

A SRA. PRESIDENTE (Lucinha) - Mas pasme, deputado Rodrigo Amorim, só tem dez pessoas para fazer fiscalização do sistema todo.

O SR. RODRIGO AMORIM - Mas me parece que são mais de 100 pessoas em cargo em comissão.

A SRA. PRESIDENTE (Lucinha) - Cargo comissionado deve ter muito. Cada conselheiro tem uma quantidade Y, X de funcionário. Sem ser cargo comissionado, deputado Rodrigo Amorim, para fiscalizar tem dez. Eu acho que os comissionados poderiam também fiscalizar.

O SR. RODRIGO AMORIM - Sem dúvida!

A SRA. PRESIDENTE (Lucinha) - Também é papel dos assessores dos conselheiros também estarem presentes. Na concepção, o que é a Agetransp? Fiscaliza o quê? Fiscaliza a malha ferroviária.

O SR. RODRIGO AMORIM - Deputada presidente, o Poder Legislativo confere o mandato aos conselheiros da Agetransp; e cabe ao Poder Legislativo "impitimar" o Conselheiro da Agetransp, demitir Conselheiro incompetente da Agetransp. A gente precisa de uma agência que efetivamente regule e fiscalize o serviço de transporte. Isso não cabe ao Governo do Estado! O Governo do Estado tem as suas responsabilidades, tem que dar os parâmetros da política pública, mas a fiscalização... E vejo até um esforço. Está aqui o secretário de defesa do consumidor, que fez uma operação na semana passada, identificando uma série de equívocos. Acompanhei pela imprensa. Agora, a Agetransp tem que dar uma resposta efetiva para a sociedade.

Então, fica aqui o meu encaminhamento, que a gente entende a estrutura e o quê, efetivamente, a Agetransp está fazendo, porque a gente está falando de serviço ferroviário, mas cabe à Agetransp, com toda essa incompetência, dar também à população respostas sobre o metrô, que também não é lá essa maravilha. Eu denunciei aqui há algumas semanas que a estação da Saara, uma região importante para a retomada econômica do Rio de Janeiro, as estações sequer funcionam. Estão abertas ao público. É uma estação do outro lado da presidente Vargas. Isso deveria ser competência da Agetransp. O serviço aquaviário, também uma tragédia no Rio de Janeiro, além das rodovias. Então, meu encaminhamento é nesse sentido, para que a gente entenda, efetivamente, como a Agetransp funciona. E faço aqui uma menção, que tenho que fazer, em relação ao Pacto RJ. Não me parece lógico, deputada Lucinha, que recursos do pacto sejam investidos nesse momento no aparato ferroviário do Rio de Janeiro. A gente tem ali uma medida encaminhada pela Secretaria de Transportes, pelo governador, no sentido de dotar a Baixada Fluminense de um equipamento novo que vai ligar justamente uma região fundamental ali de Nova Iguaçu, São João de Meriti, passando por Nilópolis até a Pavuna, ligando com outra modal de serviço público que é o Metrô, que são as nossas rodovias, as nossas vias expressas e que certamente vai dotar a população de um eixo importante, mas que não necessariamente o volume de recursos do Pacto RJ sejam suficientes para a gente trazer um serviço de qualidade porque esses investimentos já deveriam estar previstos e estão no contrato de concessão que a gente precisa verificar.

Então, o meu encaminhamento é nesse sentido, parabenizar V. Exa. E a gente possa, de uma vez por todas, também ser objeto dessa CPI que a população entenda o verdadeiro papel da Secretaria de Transportes, do Poder Concessionado que é a Supervia hoje e do poder regulador, que é a agência de transporte, a Agetransp, no Rio de Janeiro.

Obrigado, presidente.

A SRA. PRESIDENTE (Lucinha) - Só queria responder uma indagação de V. Exa. O papel da Agetransp com dez funcionários não tem condição de fiscalizar 270 km de ferrovia. A Agetransp tem que ter concurso público para que possa ser uma agência, que possa cumprir o seu papel como agência reguladora e fiscalizadora. Do jeito que a agência está, ela existir ou não existir, não faz parte. O que existe, na verdade, são os cargos comissionados, que quem tem direito são os conselheiros. E aqui eu não estou fazendo aqui desmérito a nenhum conselheiro, mas a quantidade de cargos comissionados é muito maior do que os dez que existe, que estão aí para fiscalizar e operar, ajudar a operar esse sistema, fazer o contraponto entre a agência e a concessionária que, no caso, é a Supervia.

