendo cumpridos.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO
INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO
AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE
NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Como, por exemplo, a questão da taxa de outorgas, que não está sendo cumprida em Cuiabá. Isso equivale, dentro do que foi colocado, de já tirar as concessões das empresas, pela lei. Então, é uma das coisas que nós colocamos na discussão e reivindicamos, inclusive, essa discussão.

A questão do ar-condicionado: Cuiabá, se não é, eu acredito que é uma das cidades mais quentes do Brasil, então, o ar-condicionado é essencial no transporte público e a questão deveria ser de 100%. A lei diz 80%. No entanto, não chegam a esses 80%. Acredito que não seja nem próximo disso, os ônibus com ar-condicionado em Cuiabá, uma cidade quente que deveria ter 100%.

A questão da integração: Nós defendemos a ampliação do passe livre, sem horário e sem data marcada, para o estudante poder, inclusive, ir a uma biblioteca e ter acesso à cultura e ao lazer. É uma reivindicação que nós discutimos com o meio estudantil, com a juventude. E... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Mais um minuto para a conclusão, Robson.

O SR. ROBSON SIRÉIA - Já vamos para as conclusões então.

É o seguinte. Nós vamos continuar nas urnas reivindicando a redução da tarifa.

De princípio, nós defendemos que um dos itens que incide na tarifa seja retirado. E um desses itens se chama lucro. Então, como que você vai tirar um lucro do empresário? O empresário não vai aceitar. Com certeza, não. Nós defendemos a estatização do transporte coletivo, uma empresa estatal geral. Não só uma empresinha, mas uma estatização geral do transporte coletivo tirando um dos itens da tarifa e podendo, assim, reduzir a tarifa. É uma reivindicação nossa. Tem gente que reivindica uma passagem de R\$2,25, por que nós não podemos reivindicar a estadualização do transporte coletivo? Podemos reivindicar, sim, e defendemos isso. Vamos defender nas ruas. E tem marcado um painel contra o aumento da passagem para o dia 1º de dezembro. Nós convidamos toda a sociedade para vir lutar contra o aumento da passagem nesse grande painel, no qual vão estar os trabalhadores e a juventude batendo painel e dizendo NÃO ao aumento. Nós queremos uma discussão ampliada com mais tempo, com o povo e não só com quem vem aqui, mas, sim, em todos os lugares discutir o transporte e todos os problemas todas as vezes, e tudo isso ampliar cada vez mais o debate, não aumentando a tarifa este ano, como pretende o Prefeito, como pretendem os empresários. É isso. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Obrigado Robson. E na sequência Gibran Lachowski, do Comitê de Luta pelo Transporte Público.

O SR. GIBRAN LACHOWSKI - Boa-tarde a todas as pessoas que estão aqui, principalmente os representantes dos movimentos sociais. Muito se falou aqui em racionalidade e, de maneira racional, é muito importante que, quando nós discutimos a questão do transporte, nós levemos em consideração o que foi falado agora a pouco: que o preço da passagem de R\$1,60 que vigora em Cuiabá, Várzea Grande, no intermunicipal está superfaturado há mais de trinta meses, conforme o sindicato dos contabilistas de Mato Grosso que, na época, quando fez esses vários estudos, desde 2001, teve a sua frente o contabilista Luis Mário de Barros que hoje é auditor-chefe da Prefeitura de Cuiabá.

Também de maneira racional é importante nós levarmos em consideração que a prefeitura de Cuiabá está desrespeitando e também os empresários que atuam em Cuiabá estão desrespeitando várias cláusulas do contrato de concessão. Isso já poderia ter causado a cassação das concessões das empresas, e a Prefeitura de Cuiabá, na pessoa do Prefeito Wilson Santos e na pessoa

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

do Secretário dos Transportes Emanuel Pinheiro, conforme a lei, já poderiam estar respondendo por omissão, ou seja, por prevaricação.

Também de maneira racional é importante levar em consideração que os empresários dos transportes de Cuiabá devem cerca de R\$36.000.000,00 em impostos, multas e taxas de outorgas, e em Várzea Grande, ou melhor, no intermunicipal, a situação é muito pior. Só em relação ao INSS as empresas que atuam no intermunicipal devem cerca de R\$80.000.000,00, se não mais.

Também de maneira racional é preciso levar em consideração, e isso a Polícia Federal está investigando, as suspeições de paraísos fiscais e de possível utilização de transportes coletivos para lavagem de dinheiro, mas isso a lei está tomando conta. Também levando em consideração, de maneira racional, que 30% da população vive abaixo da linha da pobreza, conforme o Governo Federal, e em Várzea Grande a situação é pior: 40% da população vive abaixo da linha da pobreza. Também de maneira racional - isso o pessoal da associação dos usuários do transporte coletivo, se quiser, pode colocar melhor -, a maior parte dos ônibus que atua em Cuiabá e Várzea Grande, intermunicipal, não são ônibus, são caminhões rodoviários adaptados. Também de maneira racional - isso é muito importante - cerca de 20% dos trabalhadores do transportes está afastado pelas péssimas condições de trabalho, muitos deles tem surdez, muitos deles tem problemas nas costas, muitos deles até já morreram. Também de maneira racional, vocês já vão poder colocar aqui, é possível, conforme estudo técnico, plenamente técnico e racional uma passagem com as chamadas gratuidades ao valor de R\$1,00. Ele vai poder colocar isso aqui.

Nós concordamos e lutamos para que hajam audiências públicas e seminários, mas que toda população participe, que não seja levado em consideração só o estudo a partir da ótica dos empresários.

E, de maneira integrada, Cuiabá e Várzea Grande, nós convidamos todas as pessoas que estão aqui para participarem do painel contra o aumento, do painel pela redução, do painel pela ampliação do passe livre no dia 1º. A concentração vai... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Concedo mais um minuto ao Gibran, para ele concluir.

O SR. GIBRAN KACHOWSKI - Obrigado.

A concentração vai ser às 10:00 horas, na Praça Ipiranga. Será um painel contra o aumento, pela redução da passagem para tarifa social de R\$1,20 e pela ampliação do passe livre para todo o estudante e também a possibilidade de abrir a discussão do passe livre para o trabalhador desempregado.

Só para finalizar, eu quero dizer que vamos deixar alguns documentos à Mesa. Um deles é do Prefeito Wilson Santos. É um discurso dele, de 2001, feito na Câmara Federal, quando ele defendeu para todos que estavam lá o passe livre para todos os estudantes, sem exclusão. Foram palavras dele. Então, nós reivindicamos e exigimos que ele cumpra com a promessa que ele, Wilson Santos, fez.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Obrigado pela participação, Sr. Gibran. Concedo a palavra, ao Sr. Jean Van Den Haute, do Pacto por Mato Grosso.

O SR. JEAN VAN DEN HAUTE - Sr. Presidente, amigos brasileiros, boa-tarde!

Eu não ouvi falar muito do preço da passagem. Ouvi muito evasivamente. Só o Gibran e o Robson falaram de R\$1,25. Mas é verdade que R\$1,00, o preço social, é coisa possível. Mas só é possível através de uma sociedade única e mista do transporte coletivo e do aglomerado

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

urbano, toda região metropolitana, como se fala hoje. Quer dizer, que nós precisamos da região metropolitana e de um transporte coletivo global para toda essa região.

É preciso também saber que o transporte coletivo hoje é uma coisa dinâmica. Eu queria ouvir hoje detalhes aqui. São professores da Universidade que falam de coisas bonitas, dos levantamentos, de tudo isso, de uma coisa totalmente estática. Hoje, essa sociedade deve ser equipada de uma sala de controle, capaz de intervir a cada instante para adaptar a situação à demanda e isso eu não ouvi falar aqui.

Agora eu gostaria de ler um pouco, porque, como não sou brasileiro, fica um pouco difícil a língua.

Na realidade, sou consultor independente e principalmente pesquisador, atuando em parceria com grandes sociedades de alta tecnologia, em busca, notadamente, do transporte coletivo do futuro e que deve corresponder aos imperativos da qualidade de vida e da preservação ambiental.

Em parceria com uma empresa do Grupo *Snecma - Rolls Royce* estou trabalhando num processo num projeto visando à utilização de células de combustível e que poderia ser comercializado nos anos 2012 - 2015. No entanto, o material rolante básico existe já, oferece um IPKE cinco vezes superior ao do ônibus e está atualmente se implantando com muito sucesso em várias grandes cidades do mundo todo, menos no Brasil, pela falta de política coerente.

No entanto, encontrei aqui na Grande Cuiabá três fatores importantes que permitiriam implantar aqui o protótipo deste transporte do futuro:

1 - A configuração do aglomerado urbano cuiabano, do tamanho de Paris, mas contando 800 mil habitantes, invés de 12 milhões da Cidade Luz e oferecendo, portanto, os espaços necessários para a elaboração de um traçado quase perfeito.

