



Governo do Estado do Rio de Janeiro

**ATA DA 1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PROGRAMA  
DE REDESENVOLVIMENTO URBANO  
INTEGRADO DA BAIXADA FLUMINENSE – FASE  
MOBILIDADE - METROLEVE**

**Data. 01.06.2022, das 14:00h às 17:00h – Plataforma digital de videoconferência**

Link: [1ª Audiência Pública - Metroleve - YouTube](#)

[00:00:19]

**Sr Riley Rodrigues**

Oi, boa tarde a todos. Nós estamos iniciando, neste momento, a transmissão da primeira audiência pública do Programa de Desenvolvimento Urbano Integrado da Baixada Fluminense. Há à mesa, nessa primeira audiência pública, representantes da Secretaria de Estado da Casa Civil e do Instituto Rio Metrôpole, que são os dois responsáveis, neste momento, por tocarem esta fase do processo de consulta e audiência pública. Em nome do Governo do Estado do Rio de Janeiro, em nome do governador Cláudio Castro, do Secretário da Casa Civil, Nicola Miccione, e, permita-me, em nome do Presidente do Instituto Rio Metrôpole, Bernardo Santoro, nós iniciaremos hoje, nesta audiência pública, os debates que envolvem investimentos nos municípios da Baixada Fluminense, em cinco municípios especificamente. Para presidir a audiência pública, temos o diretor de projetos do Instituto Rio Metrôpole Maurício Knoploch. Maurício, boa tarde.

[00:01:42]

**Sr. Mauricio Knoploch**

Riley, obrigado. Boa tarde a todos. Me chamo Maurício Knoploch, sou Diretor de Planejamento e Projetos do Instituto Rio Metrôpole e vamos iniciar a nossa audiência pelas regras para participação. Então eu vou ler com calma as regras dessa audiência pública para que tenhamos um melhor aproveitamento: a presente audiência pública está inserida no contexto da abertura da consulta pública no estado do Rio de Janeiro, conforme publicado no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro do dia 10 de maio de 2022, página 39, parte I, Poder Executivo, na seção “avisos, editais e termos de contrato”, com o fim de tornar pública a proposta de contratação. A consulta pública possui duração desde o dia 23 de maio de 2022 até o dia 21 de junho de 2022, disponibilizando assim os documentos apresentados pelas equipes técnicas da Secretaria de Estado da Casa Civil e do Instituto Rio Metrôpole, que, também, informam a presente audiência pública no endereço de internet [www.metroleve.rj.gov.br](http://www.metroleve.rj.gov.br), permitindo encaminhamento e comentários, dúvidas e sugestões por meio do formulário específico. Dúvidas, manifestações, sugestões sobre o edital e outras questões relacionadas ao objeto do certame poderão ser feitas no momento oportuno desta audiência, observando o critério de inscrição para o uso da palavra regendo-se pelo princípio da oralidade, com as



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

características dessa plataforma eletrônica online. As oportunidades para perguntas, manifestações e sugestões ao projeto serão concedidas por meio da ferramenta levantar a mão, ou seja, o respectivo botão constante do painel inferior do ambiente eletrônico, podendo constar como *raise the hand* para quem usar o ambiente em inglês. E as solicitações serão atendidas de acordo com o limite disponível de tempo nesta audiência pública, com até três minutos para uso da palavra, observando-se rigorosamente a ordem de inscrição. Recomendamos preferencialmente o uso de fones de ouvido com *headphone* e microfone. Deve ser observada a pertinência temática nas perguntas e manifestações. O interessado só poderá fazer uso da palavra se habilitar seu vídeo de modo a apresentar e identificar o usuário. A solicitação de uso da palavra pressupõe a concordância com a divulgação do uso da imagem e sua publicação no sítio de internet da consulta pública. Caso não habilite o vídeo, sua manifestação não será admitida nesta audiência pública, que deverá ser encaminhada por escrito para sítio de internet da consulta pública. Ao iniciar sua pergunta ou manifestação, o participante deve indicar seu nome completo e cargo ou função, instituição a que pertence e o tema específico da função ou manifestação. Tratando-se de pergunta, a resposta será direcionada a um ou mais dos expositores técnicos presente nesta audiência pública. O sistema de vídeo conferência manterá os microfones de todos os participantes desativados, de modo a permitir a boa organização desta audiência pública e evitar que haja manifestações sobrepostas e concomitantes. Somente será disponibilizada abertura de microfone e vídeo ao participante no momento que for concedido o uso da palavra. As manifestações e perguntas não devem ter conteúdo ofensivo. O uso indevido da palavra será cortado. A presente audiência pública terá duração adequada às exposições, manifestações e perguntas, com limite máximo até as dezessete horas do dia de hoje. Portanto, o tempo define a limitação destas manifestações. Caso não haja tempo suficiente para atender a todas as inscrições para o uso da palavra, o interessado poderá retornar com o pedido na audiência pública de 7 de junho de 2022, ou poderá ser feita opção da manifestação escrita no sítio de internet da consulta pública. Solicita-se que as perguntas e dúvidas preferencialmente busquem tratar de temas novos, que não tenham sido respondidos anteriormente. As indagações já respondidas poderão ser consideradas como anteriormente atendidas. As contribuições que não versarem sobre matéria/objeto desta audiência pública, serão consideradas prejudicadas e poderão ser interrompidas para melhor aproveitamento do tempo. A inscrição do interessado será atendida para uma manifestação de cada vez. A ordenação da inscrição observará a preferência de quem ainda não fez uso da palavra. O pedido de mais de uma manifestação na mesma audiência pública dependerá da oportunidade a todos os demais solicitantes da fila de inscrição para o uso da palavra. O *chat* ficará desativado, uma vez que não há consulta por escrito na audiência. As consultas escritas devem ser dirigidas ao sítio de internet da consulta pública [www.metroleve.rj.gov.br](http://www.metroleve.rj.gov.br). Questões não disciplinadas nas regras descritas serão definidas pela presidência desta mesa. Espero que tenhamos uma audiência pública bastante proveitosa e eu retorno a palavra ao senhor Riley Rodrigues para iniciar a exposição do projeto que faz parte desta audiência pública. Sr. Riley, por gentileza. Pedimos um pouquinho só de paciência, o áudio do Sr. Riley está sendo estabelecido.



