

litano é 5 ou 6 vezes maior do que faz o destino Rio-São Paulo, Rio-Minas. E não tem gestão. E ali tem que ter gestão de Engenharia de Tráfego. Tem aqui Deputados Engenheiros que sabem o que estou dizendo. Nas horas de pico era para trocar um "New Jersey" (?) para cá e para lá e fazer gestão de tráfego pelo volume que tem naquele pedaço de Região. Isso é intocável. Isso é da União. A União é que decide isso.

A Ponte Rio-Niterói o Governo fez uma licitação. Ganhou a concorrência uma empresa que baixou a tarifa. Resultado: aumentou o número de veículos na ponte; reduziu o número de gente transportada na barca. Esse é o caminho? Podia reduzir a tarifa. Podia, talvez, reduzir menos, criar um fundo metropolitano de transportes com a redução da tarifa. Não sei, mas são lógicas que não há esse ambiente de concertação. E a gente precisa construir isso.

Por isso eu quero saudá-lo, parabenizar e dizer que o caminho é esse: integrar para tentar, ao fazer isso, juntar energia para tomar as melhores decisões, as mais bem-discutidas, as mais fundamentadas e por outro lado também ampliar o universo de concepção das intervenções. Nesse caso a gente precisa incorporar ao projeto que vier a ser implantado ali de transportes a visão de desenvolvimento de um eixo estruturador do desenvolvimento urbano metropolitano. Sem essa concepção vamos andar, vamos gastar uma energia, mas não vamos obter o resultado que poderíamos com o mesmo recurso tipo custo-benefício. Simples assim.

Perdoem-me. Falei demais. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado, Vicente Loureiro. Quero agradecer tanto ao Prof. Rômulo quanto ao Vicente que trazem elementos com muita densidade, elementos de natureza conceitual também, por exemplo, a noção de policentralidade que você enfatizou entre outras. Agora, Vicente, estabelecendo essa diferença conceitual entre o corredor de transporte e um corredor de desenvolvimento. Portanto, agradecer demais a contribuição de ambos.

Vamos ouvir as duas Prefeituras aqui presentes. Em seguida, começar a intercalar a intervenção de Deputados com representação da sociedade civil. Quero ouvir, portanto, a Prefeitura de Nova Iguaçu, representada pelo Subsecretário de Mobilidade, Freddy Poma. Em seguida, Leandro Guimarães, Secretário Municipal de Urbanismo e Habitação, de Duque de Caxias, sem prejuízo de que outros membros das Prefeituras possam, na segunda etapa, também se inscrever e falar. Temos até 18h30 esta audiência.

O SR. FREDDY POMA - Eu sou Secretário de Mobilidade Urbana em Nova Iguaçu e agradeço à comissão pelo convite. Nova Iguaçu não é um município que está adjacente ao corredor em tema, mas Nova Iguaçu tem algumas propriedades que devem ser ressaltadas. Segundo o nosso plano PDUI, nós seremos um novo subcentro da metrópole, e essas informações que acabou de passar o Vicente Loureiro sobre as vias laterais da Dutra que não estão questionadas ao ponto de vista de trânsito ou do ponto de vista da mobilidade urbana da Região Metropolitana, esse deve ser um dos primeiros temas que nós devemos atacar nos próximos anos. Para nós isso é prioritário. Temos congestionamentos gigantes nesse lado, é a transversal do corredor BRT.