2 - A chegada do GNV, gás natural veicular, combustível necessário para o desenvolvimento do projeto *GEPTramway*, protótipo intermediário capaz de receber a motorização definitiva em tempo útil.

3 - Um excelente projeto de modernização do transporte coletivo do aglomerado urbano, pronto e elaborado durante a gestão do Prefeito Meireles. Este projeto chamado, Projeto de Integração Intermunicipal...

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Mais um minuto para o Sr. Jean concluir.

O SR. JEAN VAN DEN HAUTE - Esse projeto, chamado Projeto de Integração Intermunicipal, foi realizado por verdadeiros profissionais e só precisa hoje de algumas atualizações, notadamente o que concerne o rastreamento por satélite.

Portanto, Exmº Sr. Deputado, hoje posso afirmar, confirmar que este projeto existe e é adequado sim. Ou seja, a solução a todos os problemas encontrados durante 10 anos de bagunça na Capital está neste projeto que dorme nas gavetas da SMTU, engavetado desde 1996 pela então gestão.

O relatório destes 10 anos de bagunça e de R\$450 milhões de desperdício, Vossa Excelência vai encontrar neste dossiê que vou entregar de graça para Vossa Excelência.

De fato, o Projeto de Integração Intermunicipal é um projeto que exige uma gestão cristalina, incompatível com o que o Presidente da República chama de banditismo no transporte público.

Acontece que até hoje e apesar da indignação de inúmeros servidores da Prefeitura de Cuiabá, o crime organizado continua infiltrado na própria SMTU, e atua com a complacência da AGER e a conivência de quem manda no Conselho do Aglomerado Urbano.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Sr. Jean, nós pedimos a compreensão do senhor para o senhor encaminhar à Mesa as suas sugestões, porque nós temos além do senhor mais 14 inscritos e todos querem a oportunidade de participação. Se nós formos estender o prazo aqui nós vamos extrapolar o prazo que nós temos.

Mais trinta segundos para o senhor fazer o resumo.

O SR. JEAN M. VAN DEN HAUTE - Portanto, Exm^o Sr. Presidente, ao contrário da gestão Wilson Santos, agora Vossa Excelência já tem um bom projeto, que é esse projeto do Prefeito Meirelles, só falta descobrir e acabar com quem manda realmente no Aglomerado Urbano para poder aplicar o Projeto de Integração Intermunicipal com urgência e principalmente com profissionais de verdade, formados e escrupulosamente honestos.

Relativo à recente comissão do aumento, ninguém foi convidado para participar desta farsa elaborada pelo Prefeito Wilson Santos para fugir de suas responsabilidades. E nós não participaríamos, porque a ética nos impede de sentar à mesma mesa que o crime organizado, ou melhor, o crime mal organizado, sabendo que hoje só o desperdício pela falta de planejamento do transporte coletivo chega diariamente a R\$185 mil. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Nós que agradecemos a participação. O Deputado Pedro Satélite sugere que cada participante chegue e se identifique. Mas nós já estamos aqui também identificando as pessoas ao chamá-las.

Então, agora, com a palavra, a Sr^a Marleide de Oliveira Carvalho, Presidente da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo - ASSUT-MT.

A SR^a MARLEIDE DE OLIVEIRA CARVALHO - Boa-tarde a todos.

Meu nome é Marleide de Oliveira Carvalho. Sou Presidente da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo do Estado de Mato Grosso.

Eu vou ser bem objetiva. Muitos já falaram aqui o que eu ia falar. Para não ser redundante, eu vou só falar em nome do usuário. Não existe qualidade no transporte coletivo de Cuiabá e Várzea Grande. Só o usuário sabe o que passa no dia-a-dia. Não basta políticos virem na televisão, virem aqui e falar que andaram de ônibus para saberem a realidade. Quem sabe é o usuário que sofre no dia-a-dia. Essas pessoas que estão fora do transporte, eu quero falar para o professor, nós já conhecemos, são os excedentes do transporte coletivo, porque o preço é caro demais.

Então, se houver qualidade, e na qualidade estão embutidos segurança, conforto, preço. Tudo isso é qualidade. Nós não vemos falar no dia-a-dia... Nós temos quantas mortes no transporte coletivo, por falta de segurança? Os motoristas estão estressados, porque eles fazem a dobra, eles têm qualidade para trabalharem. Tudo isso reflete na qualidade para o usuário na questão do transporte.

Eu queria sugerir aqui que além da comissão formada, como o Jean falou, uma economista mista para se trabalhar o transporte, deveria abrir mais o Aglomerado Urbano para a sociedade civil. Está ali o Dr. José Antonio Lemes. Eu já tentei entrar nesse Aglomerado Urbano, via associação, não consegui e eu não sei por que. De repente, nós incomodamos demais.

Falo em nome do usuário. Peço a todos, ao Presidente, a todos os políticos, principalmente a todos os Deputados... Alguns dizem que transporte coletivo é um problema de Cuiabá. Eu ouço falar isso. Esse problema nós não resolvemos porque é de Várzea Grande. Não é não, é problema de todos.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Srs. Deputados, os senhores têm que pegar essa causa e lutar, lutar, porque ninguém agüenta mais, ninguém agüenta ainda mais essa falta de qualidade, essa falta de respeito no transporte coletivo.

Quero só falar uma coisa, eu lamento pela população não lutar, porque nós brasileiros somos acomodados. Nós temos a cultura de não lutar, é impressionante uma audiência dessa de muita importância, eu quero até perguntar: quantos usam o transporte coletivo aqui, por favor, levantem a mão. Olhem aqui, poucas pessoas usam o transporte coletivo aqui, quando deveria ter a massa aqui, mas, infelizmente, é assim. Eu quero agradecer a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Nós agradecemos a sua participação.

Dona Marleide, toda audiência pública será transmitida, o povo terá acesso via canal de televisão, de rádio. Esta Audiência está sendo transmitida pelo canal 36, TV Assembléia. Então, é interessante que a audiência pública tem este papel de realmente socializar as preocupações e discutir.

E nós estamos aqui, o Deputado Riva, o Deputado Pedro Satélite, o Deputado Carlos Brito, o Deputado José Carlos Freitas, o Deputado Sérgio Ricardo, a Deputada Verinha Araújo e eu, os Vereadores de Cuiabá, também participando. Nós queremos, então, que esse resultado seja... A Deputada Verinha Araújo, me desculpe, os Vereadores de Várzea Grande, o Joel Bulhões e a Aziza.

Nós queremos que toda discussão seja, realmente, acompanhada pela sociedade e que venham as sugestões na continuidade das discussões.

Com a palavra, o Sr. Carlito Cruz, Presidente do Bairro Parque Nova Esperança I.

O SR. CARLITO CRUZ - Eu quero cumprimentar a Mesa, em nome do Deputado Eliene.

O que eu tenho a dizer é o seguinte: eu tenho cobrado muito do nosso Secretário a implantação e criação das novas linhas Pedra 90, via rodoviária, que ainda não foi implantada e que é uma luta nossa; Pedra 90, via Cohab Velha; e aumentar o percurso da linha 701 até o trevo Santa Rosa, porque essa linha está chegando só até o Choppão.

Eu também tenho cobrado muito do Secretário a realização, execução de reparos, pintura dos redutores de velocidade da Av. B, da linha de ônibus, da Av. B-2, da linha de ônibus, faixa de pedestre escolar e placa de sinalização. E também a melhoria no transporte coletivo da Empresa Norte Sul, a colocação de carros com ar-condicionado na região do Bairro Pedra 90. O pessoal está comentando que nós somos um povo sujo, mas não somos. Nós também somos cidadãos. Nós queremos a ampliação com carro de linha no transporte coletivo com ar-condicionado.

E, também, quero dizer que estamos implantando na região do Pedra 90, do qual sou o único representante aqui hoje, o Conselho de Integração do Usuário Comunitário Voluntário, da região do Pedra 90. Nós somos dezoito bairros e vamos defender, porque é a Norte Sul que faz a nossa região.

Eu quero também agradecer ao nobre Secretário Emanuel Pinheiro, que atendeu aos anseios do usuário do Pedra 90, porque nós estávamos com os piores carros naquela região e com várias reuniões em que ele esteve presente com sua equipe, atendeu nossa reivindicação. Graças a Deus.

E eu quero fazer uma crítica ao Deputado Pedro Satélite, porque ele é dono de empresa de ônibus interestadual, não é intermunicipal, que eu acho que até aposentado e pensionista, para entrar no carro dele, para pegar o passe livre, é discriminado.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO
INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO
AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE
NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Tem que respeitar, sim, senhor... (PALMAS)... porque o passe livre é direito, garantido por lei municipal, estadual e federal.