Governo do Estado do Rio de Janeiro

[00:08:50]

**Sr. Riley Rodrigues**

Peço desculpas pelo problema que nós tivemos agora neste momento. Vou fazer a apresentação. Vamos iniciar, então, a apresentação do projeto do Programa de Desenvolvimento Urbano Integrado da Baixada Fluminense que, nesta fase, observa questões sobre mobilidade urbana. Como foi dito pelo presidente da mesa, temos audiência pública hoje e no próximo dia sete. Nessa fase, vamos discutir e mostrar que o projeto que temos desenvolvido pelo governo do Estado é um projeto de revitalização urbana e socioeconômica da região da Baixada Fluminense, que abrange 5 municípios na hinterlândia de uma planejada linha de mobilidade urbana. O programa de Desenvolvimento Urbano Integrado da Baixada Fluminense parte de um princípio de garantir melhoria das condições de vida para população dessa parte do território Metropolitano. Os focos das ações estão em quatro eixos principais. Os focos são morar melhor, trabalhar melhor, ter acesso aos equipamentos de todo tipo: educação, saúde, lazer, deslocar-se melhor pelo território. O corredor de estudo abrange parte do território de cinco municípios Rio de Janeiro: São João de Meriti, Mesquita, Belford Roxo e Nova Iguaçu. Estende-se por mais de 20 km, a partir do polo multimodal da Pavuna até Santa Rita, próximo ao Arco Metropolitano no município de Nova Iguaçu. O diagnóstico da região destaca as suas principais potencialidades, além das fraquezas locais. A região enfrenta questões com o ambiente degradado, *déficit* de equipamentos públicos, *déficit* de empregos e ocupações ilegais e uma dinâmica fraca no mercado imobiliário. Porém, apresenta com potencialidade uma área construtiva disponível bastante extensa, possibilidade de introdução de qualidade Urbana, gerando atração de empregos, aumento de renda e possibilidade de promover moradias de locação social de qualidade. Essas integradas ao sistema de deslocamento e mobilidade. A área em estudo tem uma população acima de 2 milhões e 200 mil pessoas nos cinco municípios, nos quatro municípios mais a região da Pavuna, no Rio de Janeiro. Os municípios da Baixada Fluminense: Nova Iguaçu, Belford Roxo, São João de Meriti, Mesquita, na área de estudo, aproximadamente 65% da população está em idade ativa entre 15 e 59 anos. Destes, 25% possui idade escolar fundamental, até 15 anos. Porém, essa população possui baixa qualificação profissional, em grande parte, e baixa remuneração, uma vez que dois terços dos domicílios apresentam renda inferior a três salários mínimos de renda total domiciliar. Devido ao *déficit* de empregos na Baixada Fluminense, grande parte da população se desloca para fora dos municípios que residem. Notadamente, o deslocamento pendular acontece para a cidade do Rio de Janeiro. Esse deslocamento naturalmente passa pela Pavuna e se distribui de maneira radial em direção ao centro do Rio de Janeiro e algumas regiões da Zona Sul e Zona Oeste. Isso provoca um processo de macrocefalia urbana no qual, as cidades se tornam áreas dormitório em sua maioria e o Rio de Janeiro sofre uma super demanda demográfica atrás de oportunidade de emprego e serviços em geral. Aliado a este quadro, deve-se considerar que é baixa a oferta de escolas técnicas e universidades nos municípios da Baixada Fluminense, o que dificulta o acesso à qualificação e ao emprego de melhor qualificação gera esses enormes fluxos em direção ao Rio de Janeiro. Uma mudança de imagem de estrutura da região é um elemento-chave



