



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MINAS GERAIS

INFRAESTRUTURA, REDES DE SERVIÇOS E CIRCULAÇÃO

1) Transporte e obras públicas

Minas Gerais é um Estado que tem grande extensão territorial, localização geográfica estratégica e conta com extensa malha viária que serve de ligação entre diversos Estados e regiões do país. Entretanto, o desenvolvimento de sua malha rodoviária se deu de acordo com a concentração de investimentos em áreas de maior dinamismo econômico, o que gerou um desequilíbrio regional de oferta de infraestrutura pavimentada. Ao se executarem políticas públicas que busquem a melhoria da rede viária, há um estímulo ao desenvolvimento econômico das regiões, o que contribui para a diminuição das desigualdades regionais.

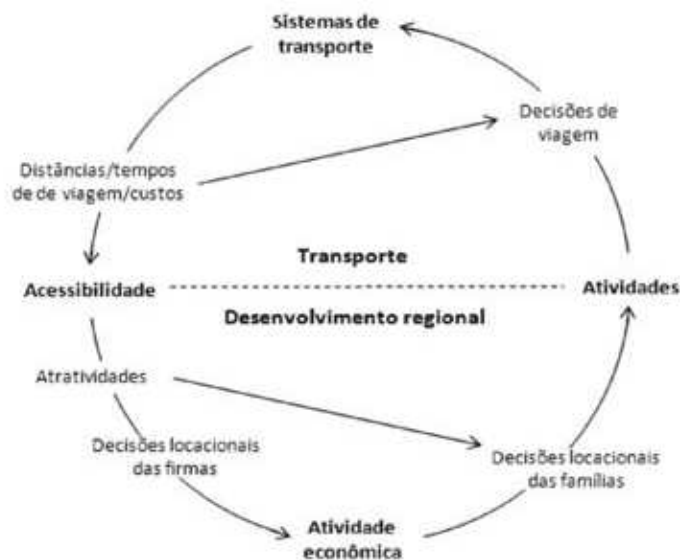


Fig. 1 - Transporte e Desenvolvimento Regional - fonte: adaptado de WEGENER et al. (2000) e WEGENER (2004)

Nesse sentido, a grande importância das obras públicas está relacionada com o fato de elas serem o instrumento para a execução das políticas públicas em todas as áreas de resultado do planejamento estadual.

A Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas — Setop — é o órgão responsável, no nível estadual, por gerenciar a infraestrutura do Estado, tendo por finalidade planejar, dirigir, executar, controlar e avaliar as ações setoriais a cargo do Estado relativas a obras públicas e transporte, trânsito e tráfego dos setores terrestre, hidroviário e aeroviário, especialmente no que se refere à infraestrutura viária, estrutura

operacional e logística, mecanismos de regulação e concessão de serviços. São entidades vinculadas à Setop: o Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais – DER-MG –, que tem a missão de assegurar soluções adequadas de transporte rodoviário de pessoas, bens e serviços no Estado, tendo como prioridade a segurança do usuário e a preservação ambiental; e o Departamento de Obras Públicas de Minas Gerais – Deop-MG –, que tem por finalidade planejar, projetar, coordenar e executar, com exclusividade, as obras de engenharia de interesse da administração estadual, bem como atuar na área de desenvolvimento urbano do Estado, observado o programa de obras estabelecido pela Setop. Também compõem a área de competência da Setop o Conselho de Transporte Coletivo Intermunicipal e Metropolitano e a MetroMinas – Trem Metropolitano de Belo Horizonte S. A..

O Estado de Minas Gerais dispõe de um instrumento de planejamento voltado para o atendimento das necessidades atuais e futuras no setor de Logística de Transportes: o Plano Estratégico de Logística de Transportes — PELT-Minas. O PELT-Minas tem como objetivo a avaliação de estratégias de intervenção pública e privada, com um horizonte de 20 anos, visando à articulação física do Estado e à reorganização de suas cadeias logísticas, com foco maior na competitividade de sua economia, utilizando suas vantagens comparativas naturais, gerando renda e empregos. O produto final da elaboração do PELT-Minas é uma carteira de projetos em Logística de Transportes no território do Estado, devidamente hierarquizado, considerando indicadores operacionais, os impactos socioeconômicos e o retorno do investimento público. A oferta de infraestrutura de transporte altera a acessibilidade dos lugares, o que repercute na atividade econômica. Outro programa estadual importante, do ponto de vista da redução das desigualdades regionais, é o ProAcesso, que tem por objetivo a pavimentação de rodovias que dão acesso a Municípios sem ligação pavimentada. O ProAcesso foi substituído pelo Programa Caminhos de Minas, que visa promover o desenvolvimento e diminuir as desigualdades socioeconômicas em todas as regiões do Estado. Seu objetivo é encurtar distâncias, diminuindo o tempo das viagens e aumentando a capacidade de rodovias que exercem o papel integrador entre os Municípios mineiros.

