

as pessoas a mobilidade urbana eficiente. Então, o cidadão tem que andar rápido. Vai demorar uma hora e meia? Vai diminuir, tem que diminuir três. Ele tem que ter transporte rápido, seguro e eficiente. E trânsito também.

O deputado Luiz Paulo fez um projeto de lei - não sei nem se ele se lembra, mas vai lembrar - propondo o seguinte: criar uma unidade de operação, porque a polícia ostensiva de preservação da ordem pública que eu pertenço, o nosso deputado também pertence, que foi comandante, nosso Salema - não é, dr. Coronel Salema? O senhor foi comigo lá no trânsito e, agora, como deputado, o senhor se libertou. (Risos) É porque eu sou um pouquinho mais antigo.

Então eu cobrava, porque eu quero a PM no trânsito. Eu quero a PM no transporte rodoviário, porque está na Constituição Federal, está em todas as leis. Foi lá que eu aprendi. O general, secretário, disse: você vai para lá, porque você fez o curso de trânsito, foi a PM que pagou. Você ficou lá na Coppe um ano, pago pela... Mas eu não queria, senhor! Eu fiz concurso para a PM. Mas o senhor tem que ir. E assim nasceu o secretário - Viu, dr. Elio? O senhor sabia dessa história? Isso aí eu andei contando - lá, de trânsito. E o que não se falou aqui, que deve, o secretário Delmo, que é um homem, um PhD, como disse o deputado, vai ter que cuidar também, que isso... A operação, senhores. Bate um carro na ponte - agora já melhorou um pouco - eles estão... E não se culpe a lei federal. Fica 40 minutos, uma hora esperando pericia, às 7 horas da manhã. E para Niterói, até São Francisco. Porque quando foi o caso do maluco lá, nós mandamos todo mundo para a barca, desviamos. Agora, no normal, é o cidadão, que é dele que emana todo o poder, ele ter a opção de escolher o ônibus, a barca, o trem, o que seja. Lá em Niterói não tem o trem. Mas aí o carro particular e a bicicleta.

Então, vou fechar aqui, que já passei do meu tempo. Quando o secretário Barandier fica rindo é porque estou passando da hora. (Risos)

Então, deputado, o senhor lembra de um projeto? E é o que precisa operar. Precisamos cumprir duas leis federais fundamentais. Outro dia, tinha um delegado, eu falei: olha vai precisar eu ir, porque houve vítima, bateu na motocicleta... Já há algum tempo. O delegado queria a perícia às 7 horas da manhã. Antes da Marinha. Aí, não. Tem perícia. Tem uma lei federal em vigor, recepcionada pelo Código de Trânsito, que permite a imediata desobstrução de tudo, com a lavratura de um boletim que está em vigor desde 73. E o veículo militar, em vigor desde 74.

Então era essa a contribuição. E saudar... Eu sonho ser chamado, deputado Dionísio e deputado Waldeck Carneiro e deputado Luiz Paulo, numa reunião dessa, com a segurança pública. Aí eu não preciso falar muito não, só olhar para as caras. Só, mais nada.

Muito obrigado. Boa-tarde.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado, coronel Paulo Afonso, a quem preciso lembrar que Niterói, além de ter mulheres bonitas, com certeza, tem mulheres inteligentes, preparadas, qualificadas e dedicadas ao trabalho, como o senhor sabe.

O SR. PAULO AFONSO CUNHA - Sem preconceito. Sem preconceito nenhum.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Sem dúvida, sem dúvida alguma.

O SR. LUIZ PAULO - Mas tem homem bonito também. Com preconceito.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Tem a palavra a subsecretária Paula Azem, subsecretária de mobilidade e integração modal da Secretaria de Estado de Transportes.

A SRA. PAULA AZEM - Boa-tarde, cumprimento o presidente, Waldeck Carneiro, e assim cumprimento a todos. A minha fala vai ser breve. Enfim, esse assunto, o secretário Delmo já falou muito bem, assim como todos, mas esse assunto que está sendo tratado, assinado pela Subsecretaria da Mobilidade e Integração Modal, na qual estou hoje como subsecretária. E eu queria só deixar registrado que a reuniões do plano operacional já vêm sendo realizadas, a última foi na sexta-feira passada, estamos avançando bastante, e um ponto, só para deixar registrado, é que o plano operacional vai prever também a integração não apenas de Parada de Lucas, como o secretário falou, mas todos aqueles possíveis de integração do BRT com os com os modos de alta capacidade, principalmente aqui o trem. E, alguém, não sei, acho que foi um dos srs. deputados que falou sobre a participação, também, das outras prefeituras, então, além, enfim, gostaria, acho que esse lugar nesse espaço é com certeza das reuniões da Câmara Metropolitana, mas acho que também, em termos operacionais, nós podemos pensar dentro do nosso plano de trabalho em como chamamos algumas prefeituras para as próximas reuniões do plano operacional.