E quero também dizer ao Promotor, aqui, que eu sei que foi um deles que tirou o nosso direito do passe livre, de todas as lideranças comunitárias de Cuiabá e do Coxipó. Eu quero convidá-lo para fazer visitas nos bairros, andar a pé e pegar ônibus para trazer reivindicações aqui na Assembléia Legislativa, na prefeitura e nos outros tantos órgãos estaduais e municipais, para ele sentir na carne e na pele, que nós trabalhamos para a comunidade voluntariamente, sem ganhar bônus. Nós não recebemos, não. É no dia a dia. Nós somos médicos, somos doutores, somos atendentes, assistentes sociais dentro dos bairros para atender as reivindicações.

Olhem por nós. Eu sou cuiabano de chapa e cruz e sei das necessidades de cada um, como líder comunitário que trabalha dia a dia, 24 horas, para atender os anseios do nosso povo. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Obrigado, Sr. Carlito, pela participação.

Com a palavra, o Dr. José Antônio Lemos, ex...

O Sr. Pedro Satélite - Peço a palavra, pela Ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Com a palavra, pela Ordem, o nobre Deputado Pedro Satélite.

O SR. PEDRO SATÉLITE - Sr. Presidente, o Sr. Carlito está um pouco emocionado. Eu diria que ele tem que ter um pouco de calma, ele citou meu nome.

Quero dizer para o senhor, Sr. Carlito, que a empresa dá todos os passes, conforme a lei, certinho, e, quem sabe, é a única empresa no Estado de Mato Grosso que dá o passe para o aposentado 100%, como manda a lei. Então, o senhor não se preocupe.

Eu defendo muitas reivindicações que o senhor faz, sou a favor do certo, do correto, até pela minha origem. Eu já fui sindicalista, trabalhei na roça, sou peão e tenho orgulho de ser peão. O senhor já é acima de peão. Eu fui abaixo do senhor. Então, o senhor tem que respeitar as pessoas. O senhor não pode vir aqui pegar o microfone, gritar e falar aquilo que o senhor não entende e não sabe.

É isso o que eu tenho a dizer ao senhor. Tenha calma. O senhor tem o direito, mas tem que respeitar as pessoas. Nós estamos tratando aqui de um assunto muito sério e não pode criar uma expectativa de coisas que não existem. Eu poderia, inclusive, processá-lo pelo que o senhor está falando, de uma coisa que não existe. Mas já deixo público aqui, diante do Ministério Público, que não vou fazer isso porque entendo que o senhor se exaltou em defesa de uma coisa que não existe. O senhor tem que ter mais cuidado.

Apenas quero deixar claro à sociedade, porque as coisas têm que ser bem conduzida e com respeito. Eu respeito o senhor quando vem aqui falar, porque o senhor falou aí, tem o direito de falar, mas tem que respeitar as pessoas. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Com a palavra, o Dr. José Antônio Lemos, ex-Secretário Executivo do Aglomerado Urbano

O SR. JOSÉ ANTÔNIO LEMOS - Boa tarde.

Quero cumprimentar a Mesa em nome do Presidente Eliene e do Deputado Riva; cumprimentá-los também pela iniciativa de fazer esta audiência pública e, em nome deles, cumprimento toda a Mesa, cumprimento a platéia, em nome da minha filha Patrícia, da Marleide, Presidente da ASSUT, da Deputada Verinha Araújo.

E quero usar da palavra, principalmente para fazer uma espécie de esclarecimento, que eu temia que pudesse haver algum desentendimento.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

É que eu pedi a minha exoneração do aglomerado urbano, e temia que pudesse ficar parecendo que tinha alguma coisa a ver com esse plano. Ao contrário. Quero deixar bem claro que eu fiquei no aglomerado até a conclusão do plano. Essa é a principal.

Eu entendo que para o aglomerado a primeira necessidade, embora tenham tantas outras, é o transporte coletivo, a integração do transporte coletivo Cuiabá/Várzea Grande. Eu fiquei e esperei até que saísse o último pagamento para a universidade. E, nesse mesmo dia, solicitei a exoneração. Essa exoneração foi motivada mais pelo problema da não realização dos encontros do Conselho Deliberativo do Aglomerado Urbano. O aglomerado urbano é, antes de tudo, o conselho deliberativo no qual participa a sociedade civil.

A Marleide reivindicou aqui que desde o ano passado e este ano esse conselho não se reuniu. A par disso, nós temos um problema, que no início do ano foi decidida a transferência do aglomerado da Casa Civil para a SEPLAN. Independente de onde fosse ficar, eu acho que tudo bem, não haveria nenhum problema. O que aconteceu é que até hoje essa coisa não está definida. Nós saímos da Casa Civil, não chegamos na SEPLAN e, de certa forma, essa indefinição, essa falta de uma linha decisória termina colocando o aglomerado urbano numa situação um pouco difícil, justamente agora quando ela consolida e entrega o maior dos seus produtos neste momento, que é o Plano Integrado de Transporte Coletivo. É preciso que esse plano seja implantado.

Hoje nós concluímos um plano que foi elaborado pelo que existe de melhor, tecnicamente, no Brasil e uma das maiores referências no mundo em termos de transportes coletivo. Nós temos um plano que foi aprovado no dia 22 de julho pela Câmara Setorial de Transportes... Aliás, aqui eu quero agradecer também todos os membros da Câmara, em nome do Secretário Emanuel Pinheiro, que é o coordenador dessa Câmara. E nós temos esse plano que, como foi colocado pelo Professor Nasser, chega inclusive à questão de redução de custo em torno de 20% do custo operacional, que não significa, necessariamente, redução de custo de tarifa, mas pode até significar, a partir do momento em que se faça esse estudo tarifário que se deve fazer agora, neste momento.

Então, essa questão toda, nós temos... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Concedo mais um minuto ao Dr. José Antônio Lemos.

O SR. JOSÉ ANTÔNIO LEMOS - Obrigado.

Eu acho que devemos trabalhar esse plano para que ele seja implantado. Esse plano, o aglomerado e esta audiência pública, está colocando à disposição dos estudantes, dos trabalhadores, dos usuários, das autoridades no sentido de que se busque a implantação.

Nós já trabalhamos muito em planejamento, já temos muitos planos feitos, alguns implantados e uma grande quantidade não.

Eu espero, para o bem do aglomerado urbano, que esse trabalho seja de fato implantado o mais cedo possível. Nós vemos a Dr^a Márcia Vandoni já preocupada com a questão da licitação, que é fundamental para todo esse processo.

Era isso. Eu quero agradecer a iniciativa. E lembrar que esse trabalho partiu do tempo em que o Deputado Carlos Brito estava na Casa Civil e o Governador do Estado bancou, através da iniciativa do convencimento do Deputado, 50%. A sensibilidade do Governador puxou esse trabalho, que foi bancado também pelas Prefeituras Municipais e, hoje, nós temos um resultado da maior qualidade técnica e tenho certeza que vai ajudar a transformar a realidade do transporte coletivo no Aglomerado Urbano.

Muito obrigado (PALMAS).

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Com a palavra, o Sr. Diogo Egídio Sachs, Diretor-Ouvidor da AGER.

O SR. DIOGO EGÍDIO SACHS - Boa-tarde, meus senhores e minhas senhoras, cumprimento a todos os componentes da Mesa na pessoa do Deputado Eliene, que preside esta Audiência.

Eu queria chamar a atenção aqui pelo fato que, até aqui nesta audiência pública, ao que parece, todos concordaram que o Projeto é bom, foi estabelecido como é que nós chegamos até ele, todos os atores políticos e conclamar a todos a continuar esse trabalho, porque a partir de agora foi dado um passo apenas. Concretizá-lo, a vontade política para fazer que se diminui ou que aqueles números lá se efetivem nas ruas, é um trabalho muito árduo... E até aquele senhor que acabou de criticar o Deputado Pedro Satélite, já foi embora, não ficou para ouvir os outros. Falou o que quis e não ficou para escutar o final.

Então, não adianta vir com muita emoção e falta de razão. Vamos tentar sentar, porque todo mundo aqui quer acertar. Todos esses que participaram, quem propôs a lei, o Estado que bancou, os Técnicos que trabalharam, os Deputados, que estão aqui, à tarde inteira, sentados conosco e com a sociedade, eu queria pedir a todos que juntemos as mãos e vamos pensar qual é o próximo passo, se é essa outra Audiência em nível dos Vereadores nas Câmaras de Cuiabá ou vai ser um seminário, num lugar maior; e agradecer a todos pela participação e pela tolerância da sociedade com o Poder Público enquanto ele não resolve essa questão do transporte. E queremos garantir que nós vamos ter intolerância, pelo menos na AGER, com esse aceitar coisas que não são corretas e o estado de coisa ruim.