Então, para V. Exa., esclarecer que essa CPI já solicitou, hoje tomamos conhecimento que me parece que o governador se prontificou a fazer o concurso público. Segundo o deputado Luiz Paulo, tem até o mês de junho, que depois tem o impedimento legal que é o impedimento do processo eleitoral. Se deseja fazer o concurso público, então, que o faça.

Passar a palavra ao Dr. Eduardo Chow, que é o nosso defensor público, que está em todas as nossas audiências.

O SR. EDUARDO CHOW - Boa-tarde, deputada Lucinha, deputado Rodrigo Amorim, a todos os presentes.

Eu vou fazer quatro pontuações, muito breve, em razão do horário, mas acredito que essa CPI mostrou, mais uma vez, diversas vicissitudes e problemas. E também apresenta também uma oportunidade também. Acredito que é uma oportunidade de os responsáveis tentarem se comprometer em ouvir todas essas questões.

Então, fiquei bastante... Oluvi com bastante... Talvez, não sei, não digo emoção, mas fiquei sensibilizado com a palavra do presidente Sanches quando diz que vai fazer mais banheiros, então, seria de 21, são 104 estações. E a gente observa que existe uma lei, uma lei estadual - 8.618/2109 -, fruto dessa Casa Legislativa, que já abriga a questão dos banheiros nas estações.

Então, avançando nesse sentido, se o presidente da Supervia relatou agora aqui que vai fazer mais banheiros, penso que talvez fosse uma oportunidade realmente de se comprometer perante aqui a essa Casa, a CPI efetivamente, e avançar, porque é uma questão de dignidade daquela pessoa que usa o trem, que fica horas e horas no trem e não pode usar o banheiro.

No que tange à questão de acessibilidade, também me chama a atenção aqui uma notícia de O *Globo* de 2019, que fala aqui: "A Agetransp inicia fiscalização de acessibilidade em estações de trens." E até citando aqui o gerente da Catra, à época, que deu a entrevista, José Luiz Teixeira, acerca da questão da acessibilidade, a questão de uma eventual norma a ser expedida pela agência reguladora em razão disso.

Então, é atribuição da agência reguladora, então, fiscalizar essas situações relativas à acessibilidade, se é, em pé está esse processo regulatório na agência reguladora que uma questão, talvez bastante interessante. Há 7, 14 anos e a gente já observou aqui um, dois, três TACs não cumpridos e quantas décadas assim sem essa, esse respeito a uma lei, a necessidade que tem que ser atendida.

E a gente avança aqui, o secretário estadual de transporte relatou que em 2020, então, em 2022 vai cumprir a questão relativa à bilhetagem eletrônica como bem falado pelo deputado Luiz Paulo, que essas informações são relevantíssimas para conseguir aferir adequadamente a todas essas questões a transporte público aqui. A gente já observou lá atrás aqueles créditos sendo expirados, milhões e milhões de dinheiro do passageiro sendo retidos em razão do controle que não é do estado, então, essa licitação para o estado ter poder, ter o controle dessas informações e o controle, inclusive, do dinheiro do usuário.

Então, até 2022, semana passada saiu essa decisão, tem a lei estadual aqui da Casa Legislativa, que o Dr. Luiz Paulo já relatou. Seria interessante, penso aqui, uma resposta oficial do Parlamento e também para o processo judicial, para, efetivamente... Já tem uma intervenção judicial agora.

Então, é importante ter um caminho de compromisso, de tentar avançar para distensionar e cumprir a lei. E cumprir a lei, penso eu, também na situação do acesso aos usuários, nesse debate.

O conceito de usuário, previsto na Lei Federal 12.587/2012, precisa ser instituído, tem que ter essa participação popular, então, o Secretário Estadual de Transporte tem uma oportunidade aqui de fomentar o acesso da população nessas políticas públicas de mobilidade urbana.

Obrigado, deputada.

A SRA. PRESIDENTE (Lucinha) - Vou pedir para o Murilo responder as perguntas indagadas pelo representante da Defensoria Pública.