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

para viabilizar o desenvolvimento urbano no eixo entre Pavuna e Santa Rita. Essa transformação vai gerar uma valorização urbana, vai reforçar a atratividade do território para investidores. As atividades econômicas serão incentivadas e você vai ter, também, a atração de novas populações, além de aumentar a qualidade de vida da população hoje residente no local. E essas soluções, essa transformação dessa região, a hinterlândia deste processo de redensolvimento passa por soluções que envolvem a qualificação dos espaços públicos. A oferta de novas moradias de qualidade para a população, você reduzir o déficit habitacional tanto à ausência de moradias quanto ao grande número de moradias subnormais. Você ter oferta de equipamentos públicos, escolas, postos de saúde, outros tipos de serviços públicos de qualidade, espaços verdes e áreas de lazer bastante carente desses pontos, ao longo dessa região. Atividades econômicas que precisam ser incentivadas, comércio, serviços; atividades que hoje, pela sua ausência, provocam longos deslocamentos. Conexões dessas áreas como seu entorno imediato com a sua hinterlândia, para que as pessoas possam reduzir a obrigação de impacto com a necessidade de longo deslocamento, substituir os deslocamentos mais curtos, mas que garantam que elas consigam acessar os equipamentos públicos, consigam acessar os serviços que precisam dentro de uma proximidade maior da sua residência; além de novas ofertas para mobilidade. As condições de sucesso do programa de desenvolvimento urbano por estabelecer um quadro regulatório forte para controlar o adensamento da área ao longo de todo o processo em que você vai criar esses novos núcleos de desenvolvimento. É preciso ter o marco regulatório e adensamento em todo o trajeto em que você vai fazer esse corredor de desenvolvimento, as regras precisam ser claras, e as mesmas. Implementar o sistema de repartição de mais-valia, gerada nos lotes privados através de outorga do Direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento básico. Ajustes no plano diretor permitindo que você tenha construções mais elevadas próximos da infraestrutura de transporte, o que gera mais-valia e o governo, se os governos precisam ter retorno, também, desse tipo de autorização, não só a mais-valia pela mudança da característica habitacional, como também na característica comercial e serviços. A regulamentação urbana, então, constitui a ferramenta essencial para implementar os mecanismos de valorização urbana. Será indispensável uniformizar as regulamentações urbanísticas e restabelecer coeficiente de aproveitamento único na totalidade da área de intervenção. Para isso, será preciso oferecer, e o programa prevê, incentivos sociais e econômicos. O desenho desses incentivos de forma a qualificar melhor a região Melhoria na qualidade e abrangência dos serviços públicos, tais como: saneamento básico, paisagismo, transporte, iluminação e segurança pública. Lembrando que nesse momento, através do segurança presente, o Estado já está atuando na segurança pública. Através da concessão dos serviços de saneamento, você já possui hoje, nessa região, um cronograma de investimentos de drenagem, esgotamento sanitário, abastecimento de água. Você tem hoje uma proposta, um modelo de melhorar o sistema de transportes, seja o transporte convencional existente ou essa nova fase que está sendo proposta, o Metroleve na Baixada Fluminense. Os serviços que o Estado e os municípios estão atuando de maneira conjunta: paisagismo, recuperação da iluminação. Há incentivos fiscais e estaduais que podem ser oferecidos nessas áreas especificamente, com o objetivo de avançar atividades econômicas e moradias. Você pode reduzir, por exemplo,