Além dos programas citados, vários programas governamentais contribuem para a melhoria das condições da infraestrutura logística existente no Estado: o Programa Trens de Minas, específico para o modal ferroviário, mas que interage com os programas de melhoria do modal rodoviário, como o Pro MG Pleno, o ProAcesso e o Caminhos de Minas; o Programa de Desenvolvimento do Transporte Hidroviário — Prohidro —, que

visa a incrementar a mobilidade hidroviária do Estado; o programa ProAero, Programa de Adequação, Ampliação e Melhoria na Malha Aeroportuária do Estado de Minas Gerais, que tem como objetivo prover de acesso aeroviário todas as regiões de Minas Gerais; e o Programa Potencialização da Infraestrutura Logística da Fronteira Agroindustrial, que tem como objetivos prover a infraestrutura multimodal de transporte, contribuindo para a redução dos custos logísticos de empreendimentos agrícolas e agroindustriais instalados no Triângulo, Alto Paranaíba e Noroeste de Minas e completar a integração intra e inter-regional através da implantação de ligações rodoviárias faltantes (*missing links*) e terminais intermodais de transporte, melhorando os níveis de fluidez e segurança do tráfego nos principais corredores viários da região. Tais programas se dividem nas áreas de resultado Logística de Integração e Desenvolvimento e Rede de Cidades e Serviços.

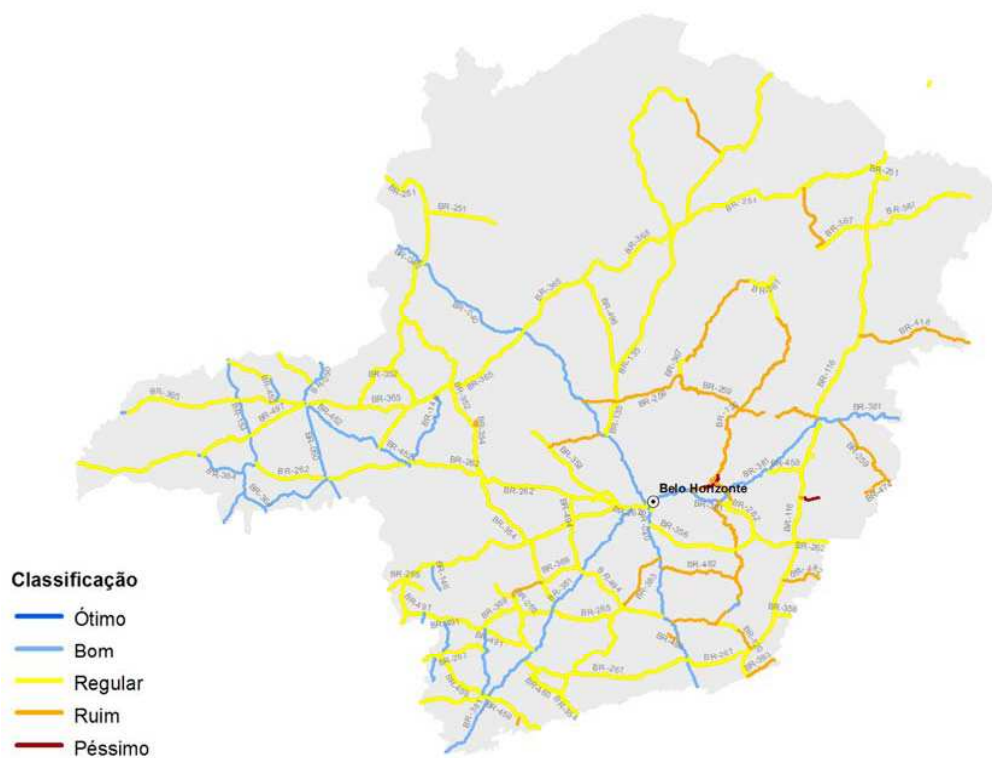


Fig. 2 - Classificação Geral das Rodovias MG - fonte: Pesquisa CNT Rodovias 2010

LEGISLAÇÃO RELEVANTE

Transporte

Federal

- **Plano Nacional de Viação** - Lei nº 5.917/1973 - Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.
- **Cide** - Lei nº 10.336/2001 - Institui a CIDE - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico — Cide.
- **Código de Trânsito Brasileiro** - Lei nº 9.503/1997 - Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Estadual

- **Transporte individual de passageiros** - Lei nº 15.775/2005 - Regulamenta o serviço público de transporte individual de passageiros por táxi em região metropolitana e dá outras providências.
- **PPP** - Lei nº 14.868/2003 - Dispõe sobre o Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas.
- **Funtrans** - Lei nº 13.452/2000 - Cria o Fundo Estadual de Desenvolvimento de Transportes — Funtrans.
- **PróConfins** - Lei nº 13.449/2000 - Cria o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Comércio Exterior do Aeroporto Internacional Tancredo Neves — PróConfins — e dá outras providências.
- **Delegação de serviços públicos** - Lei nº 12.219/1996 - Autoriza o Poder Executivo a delegar, por meio de concessão ou permissão, os serviços públicos que menciona e dá outras providências.
- **Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal** - Lei nº 7.367/1978 - Dispõe sobre o transporte coletivo rodoviário intermunicipal.