O SR. MURILO LEAL - Obrigado, deputada.

Em relação à agência, eu acredito que a questão da acessibilidade, perguntada pelo Dr. Eduardo, como eu disse aqui, anteriormente, a gente teve, por oportunidade da participação na audiência pública à época da comissão presidida pelo deputado Waldeck, a gente abriu quatro processos regulatórios para que fossem verificadas as condições de acessibilidade em todos os modos de transporte regulados pela agência. E a gente estava em fase - ainda está em fase de instrução desse processo, o processo já foi citado, é o 162, se eu não me engano, 162/19(?), é público. Todos os nossos processos são públicos. É importante deixar sempre claro aqui que todos os processos citados pela Agetransp aqui, todos eles estão no SEI e são públicos, nenhum deles tem restrição. Está lá, está público, o Processo 162 já tem uma série de levantamentos feitos pela agência e, agora, a gente foi oficialmente informado da assinatura desse TAC e a gente vai fazer uma avaliação de como vai ser o procedimento de acompanhamento, mediante esse processo, se a gente vai continuar com o nosso, isso vai ser uma questão a discutir, se a gente vai continuar com o planejamento inicial do 162 ou se a gente vai adaptar o 162 para a realidade do TAC, é uma questão que ainda não foi discutida pelo conselho.

Apenas, em relação à fala do deputado Rodrigo Amorim, agradecer a participação e reconhecer que o deputado Rodrigo é um dos mais atuantes perante à Agetransp, a gente recebe frequentemente ofícios do gabinete do deputado solicitando informações; e reconhecer que é um deputado preocupado, sim, com a questão. Dizer, deputado, que a nossa folha de pagamento, ela está no site, mas a gente se compromete em encaminhar para esta comissão os dados, de forma, talvez, mais condensados ali informando quantos servidores têm em cada setor para que os senhores tenham uma noção e até informar que a nossa, além de termos no site oficial do Governo do Estado a publicidade, nós temos uma listagem própria nossa também que a gente coloca lá, inclusive nós copiamos o modelo da Alerj, porque a gente entendeu que aquele modelo era um modelo bem interessantes.

A SRA. PRESIDENTE (Lucinha) - Passo o microfone para a Supervia para responder o Dr. Eduardo.

O SR. ANTÔNIO CARLOS SANCHES - Dr. Eduardo, com relação aos banheiros, é isso?

A SRA. PRESIDENTE (Lucinha) - Sim. Os 21 banheiros.

O SR. ANTÔNIO CARLOS SANCHES - Eu recomendei isso, não está no contrato. A Supervia fez os 21 banheiros. Estamos avaliando as estações para expandir e construir os banheiros e, depois, colocar como reequilíbrio para ressarcimento do estado. Nós recebemos a concessão dessa forma, né, além de banheiros, nós vamos fazer o que for preciso e importante para atender os passageiros, os nossos clientes.

O SR. EDUARDO CHOW - Mas é possível fazer um cronograma para apresentar quando vai conseguir colocar banheiro em todas as estações?

O SR. ANTÔNIO CARLOS SANCHES - Sim, a gente vai fazer o estudo e vai fazer porque essa definição do local, não é um banheiro, porque tem o banheiro masculino, feminino, então, depende do porte da estação e a gente vai fazer, sim, esse estudo.

A SRA. PRESIDENTE (Lucinha) - Eduardo, não foi da forma que você queria a resposta, você já queria um cronograma de execução dos banheiros em todas as estações.

Eu vou chamar aqui o Ricardo, vai dividir o tempo com a Carla, não é isso? Três minutos para cada um. Vocês estão aqui desde o início. Vieram de longe.

Diz a sua instituição, por gentileza.

O SR. RICARDO PRATES - Boa-tarde, presidente Lucinha, obrigado pelo convite do CEPDE, aos deputados Rodrigo Amorim, Dionísio Lins presentes à sessão.

O CEPDE é o Conselho Estadual de Defesa de Direito da Pessoa com Deficiência do Estado do Rio de Janeiro. É um conselho. É um órgão consultivo. É um órgão normativo, fiscalizador e deliberativo. O CEPDE tem... Pela Lei 2.525 de 1996... O CEPDE tem vinte e seis anos. O CEPDE nunca foi convidado para participar de nenhum termo de conduta, nenhum termo de aditivo em relação ao transporte público ferroviário de passageiros.