Muito obrigado a todos e aos Deputados.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Nós é que agradecemos pela participação, Dr. Diogo.

Convidamos o Prof. Joacir da Silva, Diretor Executivo do IPDU, neste ato representando a Presidente do IPDU, Dr^a Adriana Bussiki (PAUSA). Parece-me, que ele está ausente. Então convidamos a Sr^a Deusedir Moreira de Ávila, Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Alternativo de Mato Grosso

A SR^a ADILES - Eu não sou a Deusedir. O meu nome é Adiles, mas estou representando a categoria do transporte alternativo.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Portanto, com a palavra, a Sr^a Adiles.

A SR^a ADILES - Bom, vamos quebrar o protocolo porque aqui é a Casa do povo. Nós cumprimentamos todos, em nome do Deputado Eliene!

E vamos ganhar tempo, porque eu estou ansiosa e porque “quem sabe faz a hora, não espera acontecer”. Não é isso?

Nós queremos aproveitar este momento para falar, para deixar ciente o poder público de como se encontra hoje o transporte alternativo, porque me parece que nós somos os vilões dentro da história.

Mas vamos lá. O táxi-lotação é constituído de pessoas que acreditaram no poder público, no Executivo Municipal - começa por aí. São pessoas que investiram o que tinham e o que não tinham na época, porque acreditavam numa lei que foi criada, e por isso nós estamos aí.

O táxi-lotação oferece mais de seiscentos empregos diretos e indiretos. Nós movimentamos os cofres públicos, pagamos impostos e hoje estamos falidos. O que eu vim aqui foi denunciar? A falência do transporte coletivo alternativo, que é o táxi-lotação. Eu acho que a sociedade precisa saber de tudo o que está acontecendo, porque quem morre quieto... Nós temos

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

quem chore por nós, porque os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário têm uma responsabilidade social. Hoje se faz tudo em nome da responsabilidade social.

O táxi-lotação favoreceu a população, desde a sua implantação, pois criou uma nova opção de transporte. O táxi-lotação provocou a renovação e o aumento da frota do sistema de transporte convencional, que era uma cacaria.

Mas, vamos falar, em si, do sistema. De 1990 a 2000, o alternativo transportava cerca de seiscentos mil usuários/dia. De 2000 a 2005, reduziu para vinte e oito mil usuário/dia, sendo que 33% são as gratuidades criadas por lei de cunho social sem a devida previsão de recursos financeiros, ficando as microempresas penalizadas.

A falta de uma política que integra o transporte alternativo dentro do sistema do transporte coletivo urbano tem contribuído para a sua falência.

Há mais de cento e vinte dias de implantação da bilhetagem eletrônica. Até este momento a SMTU não conseguiu implantar para o alternativo. Nós não estamos integrados até então. Isso faz com que estejamos há cento e vinte dias com dívidas. Vejam se o transporte alternativo tem dívida para pagar antes desses cento e vinte dias! Nós não tínhamos dívidas. Hoje, nós estamos endividados, e o poder público é responsável por isso. Se falirmos, nós queremos que o poder público assuma as nossas dívidas, porque ele está sendo o responsável. Porque as empresas de transporte alternativo... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Eu concedo mais um minuto para a Sr^a Adilis concluir sua participação.

A SR^a ADILIS - Estou inviabilizada, sem condição de cumprir com as obrigações tributárias, pagamento de funcionários, combustível, etc. Essa troca de linhas que eles fazem hoje são deficitárias, fazem em nome de uma adequação de sistema e na verdade, o que ocorre, sem dúvida, é a falência do sistema. Estamos endividando dia-a-dia. Cadê a responsabilidade do poder público, da administração? Há um transtorno geral. Tem uma pessoa lá que faz tudo isso, que se chama José Cláudio da Silva. Essa pessoa tem contribuído para a falência do sistema, porque é competência exclusiva do município o planejamento, a organização, a gerência, o controle do sistema de transporte sob sua jurisdição, de acordo com a Constituição Federal. Lembramos que o transporte coletivo depende da conciliação de três forças principais, que são: o usuário, os operadores e o poder público. O usuário espera do sistema confiabilidade, menor tempo de viagem, maior acessibilidade, conforto e segurança. E até agora, o que nós estamos fazendo? Só a parte social. Nós não temos condições de carregar empresas nas costas, nós não temos condições de fazer somente a parte social, nós achamos que é nossa responsabilidade fazer também o social como sempre fazemos, mas queremos também ser respeitados dentro da SMTU, queremos ter um planejamento que por parte das empresas e por parte do poder público busque soluções viáveis, um planejamento dentro de dados concretos. É isso que nós esperamos. Parabenizo-lhe por tudo isso, porque acho que é o início, é o espaço que nós temos para colocar. Tinha muitas coisas para falar, mas até nos atropelamos, mas é isso aí, não podemos perder. Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Obrigado, Sr^a Adilis, pela participação. Fica registrado aí o protesto. Agora, o Sr. Jackson Marques.

A SR^a ADILIS - Eu quero passar essa documentação às mãos do Sr. Deputado, para que o senhor leve à Presidência. Vou passar também para o Sr. Promotor, porque eu acho que a transformação social passa pelo Poder Público.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO
INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO
AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE
NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Pois não. Nós vamos anexar todos os documentos que nós recebemos para poder formatar políticas para serem discutidas nesse sentido, Dona Adilis.

O SR. JACKSON MARQUES - Boa-tarde!

Quero cumprimentar todos na Mesa, na pessoa do Deputado Eliene, a quem queremos parabenizar por estarmos aqui, discutindo a respeito do Aglomerado Urbano.

Quero aqui destacar, como estudante, a situação do passe livre. Passe livre foi um direito adquirido na gestão passada e que o Vereador Milton Rodrigues, através de uma emenda, conseguiu fazer com que o passe tivesse horário não restrito. Porque, na realidade, não era passe livre, mas um passe amarrado. O aluno que estudasse pela manhã não teria a possibilidade de utilizar o passe após meio-dia e meio. O companheiro Robson foi feliz ao alertar que a educação não está somente restrita à escola e casa, casa e escola. Nós queremos ir a bibliotecas, a festivais culturais, a esta Casa, por exemplo, para entendermos um pouco mais de cidadania.

Quero aqui chamar atenção do nosso querido, amável, Secretário de Transportes Emanuel Pinheiro, que já deve estar até cansado de ouvir a nossa voz, e me ver. Mais uma vez eu quero ressaltar que ainda Deputado Federal, o Sr. Wilson Santos nos disse as seguintes palavras: que essa proposta esbarrava duramente no interesse daqueles que visam obter interesses extraordinários por causa do Roberto França, , na época da gestão do Prefeito Roberto França. Hoje, nós vemos o Sr. Wilson Santos se portar como tal, como Roberto França fez lá atrás.

Então, eu quero perguntar ao representante do Exmº Prefeito Wilson Santos se, acaso, ele não está vindo aqui ser demagogo a ponto de repetir o que outrora ele condenava na Câmara Federal.

Eu quero perguntar ao Promotor, Sr. Alexandre Guedes, o seguinte: Cabe aos alunos entrar com algum recurso, não sei o que pode ser necessário, para que o Sr. Wilson Santos coloque em vigor uma lei que foi votada dentro da Câmara Municipal, que falta apenas ser sancionada, que restringe o estudante e nos coloca como moeda de troca? Porque todo ano de eleição eles vêm, prometem que vão liberar o passe, prometem que vão...

E aqui eu quero fazer uma pequena ressalva, se o Deputado Eliene me permite...
(O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Concedo mais um minuto ao Sr. Jackson.

O SR. JACKSON - Obrigado, Deputado.

A respeito dos números, Sr. Emanuel Pinheiro, agora eu quero ressaltar os deficientes físicos, pois sou um dos primórdios nessa questão. Dizem que 5% da frota de ônibus da Capital deveriam ser adaptados aos deficientes físicos. Na realidade, não temos 0,0% de ônibus adaptado para deficientes físicos.

Eu agradeço a oportunidade. Novamente, eu quero parabenizar o Deputado Eliene e o Deputado Riva por terem solicitado esta audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Obrigado pela sua participação, Jackson.

Convidamos para fazer uso da palavra o Vereador de Cuiabá, Mário Lúcio.

O SR. MÁRIO LÚCIO - Eu quero cumprimentar a Mesa em nome do Deputado Eliene, cumprimentar demais autoridades que compõem a Mesa e todos os presentes.