Então, só queria deixar isso registrado e agradecer a todos.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Agradeço à subsecretária e, talvez ver em que em que momento em Niterói, por exemplo, São Gonçalo podem participar dessas reuniões, seria importante porque tem muitas dúvidas e interrogações que eu acho que seriam, talvez, dirimidas, com a participação desses municípios impactados nessas reuniões. Fica aqui o registro.

Dulce Galindo, subsecretária de governo do Município de Niterói. Eu queria dizer que depois nós podemos ter, por três minutos, duas ou três intervenções de entidades da sociedade civil que desejem se pronunciar. Nossa tempo é muito exíguo ainda, mas vamos sempre fazendo e garantimos a participação com voz da sociedade civil.

Dulce Galindo.

A SRA DULCE GALINDO - Justamente, a gente queria colocar Niterói à disposição. O secretário Barandier está aqui morrendo de vontade de participar dessas reuniões, e eu até lamento que esteja aqui, Niterói. Nós sabemos que nós fazemos parte de um grande corredor.

O SR. LUIZ PAULO - Vocês representam o Conleste.

A SRA DULCE GALINDO - O Conleste. E aí a gente pode ali...

(Falam paralelas)

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Sim, mas foram convidados, viu? Foram convidados.

(Falam paralelas)

A SRA DULCE GALINDO - Exatamente.

(Falam paralelas)

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Os municípios do leste fluminense foram convidados.

(Falam paralelas)

A SRA DULCE GALINDO - Mas Niterói tem tido essa preocupação, eu acho que de qualquer maneira se Niterói puder estar presente, vai contribuir para que o plano atenda realmente a Região Metropolitana.

E saudar a comissão, que está fazendo excelente trabalho, olhando por todos esses municípios.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado, Dulce Galindo, sempre assessora qualificada aqui desta Casa, por tantos anos. Enfim.

Alguma entidade da sociedade civil desejar se manifestar, porque a gente precisa entregar a sala às 14 horas. Peço que sejam intervenções breves, para fazer o fechamento e os encaminhamentos finais.

Por favor, se identifique e faça o seu pronunciamento em até três minutos.

O SR. PAULO MACHADO - Queria dar boa-tarde a todos e a todas, eu quero dizer que, agradecer a defesa que o deputado Luiz Paulo fez da Baixada, já que nesse espaço de discussão de tema tão importante, eu ainda não identifiquei nenhum mandato da Baixada Fluminense nem da Região Serrana e nem da Costa Verde do estado, e nem seus assessores, quando a Baixada está sendo vítima de segregação. Há 30 anos meu pai falou que os empresários e afins encontrariam um meio de evitar o acesso dos moradores da Baixada Fluminense ao centro do Rio e à zona sul do Rio de Janeiro. Eu estou vendo que o meu burro pai tinha razão. E esse processo está acontecendo.

Eu gostaria de pedir ao deputado Waldeck Carneiro que fossem feitos estudos de impacto na vida do morador da Baixada para

acessar o centro do Rio de Janeiro e a zona sul do Rio de Janeiro, assim como os moradores da Região Serrana do estado, moradores até Vassouras, vai ser atingida. O ônibus que vem de Vassouras, ele também vai entrar em algum alça-pão desse aí. O ônibus que vem da Costa Verde vai entrar em algum alça-pão desse aí.

Então, quero pedir que a comissão faça, antes de qualquer processo, obra, que esse projeto seja muito bem estudado para que se evite que injustiças se cometam. Não falei não. Sou conselheiro, represento o MPS(?) também na Câmara Metropolitana do Rio de Janeiro, do Conselho Consultivo.

Obrigado e boa-tarde.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Qual é o seu nome, por gentileza?

O SR. PAULO MACHADO - É Paulo Machado.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Paulo, só para lembrar, obrigado pela sua participação, teremos no dia 9 de setembro, às 16 horas, uma audiência específica, como eu já havia anunciado, para discutir os impactos desse projeto BRT Transbrasil, sobre a Baixada Fluminense, porque essa audiência ficou muito focada nos impactos sobre os municípios do leste fluminense, em função da obra da alça da ponte. Mas, na próxima audiência, dia 9, será especificamente, portanto, isso vai ao encontro de sua preocupação para entender os impactos sobre os municípios e municípios da Baixada Fluminense.