A outra visão que tem Nova Iguaçu a respeito da metrópole é que não completamos os BRTs da Região Metropolitana. Tem uns segmentos bem desconexos, como o corredor da Baixada, a Via Light, mas não criam sistema nenhum, não criam a supercalha que nós deveríamos da como alternativa a nossos usuários espalhados pela Baixada Fluminense. Nós teremos que planejar e esses corredores em forma sistemática e estruturada. A conexão Nova Iguaçu-Caxias, a conexão Nova Iguaçu com a Costa Verde são temas importantes, necessários e não estão sendo alcançados. É claro que nós estamos em um tempo de limitações econômicas, mas isso não deve inibir o pensamento do crescimento da imagem do objetivo da metrópole. Isso não deve coibir nosso conhecimento, nossa análise para o futuro. Nós podemos perder na economia atual, mas no futuro não devemos desistir de pensar. Então, os corredores da Baixada - e eu fui estudar quando estava na pós-graduação - é uma proposta que eu fiz para toda a Baixada Fluminense, é a expansão da cidade e a área que não está sendo atendida. Vamos melhorar o turismo fazendo investimentos onde? Porque a prioridade atual é o turismo, mas onde vamos melhorar a nossa cidade que está à margem do colapso da segurança? Vamos dar mais opções a essas pessoas da Baixada Fluminense, que acho que agora é 50 da metrópole.

Concordamos totalmente com esse projeto da Transbrasil e devo reconhecer que o Eloi fez um trabalho exemplar na viabilização das linhas para chegar diretamente na circulação da calha do BRT. Isso vai facilitar muito os usuários da Baixada Fluminense continuarem com esse corredor. Outra coisa, ele falou também que de 100 baixou para 40 a demanda, e nós também observamos isso em Nova Iguaçu. Mas o que está acontecendo? Nós temos que imaginar os cenários. Será que nós vamos suportar esses 100 ou nossas calhas vai ficar insuficientes no futuro? Quais são as novas alternativas, as novas vias? Por que o Uber desenvolve mais rápido que as linhas de ônibus? Porque ele está cobrindo a demanda não atendida. Então, também nós somos favoráveis ao novo estudo para a atualização de nossas matrizes origem-destino na Região Metropolitana. Tudo isso é parte do pensamento do município. Estamos à disposição para qualquer informação, tentando desenvolver o novo centro, subcentro da metrópole da Região Este.

O SR. WALDECK CARNEIRO - Obrigado, Freddy Poma, Subsecretário de Mobilidade de Nova Iguaçu, por sua presença e contribuição nessa audiência. Passo em seguida a palavra ao Leandro Guimarães, que é o Secretário Municipal de Urbanismo e Habitação de Duque de Caxias.

Pergunto também se nosso Vereador Feital, Secretário de Transportes, deseja também intervir, em seguida ter a palavra, para que gente passe aos deputados e à sociedade civil.

O SR. LEANDRO GUIMARÃES - Boa tarde a todos. Obrigado, Deputado Waldeck Carneiro, demais deputados da mesa e autoridades presentes. O município de Duque de Caxias está aqui hoje realmente preocupado com o desenvolvimento da Baixada Fluminense. O nosso amigo Henrique foi muito feliz nas palavras dele quando tratou de planejamento. Principalmente na Baixada Fluminense, por muitos e muitos anos, não houve um planejamento eficaz que pudesse integrar a Baixada Fluminense, para que a gente pudesse ter os municípios interligados. Nós temos Nova Iguaçu aqui presente também, que é um município importantíssimo da Região Metropolitana, que não integra com Duque de Caxias, assim como Duque de Caxias não integra com Nova Iguaçu. Toda a Baixada Fluminense sempre utiliza a cidade do Rio de Janeiro para todos os tipos de serviços. A gente precisa mudar um pouco esse cenário. Desde a época de Tenório Cavalcante que Duque de Caxias era realmente uma cidade dormitório, onde a população tinha o hábito de somente dormir no município de Duque de Caxias e vir para a cidade do Rio de Janeiro diariamente. Hoje, a gente está mudando esse cenário e a gente precisa unificar os nossos pensamentos. A gente precisa, claramente, desenvolver políticas públicas para que a Baixada Fluminense possa se integrar, para que a gente possa, assim como o Professor Rômulo falou daquela Região ali do Rio Sarapuá, a prefeitura de Duque de Caxias - agora nessa gestão do Prefeito Washington Reis - nos últimos dois anos, nós fizemos a remoção de 1.245 casas na beira do rio Sarapuá, onde está se implantando viaduto, um parque linear integrando aquela Região. Mas a gente entende que a gente tem uma grande possibilidade de fazer por aquele trecho ali uma integração com Nova Iguaçu, que seria uma via com 12 km de extensão, que a gente faria a ligação da BR 040 com a Av. Presidente Dutra. Ali, a gente faria com que toda a Baixada Fluminense pudesse se integrar e a gente tivesse cada vez menos locomoção, cada vez menos distância, diminuindo realmente ali toda essa demanda que hoje a cidade do Rio de Janeiro acaba recebendo. Da mesma forma que a gente está desenvolvendo também naquela Região, próxima ao rio Sarapuá, alguns projetos muito importantes, que a gente vai cada vez mais desenvolver aquela Região. Nós estamos agora com um projeto que está sendo iniciado. Esse ano ainda a gente começa as obras de terraplenagem, que é a obra do centro de abastecimento no Rio de Janeiro, que é Cearj, na beira do rio Sarapuá. É uma área com três milhões de metros quadrados que vão gerar, em média ali, uns 40 mil empregos diretos e indiretos naquela região, fazendo com que toda a população