Eu não iria fazer uso da palavra, Deputado, mas resolvi porque, na verdade, atentei para um assunto que é importantíssimo para nós. É a questão da discussão do Aglomerado Urbano.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Faço uma pergunta ao Sr. Carlos Davi Nasser e ao professor Luís Miguel de Miranda, se nesse estudo foi colocada na pesquisa a questão das adaptações necessárias para os portadores de deficiência.

Quanto à questão do transporte coletivo de uma maneira geral dos ônibus adaptados, não quero nem entrar no mérito da questão da gratuidade, mas das adaptações para o direito de ir e vir entre os dois municípios para as pessoas portadoras de deficiência.

Também nos lembremos que o BusCar atende uma categoria, uma parte daqueles que são deficientes, aquelas pessoas usuárias de cadeiras de rodas. Mas nós temos que pensar no transporte coletivo adaptado na questão do deficiente visual, do obeso, dos amputados, dos usuários de bengala canadense, muletas e outras mais, porque são portadores de deficiência.

Nós não queremos entrar na discussão da gratuidade, mas na adaptação dos veículos, pontos de ônibus, para o direito de ir e vir desse cidadão que está aí.

É lei, está posta e nós queremos ver se entrou nessa pesquisa, nesse estudo isso, essas reivindicações que são antigas na Associação de Deficientes e de outras entidades que lidam nessa área. Era essa a indagação que faço em relação a isso nessa questão do Aglomerado Urbano.

Agradeço a oportunidade (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - A Dr^a Márcia Vandoni pediu para fazer o esclarecimento acerca desse posicionamento do Vereador.

A SR^a MÁRCIA GLÓRIA VANDONI - Vereador, nós queremos esclarecer que na proposta que estamos elaborando no edital de licitação para o intermunicipal Cuiabá/Várzea Grande, nós queremos contar com, no mínimo, 20% da frota adaptada para atender os portadores de deficiência.

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Agradecemos o esclarecimento.

Convido para participar a Sr^a Eloísa Dorileo, Presidente da União Cuiabana do Clube de Mães.

Convidamos o ex-Deputado Estadual, o empresário Amador Tut, hoje suplente de Deputado Federal.

O SR. AMADOR TUT - Quero pedir desculpas à Mesa e cumprimentar a todos em conjunto, porque os minutos são pequenos, e toda a platéia também, cumprimentar todo mundo em conjunto.

Srs. Deputados, nosso Procurador Público, nós assistimos aqui de todos os lados, uns dizem que a economia das empresas é abusiva de tamanho; outros disseram que as empresas estão devendo 80 milhões à intermunicipal. A municipal já está devendo 38 só de outorga. E ela tem um pouco mais do que um ano que está fazendo outorga e já deve 38. Vocês calculem tudo isso aí, e vamos fazer um raciocínio.

Por exemplo, nós gastamos hoje 45% com a folha de pagamento, 40% com óleo diesel. Esses dois objetos, se não tiver, não roda. Quando você tira 40% com 45% já vai dar 85%, sobram 15%. O que nós faremos com esse resto? E o nosso Procurador Público deixou uma palavra bem citada: A empresa tem que ter condições não só de operar, mas de fazer até as indenizações.

Nós tivemos um fato aqui, Sr. Presidente, Sr. Procurador também, surfista de ônibus, não era nem passageiro de ônibus, surfista, andando na lateral do carro. Tivemos um acidente que custou aos cofres da empresa mais de um milhão de reais, que determina, saca do caixa. Isso é impossível até de falar que vamos ter um transporte urbano com condições que o povo precisa. Porque existe tanto sacrifício, tanta dificuldade. O que é impossível o ser humano dar conta.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Eu opero nesse sistema desde 58. Operei em Minas Gerais, em vários Estados da Federação. Comecei a operação aqui, de fato, em 63, em Mato Grosso. De direito, mesmo, eu continuei desde 67 e estou até a data de hoje. Mas, infelizmente, não vemos um horizonte, capaz de conseguir até fazer o término da vida, feliz. Mas, infelizmente, eu estou no ramo, vou ter que aceitar a seqüela da conseqüência. E vamos assistir aí. Vamos tentar o possível. Não vamos medir esforços para levantar de madrugada e talvez nem dormir à noite para ver se eu dou conta de atender um pouquinho do que acho que é possível fazer para a sociedade.

Agora, fazer milagre é impossível. Hoje nós não recebemos nem 50% do que transportamos, porque esse fato de você ter um veículo com superlotação, mas quem está pagando é menos de 50%. Isso aí é muito difícil também!

Tem outro caso que está acontecendo. Nós estamos criando, porque o sistema provocou ajudar os que mais precisam, mas esqueceu que nós estamos isentando aqueles que precisam também, e hoje foi citado aqui. Não é só 20% que está andando a pé, não! Tem mais de 20%! E de moto e de bicicleta também já atingiu essa mesma média. Esses cidadãos que estão numa bicicleta ou estão numa moto, o que aconteceu? Eles acabaram provocando ainda mais o trânsito da cidade. O acidente dobrou, porque se um motoqueiro está pilotando uma moto, ele não consegue enxergar um ônibus que está na sua frente, muito pior ainda é o motorista que está dirigindo um ônibus enxergar um motoqueiro que está vindo e batendo na lateral dele. E 80% dos acidentes que acontecem é o motoqueiro que bate atrás da roda traseira do veículo. E a empresa é culpada! Os 80% dos acidentes ciclísticos batem na traseira do carro. Na traseira! Não é nem atrás da roda, é na traseira mesmo! A empresa de ônibus é culpada!

Vem cá, gente! Se você está pilotando uma bicicleta não enxerga um ônibus na frente, o motorista que está dirigindo um ônibus vai enxergar um ciclista atrás dele? Ele vai se defender como, gente? Quem é culpado é só a empresa! Até o operador não tem culpa nenhuma, ele é um santo, é um coitado, é uma vítima! Inclusive, tem agora uma...(O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Concedo mais um minuto para Vossa Excelência.

O SR. AMADOR TUT - Tem uma indenização agora que vai ser cobrada, de quinhentos mil reais, de um sujeito que andou num ônibus nosso em 2000 e agora entrou com uma indenização porque está sofrendo da coluna, dizendo que o ônibus passou em um quebra-molas e ele sofreu uma torção. Isso em 2000 que ele andou e nós estamos em 2005! Ele entrou agora com o pedido de indenização, dizendo que a coluna dele está prejudicada e quer a indenização de quinhentos mil reais.

Ora, se for culpado foi o motorista que passou no quebra-molas, se for culpado foi a Prefeitura que fez esse quebra-molas! A empresa não fez quebra-molas e ela também não passou num lugar desse! Então, a empresa é culpada, por quê? Então, vamos chamar o sindicato, o seu portador: É esse cidadão que estava dirigindo o carro que é o culpado ou a Prefeitura que colocou o quebra-molas! Não a empresa! Primeiro, que ela não estava dirigindo o veículo e nem fez o quebra-molas. Então, é um fato que vai ser impossível!

Sr. Presidente, eu até acho que isso aqui é muito importante, mais do que necessário. Eu acho que essa reunião não pode ser feita apenas uma vez, ela tem que ser feita várias vezes, embora que toma tempo demais, mas é um objetivo muito importante, porque é o direito de ir e vir de todo mundo.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Portanto, Sr. Promotor, nós temos a certeza que o olhar da Justiça é muito importante para a sociedade. Mas, quero deixar aqui também um ponto de vista: o Sistema Intermunicipal hoje tem aproximadamente, mil e duzentos funcionários, e mais os trezentos afastados. Se sai uma concorrência, como vai ficar esse povo? É uma pergunta que, talvez, não tenha resposta agora, mas precisamos saber porque é impossível falar que uma empresa que está já com as dívidas do tamanho cotado, não é tanto assim, não. Mas, existe mesmo. Dá conta de recolher os encargos, pagar e pagar as indenizações desses cidadãos. Se nós vamos resolver, às vezes, uma sociedade futura, mas vamos deixar uma seqüela muito grande numa sociedade presente.

Eu gostaria que desse uma analisada, que esta Casa de Leis analisasse, porque quando nós pegamos o serviço para rodar, colocou o direito de ter líquidos as contas pagas e hoje nós não temos isso.

Podem procurar nas Ilhas Caimãs, que não existe empresa nenhuma com dinheiro depositado lá. Não tenho. Infelizmente, as contas estão aí para pagar. Todo cria mais uma taxa! Até o ano de 2000 não existia uma série de compromissos para os transportes urbanos, hoje é tudo taxado. Até coisa insignificante o custo é superior em média de outros veículos. Nós temos visto por aí, o taxa que anda com a sociedade mais nivelada não paga uma série de encargos. O avião que anda com a sociedade bem mais nivelada do que a nossa, também não paga.