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

o valor do IPTU para moradias, você pode reduzir o valor e acesso de ISS e ICMS de atividades que gerem impacto econômico ao longo desse traçado, pensado para a integração desse corredor de desenvolvimento, desse redesenvolvimento urbano. Com incentivos, por exemplo, à setores de inovação, setores com potenciais para desenvolver a região, que devem receber esses subsídios, por exemplo, educação, tecnologia, possibilidades de novos negócios, como *startups* ou *coworkings*, centros comerciais e de distribuição. A possibilidade de novas receitas tributárias, sejam diretas ou indiretas, como, por exemplo, o incentivo ao uso de energia solar, operações urbanas consorciadas, receitas acessórias dos empreendimentos incentivados pelos governos municipal e estadual, seja ele em ativos públicos, prédios públicos ou outras atividades como pode ser a própria atividade de transporte e suas estações localizadas ao longo desses cinco municípios. Além disso, uma maior autonomia e sustentabilidade econômica-social para a região com menor dependência dos sub centros regionais na Região Metropolitana. Em outras palavras, desenvolver esses núcleos para fazer com que eles se tornem atrativos para os investimentos e com que você possa ter uma movimentação maior de pessoas com vistas a esses núcleos, reduzindo essa longa mobilidade pendular que existe na Região Metropolitana. A valorização das áreas próximas às estações planejadas passa por projetos que já existem dentro do plano estratégico de desenvolvimento urbano integrado na região metropolitana. Como, por exemplo, havendo espaços vazios, serão utilizados para o desenvolvimento de programas integrados de moradia, serviços de saúde, as UPAs, e de educação, as escolas, construção de unidades de habitação e interesse social, prédios abandonados pertencentes ao poder público, ou subaproveitados serão readequados para o uso misto com moradias, comércio e mesmo prédios privados subutilizados ou abandonados, haverá, há proposta a uma proposta de incentivos para que ele possa ter um novo uso habitacional, comercial, misto. Reduzindo, então, o que nós chamamos de depressão econômica nessa região. As ruas serão recuperadas com obras de drenagem, saneamento, pavimentação e calçada, obras que já estão em execução em muitos municípios, puxadas pela concessão do serviço de saneamento básico. Você precisa ampliar a sua rede de esgotamento sanitário, submissão de água, e isso deve ser feito pelo próprio contrato pelo próprio edital com efeito através de uma integração com os programas municipais de drenagem e urbanização, ou seja, esse processo já está em fase de gestação e, em alguns pontos, já está inclusive em execução. A requalificação urbana do entorno das estações passa por você mudar as características; a recuperação dos prédios abandonados, a construção de unidades verticais, onde você tenha habitação, comércio, serviços integrados; as estações vão fazer com que você tenha uma valorização humanística, uma valorização econômica daquela região. Como, por exemplo, na região da Pavuna, onde prevê-se a ampliação, adequação da estação da Pavuna, as suas conexões de maneira mais intensas e mais humana, mais urbanizada, como o entorno e a recuperação, obviamente, daquelas áreas de entorno com investimentos em moradia e qualificação de áreas de lazer, qualificação urbanística e outras atividades que tragam uma recuperação, um crescimento e uma atratividade de investimento para os usuários. Então, o problema de redesenvolvimento urbano, ele passa por vários e vários setores. Você tem desde a atividade de moradia, de memória da região, as atividades de sustentabilidade verde, o desenvolvimento verde, a infraestrutura Verde, atividades de



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

mobilidade urbana e o de mobilidade, elemento de integração, atividades sociais. E você tem dentro dessas atividades, também, a questão do Metroleve que está sendo então, nessa fase, discutida. O Metroleve prevê, nessa fase de mobilidade, a ampliação do tratamento qualitativo dos passeios, implantação de ciclovias ao longo do seu trajeto, a integração do mobiliário urbano de qualidade e de árvores, a fim de garantir um bom nível de serviço aos usuários. Uma limitação do espaço ocupado pelos veículos privados com a substituição pelo transporte público de qualidade de massa. Privilegiar soluções de passagem de nível de linha de transporte de carga, com vias existentes; quando for necessário investimento maior e passagem de nível para evitar esse cruzamento, inclusive do transporte ferroviário de carga já estão previstas algumas atividades com um custo dentro do projeto de implantação do Metroleve. Ou seja, o Metroleve também vai trazer ganhos para o transporte de carga na região, diminuir o conflito no transporte de cargas na região. A integração das passarelas a intervalos regulares, sempre que o atravessamento em nível for impossível, a fim de manter uma conexão entre os dois lados da linha férrea. Realizar a segregação da linha férrea através de cercas, quando for necessário, cercas que não fecham a visão. Em outras palavras, você precisa de cercas vivas, que integrem e que você possa utilizar como estruturas, por exemplo, para hortas urbanas, para produção local, para associação dos moradores locais poder também gerar esse tipo de atividade cada vez mais importante para as populações, principalmente como foi visto durante a pandemia. E nos trechos em que for necessário edificar muro, vegetalizar esses muros, de forma a reduzir ao máximo o efeito de corte inerente à segregação. Criar verdadeiros jardins verticais ou hortas verticais. Por que, então, o estado do Rio de Janeiro optou, dentro do Programa de Redesenolvimento Urbano Integrado da Baixada Fluminense, por implementar o programa do Metroleve? Lembrando, primeiro é preciso pensar o futuro, é preciso resolver os problemas do presente, mas construindo o futuro e a melhor fórmula de construir o futuro é planejando e executado. A razão de existir um programa de Redesenolvimento Urbano Integrado da Baixada Fluminense é levar qualidade de vida para população que, hoje, convive apenas com o aspecto negativo da linha férrea. O trem de carga hoje é uma cicatriz nas cidades, separando bairros, condenando a região a um baixo desenvolvimento. Ao mesmo tempo, as cidades cresceram no entorno do trem de carga, na linha férrea, invadiram, muitas vezes, o espaço da faixa de domínio e a linha férrea hoje está exposta a riscos constantes de invasão que diminui a sua eficiência, reduz sua velocidade e prejudica a economia do estado do Rio de Janeiro. Porque o transporte ferroviário é essencial para economia do Estado, aos Portos no estado do Rio de Janeiro, para o desenvolvimento das cidades que são cortados pela ferrovia. Então, esse processo do Metroleve também vai trazer uma suavização dessa relação entre trem de carga e as cidades aproveitando essa faixa de domínio no trem de carga para implementar o transporte urbano, para implementar programas que vão além do transporte em si, mas um desenvolvimento da região do entorno, fazendo com que o trem de carga passe a ser visto hoje não só como a cicatriz na cidade, mas sim como um elemento dinamizador da economia naquela região. Por que é isso que realmente ele é, ele gera recurso, gera impostos e tem que ser visto também, tratado também, como importante para economia regional. E existe hoje um falso conflito entre investir no Metroleve da Baixada Fluminense e subsidiar o sistema atual. Uma das



