

É bom ouvir as palavras também do coordenador da prefeitura do Rio de que mudou essa orientação, porque ele trouxe como exemplo a racionalização que havia sido proposta pela prefeitura do Rio que obrigaria os municípios da zona oeste do Rio a pegar um ônibus, depois um VLT e, depois, outro ônibus, isso é o que tá acontecendo, hoje, com quem anda de barcas. Espero que isso também possa ser resolvido a partir de agora com esse trabalho integrado em relação ao BRT Transbrasil.

Ficam algumas preocupações ainda, espero que a Comissão possa responder, deputado Waldeck, a partir de agora, com poucas informações, já que a gente não tem projeto, não teve acesso a um estudo operacional de impacto viário, a alça da Avenida Brasil para representar uma redução de 25 no trânsito que hoje desce pela rampa R-2, que é aquela que liga com a Avenida Brasil. Só que ao estreitar de duas para uma faixa, vai reduzir em 250 da capacidade. Já temos um problema objetivo aí, tem que arrumar um plano de capacidade em algum outro lugar que ainda não foi totalmente esclarecido para a gente.

Outra preocupação, os ônibus que vêm de Niterói, São Gonçalo, Itaboraí, Maricá, não vão mais poder acessar a Francisco Bicalho pela altura do número 500 da Avenida Brasil, do Into. E os carros? Eles hoje têm a opção de descer a rampa do Into e acessar tanto São Cristóvão como a Francisco Bicalho, parece que essa conexão vai ser perdida com a segregação causada pelo empreendimento. Como eu comecei a falar, o Túnel Marcello Alencar foi uma alternativa ao Elevado da Perimetral, a Prefeitura do Rio retirou a Perimetral, como alternativa ofereceu Túnel Marcello Alencar; parece que esse investimento vai ser totalmente anulado, uma vez que quem desce pela rampa do Into, tráfego geral, como disse o secretário Delmo, não é apenas ônibus, também carros, caminhões, toda a logística de abastecimento da cidade do Rio que vem pela ponte, ônibus que vêm de outros estados pela ponte e todos os moradores da cidade do Rio que saem da zona sul, por exemplo, em direção à Região dos Lagos, quando voltarem não vão mais conseguir acessar o Túnel Marcello Alencar também, por conta do estrangulamento que acontece ali, fica parecendo que esse investimento do Túnel Marcello Alencar também vai ser anulado, o que é preocupante.

Enfim, de novo, eu queria para concluir, saudar o Júlio, diretor da ponte. Niterói, quando faz os projetos, faz sempre conversando integrado com a Ponte Rio-Niterói, uma vez que a gente atende aos anseios da ponte de maneira integrada, a gente presume que estamos atendendo a Região Metropolitana como um todo. Fizemos um Mergulhão em conjunto, em parceria com a ponte, que ampliou a capacidade de saída do centro de Niterói, não para Niterói, mas para São Gonçalo e Itaboraí, um Mergulhão na Praça Renascença, na saída do Terminal João Goulart, que é o maior terminal de ônibus, em termos de movimento, aqui no Brasil, são 350 mil pessoas que circulam ali por dia. Então, Niterói, dentro do plano diretor, deputado Eliomar Coelho, delimitou o centro de Niterói com uma zona de integração metropolitana, então a gente tem essa preocupação.

Outro exemplo que nós temos para dar é a Transoceânica, que já faz quatro meses que tem operação, era um projeto que já tinha sido, inclusive, licitado, a atual administração fez essa solicitação, fez todo o projeto e todo o licenciamento ambiental, deputado Waldeck, para mudar um quilômetro a embocadura do túnel, para, justamente, o túnel, o nosso sistema transoceânico poder integrar fisicamente o catamarã Charitas. Era totalmente desconectado o sistema. A gente está buscando a integração, a conexão, porque, como foi dito aqui mais cedo não é só uma questão de integrar os municípios, é uma questão de integração social, quem mais depende do sistema de transporte é a população mais pobre da nossa Região Metropolitana, elas ficam reféns de levar cada vez mais tempo no deslocamento casa-trabalho todos os dias.

Bom, para concluir, queria só solicitar, se fosse possível, à Prefeitura do Rio, à própria comissão, que fosse encaminhado à Prefeitura de Niterói o projeto desse trecho da Transbrasil, que a gente desconhece completamente até agora, entre o Caju e a rodoviária. Nós não temos condições nem de opinar com mais profundidade porque a gente desconhece.