de Duque de Caxias tenha mais oportunidade de emprego e cada vez menos a gente necessite dessa locomoção. Nós temos também, próximo a essa área onde vai ser feito o Cearj, nós estamos lançando agora, esse ano também, está acabando de viabilizar, um hospital federal naquela Região. Eu só estou acrescentando essas informações para poder demonstrar que essa Região, conforme Dr. Rômulo também felizmente deixou claro, é a Região de desenvolvimento, é a Região que o município de Duque de Caxias está trabalhando incansavelmente para que a gente consiga fazer com que aquela Região tenha cada vez mais capacidade de atrair investimentos, atrair os trabalhos. Nós temos ali uma linha férrea que liga aquela Região, que é mal aproveitada, que a gente tem ali realmente um potencial muito grande para que a gente possa estar também desenvolvendo. Mas eu gostaria de deixar bem claro aqui a necessidade e a importância do BRT em Parada de Lucas, fazendo realmente essa integração com a BR 040. É realmente uma das maiores demandas que nós temos no município hoje, e essa integração proporcionará um modal que vai atender melhor a nossa população de Duque de Caxias.

Então, eu gostaria de agradecer a presença. A gente está sempre à disposição. Obrigado. (Palmas)

O SR. WALDECK CARNEIRO - Obrigado, Secretário Leandro Guimarães, por essas informações também que acrescentou à nossa audiência e por sua participação nesse debate.

Consulto o Vereador Eduardo Feital, Secretário de Transportes, se deseja fazer uso da palavra, por gentileza, Vereador licenciado, e Secretário de Transportes de Duque de Caxias.

O SR. EDUARDO FEITAL - Boa tarde. Quero aproveitar a oportunidade para dizer que Deus é bom em todos os momentos da nossa vida. E parabenizar a comissão, Deputado Waldeck Carneiro, demais deputados, o Léu Vieira, que é deputado da Baixada Fluminense, que vem representando toda nossa Baixada. Deixar um abraço do Deputado Rosenverg Reis e do prefeito Washington Reis, acompanhado do meu subsecretário de Transportes e Serviço Público professor Maurício, nosso Secretário brilhantemente já quase pegou meu discurso, Leandro, que vem fazendo um belo trabalho, o Vítor, que é sub de meio ambiente, o Rafael, que é do urbanismo.

Como o dr. Rômulo bem falou, nós viemos aqui para ouvir sobre o Transporte, BRT. Eu gostaria, conversando aqui com o meu amigo Henrique, que vocês convidassem a gente, passassem esses projetos para que a gente possa tomar ciência do que está sendo feito, no que a gente pode colaborar, dar nosso palpite, nossos dados da nossa cidade.