O SR. PAULO MACHADO - Espero que tenhamos representações dos parlamentares da Baixada Fluminense e, só para dizer, para melhorar a vida de dois milhões e meio de pessoas, é só levar a linha do metrô até Nova Iguaçu e até Belford Roxo. Isso vai ser um grande passo para melhorar a mobilidade urbana da Região Metropolitana.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado.

Márcio, do Cedac; e em seguida Vinícius Messina para concluirmos as participações. Não consigo mais por causa do tempo. Tendo que entregar a sala e tenho uma CPI do Rio Previdência, da qual sou relator, que sei instalar agora às 14 horas.

O SR. MARCOS ALBUQUERQUE - Obrigado Waldeck, pela oportunidade, boa-tarde a todos os secretários e a todos os presentes. Sou Marcos Albuquerque, do Cedac, Centro de Ação Comunitária. Falo aqui mais na condição de usuário. Uma primeira questão é uma coisa que entendo como absurda, o acesso vindo da Linha Vermelha para o Túnel Marcello Alencar, aquela volvinha que se dá em São Cristóvão, isso para mim é uma loucura, mais um problema, que imagino seja até dos mais fáceis de serem resolvidos - é uma dificuldade - assim também, como o acesso ao Marcello Alencar vindo da Ponte Rio Niterói, tem que dar aquela volta pelo Ita, cruza a pista. É um negócio complicado. Essa fala é mais como usuário. Acho que um dos menores problemas a serem resolvidos dentro do plano. É interessante essa disposição, esse diálogo, que está acontecendo, prefeitura e governo do estado, bacana. A história do plano operacional é fundamental. Mas, ouvi muito pouco aqui a questão do transporte aquaviário. Imagino, como usuário, não sou pessoa entendida da matéria, na questão da viabilidade urbana, que não vamos resolver o problema da mobilidade urbana, aqui na cidade, se não se considerar o transporte aquaviário. Assim também, conversando com um colega, ali do lado, outra proposta que acho que deveria ser considerada, no plano operacional, é a questão do Metrô para Niterói, para São Gonçalo. Isso não foi falado aqui, mas eu gostaria muito que isso pudesse ser considerado, já que está havendo essa disposição. Agora, com a implantação da Câmara Metropolitana, é fundamental que essas questões sejam vistas de maneira mais ampla.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado Marcos Albuquerque, do Cedac, sempre participando. Lembrando que, no caso específico desta audiência, o foco era mesmo a questão da alça da ponte e a obra do BRT Transbrasil, por isso que não se falou tanto de transporte aquaviário. Assim também, conversando com um colega, ali do lado, outra proposta que acho que deveria ser considerada, no plano operacional, é a questão do Metrô para Niterói, para São Gonçalo. Isso não foi falado aqui, mas eu gostaria muito que isso pudesse ser considerado, já que está havendo essa disposição. Agora, com a implantação da Câmara Metropolitana, é fundamental que essas questões sejam vistas de maneira mais ampla.

Vinícius Messina.

O SR. VINÍCIUS MESSINA - Boa-tarde. Primeiramente, eu gostaria de me manifestar como ex-conselheiro das cidades, por dois mandatos. Conselho hoje que, apesar de constar na lei, não é empregado há bastante tempo. Vou hoje aqui também na condição de usuário. Sou morador de Niterói. Quando fui morar em Itaipu, por exemplo, levava 50 minutos para chegar ao centro do Rio e hoje eu levo duas horas e meia, quando o trânsito está bom. Isso significa que eu perco aproximadamente cinco horas da minha vida, todos os dias, deslocando-me ao centro do Rio. Isso, realmente, em qualquer lugar do mundo, colocado sobre o patamar de análise da Organização Mundial de Saúde, envelhece-me.

Sobre essa questão hoje, da governança metropolitana, vou tentar me atear à questão dos dois projetos apresentados e vou lembrar o fato de que parece que a grande maioria aqui presente, das instituições governamentais e concessionárias, conhece o projeto, nós não.