E ao secretário e também à comissão, se a gente puder também ter participação no plano operacional da Transbrasil, ainda que sem direito a voto, mas só para poder também nos prepararmos para os efeitos dela, acho que seria muito importante para toda a Região Metropolitana.

No mais, é isso. Agradeço a todos. Bom-dia.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado, secretário Renato Barandier, que já levanta questões importantes, não sei se mais adiante o Júlio Amorim pode responder e o próprio Eloi, mas em relação ao projeto, Eloi, se for possível disponibilizar inclusive para Comissão de Transportes, para a Comissão Especial, que a gente não tem ainda também. Se for o caso, a gente requisita, mas acho que não é necessário. A gente está solicitando aqui diretamente a você, representando a Secretaria Municipal de Transportes.

Eu quero passar a palavra em seguida para o sr. Maurício Knoploch, e depois para a Fetranpor porque, justamente, um dos desafios que estão postos, Maurício, nós sabemos, é o desafio da ordenação desse conjunto de ações e o papel da instância executiva da Região Metropolitana é, justamente, fazer dialogar, quer dizer, estabelecer canais frequentes de diálogo, de mediação, entre todos esses municípios que são impactados por projetos que, às vezes são ações de um município, mas que tem repercussões para muito além dos limites do território desse município.

Então, é muito importante ouvir agora o sr. Maurício Knoploch sobre o desafios na implementação efetiva do que prevê a Lei Complementar 184, inclusive se puder nos dizer se há um cronograma para implantação, por exemplo, Instituto de Metrópole e tudo mais, mas, naturalmente, é muito importante contar com a sua presença nesta audiência, por favor.

O SR. MAURÍCIO KNOPLOCH - Obrigado, deputado Waldeck, e aos demais aqui, boa-tarde, não é mais bom-dia. Bom, eu queria dizer que tudo que está sendo abordado aqui nesta audiência de fato é corroborado e o fórum ideal é que seja o Conselho Deliberativo da Região Metropolitana, região essa instituída pela Lei Complementar 184 de 2018. Eu queria aproveitar aqui para informar que já foi publicado no Diário Oficial, se eu não me engano, quinta-feira ou sexta-feira da semana passada, a convocação para a 2ª reunião do Conselho Deliberativo, que será no dia 19 agora de setembro. De pronto, aqui, aproveitar para convidar os representantes de todas as prefeituras, que fazem parte da Região Metropolitana, a levarem as suas contribuições e a prepararem, os seus prefeitos, porque no Conselho Deliberativo a deliberação é direta, feita pelos prefeitos, principalmente, sobre esse tema. Será um dos principais pontos a ser abordado nessa segunda reunião vai ser justamente esse tema da mobilidade e, mais especificamente, o tema do BRT Transbrasil. O secretário Delmo tem feito reuniões constantes com o governador a preocupação é total em relação a esse tema e, realmente, a gente vai levar para lá para poder ser debatido.

Em relação aos cronogramas, deputado Waldeck, eu acho que é importante dar uma satisfação aqui, todos os processos para que o Instituto Rio Metrópole possa efetivamente ser criado através de um decreto já foram feitos. Todos os passos anteriores que eram necessários de ser feitos, ou seja, a criação dos regimentos do Conselho Deliberativo, do Conselho Consultivo, do Instituto Rio Metrópole, do próprio Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana, todas essas já passaram pela Procuradoria do Estado, pelas procuradorias dos municípios, estão prontos, e devem estar sendo publicados hoje, não é, Nelson? Hoje, provavelmente, devem estar sendo publicados tanto no Diário Oficial; está sendo dada a sua anuência, como no site da própria Câmara Metropolitana vão estar lá publicados todos esses regimentos, para que todos possam ver e se quiserem contribuir também vão ter espaço para isso.

O Conselho Consultivo da Região Metropolitana que é um desafio enorme porque envolve toda a sociedade, para quem não sabe, são 47 membros que envolve isso, também todas as reuniões preliminares foram feitas com todos os grupos para que se montasse toda uma estratégia, e se eu não me engano em maio, no Centro Integrado de Comando e Controle, nós fizemos essa reunião onde foram previamente aprovados os nomes do presidente, do vice-presi-

dente do Conselho Consultivo e dos três representantes do Conselho Consultivo que farão parte do Conselho Deliberativo. Então isso também já foi executado. Enfim, o que falta agora realmente é uma nova reunião para que todos os municípios, todos os entes participantes dessa Região Metropolitana se juntem, ratifiquem tudo isso e possa ser dado provimento ao Instituto Rio Metrópole.