É estarrecedor - se a senhora me permite - vir a esta sessão e poder comprovar o estado que se encontra o tema acessibilidade no Estado do Rio de Janeiro. Eu chego à conclusão - se a companheira Carla me permite - que a pessoa com deficiência do modal de transporte público de trens é indesejável, porque ao saber que na concessão não foi incluída a questão da acessibilidade para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. São vinte e cinco anos já de concessão. Já houve vários termos de conduta e acessibilidade sempre fica em quinto, sexto, enfim, não é visível, ou seja, passageiro com deficiência e mobilidade reduzida - desculpe o termo - é indesejável nesse modal. Ele é invisível. Na verdade, o maior fiscalizador, o maior protagonista desse sistema é o passageiro. E aí se inclui o passageiro com deficiência.

Fica a questão: eu pergunto ao Secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro, à Agetransp e à operadora, à Supervia, até quando as pessoas com deficiência vão ser indesejáveis? Pelo que nós ouvimos aqui até quando nós vamos ser indesejáveis nesse processo?

A SRA. PRESIDENTE (Lucinha) - Ricardo, você quer fazer alguma pergunta dirigida ao presidente?

O SR. RICARDO PRATES - Não. Eu estou questionando: até quando?

Até quando o passageiro com deficiência... a pessoa com deficiência é passageira também. Tem o mesmo direito de todo que qualquer passageiro e passageira tem. Até quando nós vamos... Pelo que compreendi aqui, até quando nós vamos ser indesejáveis? Nós precisamos trabalhar. Precisamos estudar. Precisamos fazer tratamento. O transporte público é fundamental na vida e na família de uma pessoa com deficiência.

Carla, por favor.

A SRA. PRESIDENTE (Lucinha) - Obrigada.

Passo agora para a sua amiga, Carla. Que é conselheira também da comissão... Membro da Comissão de Acessibilidade.

A SRA. CARLA DAMATO - Boa-tarde a todos.

A SRA. PRESIDENTE (Lucinha) - Boa-tarde.

A SRA. CARLA DAMATO - Eu sou uma pessoa cega. Eu me tornei cega há cinco anos. Sempre fui baixa visão. Usei o terminal ao longo da minha faculdade: eu morava no Méier e usava até Piedade. Estudei na extinta, na saudosa Gama Filho. Dali enquanto pessoa com baixa visão sempre enfrentei inúmeros problemas, inclusive, até caí, agora, imagina uma pessoa cega.

Toda vez que você vai, historicamente, você vai interpelar e falar assim: não, mas as projeções... Como eu escutei muito esse discurso. Então, tudo tem um jeito de se adaptar. Vamos botar agora rampas plataformas como têm nos ônibus que nunca o equipamento está quebrado, falta de operação, numa operação que tem uma demanda muito grande em comparação ao ônibus que ficam pessoas xingando dizendo: motorista, vamos embora. Deixa o cadeirante aí. É isso que vocês querem? É a proposição?! Em 22, que a arquitetura...Em determinados lugares, a engenharia constrói pontes em um mês! Concreto, uma gama de tecnologia, vocês estão querendo botar uma plataforma que vai ser controlada por quem? Entendeu? É só uma sugestão.

A pessoa com deficiência também está no art. 5º da Constituição, o direito de ir e vir com segurança, é isso. Senhores, eu sou uma contribuinte, o estado tem que prover a segurança de todos, inclusive, nós pessoas com deficiência. Somos contribuintes, temos o direito de ir e vir, e com o mercado de trabalho. A gente gera impostos, nós somos consumidores e está aí, pedindo por favor, não me deixe cair. E eu vou dizer, deputada, com todo respeito, depois que eu fiquei cega, que eu levei um tombo, não uso mais. Hoje, eu tenho que pagar, como eu estou com meu marido aqui, porque hoje eu estou com problema também de mobilidade, pagar 10 vezes no cartão para botar gasolina no meu carro para poder estar aqui, para poder dar a minha voz, está bom?

A SRA. PRESIDENTE (Lucinha) - Seja bem-vinda.