Obras públicas

Federal

- **Contratação de Obras - Licitações**: Lei nº 8.666/93 - Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

Estadual

- **Deop:** Decreto nº 44.756/2008 - Estabelece o Regulamento do Departamento de Obras Públicas do Estado de Minas Gerais; Lei nº 9.524/1987 - Cria o Departamento Estadual de Obras Públicas — Deop — e dá outras providências.

2) Mobilidade urbana

A mobilidade urbana é entendida como “a reunião das políticas de transporte e de circulação, e integrada com a política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável”. As questões referentes à mobilidade urbana são importantes para a qualidade de vida dos cidadãos e também para a atividade econômica, desenvolvendo municípios e regiões e diminuindo as desigualdades.

Entre tantos temas envolvidos na gestão urbana, o da mobilidade é de suma importância. Primeiro, por ser um fator essencial para todas as atividades humanas; segundo, por ser um elemento determinante para o desenvolvimento econômico e para a qualidade de vida; e, terceiro, pelo seu papel decisivo na inclusão social e na equidade na apropriação da cidade e de todos os serviços urbanos. Também devem ser destacados os efeitos negativos do atual modelo de mobilidade, como a poluição sonora e atmosférica; o elevado número de acidentes e suas vítimas, bem como seus impactos na ocupação do solo urbano.

O desenvolvimento do mercado de crédito brasileiro, associado ao crescimento da renda, tem proporcionado o aumento da frota de veículos particulares. O número de automóveis em circulação no Estado tem aumentado em média 5%, enquanto a frota de motos cresce em média superior a 10%, desde 2000. Na RMBH, a população cresceu 17,27% entre 2000 e 2009, enquanto a frota total de veículos aumentou 85%. Como o crescimento da frota supera de forma significativa o crescimento populacional, isso significa que a população tem substituído o transporte individual não motorizado e o transporte público pelo transporte individual motorizado. Com isso, as vias públicas, especialmente nos grandes centros, apresentam congestionamento progressivo. Tal situação, aliada à falta de planejamento urbano na maioria dos Municípios, têm sido os principais fatores responsáveis pela crise de mobilidade que a população vem enfrentando.

As questões relativas à mobilidade urbana são tratadas, na esfera federal, pelo Ministério das Cidades, através da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – Semob –, que tem a finalidade de formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável. Os Programas Estratégicos e as Ações da Semob, integrados com as demais políticas urbanas, visam mudar radicalmente a atuação do Governo Federal, aliando-o aos Estados e Municípios para desenvolver e implementar uma Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, centrada no desenvolvimento sustentável das cidades e na priorização dos investimentos federais nos modos coletivos e nos meios não motorizados de transporte.

O Estatuto da Cidade determina que todas as cidades brasileiras com mais de 500 mil habitantes elaborem um plano de transportes e trânsito, rebatizado pela SeMob de Plano Diretor de Mobilidade, ou na expressão simplificada aqui usada, PlanMob.

A ALMG, reconhecendo a importância do tema, bem como os desafios por ele apresentados, realizou em 2010 ciclo de debates sobre os desafios da mobilidade urbana na Região Metropolitana de Belo Horizonte.

3) Telecomunicações

Desde a privatização do sistema Telebrás, na década de 1990, o sistema brasileiro de telecomunicações passou, em sua grande parte, à iniciativa privada, que o explora com finalidades comerciais. A regulação e fiscalização dos serviços transferidos à iniciativa privada, entretanto, ainda cabe ao Poder Público, por meio da Agência Nacional de Telecomunicações — Anatel — agência reguladora criada em 1997, sob forma de autarquia federal especial. Além da regulação, ao poder público tem cabido auxiliar a universalização do acesso às redes de telecomunicações, especialmente em localidades onde haja reduzida viabilidade comercial de oferta desses serviços.