Agora, o transporte coletivo urbano, que anda uma sociedade sofrida, não vou falar aqui que é miserável, mas é quase igual, tem que pagar tudo quanto é item e ainda estão criando taxa. Eu sempre luto, falo... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Concedo mais trinta segundos para o ex-Deputado Amador Tut concluir o raciocínio dele.

O SR. AMADOR TUT - Eu luto, nós temos que reduzir a passagem. Reduzir. Mas, hoje está criando ampliação de custo operacional. Nós temos que ver esse lado porque é o cidadão que precisa vir, é claro, é porque ele não tem recurso.

Mas, devido o fato também, Sr, Presidente, que quem paga passagem hoje, 80%, chama-se: empresário. Porque aquele operário desconta somente 6% do seu salário para sua locomoção. Portanto, a sociedade está toda sacrificada, o próprio empresário, está tudo difícil de viver, mas nós temos de desvincular o Estado, a Prefeitura e até o Órgão Federal.

Temos que lembrar que essa sociedade não agüenta pagar os custos operacionais totais que eles necessitam, principalmente, o encargo social, os danos morais, materiais - como disse o nosso Promotor -, porque são valores muito acima do que pode acontecer. Tem cidadão que quer uma indenização de um milhão, dois milhões de reais, é uma coisa que ele nunca teria, nunca teve na vida dele, é impossível. E infelizmente os órgãos talvez até estejam a favor disso, mas vai chegar num ponto em que não tem como distribuir.

Muito obrigado, Sr. Presidente. (PALMAS)

O SR. PRESIDENTE (ELIENE) - Nós que agradecemos pela participação, Deputado Amador Tut.

Pela inscrição, convidamos o Sr. Édio Martins, mas me parece que ele se ausentou. Com a palavra, o Sr. Valter Arruda, Presidente da FEMAB.

Antes, porém, solicito ao Deputado Riva que reassuma a direção dos trabalhos. (O SR. DEPUTADO RIVA REASSUME A DIREÇÃO DOS TRABALHOS ÀS 1810 HORAS.)

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Com a palavra, o Sr. Valter Arruda.

O SR. VALTER ARRUDA - Boa-tarde a todos, quase noite já.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Quero cumprimentar a Mesa em nome dos Deputados Eliene e Riva e parabenizá-los pela iniciativa de trazer à tona discussão tão importante que se inere às nossas vidas, que se inere a nossa população, a nossa sociedade.

Quero também aqui enaltecer o trabalho da Márcia Vandoni, que é Presidente da AGER e dizer, Márcia, que a sociedade organizada está aí de prontidão para que possamos somar fileiras para melhorar a qualidade de vida de nossa gente, melhorar a qualidade de vida do nosso povo.

Quero aqui dizer do respeito do Movimento Comunitário pelo Legislativo e aí, Deputado Pedro Satélite, principalmente porque o Legislativo cuida dos nossos interesses e às vezes algum companheiro, mais afoito, acaba dizendo o que não podia e eu quero, em nome da Federação, pedir as nossas escusas.

Dizer a Promotor Alexandre Guedes, apresentar as nossas escusas e dizer do respeito que nós temos pelo Ministério Público, principalmente porque cuida dos nossos direitos, porque cuida da população em si, principalmente aquelas menos assistida.

Dizer ainda que nós viemos munidos para discutir aqui o transporte coletivo como inclusão social para o nosso povo, para a nossa gente, colocar aqui o transporte coletivo, Dona Marleide, como um item a mais da cesta básica na mesa do cidadão. E aí nesse termo o movimento comunitário se coloca à disposição para que possamos ir para seminários, para que possamos debater imensamente com a nossa própria comunidade lá na base, lá nos bairros, porque lá é que acontecem as coisas.

Acompanhei aqui atentamente dois Secretários Municipais: o Dr. Tarcísio Bassan e o nosso companheiro Emanuel Pinheiro. E eu tenho que estar aqui solidário com a luta dos estudantes para garantir o passe livre, porque garantindo o passe livre, você garante também a inclusão dessas pessoas à educação. E os países que mais desenvolveram no mundo começaram pela educação.

Nós que temos hoje um educador como prefeito da capital temos certeza de que ele vai garantir esse direito. Nós temos a certeza de que esse direito não vai ser tirado, companheirada, estudantes. Nós temos que lutar... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Concedo mais um minuto para conclusão.

O SR. WALTER ARRUDA - Obrigado Deputado, nós temos que lutar! Eu acompanhei o gráfico apresentado aqui pelo professor em que consta que 25% da nossa população estão andando a pé. Talvez aí, Dr. Édio, esteja o maior desafio nessa tríade poder público, legislativo e sociedade organizada em fazer com que esses 25%, 30% sejam incluídos no transporte coletivo e, automaticamente, aumentando o fluxo de pessoas nos ônibus. Também vai possibilitar que baixemos o preço da tarifa que, no nosso entender, já está alto a R\$1,60. Também poderemos encaminhar junto aos nossos executivos, quer seja municipal ou estadual, para que eles abram mão de impostos que onerem ainda mais a passagem. E aí, companheirada, eu deixo aqui, mais uma vez, em nome da federação de bairro, a nossa intenção de participar e contribuir de uma forma direta para que possamos estar cada dia mais melhorar a qualidade de vida daqueles que realmente necessitam, Deputada Verinha Araújo, dos nossos amparados, para ser sua qualidade de vida, para ter acesso ao transporte, para ter acesso à educação e, acima de tudo, para ter garantida a sua qualidade de vida, principalmente no que se refere... E aí mais uma vez, Dr. Alexandre, eu quero externar a minha admiração pelo Ministério Público e externar, acima de tudo, o nosso comprometimento de juntos optarmos por melhorar a qualidade de vida a nossa gente daquela gente que fica na base. Muito obrigado.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO
INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO
AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE
NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Deputado Riva, mais uma vez, parabéns. Essa discussão é do povo. Não temos que estar aqui discutindo de quem é, quem fez. Nós temos que fazer as coisas para garantirmos o direito do povo. E por esse direito a Federação vai estar lutando, vai estar brigando nas ruas, nos bairros e, acima de tudo, brigando por uma melhor qualidade de vida para a nossa gente, para o nosso povo, que realmente necessita das nossas ações para ter a sua qualidade de vida revertida, melhorada. Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Eu agradeço as palavras do Walter Arruda.

Concedo a palavra ao Secretário Emanuel Pinheiro um minuto, para que ele possa fazer um esclarecimento referente à fala que o antecedeu.

O SR. EMANUEL PINHEIRO - Serei breve, Sr. Presidente.

Só para esclarecer ao meu nobre amigo e grande líder comunitário Walter Arruda que em nenhum momento o Prefeito Wilson Santos falou em acabar com o passe livre. Muito pelo contrário. Eu até gostei e agradeço ao Jackson por ter encaminhado este documento buscado nos anais da Câmara dos Deputados que reforça *ipsis litteris* - eu peço que sejam distribuídas cópias a todos os presentes - o quão é coerente o Prefeito Wilson Santos quando Deputado Federal há exatos quatro anos. No dia 21 de novembro de 2001 ele fazia um discurso na Câmara dos Deputados defendendo o passe livre, proposta dele na candidatura derrotada à época para Prefeito no ano 2000. Entre outras coisas ele dizia:

“Acontece, Sr. Presidente, que a nossa proposta esbarra diretamente no interesse daqueles que visam apenas obter lucros extraordinários em cima da população já tão sofrida pelo alto custo de sobrevivência hoje em qualquer cidade de médio ou grande porte no Brasil.

Os empresários do setor de transporte em Cuiabá, simplesmente, não apresentam a planilha de custo de forma clara.”

Coisa que já não ocorreu na gestão dele. O primeiro ato dele foi abrir a planilha e debater com a sociedade. Ele vai continuar debatendo e de portas abertas para a sociedade, para os estudantes, para o movimento comunitário, que brilhantemente é conduzido por Vossa Excelência e para os deficientes físicos, Jackson, que é uma prioridade da gestão do Prefeito Wilson Santos. Em apenas onze meses muito já se fez. Mas somos conscientes que muito, mas muito ainda há por se fazer. E juntos vamos fazer por Cuiabá. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Concedemos, neste momento, a palavra ao engenheiro Edno Barreto, representando a Associação Brasileira de Engenheiros Civis de Mato Grosso, que dispõe de três minutos.

O SR. EDNO BARRETO - Boa-noite!

Eu quero parabenizar o trabalho da Assembléia Legislativa e, em nome do meu amigo, o Dr. Luiz Miguel Miranda, cumprimento todos os presentes nesta audiência pública.