A SRA. CARLA DAMATO - Eu quero respeito, eu sou cidadã, sou uma pessoa com deficiência, com uma convenção, 6.949, que Brasil esse é signatário da pessoa com deficiência, que veio gerar a LBI 3.146.

Eu apenas sou uma pessoa, a minha deficiência sabe onde está? Na Supervia, ali eu me torno deficiente que aqui dentro eu não consigo, aqui peguei elevador, entrei até aqui, agora, quando eu chego à Supervia, com certeza, quando eu caio eu sou deficiente.

Muito obrigada a todos.

A SRA. PRESIDENTE (Lucinha) - Obrigada pela sua participação.

Agora vamos chamar a Rafaela, que na audiência passada não estava, não é, Rafaela? Rafaela é do Observatório dos Trens, vai usar da palavra, por favor.

Lembrando a todos, um minutinho só, lembrando a todos que a audiência de hoje, a próxima reunião extraordinária da CPI, vamos conversar aqui com os pares amanhã no plenário, que nós vamos fazer uma inspeção ao longo da malha ferroviária, uns dois, três ramais ali, ramal não só da zona oeste como ramal também de Gramacho, ramal de Belford Roxo para ver de perto a questão dos dormentes, das estações, vamos fazer uma inspeção, o senhor ficou amarrado aqui entre os membros da CPI, nós ajustamos isso e posteriormente nós vamos marcar a próxima reunião que o tema vai continuar o mesmo, que não se esgotou essa questão do tema, tem muita coisa ainda para ser discutida em relação à questão da sensibilidade, que é o direito principalmente do deficiente, dos idosos, da gestante, de todos e principalmente dizer que todos que estão na CPI, que hoje não estava presente aqui a área da segurança e na próxima vez também não vai estar. Vai ser só Secretaria de Transporte, Supervia, Agetransp, o secretário também é importante estar presente, para que a gente possa avançar nesse termo, nessa questão tão importante que é da acessibilidade.

Então, Rafaela.

A SRA. RAFAELA ALBERGARIA - Sim, só vou pedir para transmitir, enquanto eu falo, as imagens, que são importantes para a apresentação.

Boa-tarde a todos, eu sou Rafaela Albergaria, sou coordenadora do Observatório dos Trens, sou pesquisadora, mas, também, sou ativista. Cumprimentar aqui o Ricardo e a Carla, que falaram antes de mim.

Eu queria muito, se vocês puderem transmitir, só porque eu acho que ajuda um pouco a demonstrar o que a gente está falando.

O Observatório, ele é uma instituição que constrói pesquisa, que tem esse tripé de pesquisa, incidência política e mobilização, sobre transporte ferroviário. Eu sou idealizadora do Observatório, hoje coordeno o observatório e coordeno porque tive uma prima, discuto mobilidade, especificamente os trens, desde de 2017 porque a Joana Bonifácio Gouveia, que era minha prima, tinha 19 anos, foi morta indo para a faculdade no ramal de Coelho da Rocha, São João de Meriti, então, a gente tem produzido tudo que a gente tem construído, é uma organização técnica que produz indicadores, grande parte deles estão subsidiando a mesa diretora também, esses indicadores estão subsidiando, o Waldeck, a construção dessa CPI, de documentos que a gente já disponibilizou para os deputados.

Primeiro queria começar falando que, na verdade, a condição de coisas de insegurança, de precariedade no sistema ferroviário, que atravessa o sistema ferroviário é bem reconhecido sobre os usuários, acho que é muito importante a gente conseguir pautar e conseguir ter um debate sobre os trens como a Lucinha tem feito esse debate sempre se localizar também nesse lugar de usuário, é muito importante esse espaço aberto para quem todo dia tem a vida atravessada pelos trens. Os trens, eles são para a região metropolitana do Rio de Janeiro o principal meio de transporte porque é o único modal que atravessa mais de 12 municípios. E eu acho que um debate que é muito importante que a gente que faz parte da sociedade civil colocar aqui é quem esse debate está sendo costurado e construído aqui nessa CPI, a quem esse debate interessa profundamente? Os usuários.