Sobre a preocupação em relação ao que ocorreu recentemente na Câmara Metropolitana, ou melhor, no grupo executivo de gestão metropolitana como o deputado Waldeck bem falou, são momentos em que o Executivo precisa tomar suas decisões, mas efetivamente o que está sendo feito é uma fase de transição onde o Instituto Rio Metrópole vai cumprir a sua missão por lei que é governança. Além de garantir todos os estudos, além de garantir que o plano executivo de desenvolvimento urbano integrado da Região Metropolitana seja aprovado e mais do que isso, seja feita a sua... Como deve ser feito, conforme ali prevê a legislação e os estudos técnicos, então o Instituto Rio Metrópole ele de fato ele vai surgir com esse viés realmente de governança, governança de todos os planejamentos e projetos, governança da mobilidade, governança do saneamento, enfim, governança de todas as áreas como: habitação, comunicação digital, resiliência ambiental, tudo que a lei prevê que esse novo ente metropolitano possa realmente atuar. E eu acho que em grande parte tudo que está sendo debatido aqui, o deputado Eliomar falou bem, é porque há anos todo mundo só quer resolver os seus próprios problemas, mas na verdade não tem jeito, porque hoje nós vivemos num ecossistema onde você resolver seu problema significa de alguma maneira atrapalhar o do próximo. E na verdade, a Dulce estava aqui do meu lado e falou uma coisa que também é muito correta, esse não é um tema para ser resolvido a quatro mãos, é um tema para ser resolvido a 44 mãos, porque esse tema especificamente da mobilidade, especificamente, desse projeto...

O SR. LUIZ PAULO - Oitenta e oito.

O SR. MAURÍCIO KNOPLOCH - Oitenta e oito.

Então, eu diria que esse tema especificamente envolve toda a Região Metropolitana sem dúvida alguma, sem falar os demais, mas vamos nos concentrar só nesses 22.

Então, eu queria só passar essa informação, que no dia 19 desse mês já está publicado e vai ocorrer a segunda reunião do conselho deliberativo, Ok?

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado. Onde e em que horário? Já tem essa informação?

O SR. MAURÍCIO KNOPLOCH - Ela vai ocorrer na sala do secretariado lá no Palácio, no anexo do Palácio, às 16:00. Eu vou encaminhar o...

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Agradeço, agradeço. E me permito lembrar, sr. Maurício Knoploch, que também seria importante provar o regimento interno do conselho consultivo, que é atribuição do conselho deliberativo, porque o conselho consultivo, como v. sa. já disse, já se instalou, já escolheu o seu presidente e vice-presidente, já designou os representantes do conselho deliberativo. Agora, a atribuição de aprovar o Regimento Interno do conselho consultivo é do conselho deliberativo.

O SR. MAURÍCIO KNOPLOCH - Perfeito, o regimento também, ele já está pronto, inclusive ele foi distribuído na época da reunião do conselho consultivo e vai estar na pauta esse tema.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Ótimo. Agradeço pela presença e pelas informações o sr. Maurício Knoploch apresentando aqui a assessoria especial executiva da governança metropolitana do governo do estado.

Tem a palavra Richelle Cabral, diretora de mobilidade urbana da Fetranpor. Agradecemos a sua presença.

A SRA. RICHELLE CABRAL - Obrigada. Boa-tarde a todos. Boa-tarde, deputados. É muito bom quando você fala depois de todo mundo. Isso pode ser bem curtinho. Faço praticamente de todo mundo as minhas palavras. A nossa maior preocupação e dúvida era em relação ao plano operacional. A gente vinha insistindo, inclusive com a SMTR. A gente sabia que também era uma preocupação muito grande deles questão de não ter verba para atualizar. Para os senhores terem uma ideia, as nossas linhas que vêm tanto da Baixada quanto do leste Fluminense, desde 2014, perderam 40 da sua demanda para o centro.