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

perguntas que se coloca é: por que o Estado decidiu investir em valores não atualizados quando o projeto foi concluído, vai atualizar, já que os dados dos valores são do início de 2019, porque o estado decidiu investir 1 bilhão 740 milhões em um novo ramal do transporte sobre trilhos na Baixada Fluminense ao invés de aplicar no trem em metrô e nas barcas e ônibus, nos sistemas existentes hoje? O que está em questão nesse momento é o uso de recursos públicos para socorrer empresas privadas cujos contratos apresentam problemas, no caso da Supervia, problemas que todos veem diariamente ou cuja concessão está próxima do fim, no caso das barcas, que termina no primeiro bimestre de 2023; ou, então, a outra opção: a construção de uma nova infraestrutura de transporte que vai beneficiar pelo menos 196 mil pessoas, que é o número previsto de projetado viagens/dia para o Metroleve. Essa nova infraestrutura, inclusive, vai alimentar o sistema atual de trens e metrô, aumentando a receita das concessionárias. A escolha, então, que se coloca é entre uma situação em que todos ganham, principalmente a população da Baixada Fluminense, e a outra, onde só ganhariam os acionistas das concessionárias atuais. Porque? Porque esses recursos hoje existentes, ele não seria suficiente sequer para sanar as perdas acumuladas durante a pandemia e os anos imediatamente anteriores que ultrapassa, em muito, a faixa dos dois bilhões de reais. Essa compensação, se esses recursos usados para esse sentido, não geraria absolutamente nenhuma melhoria no sistema. O investimento no Metroleve, além de gerar empregos, além de gerar arrecadação de impostos, a gente vai fazer circular a economia, ele vai gerar uma infraestrutura de transportes numa área extremamente carente, e vai beneficiar a população durante muitas décadas. Além do que também servirá como um elemento integrador da hoje existente linha de cargas, tornando essa linha de carga ainda mais eficiente, com cuidado em especial. Não vai haver interferência entre o transporte de passageiros, transporte de carga. Não passa na mesma linha, não há interferência. O projeto executivo do transporte de passageiros vai ser feito de maneira que você não tenha impacto sobre a linha de carga, você melhora, inclusive, a capacidade de eficiência dessa linha, você projeta inclusive essa malha, ao mesmo tempo em que você cria um sistema de transporte eficiente e já comprovadamente eficaz em vários lugares, como aqui na cidade do Rio de Janeiro. A outra questão colocada foi: por que o Estado não usa os recursos para subsidiar o sistema atual de trens, metrô, barcas e ônibus e reduzir o valor das passagens? Primeiro, o governo do estado do Rio de Janeiro, em 2022, vai pagar projetados, considerando o primeiro trimestre, um total de 560 milhões de reais de subsídios ao sistema de transporte, ou seja, o Governo do Estado já tem o subsídio muito denso no transporte metropolitano através do bilhete único intermunicipal. Hoje, o Estado garante subsídios a 283.658 usuários do sistema. O subsídio representará, em 2022, quarenta e três por cento da arrecadação de ICMS sobre o setor de transporte em todo o Estado. Agora, se o Senado aprovar a redução da alíquota do setor, dezessete por cento, como já foi aprovado na Câmara dos Deputados, esse subsídio projetado de 560 milhões de reais vai representar sessenta por cento de todo o ICMS que o Estado vai receber do setor de transportes em 2022, considerando as projeções a partir do primeiro trimestre. Ou seja, o Estado já subsidia, e muito, o transporte intermunicipal. Já existe um subsídio muito grande através do bilhete único intermunicipal. Antes de avançarmos em outras questões, nós gostaríamos de, neste momento, trazermos algumas questões que já