Eu vim para cá e há muito tempo já ouvia falar nesse projeto da Universidade Federal de Mato Grosso juntamente com a Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Eu vou falar apenas tecnicamente sobre a necessidade de conhecer melhor esse projeto na parte espacial.

Eu, como engenheiro, senti, pela falta na parte eletrônica, que o quadro era pequeno e ficou prejudicada a explanação do Dr. Carlos Nasser, mas, mesmo assim, deu para identificar alguma coisa nesse projeto que tem que ser debatido num seminário muito mais amplo do que apenas numa audiência pública.

A qualidade de vida, dita por muitos que me antecederam, é uma condição necessária que passa para a população urbana pela qualidade do transporte urbano. E essa qualidade

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO
INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO
AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE
NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

do transporte urbano está ligada diretamente à ocupação espacial do sistema viário dos dois Municípios de Cuiabá e Várzea Grande.

Eu não quero me prolongar, porque seria perda de meu tempo aqui, porque eu gostaria de estar num seminário, onde pudesse detalhar essa ocupação, esse espaço que foi apresentado pelo projeto dessas duas universidades.

Eu acho que ele requer, sem dúvida nenhuma, um aperfeiçoamento.

Mas também eu quero parabenizar esses dois técnicos, tanto o da Universidade Federal, que conheço, o meu amigo Miguel Miranda, pela sua capacidade para desenvolver esse trabalho. Agora tem que ter a participação de outros técnicos para que possamos chegar a um trabalho melhor possível, porque, dessa forma como foi apresentado, sem sombra de dúvidas, o trabalho está muito aquém para que essa população cuiabana e várzea-grandense possam usufruir de uma boa qualidade no transporte urbano no Aglomerado dessa nossa região.

Uma colocação que foi feita pelo professor Carlos Nasser, eu anotei aqui... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Concedo mais um minuto ao engenheiro Edno.

O SR. EDNO BARRETO - Infelizmente um minuto é muito pouco, mas eu tenho que obedecer ao Regimento Interno da Casa.

O tempo de espera 48 minutos atual, ou melhor, 48 minutos do projeto que foi desenvolvido para as duas universidades, é ainda muito longo. Agora mais longo ainda são essas duas horas atuais de ida e volta que o gráfico nos mostrou.

E se for 70 minutos no projeto futuro de ida e volta, é um tempo longo ainda. E isso vai ser uma barreira no custo da passagem. Então, são detalhes técnicos que eu não vou me prolongar aqui, porque é necessário eu ter muito mais tempo para que eu possa debater.

Mas eu coloco aqui, Deputado Riva, que já foi colocado, eu quero ter acesso a esse CD para que possa debater, porque eu estou participando do trabalho da SEPLAN, de grupo de apoio para desenvolvimento dos planos diretores dos 21 municípios de Mato Grosso que tem obrigatoriedade. E esse é o momento para que eu possa contribuir com o meu conhecimento técnico, não só para Mato Grosso, mas especialmente para o conhecimento que tenho na área do sistema viário para a grande Cuiabá. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Agradeço ao engenheiro Edno Barreto.

Convido o último inscrito, o Sr. Eduardo Cândido Coelho.

O SR. EDUARDO CÂNDIDO COELHO - Boa-noite.

Meu nome é Eduardo. Eu sou engenheiro. Há 30 anos trabalho na área de transporte, 15 anos no setor público, 15 anos como consultor. Estou aqui convidado pelas empresas intermunicipais para assistir o cenário, exatamente eu vim a Cuiabá para isso.

Eu sou diretor de uma ONG, Instituto Nacional de Estudos em Transportes - INSTRANS. E estou tendo a agradável surpresa, realmente agradável. Participo desse debate quase que no Brasil todo, a riqueza do trabalho inicial apresentado pelas universidades, raramente você vê trabalho que tece esse tipo de detalhe.

Mas de qualquer jeito quero trazer para vocês uma experiência de ter passado em várias cidades. E o Brasil é o País com certeza do mundo que tem mais experiência em transporte de ônibus. E eu vejo em várias cidades, estou vendo aqui, muitas coisas estarem começando como se estivessem sendo inventadas agora... E que merece trazer as pessoas de Goiânia, Belo Horizonte, São Paulo, que passaram por experiência semelhante, que deram com os burros n'água e que vocês não precisam estar fazendo, vocês estão numa hora muito boa de começar e estão começando muito

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

bem na questão institucional, que deveria chamar esse pessoal para participar do debate, para trazer o que deu errado lá para estar evitando aqui. Coisas que por acaso aqui, quando a pessoa fala, eu vi que a platéia até fala: “Ah, esse cara é sonhador!”. Aquele senhor falou sobre a questão do GPS. Gente! Há mais de 15 cidades no Brasil implantando o sistema de controle, conforme ele está falando.

Agora, qual é o custo disso por ônibus? De um mil reais ou de cem reais por ônibus está funcionando. Cidades como Betim, lá em Minas Gerais, de 400 mil habitantes, está fazendo isso... Agora, não tem lógica vocês estarem lançando uma licitação agora que não embarque nessa questão que possa utilizar...

Nós fizemos uma pesquisa no passado, em cinco cidades no Brasil: Recife, Belo Horizonte, São Paulo, Rio de Janeiro, e constatamos que essa questão de conseguir tarifa, que nós estamos discutindo aqui é geral, não é só daqui de Cuiabá, é um problema do sistema de transportes, existe um movimento direcionado a isso. Esse movimento ataca principalmente a questão de impostos que são jogados em cima da tarifa. E a questão das gratuidades, muitos não por elas, especialmente, mas pela pouca eficiência que elas têm. Por exemplo, o vale transporte. O vale transporte, hoje, está servindo mais como moeda de troca do que como moeda de transporte. Quer dizer, o cara recebe... Aquele que recebe não precisa, uma boa parte, vende para quem precisa. Quer dizer, será que essa coisa é interessante?

A questão do estudante. Ninguém é contra a gratuidade do estudante, mas ela é paga pelos outros. Várias cidades no Brasil fizeram o seguinte, é gratuito para o estudante, mas quem paga não é... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Concedo mais um minuto para o Sr. Eduardo.

O SR. EDUARDO CÂNDIDO COELHO - Quem paga nessas cidades é a Secretaria de Educação, é uma verba da educação para não transferir esse custo de um estudante que pode ter uma família com posses para um passageiro. O que nós constatamos é que no Brasil inteiro o transporte coletivo está perdendo passageiro. Não está conseguindo atender as classes D e E.

Então, com isso, diminui os passageiros, aumenta a passagem e perde mais passageiro. Cuiabá está tendo a oportunidade, o momento de parar pensar e discutir isso mais, de chamar mais gente para estar participando, trazendo as experiências e ter um passo maduro. Quer dizer, não justifica estarmos inventando a roda em cada cidade do Brasil. A roda já foi inventada, vamos ver quem inventou o quadrado e vamos consertar. Não vamos inventar o quadrado outra vez, não!

Muito obrigado (PALMAS).

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Eu peço desculpas, ainda tinha um orador. Portanto, concedo a palavra ao Vereador de Cuiabá, Domingos Sávio.

O SR. DOMINGOS SÁVIO - Deputados Riva e Eliene, em nome dos quais cumprimento a Mesa; o público, e a imprensa.

Eu quero, em primeiro lugar, Deputado, parabenizar os senhores por esta audiência pública de extrema importância, num momento muito oportuno, onde estamos discutindo a situação do transporte coletivo da nossa Capital. Nós que estamos acompanhando, lá na Câmara Municipal de Cuiabá, a luta de alguns movimentos sociais, de algumas pessoas que constantemente vão até a Câmara Municipal para manifestarem sua indignação, sua revolta com relação ao transporte coletivo aqui na nossa Capital. Então, nós temos ouvido bastante, e esse é um momento extremamente oportuno, uma vez que nós estamos passando por uma CPI no transporte coletivo na nossa Capital.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Eu, como membro da CPI do Transporte Coletivo, não poderia deixar de estar aqui passando algumas informações: primeiro, quero dizer que nós, da Comissão Parlamentar de Inquérito, deveremos fechar, Dr. Alexandre, as investigações, o trabalho da CPI, no máximo até o dia 15 de dezembro. Com certeza, com esse fechamento dos trabalhos, nós iremos encaminhar uma cópia de toda documentação que a CPI levantou para o Ministério Público e, possivelmente, para a Polícia Federal; e também vou solicitar que se encaminhe uma cópia para a sociedade. Nós temos aí representantes de vários segmentos, o Gibran, o Sr. Jean, a Marleide, vários representantes de segmentos sociais.