Então, não tinha como pegar o plano operacional que foi feito em 14 e atualizar. A gente tem um novo Transbrasil. Por isso a gente insistia tanto se ter um novo plano operacional. De fato, é o que vai acontecer. A gente acredita que, aí sim, a gente vai poder sentar de novo discutir o Transbrasil e aí responder, de fato, as perguntas do deputado Luiz Paulo de como é que vai acontecer Dutra, Washington Luiz, como entra na Baixada e assim por diante.

A gente tem uma preocupação muito grande... Foi dito o tempo todo aqui da ponte principalmente das linhas que vêm de Niterói que não estão, no primeiro momento, no Transbrasil, mas não é simplesmente o fato de: ah, vão ter acesso a Bicalho. Vão ter acesso ao Marcello Alencar. Imagina se para cada um dos pontos de parada da cidade a gente tiver uma linha nova, ou tiver um ônibus novo. A gente vai aumentar a frota com menos pessoas dentro do ônibus.

Então, para atender ao Into eu vou ter uma Linha A. Então, hoje, eu tenho uma linha exemplo 100. Então, para o Into mando a 100-A. Aí todo mundo volta. Para a Rodoviária eu mando a 100-B. Para a Bicalho a 100-C. E aí eu vou dobrando e com menos gente. Isso não se faz viável. Não é solução de alguma maneira. Isso também a gente acredita que com plano operacional venha mostrar para a gente que alguma solução a gente possa encontrar.

O Delmo lembrou bem do BRT de Istambul, que tem alguns acessos, alguns entroncamentos. A gente pode ver até os próprios BRTs do Rio de Janeiro na própria Avenida das Américas tem vários cruzamentos. A gente não pode ver o Transbrasil ser um segregador: um muro para a cidade do Rio de Janeiro, onde que a gente não possa passar de um lado para o outro e ser um grande empecilho para que a cidade mesmo o automóvel, mesmo o ônibus a gente pensar, hoje, cem mil pessoas vêm das linhas que vão para a Francisco Bicalho e não poderem descer na Rodoviária e parar só na Leopoldina.

Então, essa é a nossa preocupação. De fato, a gente acredita que com o plano operacional a gente possa discutir isso novamente, que é a nossa grande preocupação. Uma integração muito forte com os ônibus municipais da rodoviária, os ônibus que pegam ali o Túnel Rebouças. A gente tem uma integração muito forte aí. Pode ter uma interferência muito grande refletindo, então, no transporte municipal.

O ponto do Into já foi dito muito aqui: a gente tem as linhas que vêm da ponte fazem integração para a Baixada exatamente ali no ponto do Into. Não é só o Into, de fato, um polo gerador e atrator de viagem, mas para a Baixada. Hoje, até a solução que num primeiro momento foi dada é um ponto, mas a quinhentos metros da estação do Transbrasil. E, aí, não é solução, porque a pessoa vai descer caminhar quinhentos metros para chegar à estação do Transbrasil. De fato, também não é solução. Mas eu sou paciente. Acho que o plano operacional pode dar para a gente melhores respostas do que a gente tem, hoje.

O Américo Fontenelle, acho que o secretário Delmo já disse também é um terminal estadual e licitado à iniciativa privada. Acho que também é mais um ente que precisa entrar nessa discussão a concessionária do Terminal Américo Fontenelle para poder entender como é que faz a discussão de novo uso do terminal uma vez que não está na concessão dela o BRT. Acho que isso precisa estar bem discutido também.

Por fim, quero colocar que a Diretoria de Mobilidade da Fetranpor tem um projeto de BRT para a Via Light. Acho que foi dito, inclusive, na extensão do trecho que ainda não existe da Transbrasil, inclusive como que esse BRT entraria no BRT Transbrasil. A gente tem um projeto. Está à disposição dos senhores aqui na Casa, inclusive para o secretário Delmo. É um projeto, na verdade, uma ideia inicial, uma concepção inicial, mas que está à disposição, caso os senhores queiram, a gente tem isso lá. É isso. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado, Richelle Cabral, representando aqui a Fetranpor. Reitero termos a cópia do plano e, se pudesse, fazer chegar também ao Maurício Knoploch, porque também pode ajudar a irradiar para os municípios que compõem

o Conselho Deliberativo. Contamos com isso, então? A gente faz isso, a gente faz chegar.

Eu passo a palavra a Carlos Frederico Freire Peixoto, coordenador de infraestrutura da ANTT. Obrigado pela sua presença.