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

chegaram ao longo do passo da consulta pública, algumas questões foram colocadas. Acho importante não só respondermos aos requerentes, como também trazermos, já que temos audiência pública, trazermos hoje para que toda a população presente nesta audiência possa saber, que possa acompanhar. A pergunta que foi colocada será feita aqui não da maneira integral, como foi escrita, porque nós não estamos dizendo aqui o nome da pessoa que perguntou, não é o caso. Em alguns casos houve, inclusive, questões que eram além do Metroleve, envolviam questões do município do Rio de Janeiro que não têm nenhuma relação com o Metroleve, e também questões que foram colocadas que faziam com que algumas pessoas tivessem uma promoção indevida em seu nome, nesse momento, um ano eleitoral, então nós evitamos que isso fosse trazido. Vamos ficar apenas com a parte das questões que se referem ao programa, ao projeto do Metroleve, ao Programa do Desenvolvimento. Na lista de perguntas e respostas que vai ficar disponível no site do Metroleve, as questões estarão na íntegra. Apenas aqui na audiência pública nós não colocaremos as questões que possam ser entendidas como promoção pessoal ou que não tem uma relação com o programa em si, com o projeto em si. A primeira pergunta que foi colocada foi: se a implementação do Metroleve, foi uma afirmação, é um projeto de futuro, mas que a pessoa acha que é preciso ser implementado de maneira certa para que seja bem-sucedido, como VLT, e não ineficaz com o BRT. Segundo o seu comentário, ela acha que o trajeto poderá se integrar ao metrô em outro ponto, não na Pavuna, mas em Coelho Neto, para evitarmos super conglomerados na Pavuna que já é um bairro caótico, paralelamente, ele acha viável o fim do ramal Belford Roxo, a recuperação estrutural, a retirada de viciados. As baixas demandas nesse ramal não valem o preço, segundo sua opinião. Como bairros importantes, o projeto atravessa Barros Filho, Del Castilho já tem metrô, Madureira, onde há outros ramais, e a região de Honório Gurgel, Costa Barros e Rocha Miranda. Esse impasse, segundo sua opinião, seria atenuado pelo Metroleve, indo até Coelho Neto. Usando parcialmente o trilho já existentes desse trecho, porém com o uso de muros e cerca. A escolha do trajeto atendeu à economicidade do investimento. O uso da faixa de domínio da ferrovia de cargas para reduzir custos com terraplanagem, desapropriações e outros. Vale lembrar, o Governo do Estado do Rio de Janeiro procurou a Agência Nacional de Transportes Terrestres oficialmente a respeito da possibilidade do uso da faixa de domínio da ferrovia de cargas. A resposta foi que, não havendo interferência com o projeto não previsto sobre a ferrovia de cargas, não haveria nenhum tipo de impedimento por parte da agência reguladora do setor, mas que a questão deverá ser discutida com a concessionária que explora o serviço ferroviário que, inclusive, está finalizando o processo de prorrogação do seu contrato de renovação. Já foram realizadas mais de uma dezena de reuniões entre a equipe do Instituto Rio Metrópole do Governo do Estado com a concessionária MRS sempre com o objetivo de integrar os dois projetos o projeto de modernização da linha Com o projeto do Metroleve de forma que eles possam ser implementados de maneira conjunta, sem que haja qualquer tipo de impacto negativo sobre o transporte de cargas, que é quem ainda tem ali autorização a concessão para explorar não só a linha como a sua faixa de domínio. Então, isso está sendo tratado de forma integral com a concessionária, com conversas diárias. Projeto são demonstrados e a construção do projeto executivo vai atender a questões importantes, como: não vai haver interferência com a linha de carga, o resultado