O governo federal, por meio do Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações — Fust —, instituído em 2000, dispõe de instrumento financeiro para a disseminação dos serviços de telecomunicações. O Fust, formado por contribuições correspondentes a fração das contas dos consumidores e do faturamento das empresas, é destinado a financiar investimentos para a cobertura de serviços de telecomunicações no qual o retorno econômico não seja suficiente para atrair o investimento privado. Além disso, o governo federal, utilizando-se de infraestrutura de telecomunicações da Telebrás, que não foi privatizada, pretende, por meio do Plano Nacional de Banda Larga, em

parceria com a iniciativa privada, facilitar o acesso à internet por meio de pacotes populares.

Em Minas Gerais, o Departamento Estadual de Telecomunicações — Detel —, vinculado à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional e Política Urbana, tem a atribuição de promover a telefonia rural, especialmente naquelas localidades que não foram contempladas pelo Plano Geral de Metas para Universalização, do governo federal. Além disso, por meio do projeto Minas Comunica, de 2006, foi estabelecida parceria público-privada com operadoras de telefonia celular, para dotar de sinal de telefonia celular as sedes dos municípios onde não havia acesso a essa estrutura. Por meio desse projeto, que inclui desembolso de recursos públicos por meio de um fundo específico, a cobertura com sinal de telefonia celular nas sedes municipais foi universalizada, partindo-se de uma cobertura de cerca de 400, em 2006.

O acesso a redes de comunicações, telefonia e Internet é importante elemento para a atividade econômica, cuja ausência é elemento danoso à produtividade econômica. Dessa forma, é importante que todas as regiões, inclusive as de menor dinamismo econômico, tenham esse acesso. Entretanto, verifica-se que os recursos do Fust não têm sido aplicados, prejudicando a busca de suas finalidades legais.

Além disso, as propostas aventadas pelo Plano Nacional de Banda Larga aparentam ser tímidas na velocidade de acesso e no limite de transferência de dados, o que reduz a sua utilidade.

Em Minas Gerais, o Minas Comunica demonstrou a possibilidade, por meio de parceria entre a iniciativa privada e o poder público, de se cobrir com sinal de telefonia celular as sedes dos Municípios, inclusive os de menor porte. Entretanto, é importante destacar que existem distritos, com número significativo de habitantes, que ainda não dispõem de cobertura de sinal de telefonia. Além disso, é importante fazer ajustes no modelo de negócios preconizado pelo Minas Comunica, que, por exemplo, ainda não prevê a oferta de *roaming*, ou seja, interoperabilidade entre as diversas redes das empresas.

LEGISLAÇÃO RELEVANTE

Federal

- **Fundos Setoriais e Universalização:** Decreto nº 4.769/2003: aprova o Plano Geral de Metas para a Universalização do Serviço Telefônico Fixo Comutado Prestado no

Regime Público — PGMU — ; Decreto nº 3.737/2001: dispõe sobre a regulamentação do Fundo para o Desenvolvimento Tecnológico das Telecomunicações — Funttel — ; Lei nº 10.052/2000: institui o Fundo para o Desenvolvimento Tecnológico das Telecomunicações — Funttel —; Decreto nº 3.624/2000: dispõe sobre a regulamentação do Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações — Fust —; Lei nº 9.998/2000: institui o Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações (Fust); Decreto nº 2.592/1998: aprova o Plano Geral de Metas para a Universalização do Serviço Telefônico Fixo Comutado Prestado no Regime Público.

- **Regulação:** Decreto nº 4.733/2003: dispõe sobre políticas públicas de telecomunicações; Decreto nº 2.338/1997: aprova o regulamento da Agência Nacional de Telecomunicações — Anatel —; Lei nº 9.472/1997: dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações, a criação e funcionamento de um órgão regulador e outros aspectos institucionais, nos termos da Emenda Constitucional nº 8, de 1995; Lei nº 4.117/1962: institui o Código Brasileiro de Telecomunicações — CBT —.
- **TV Digital:** Decreto nº 4.901/2003: institui o Sistema Brasileiro de Televisão Digital - (SBTVD).

Estadual

- **Detel** - Decreto nº 44.656/2007 - Estabelece o Regulamento do Departamento Estadual de Telecomunicações de Minas Gerais - Detel.
- **Universalização:** Decreto nº 44.474/2007 - Institui o Programa de Universalização do Acesso a Serviços de Telecomunicação em Minas Gerais - Minas Comunica e regulamenta o Fundo de Universalização do Acesso a Serviços de Telecomunicação em Minas Gerais — Fundomic —, instituído pela Lei nº 16.306, de 7 de agosto de 2006. Lei nº 16.306/2006 - Cria o Fundo de Universalização do Acesso a Serviços de Telecomunicação em Minas Gerais — Fundomic —, para execução do Programa Minas Comunica.
- **Fornecimento de Informações:** Lei nº 18721/2010 - Dispõe sobre o fornecimento de informações por concessionária de telefonia fixa e móvel para fins de segurança pública.