O SR. CARLOS FREDERICO FREIRE PEIXOTO - Boa-tarde a todos, gostaria de agradecer o convite para mais esse assunto importantíssimo para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Eu acho que todas as colocações principais, nossas preocupações já foram colocadas aqui, tanto pelo Júlio, pelo Delmo Pinho, a fala dele, o próprio representante do município esclareceu alguns pontos. Nossa preocupação é quanto à definição dos projetos porque, em 2021, em fevereiro e março de 2021, nós estamos terminando a concessão tanto da Rodovia Presidente Dutra, quanto da Washington Luiz.

Então, qualquer intervenção que seja necessária para você adaptar, inclusive, para a operação do BRT, pode ser incluída ainda na nova concessão - a gente programar isso daí na nova concessão. Então, isso é uma preocupação. Hoje, a gente, alguns investimentos que eram para ser feitos na BR 140 não foram feitos em função da expectativa da mudança ali, da chegada ali, naquele trevo, e a gente suspendeu. Existiam alguns investimentos que a Concer deveria ter feito e acabou não fazendo por conta dessa indefinição. A gente sabe. Diariamente, a gente tem, tanto na Dutra, quanto na Washington Luiz, congestionamento ali de três, quatro, cinco quilômetros, na chegada da Avenida Brasil. Eu gostaria de saber, até para prevenir novos investimentos, para melhorar a fluidez naquele segmento. De nossa parte é isso. Nos colocamos à disposição para qualquer dúvida e agradecer novamente à comissão.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Nós é que agradecemos à ANTT pela presença e pelas contribuições.

Eu passo a palavra a Modesto Rodrigues Fernandes Filho, diretor de engenharia e tráfego da CET-Rio. Se faz presente, não? Gostaria de fazer sua intervenção, por favor? Ao microfone, por gentileza. Um minutinho só. Vou levar o microfone até o senhor. A audiência está sendo transmitida ao vivo. Não está passando aqui no nosso aparelho, mas está passando ao vivo na TV Alerj e está sendo registrada.

O SR. MODESTO RODRIGUES FERNANDES FILHO - Boa-tarde a todos, na verdade, a gente tem trabalhado em conjunto com a Secretaria de Transportes. Nossa parte, na verdade, está mais associada à questão do tráfego em si. O que foi falado aqui foi só uma preocupação, nesse momento, em relação à operação de trânsito decorrente das obras que estão acontecendo ali embaixo, ali junto ao Into, mas a CET-Rio, com a coordenadoria de operações, tem atuado no local. A própria concessionária que está fazendo a obra tem colocado agentes atuando no local. A gente está acompanhando também as definições em relação ao próprio transporte... Preocupados também com a questão do tráfego, é claro, mas esse estudo que está sendo proposto, que vai ser realizado, vai nos ajudar também nas definições, inclusive na parte de sinalização, que a gente está atuando lá, e precisamos ter um posicionamento em relação ao que fazer nesse momento e nos momentos que estão por vir.

Então, a gente está à disposição. A gente tem tido reuniões com a Ecooponte, na parte operacional de obras e tal, também com a Secretaria de Estado de Transporte, e estamos à disposição também para qualquer questionamento ou qualquer dúvida em relação a isso.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado, Modesto Rodrigues, da CET-Rio, por sua presença e participação.

Eu passo a palavra, agora, a Márcio Barbosa, presidente executivo do Setrejr, que é o Sindicato das Empresas de Transporte do Leste Fluminense. Márcio Barbosa, tem a palavra, agradecendo, previamente, já, a sua presença.

O SR. MÁRCIO BARBOSA - A contribuição nossa é somar à preocupação levantada pelo secretário Delmo, pelo secretário Barandier, e alertar, quer dizer, infelizmente, a gente tem uma série de indefinições, está sendo proposto um plano operacional, só que as obras de estrutura física na chegada do... Continuum. Essa avaliação de que as coisas precisam ser interrompidas precisa ser adotada pela prefeitura do Rio de Janeiro, senão, o caos é ainda maior; e reverter isso, para isso está sendo proposto um plano operacional.

É o alerta que gostaríamos de registrar.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado, Márcio Barbosa, representando o Setrejr.

Passo a palavra ao coronel Paulo Afonso Cunha, presidente da Nittrans.