## Governo do Estado do Rio de Janeiro

será um momento de eficiência da linha de carga, assim como está sendo planejado pela concessionária através dos projetos de renovação da sua concessão. Assim como, também, alguns investimentos serão feitos pelo projeto do Metroleve para, inclusive, na questão das travessias, questão de renovação urbana. Dessa forma, então, considerando esses fatores a melhor opção identificada nos estudos que geraram o projeto conceitual, foi a ligação entre Santa Rita, em Nova Iguaçu, e Pavuna, no Rio de Janeiro. Incluindo obras de adequação e ampliação da estação da Pavuna existentes hoje para que se torne uma estação central capaz de receber com conforto o projetado aumento de demanda. A possibilidade de reduzir os custos com a integração com sistema metroferroviário e também outros fatores decisivos para escolha do projeto. Destaca-se que a construção do metrô leve é uma das fases do programa de redesenvolvimento e, como já colocamos aqui, incluir a readequação e revitalização econômica do entorno e a proximidade das estradas em todas as proximidades das estações com obras e qualificação urbana, ou seja, não é simplesmente a construção de um sistema de transporte ferroviário. O sistema de transporte ferroviário, no caso do Metroleve, ele será o elo de ligação entre novos polos econômicos que serão construídos na Baixada Fluminense, na Pavuna. O objetivo não é fazer com que as pessoas saiam de Santa Rita, cheguem à Pavuna e venham ao Centro do Rio de Janeiro. Ao contrário, é fazer com que eles possam encontrar dentro dessa região uma distância de, no máximo, quatro estações, o projeto prevê 20, serviços hoje carentes de educação, saúde, comércio, inclusive invertendo o fluxo, fazendo com que esse fluxo que hoje vem para o Rio de Janeiro, com a oferta deste serviço, ele possa ir de sentido contrário, de sentido Baixada, da Pavuna para Nova Iguaçu e São João de Meriti, ali para Mesquita. Então, a ideia é você criar um sistema que vai fazer o desenvolvimento econômico, o sistema de transporte, seja complementar, seja um integrador, e não seja apenas uma extensão da tripa que você tem hoje no sistema de metrô e trem no Rio de Janeiro. Então, essa é a visão do projeto em relação a essa questão. A outra questão colocada foi que sou da opinião que a linha férrea a ser construída não deva ser nos mesmos moldes aos dos trens de passageiro, que atualmente são cercados por muros de concreto e que acabam separando bairro por bairro em todos seu trajeto, e tendo como exemplo o que passa no centro de São João de Meriti, o qual divide esse bairro em dois lados e que acaba prejudicando o comércio em um deles. Verifiquem que essa opinião é exatamente contrária a anterior. A opinião anterior defendia que houvesse a construção de um muro e cercas ao longo da via. Nesse caso, o autor daquele... da observação já diz que não, não deve ter muros e cercas. Vale lembrar, em relação ao projeto do Metroleve, a proposta de redesenvolvimento urbano prevê a readequação e requalificação do entorno das estações, além de reduzir os muros, que criam barreiras nas cidades. O objetivo é criar formas de integrar as cidades. Além disso, onde e quando for necessário a implantação de muros, optar pela construção de cerca viva ou hortas verticais ou jardim de verticais. Com a população, onde for necessário a implantação de muros, sendo, então, a responsável, podendo utilizar a estrutura para produzir desde legumes, hortaliças, plantas medicinais e plantas ornamentais. O programa de redesenvolvimento urbano visa integrar e desenvolver as regiões, sendo que o Metroleve fará a conexão entre esses novos polos ao mesmo tempo que protege e torna mais eficiente, garante a eficiência da linha de carga, tão importante para a economia do Rio de Janeiro. Um outro comentário, e aqui é literal



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

o que foi escrito: “*não entendi ao certo, pensei que qualquer cidadão interessado poderia acessar essa página e dar contribuições para o projeto*”. Bem, todo e qualquer cidadão pode acessar a página dar contribuições ao projeto, tanto que a observação feita por este cidadão está colocada aqui, estará presente nas respostas no site, está colocada aqui nesta apresentação. “Minha solicitação”, dele no caso, “era para que o governo do Estado, caso o traçado do Metroleve seja realmente pela antiga Estrada do Pau, da Pavuna, e depois pela Via Light, que seja finalmente resolvido o imenso problema do bolsão d’água na chegada da Via Light em direção ao bairro de Anchieta. Qualquer quantidade de chuva já alaga esse trecho por até dois dias após a chuva. E torna a via intransitável nos dois sentidos. Qualquer quantidade de chuva já alaga esse trecho e, na estrada Rio do Pau, que, para quem usa a Via Light em direção a Anchieta, não existe boca de lobo nem coletores de águas pluviais. Fazem pequenos retoques e maquiagem na Via Light, mas ninguém ataca esse, que é o maior problema da via”. Bom, apesar da citação à Via Light não ter relação com o Metroleve, que não passa pela Via Light, vale lembrar, o Estado tem hoje um projeto, um programa já em andamento de ampliação, extensão e recuperação da Via Light. Esses problemas serão atacados dentro desse projeto, especificamente no caso do Metroleve, que não passa pela Via Light, a escolha do trajeto atendeu, como já dissemos, à economicidade. A melhor opção foi essa encontrada, da Santa Rita à Pavuna. O que se prevê, também, nessa região, é que você tenha todo investimento, urbanização, drenagem, saneamento, mas ao cidadão que fez o comentário, pode ter certeza, o projeto de recuperação e extensão da Via Light prevê e está também no pacto do governo do Estado, prevê e vai ser executada, serão executadas, essas obras de drenagem, macrodrenagem e reestruturação da Via. Não têm relação direta com o Metroleve, mas o projeto será... o interesse será atendido, afinal de contas, é uma necessidade muito grande da população daquela região. Um outro questionamento colocado foi a observação “não encontrei informações sobre a quantidade estimada de trens nem característica técnica dos mesmos”. A pergunta “em qual momento serão prestadas essas informações, em qual momento os trens serão licitados”. A contratação, neste momento, estamos indo em consulta pública, audiência pública para elaboração do edital, o edital vai prever uma contratação em regime diferenciado integral que inclui a elaboração do projeto executivo, no qual essas informações técnicas serão desenvolvidas. O que há nesse momento é um projeto conceitual que prevê uma capacidade de 196 Mil Viagens/dia e um trajeto com 20 estações. Nesse cenário, considerando-se uma velocidade média de 30 km por hora, a parada das estações de um minuto, intervalo de 10 minutos entre as viagens, haveria a necessidade de oito trens circulando, simultaneamente 4 trens em cada sentido, considerando a composição de 44 metros de comprimento, que é a média dos carros do sistema de VLT, Metroleve, você teria um total de capacidade de 420 passageiros. Agora, apesar de termos essas premissas básicas e nos permitiram estruturar o projeto elementar e projetar custos, vale lembrar que esses números são referenciais. Serão ajustados no projeto executivo. A fase de elaboração do projeto executivo terá duração de 12 meses após a assinatura do contrato e deve, o que deve, o que deve ocorrer, se tudo seguir o cronograma, no mês de dezembro agora, de 2022, a assinatura desse contrato, mantido a expectativa do cronograma elaborado pelo governo. As fases da obra como instalação do canteiro, preparação do terreno, se iniciam logo após a assinatura do contrato, pois