Quero dizer aos senhores e as senhoras que a CPI ouviu, primeiramente, o ex-Secretário da SMTU, Sr. Josué de Souza. A CPI ouviu o ex-Secretário de Finanças da Prefeitura Municipal de Cuiabá, Sr. Vivaldo Lopes. E a CPI também ouviu, por último, inclusive numa Sessão extremamente polêmica, onde estiveram os representantes da CLPP e diversos outros representantes, o Sr. José Renato Leal, vice-Presidente da MTU. Então, a CPI está caminhando, Dr. Alexandre, a CPI tem vários documentos importantes que, com certeza, vão chegar em suas mãos, nas mãos do Ministério Público e que nós, obviamente, como não temos o poder... (O MICROFONE É DESLIGADO.)

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Eu posso conceder mais três minutos, até porque é o último orador e peço a compreensão de todos, porque nós temos limite de encerramento desta audiência pública e o Vereador fala em nome da Câmara Municipal. Portanto, justifica conceder ao Vereador mais três minutos.

O SR. DOMINGOS SÁVIO - Muito obrigado, Deputado Riva.

Com certeza, Dr. Alexandre, essa documentação vai chegar nas mãos do Ministério Público. E, com o fim da CPI, que está muito próxima, porque ela já foi prorrogada, a CPI é de cento e vinte dias, podendo ser prorrogada por mais cento e vinte dias. E nós temos quase certeza, Dr. Alexandre, que foi essa CPI do transporte coletivo um dos motivos na qual nós impedimos aí esse aumento no transporte coletivo, porque a partir do momento em que implantamos essa CPI lá na Câmara Municipal de Cuiabá, nós entramos com o seguinte discurso: que a Prefeitura não poderia, de forma alguma, uma vez que existia a CPI, subir o valor da passagem com a CPI do Transporte em andamento.

Então, nós esperamos, com os trabalhos da CPI, impedir esse aumento na tarifa do transporte coletivo, porque entendemos que há diversas irregularidades no transporte coletivo da nossa Capital, principalmente no que diz respeito à quebra de contrato por parte dos empresários com a Prefeitura Municipal de Cuiabá e vice-versa, Dr. Alexandre, porque a Prefeitura Municipal de Cuiabá deve mais de vinte e sete milhões de reais para os empresários do transporte coletivo. Nós não queremos aqui fazer um julgamento, nós não queremos aqui prejudicar, nós queremos trabalhar em cima da realidade e a realidade é essa, são dados que nós temos.

Eu ouvi aqui agora há pouco uma representante das empresas dos táxis lotação e ela também foi muito justa quando falou aquilo, que foi em decorrência de uma lei que a Prefeitura incentivou e que de repente não deu o suporte para as empresas de táxi lotação.

Enfim, eu não quero aqui prejudicar, mas quero falar em cima de um fato que nós temos lá, que é a dívida milionária do transporte coletivo.

Quero dizer aos Senhores e as Senhoras que a CPI está andando, que a CPI tem documentação e nós iremos finalizar em breve essa CPI e encaminhar essa cópia para o Ministério Público, para a Polícia Federal e, principalmente, para a sociedade cuiabana. Muito obrigado Sr. Presidente.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Agradeço a participação do Vereador, agradeço a participação de todos. Eu queria no encerramento dessa audiência pública pedir, especialmente ao Secretário Emanuel Pinheiro - tivemos uma conversar informal -, que levasse ao Prefeito Wilson Santos a nossa preocupação do Poder Legislativo de Mato Grosso em nome nosso, do Deputado Eliene e dos demais Deputados que participaram dessa audiência. Eu gostaria de pedir ao ex-Deputado Emanuel Pinheiro que, se possível, não alterasse o preço das tarifas até a implantação desse projeto. Porque eu vejo que essa discussão pode ser acelerada, pode ser mais ágil. A Márcia já se dispõe para a realização do seminário. Só não agendamos a data aqui em função de que seria um seminário feito em parceria com o Estado, com as Prefeituras de Cuiabá e Várzea Grande - Vossa Excelência pode consultar do prefeito Wilson Santos -, com as Câmaras Municipais de Cuiabá e Várzea Grande e com a Assembléia Legislativa. E, portanto, seria recomendável que não houvesse essa alteração de tarifa até a implementação desse projeto.

Isso é um pedido da Assembléia da Legislativa que eu acredito que todos aqui coadunam, porque nós poderemos, inclusive, Secretário nos comprometer a trabalhar pela agilização da implementação desse projeto. Estão aqui o Deputado Pedro Satélite; o Vereador Mário Lúcio; o Vereador Domingos Sávio, que acabou de pronunciar; o Dr. Alexandre Guedes, promotor de justiça que participa desta audiência. Então, eu gostaria de deixar esse pedido e me comprometer com aqueles que estão aqui presentes, anunciando esse seminário ainda esta semana, e combinando a data com a Presidente Reguladora da AGER, bem como com os demais participantes. Eu acho extremamente importante que nós concedamos um tempo maior para os técnicos da UFMT e os da UFRJ exporem esse projeto de forma mais profunda, num outro cenário que facilitasse essa exposição, porque aqui realmente ficou comprometida essa exposição do projeto.

Então, eu gostaria de deixar esse pedido, e se alguém da Mesa quiser fazer alguma observação no encerramento... (PAUSA) Ninguém quer fazer? Eu esperava que Vossa Excelência fizesse, pelo menos, a observação de que concorda com a não implementação da tarifa antes da implementação do Projeto.

O SR. EMANUEL PINHEIRO - Agora, eu tenho que falar, não é Presidente. Só que eu sou Secretário. Eu não sou o Prefeito.

Agora, falando no foco do seu discurso, em uma coisa Vossa Excelência tem razão. A nossa preocupação é com a implantação do estudo da COPPE, ou seja do Plano de Operação Integrada do Aglomerado Urbano. Vai nos dar condições. Inclusive, poderemos estudar junto. É uma grande iniciativa de Vossa Excelência. Poderemos juntos direcionar, implantar esse novo sistema, que, com certeza, possibilitará a queda dos custos, possibilitará uma série de ações que poderão até, de forma integrada - reduzir eu não digo - manter ou aumentar, se tiver que aumentar o custo da tarifa.

Eu digo a Vossa Excelência o seguinte: Vou levar para o Prefeito. A sua preocupação é a do Prefeito Wilson Santos, não obstante às questões partidárias, políticas e até pessoais que envolvem um tema tão apaixonante. Mas todos estão no mesmo barco. E todos, cada um de nós, dentro da sua alçada, dentro da sua função, da sua missão, vão fazer a parte que lhes cabe para resolvermos essa questão, para promovermos até a inclusão social, como vários companheiros aqui falaram.

E, com certeza, precisamos muito, Deputado Riva, da Assembléia Legislativa, de Vossa Excelência, do Deputado Eliene, desta Casa, para que este sonho se torne realidade, para que a região metropolitana, a integração Cuiabá/Várzea Grande se torne uma realidade e possamos ter um transporte coletivo mais barato, mais digno e de maior qualidade para a população.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO
ATA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA DEBATER O PROJETO PARA OPERAÇÃO
INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS DO
AGLOMERADO URBANO CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE, REALIZADA NO DIA 21 DE
NOVEMBRO DE 2005, ÀS 14:00 HORAS.

Estamos no mesmo barco, não fugimos do debate. Eu vou conversar com o Prefeito e estaremos juntos com Vossa Excelência e com a Assembléia Legislativa nessa empreitada.

O SR. PRESIDENTE (RIVA) - Portanto, eu agradeço a participação de todos, em especial da Prefeitura de Cuiabá, da Prefeitura de Várzea Grande, das Câmaras Municipais de Cuiabá e de Várzea Grande, aqui representadas; dos colegas Deputados Pedro Satélite, Eliene, que ficaram aqui em período integral, da Presidente da AGER, Sr^a Márcia Vandoni, do Dr. Alexandre.

Nossos agradecimentos a todos os participantes, a todos que aqui vieram participar desta audiência pública.

Eu informo que esta audiência pública foi integralmente transmitida ao vivo pela TV Assembléia e totalmente taquigrafada pela nossa equipe de Taquigrafia para que tenha os desdobramentos necessários.

E fica aqui, antes do encerramento desta audiência pública, o compromisso do agendamento desse seminário o mais breve possível.

Portanto, está encerrada a presente audiência pública.

Muito obrigado a todos (PALMAS).

Equipe Técnica:

- Taquigrafia:

- Tânia Maria Pita Rocha;
- Aedil Lima Gonçalves;
- Cristina Maria Costa e Silva;
- Donata Maria da Silva Moreira;
- Isabel Luíza Lopes;
- Regina Célia Garcia;
- Rosivânia Ribeiro de França;

- Revisão:

- Laura Yumi Miyakawa;
- Nilzalina Couto Marques;
- Ila de Castilho Varjão.