Eu gostaria de ter tido uma apresentação, uma coisa, informação. Porque os números que estão me colocando aqui, algumas dúvidas são colocadas. Afetam-me e algumas já foram colocadas em perguntas. Inclusive, a primeira pergunta, pelo deputado Luiz Paulo. É óbvio que a grande demanda hoje da Região Metropolitana é um transporte de massa que fuja dessa matriz rodoviária. Apesar de termos uma região com a maior diversidade modal de transportes do planeta - temos o bonde à barca -, temos todos os tipos de transportes no Rio de Janeiro, mas o modelo de gestão é o mesmo, e é o mais oligopolarizado do país. Certamente, o usuário não é o maior beneficiado. A lei federal de 2012, que instituiu o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, impõe inclusivamente a criação de conselhos de mobilidade urbana e logística, onde o passageiro tem assento. Vemos realmente que existem conselhos de usuários em grandes empresas, como Light, Eletro e acredito que em outras, que não vou citar aqui, na área de transportes. Mas, na área de transporte rodoviário, temos uma ouvidoria centralizada e, ao mesmo tempo, uma omnipresença nos moldes. Como temos uma privatização de barcas, de transporte hidroviário, que a Fetransport ganha? Como conseguimos, na verdade, conseguir a independência da região leste num sistema rodoviário que é sesquicentenário quase - sesquicentenário não, porque não existe, mas cinquentenário - e das barcas.

Todas as grandes obras viárias de Niterói são em direção à barca. O governador Sérgio Cabral investiu num modelo de privatização, inclusive com grandes catamarãs, que foram comprados não sei onde, e parece que não chegaram. E, mesmo que chegassem, a estrutura logística de embarque e desembarque não suportaria.

Nós não podemos ter um número maior de catamarãs atraçando a Baía de Guanabara porque fecha o canal portuário.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Concluindo, Vinícius, por favor.

O SR. VINÍCIUS MESSINA - Um engenheiro alemão, quando esteve no Rio de Janeiro, falou que o Rio de Janeiro é a única que ele conhece que tem transporte de massa atravessando dentro de um porto. Certamente, a ponte, construída em 1974... Eu fui assessor do gabinete do secretário estadual de transporte do governo Brizola, Brandão Monteiro. E aí, eu tive acesso, na verdade, a todas essas informações da época da Fundrem, inclusive ao fato de que Linha Vermelha, Linha Amarela, Linha Azul, linha tal de metrô, tudo era previsto desde os anos 70. Só que mudamos, a realidade mudou, a conurbação aumentou.

Então, quando hoje, por exemplo, chegando à parte que me importa, se hoje, por exemplo, o prezado amigo aqui, da Ecoponte, se você prevê 15 mil veículos se beneficiando da alça - hein, deputado Luiz Paulo? -, se são previstos hoje 15 mil veículos usando a alça, nos dados de hoje, tem duas questões que, na verdade, não se contemplam, porque, na verdade, o benefício é colocado de que esses veículos não vão passar por um trecho da Avenida Brasil e que isso favorece de alguma forma o tempo de viagem.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Conclua, por favor, Vinícius, para que a lara possa usar da palavra também.

O SR. VINÍCIUS MESSINA - Eu fico sempre imaginando o que são 15 mil veículos a 100, 200 metros antes da alça, tentando entrar na linha, na faixa de acesso dos ônibus. O que são 15 mil veículos tentando entrar na faixa direita da ponte 100 metros antes, 200 metros antes, conhecendo como é que é o trânsito carioca.

Outra coisa, sobre o BRT...

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Vinícius, lara não vai poder falar. Por favor.

O SR. VINÍCIUS MESSINA - Sobre outra coisa, o BRT...

Não, se não tiver pergunta...

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Não, não, mas a lara precisa falar.

O SR. VINÍCIUS MESSINA - É, mas todos...

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Nesse momento

não é mais pergunta, são considerações apenas para concluir a audiência. Por favor.

O SR. VINÍCIUS MESSINA - Se o BRT Oeste tem 20 poucas estações fechadas, algumas sendo usadas como moradia, (não compreendo) evasão de receitas, com invasão de estações, qual é o modelo da BR Brasil, BRT Brasil que vai mudar isso? Entendeu?

Outra coisa, todo mundo sabe há décadas que o polo gerador de tráfego na região é a Rodovia Novo Rio e que ela tinha que sair dali. Então não se contempla na governança metropolitana a saída da Rodovia Novo Rio daquela região? Ela não devia ir para uma estação de metrô da linha 2?

Então, são essas questões, eu tenho outras aqui que eu não vou poder colocar porque parece que não dá tempo, mas que é o polo gerador de tráfego. Entendeu? O terminal intermunicipal na Central do Brasil está lá por que se na verdade não beneficia quem usa o trem? Não há a integração entre o Américo Fontenelle e a Rio Trilhos.

Então, eu gostaria que na verdade quando os palestrantes e as pessoas que falam aqui, e admiro muito, conheço a maioria, conheço a maioria, a capacidade técnica profissional da maioria.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Concluindo, por favor.

O SR. VINÍCIUS MESSINA - Então, é que realmente, como disse o amigo, o interesse de um tira o interesse do outro, então a gente tem que mudar política pública onde na verdade o objetivo é a compensação da perda de receita do operador.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado.

</div