É uma preocupação muito grande porque, pelo que eu pouco pude entender e estudar essa matéria, o pessoal de Petrópolis, Xerém, Duque de Caxias, vai pegar um ônibus e deixar ali, fazer um transbordo, e esse ônibus do BRT já está vindo lá de Santa Cruz. Eu não sei se vai ter espaço para que todos possam se sentar, se acomodar. A gente está querendo saber disso.

A prefeitura de Duque de Caxias está fazendo o seu papel, assim como também poderiam as outras prefeituras investir, dando condições de as empresas se estabelecerem na cidade, para que essa cidade possa crescer cada vez mais e o morador trabalhar na sua própria cidade, dormir mais um pouco, chegar em casa mais cedo, gastar seu salário ali. Então, é através desses investimentos que o senhor falou aí sobre as cidades, nossa cidade vem fazendo, está aí o próprio Leandro falou de tudo isso que a gente vem fazendo em nossa cidade.

Então, eu gostaria de parabenizar esse evento e me colocar à disposição da secretaria, prefeitura, e participar dos próximos.

Muito obrigado e assim seja.

O SR. WALDECK CARNEIRO - Obrigado, Secretário, vereador licenciado Eduardo Feital.

Eu quero registrar também o Paulo César Gonçalves Cardoso, assessor administrativo da secretaria de Transportes da prefeitura de Caxias; Paulo Machado, do conselho consultivo da Câmara Metropolitana, do MPS, Movimento Pró-Saneamento do Parque Araruama; Carlos Paiva, coordenador da mídia digital, Caps Digital.

Passo a palavra, agora em alternância, aos deputados e representantes da sociedade civil. Deputado Luiz Paulo, em seguida, Licínio Rogério, da diretoria de Mobilidade da Associação de Moradores e Amigos de Botafogo, também do Clube de Engenharia; e em seguida, Deputado Eliomar Coelho.

O SR. LUIZ PAULO - Boa noite a todos e a todas. Lembrar, Vicente Loureiro, que, há 15 anos, eu e o Deputado Rodrigo, prefeito de Niterói, apresentamos uma proposta a esta Casa de ter um projeto estratégico, um Plano Diretor da Região Metropolitana. Naquela época, já verificávamos que todos os estudos eram caóticos. Levou 15 anos - isso virou lei -, 15 anos para acontecer a criação do Rio Metrópole, da lei complementar etc. Para ver a sua responsabilidade, Maurício. Já falei para o seu filho que você parece irmão dele. Ele não gostou, não, mas parece. Quinze anos, e, agora, vai começar a funcionar. O BRT da Brasil, a gente já discute aqui na Assembleia Legislativa há muitos anos! Eu sempre tive uma posição, meu Professor Rômulo Orrico, que BRT não é panaceia para nada. Cada caso merece um estudo e uma proposta de solução. E virou panaceia! Tanto é que quando você botou ali seus slides, eu só via "BRT não sei quê", "BRT não sei quê", os discursos aqui só falam em calha, como calha também fosse solução única para transporte. E as próprias cidades do Rio de Janeiro estão mostrando que BRT, BRT não resolvem! Eu acho que o BRT que atravessa Madureira é um trambolho para o desenvolvimento, porque ele seccionou toda a região ao meio. Se eu quero ir a Oswaldo Cruz, quando penso que eu tenho que atravessar o BRT de Madureira, eu já fico triste, porque para andar da entrada de Cascadura até Oswaldo Cruz, vou levar quase 45/50 minutos. Se eu fosse a pé, talvez eu chegasse mais rápido.