O SR. PAULO AFONSO CUNHA - Boa-tarde. Gostaria de parabenizar os deputados Waldeck Carneiro e Dionísio Lins. Quanto conhecimento, quanta importância desse tema, independente da alergia de ver o doutor Eloi, com quem aprendi muito de transporte, o doutor Modesto. Estou aprendendo agora com doutor Júlio. Sou um corpo estranho na área de transportes, mas a vida está, fui obrigado a ser secretário no Rio de Janeiro, pelo secretário de segurança, eu não queria, eu era comandante de uma unidade da PM, para implantar o Código de Trânsito. Solicitei ao prefeito, para que eu assumisse, que mudasse o nome de "transportes" para "trânsito", tanto que o doutor Eloi lembrou - Secretaria de Trânsito - logo depois. Por quê? Transportes é desses engenheiros aí, doutor Modesto, doutor Eloi, doutor Júlio, doutor Delmo, que já foi subsecretário com doutor Júlio, e outros, doutor Barandier, que é meu chefe, mais ou menos. É meu chefe. A Nittrans é ligada à Secretaria de Urbanismo. Esse é engenheiro de transportes.

A nossa área, eu sou policial militar, a ordem pública, e é o trânsito na sua parte do *enforcement*. Foi por isso que fui o primeiro e acabou que praticamente fui obrigado de novo. O senhor pergunte ao prefeito Rodrigo Neves, quando ele me chamou, sem me conhecer, o que eu lhe respondi. Eu falei: não, senhor, minha coisa é segurança pública. Eu venho aqui e ajudo. E o prefeito, com aquela coisa impiedosa dele, me obrigou: o senhor fica pelo menos seis meses. Eu digo: não, pelo que eu vi aí, em um mês a gente muda essa história. Mas, eu venho ajudar, eu gosto de Niterói, que é uma terra de mulheres belíssimas e eu sou admirador, sem desrespeito à minha querida esposa.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Já são seis anos e meio.

O SR. PAULO AFONSO CUNHA - Eu fui para ficar um mês. Seis anos e meio e ainda estou lá, não sei como.

O SR. LUIZ PAULO - Seis anos e meio admirando mulheres e homens.

O SR. PAULO AFONSO CUNHA - Homem eu olho com parcimônia, deputado. Para nós, é uma honra ver o deputado que me precedeu na secretaria de Transportes, e é ao senhor que eu ia me referir.

O senhor não foi falado; doutor Modesto falou *en passant*. O fundamento do transporte rodoviário, é por isso que eu estou nessa interação. A Nittrans é Niterói. Aliás, quando eu cheguei, a minha antecessora: o senhor tem formação de engenharia? Não, senhora. Olha, eu falei com o prefeito que eu não queria vir para cá, eu não sou engenheiro, estudei matemática, até matemática superior. Aí, eu ia voltar, mas aí eu li: ué, mas é o nome aqui, senhora? O nome? Niterói transporte e trânsito. É, trânsito, eu estou aqui, estou dentro. Por quê? Hoje, a mobilidade urbana reúne os dois. Nazaré Afonso criou essa expressão. Mobilidade urbana é o trânsito rodoviário e o transporte rodoviário e o trânsito. A mobilidade urbana é um termo moderno que reúne os dois.

O deputado Luiz Paulo, eu vi um projeto de lei dele, logo depois que saiu da secretaria, ele sentiu a mesma coisa que nós. Eu cheguei a Niterói um dia, tudo bem, tranqüilo, daqui a pouco a ponte engarrafou, coitado do dr. Júlio! Até a Linha Amarela tirou o (não compreendido), porque reclama que a gente vai para o Twitter.

A ponte, nós colocamos por minuto, de 6 às 9 da manhã, acredito que 300 carros - Niterói, Alameda, Roberto Silveira e Marquês de Paraná -, de repente cai para 30. Acumula 270. O acúmulo demora uma hora. Quantos carros ficam entroncificados em Niterói? A ponte, aí, não. É no Rio de Janeiro! Aí, partiu, partiu... Fomos para o Twitter: olha, não é na ponte! Botamos nos painéis de mensagens. É lá, porque o cidadão olha para a cara dos meus agentes. O que está havendo? O que há? O cidadão, como nosso deputado falou com muita propriedade: nós estamos aqui em nome deles. Nós trabalhamos para prover... Aliás, hoje, a Constituição dá como direito de todas