Essa é a Joana, a minha prima, e é a primeira vez que eu projeto essa foto. Mas a Joana, a gente teve uma das primeiras mobilizações que a gente fez foi ter que pedir às pessoas para tirar as fotos do corpo da Joana partido na linha do trem, da rede social. A irmã dela que tinha 13 anos na época, ficou sabendo da Joana quando viu essa foto no WhatsApp e ficou sabendo que a irmã tinha morrido; e o corpo dela ficou por mais de 8 horas partido na linha do trem. E a justificativa da Supervia foi que havia sido suicídio.

Em 2017, não tinha nenhum dado sobre a ocorrência violenta nos trens. Eu, junto com a minha família, a gente começou a levantar esses dados. Então, grande parte do que se tem de indicador sobre morte por atropelamento ferroviário e outras ocorrências violentas, a gente está hoje aqui e vendo todos os dias na mídia a situação dos trens, tem relação com uma luta por justiça, por memória e por políticas públicas.

Eu quero pegar o gancho aqui do que a Carla e o Ricardo trouxeram. É que não existem pessoas com deficiência. Na verdade, a deficiência é do estado, que tem a responsabilidade de garantir políticas públicas para todos e que não... sobre o deslocamento garantir política pública para todos significa garantir a possibilidade de deslocamento e de acesso à cidade para todas as pessoas em sua diversidade.

A gente trouxe aqui alguns dados, então, na verdade essas violências elas atravessam a nossa possibilidade de existência. Porque para a gente poder acessar saúde, educação, habitação, a precisa se deslocar pela cidade e o trem, para mais de 12 municípios é o principal meio de transporte. Esses aqui são os indicadores que a gente produziu a partir dos dados do ISP, pela solicitação do pedido da Lei de Acesso à Informação. Em 2018, vocês podem ver que tinha uma curva no máximo de 30 registros até 2016. E quando a gente começou a fazer esse levantamento e a incidência que foi em 2017, os números de registro quase dobraram. Foram 66 mortes registradas em 2017, 83 mortes registradas em 2018. Esses 83, dão quase duas mortes por semana. Isso o número de subnotificação porque a Joana, que foi o caso em que a gente conseguiu dar visibilidade, ela não aparece nos dados. Nem a Joana, nem o outro menino que morreu arrastado do ramal de Honório Gurgel até Madureira.

A narrativa da Agetransp, a narrativa da Secretaria de Transportes, a narrativa da Supervia em 2018 era que todo mundo que morria, era suicídio. E a Supervia ela tem essa maleabilidade, toda vez em que ela quer justificar e se desresponsabilizar sobre as mortes que produz, porque cada ocorrência violenta está tipificada na Resolução 1.431, a Supervia ela é multada quando ocorre, acontecem acidentes violentos, ela justifica como responsabilizando a vítima.

Então, depois que a gente conseguiu sistematizar esses dados, a Supervia mudou a narrativa, e agora ela sempre coloca a responsabilidade da morte sobre as pessoas que são mortas por uma constante de negligência, de omissão, que não é da Supervia, a gente precisa implicar que é do Cláudio Castro. E quando ele diz que se a Supervia quiser ela entregue a concessão, ele está passando sobre as vidas das pessoas que têm a sua realidade definida e determinada pela possibilidade de se deslocar pela cidade.

Então, o que a gente tem que apontar aqui é, já ficou muito claro, que é impossível garantir direito à cidade numa perspectiva de lucro e de mercadoria. Isso é o que está mais claro aqui. A Supervia ela não demonstra e não apresenta os dados. A Agetransp, eu conversei outro dia com um representante da Agetransp que nos disse que eles começaram a investigar as mortes depois da mobilização que a gente fez, mas na verdade isso era uma lei, uma resolução que já estava construída há muito tempo, e que a Agetransp não lê.

Na verdade, uma coisa que eu acho que é muito importante pontuar aqui, é que tem a Lei 4.555, que institui a Agetransp e que fala que ela é responsável pela regulamentação do transporte terrestre. Regulamentação não é fiscalização. Regulamentação envolve: fiscalização, monitoramento e avaliação. A Agetransp não pode passar para a responsabilidade da Secretaria de Transportes e é também responsabilidade da Secretaria de Transportes a necessidade de regulamentação do serviço. Porque a agência nacional não faz isso porque a concessão é uma concessão estadual e tem um órgão fiscalizador, um órgão regulador que é um órgão estadual.