E a concepção da BRT da Avenida Brasil, só pensou única e exclusivamente no município do Rio de Janeiro. Essa que é a verdade. Possivelmente o Eloi nem trabalhava ainda nesse projeto. Tanto é que as diversas linhas que vêm de Santa Cruz, vem de Campo Grande, vem de Bangu e de todas as outras regiões vão demandar Madureira, para entrar num BRT, para vir em direção ao Centro ou - vem de Madureira não, desculpe, de Deodoro - e vir em direção ao Centro, parando, segundo as suas linhas de desejo de viagem, ao longo do caminho. E ao mesmo tempo, já que aquelas linhas chegam todas em Deodoro, pode ter ali a integração com o trem. É a primeira integração. E como também ali chega o trem que vem também do nosso ramal de Japeri. E dali para cá, se esqueceu da Baixada. E a Baixada foi lembrada em Deodoro, porque casualmente Deodoro pega o ramal da Central e ramal de Japeri, porque se não fosse em Deodoro, só estaria a preocupação com o ramal da Central do Brasil.

E agora viabiliza-se uma outra hipótese, em muito boa hora, de ter uma outra integração em Lucas, porque vai pegar o trem que vem lá de Saracuruna, da nossa querida Duque de Caxias, porque antes também não estava pensado. E jamais se pensou na demanda dos ônibus que vêm de Niterói e São Gonçalo, problema que não está resolvido.

Eu passei hoje na Avenida Brasil, descendo, porque fui lá na Ilha do Fundão. E, na volta, peguei o famoso viaduto "lá vai um", que seguramente a Coppe não estudou - viaduto "lá vai um", que eu chamo é aquele que está sobre a Linha Vermelha, aquele viaduto estaiado, bonito, que está lá. Lá vai um. De vez em quando lá vai um, num passarinho qualquer, estudo de relação benefício-custo. Mas quando você chega naquela região da Rodoviária, depois eu demandei para a Brasil, a obra continua. E se fechar, como está planejado, os ônibus que vão se originar no nosso Leste fluminense - Niterói, São Gonçalo, Itaboraí - não vão poder transitar, os passageiros, para outras regiões, como Rio Comprido, Cidade Nova, Tijuca, Grajaú etc, ficarão todos bloqueados. E a obra está continuando. E aí eu me pergunto: o plano operacional? Daqui a pouco, o plano operacional vai consagrar tudo aquilo que já está definido. Aqui a gente já abriu a conversa dizendo o seguinte: os ônibus que virão da Dutra terão o terminal de integração com o BRT, no Trevo das Margaridas. Então, o martelo está batido. Aí eu me pergunto: vão ter duas passagens que o usuário vai pagar? ou vai ser uma integração com o mesmo bilhete? Está combinado com quem? Eu não sei. Aqueles que virão da 040, que não é só de Caxias, também vem de Petrópolis, vem do nosso querido 4° Distrito de Xerém, vem de Magé, vão se integrar com o Terminal no Trevo das Missões. Como é que é essa integração

sob o ponto de vista tarifário? Vão pagar duas passagens? É impossível! Não têm dinheiro nem para pagar uma, como é que vão pagar duas? Como é que vai dar isso? Eu vi aqui a presença do representante da FETRAESPOR que desconhecia o que queria conhecer e aconteceu.

Essas três questões me preocupam muito, e não estão respondidas. O que que acontece com os passageiros que vêm de Niterói e São Gonçalo? Eles terão mobilidade para outros lugares? Terão que saltar ali. Se saltar ali, como é que vão se deslocar para os seus destinos? E quem vai pagar a passagem dos mesmos? A mesma coisa, quem vem da 040, quem vem da Dutra. Eu achei a palestra do Rômulo, genial. Mas eu estou muito preocupado com uma única frase que ele colocou ali, que eu até grifei: estimular a gestão compartilhada do sistema de transporte. Essa gestão não está compartilhada, e precisa ser compartilhada. Com essa ótica, de ser o eixo de transporte, ser o eixo de desenvolvimento. Eu vou continuar da Avenida Brasil, da Rodoviária até Lucas, se é um eixo fantasma? Não tem mais nada lá sob o ponto de vista de indústria, de comércio, não tem nada. É um eixo fantasma. E, por acaso, tirando a região do Amarelinho, é a Região mais violenta da Brasil, evidente. O desenvolvimento vai embora, um eixo morto só de passagem, vem a violência, o assalto, o cracudo, etc, etc, que são o sinônimo da própria deterioração.

Então eu acho que esse plano operacional, além de todas as questões aqui levantadas, tem que responder a essas perguntas: o que vai acontecer com um passageiro que vem para 16 para 40 e que vem de Niterói e São Gonçalo? Essa que é a resposta que a gente quer ouvir. Porque, claro que ali tem múltiplas linhas de desejo, mas para eles atender a essas múltiplas linhas de desejo em relação à Cidade do Rio de Janeiro, eles vão ter que chegar na Brasil. Não tem outro caminho. Ou, evidentemente, pegar o trem ou o Metrô. E a integração com o Metrô? Também não está decidida nenhuma. A gente falou na reunião passada, quicá Coelho Neto, porque é a que eu lembrei aqui a estação, talvez, mais próxima da Avenida Brasil. Mas que está uns 500 metros.

(Fala fora do microfone)

Quanto? Está mais perto que o Coelho Neto? Está mais perto? Está bem, mas eu aceito que, Fazenda Botafogo, o senhor conhece Fazenda Botafogo melhor do que eu. Mas na Coelho Neto, chamei a atenção de Coelho Neto, porque já tem um eixo ali muito bem estabelecido, que anda para a direita e para a esquerda da Brasil, integra uma Região mais ampla com o Metrô, enquanto Fazenda Botafogo só mais para a Cidade do Rio de Janeiro. São questões importantíssimas, e têm que estar resolvidas antes da conclusão da obra. Alguém, aqui, levantou - foi o nosso Presidente repercutindo aqui as palavras de alguém. E as licitações das linhas intermunicipais? Se esperarmos por estas, não vai ter BRT, não vai ter nada, porque isso se arrasta ao longo dos anos. Pela CPI da crise, que posso lhe entregar, pedi um cronograma do que vai acontecer com a licitação das linhas intermunicipais. Veio-me um trabalho muito detalhado: será daqui a 24 meses, dos quais, esse cronograma só cumpriu dois meses. Então, ainda, temos 22 meses pela frente, até licitar, porque está na fase reestudo de tudo, de reavaliação de tudo.

Acho que tem que se trabalhar em cima das linhas, empresas etc., nesse plano operacional, que existe no dia de hoje. Pode-se até pensar o futuro, mas tem que haver uma resposta para hoje, e licitação não quer dizer que se faça e dê certo. Publica o edital, alguém o embarga na Justiça... é uma coisa que a gente não tem esse controle. A minha preocupação são essas respostas imediatas. Acho que o Maurício Knoploch, que tem uma função muito importante, exatamente nessa questão da gestão compartilhada e nas respostas de curto prazo, porque está tudo com data marcada: Deodoro em dezembro, Missões e Margarida junho e agosto - do mês seis a oito de 2020, e a calha pronta até o final do ano. As datas estão aí. Se esse plano operacional acontece depois dessas datas, vamos sedimentar aquilo que já está decidido. Não vai ser um plano operacional, vai ser dizer amém ao que já foi decidido sem gestão compartilhada.

Então, é só acelerar esse procedimento, porque eu também não vi aqui do nosso querido Eloi e nem talvez ele saiba, qual a data que vai licitar o Plano Operacional e qual o prazo para ficar concluso. Datas extremamente importantes. Qual a data que vai ser licitada e qual a data em que todos os estudos pedidos serão entregues. Porque também, se for depois dessas datas-marcas todas definidas, quando acabar a obra, o que fazer com Niterói-São Gonçalo? Não sei mais! Acabou. Foi aquela pontinha ali do INTO não é capaz de fazer integração para nada.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado, Deputado Luiz Paulo. Peço depois ao Eloi ou a Paula, se quiserem reagir, é importante. Porque temos três perguntas, digamos, mais objetivas, a respeito dos passageiros provenientes de Niterói-São Gonçalo e também das integrações, tanto no Trevo das Margaridas, quanto no Trevo das Missões.

O SR. LUIZ PAULO - Presidente, vou pedir desculpas porque tenho um compromisso.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Perfeitamente, V. Exa. já tinha registrado.

Licínio Rogério e em seguida, Eliomar Coelho.

O SR. LICÍNIO MACHADO ROGÉRIO - Boa noite a todos, boa noite aos três pesquisadores, às autoridades presentes, e ao nosso Presidente aqui. Sou Licínio Machado Rogério, sou diretor de mobilidade da Associação de Moradores de Botafogo; faço parte do Fórum de Mobilidade da Associação de Moradores de Botafogo, faço parte do Fórum de Mobilidade Urbana, que se reúne, toda sexta-feira, no Clube de Engenharia, para discutir mobilidade. Sou atualmente subchefe da Divisão Técnica de Transporte Logístico do Clube, também, membro do Conselho Municipal de Transportes e estou aguardando a nomeação do decreto sobre o Conselho Estadual de Transporte, que aguardamos desde 2016, quando saiu o decreto assinado pelo então Governador Dornelles, na época em que o Pezão estava doente. Depois disso ele voltou e nós estivemos inclusive discutindo, dentro da Secretaria Estadual de Transportes e, no final do ano passado, saiu um chamamento para as instituições interessadas, e nós nos candidatamos e foi aceito porque foram só duas concorrências.

Eu queria saudar a Dra. Paula e o Eloi, representando a Prefeitura pela união de os dois estarem aqui. As outras prefeituras também, mas eu canso de estar em reuniões de transportes onde você tem a Prefeitura, aí você não vê o Estado. Aí, quando você acha o Estado, você não vê a Prefeitura. E eu tenho notado ultimamente que isso está mudando. O antigo Secretário de Transportes compareceu ao Conselho Municipal de Transportes - acho que ele até saiu, o Marcolino -, tem ido às reuniões do Conselho Municipal de Transportes e espero que, apesar de não ter ninguém nomeado para o Conselho Estadual de Transportes, que o município seja convidado a participar integralmente do Conselho.

A questão é que estamos falando em transportes e falando em áreas separadas. E uma pequena palavra que a senhora falou de integração sobre isso, o Vicente falou bem, o Henrique também falou na questão do planejamento, eu queria dizer que estamos planejando - estamos planejando, não -, estamos executando um prédio a partir do segundo andar. O prédio está sendo construído, mas não sabemos ainda como vão ser as fundações desse prédio. Essa é uma reclamação que eu faço, porque nota que todos falaram aqui até a Rodoviária. Ninguém falou como vamos resolver da Rodoviária até a Central ou até a Candelária. Ou seja, nós estamos construindo um prédio a partir do segundo andar. É um fenômeno da Engenharia moderna. Isso, tirando o sarcasmo, é muito sério. O Henrique começou falando em planejamento. Estamos vendo a total falta ou o descompasso do planejamento, que está sendo feito no Transbrasil. E a começar que o Transbrasil é uma linha de ônibus, que não é um transporte de alta capacidade, ele é um transporte de média capacidade, que vai ligar a estação de trem de Deodoro até a estação de trem da Central do Brasil. O trem expresso hoje faz isso em 32 minutos.

A Supervia está com capacidade ociosa e nós estamos gastando bilhões, sei lá, não sei o valor certo nem ninguém pode saber, porque o projeto não está pronto, mas, já passou de um bilhão, se não me engano, para fazer isso. E nós não estamos falando em integração. Temos que integrar todos os meios de transporte. Não me interessa se o trem é municipal, se o BRT é estadual, se o VLT é