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

independentem da conclusão do projeto executivo. A compra dos trens ocorrerá durante a fase de obras civis, após a escolha do modelo de tecnologia a ser utilizado no sistema, e após, também, a aprovação do projeto executivo pelos órgãos competentes e das licenças, obviamente, emitidas pelos órgãos competentes. Existe todo um cronograma que prevê essas intervenções e essas questões colocadas pelo requerente. Uma outra questão foi “sugiro que a estação Nova América fique próximo à avenida Antônio Cunha, importante via da região. Também sugiro que avaliem a possibilidade de chegar ao centro de Nova Iguaçu e de se integrar ao projeto do aeromóvel”. Novamente, a escolhas do trajeto colocado para o Metroleve atendeu à economicidade do investimento, por isso o uso da faixa de domínio da ferrovia de cargas, para reduzir esses custos de terraplanagem, desapropriação e outros. Essa foi a opção. O fato é que você tem uma opção, tem um projeto que permite a sua implementação, mudanças em que você tem um aumento de custos com desapropriação e obras civis, ou seja, aí obras de artes elevadas, isso pode fazer com que o projeto não chegue ao seu final. O objetivo é atender àquela população, criar um programa de redensolvimento, criar polos de desenvolvimento econômico naquela região. Então, é preciso fazer o que é necessário e possível para desenvolver a região e oferecer o melhor para a população. Propostas futuras podem ser analisadas, mas, nesse momento, o objetivo é aproveitar as melhores condições existentes para oferecer o melhor para a população em termos de desenvolvimento urbano e em termos de mobilidade. A outra questão que chegou foi “qual a largura da faixa de domínio dos trechos e projeto? Trata-se de áreas livres desocupadas, inclusive desapropriadas, considerando, cito aqui, o item do termo de referência que estima o valor da obra em 1.74 bilhão de reais, se pergunta: a estimativa realizada contempla os benefícios, despesas indiretas? Qual o percentual de BDI considerada na estimativa? Qual a data-base do valor da estimativa? Se a estimativa orçamentária contempla os custos relacionados aos serviços, como sondagens geológicas, fundação de estrutura elevadas, via, corte, aterro e movimentação de terra, remanejamento de rede de utilidade pública? Em caso positivo, quais critérios adotados para tais estimativa? ”. Bem, o valor foi estimado, como disse, considerando dados no início de 2019, quando o projeto foi atualizado com o uso da faixa de domínio na ferrovia de cargas, questão que foi levada à ANTT, levada à ferrovia e que é um projeto integrado entre a ampliação da capacidade da ferrovia de cargas e a instalação do transporte de passageiros, de maneira que esse contribui inclusive com desempenho das cartas. O valor, sim, já contempla o BDI, estimado num teto de 22 por cento. Vale lembrar que, de acordo com Acórdão 2622, o TCU, o BDI médio de construção de ferrovias é de 20,97 por centos. Estamos dentro dos valores previstos no Acórdão do Tribunal de Contas da União. Porém, os valores exatos do investimento, eles serão ajustados no momento do lançamento do edital atualizados pelo IPCA acumulado no período. O valor projetado contempla os custos efetivos da elaboração do projeto e implementação do sistema, lembrando que o uso da faixa de domínio reduz patamares mínimos, à patamares mínimos, as necessidades de terraplanagem, aterros, movimentação de terra, desapropriações, remanejamento de redes com água, esgoto, drenagem, dentre outros. Os estudos disponíveis para a fase consulta pública que guiarão a licitação estão em nível básico, aproveitando inclusive estudos já realizados em momentos diferentes, como por exemplo, no estudo da AFD, que é a Agência Francesa



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

de Desenvolvimento, e o Próprio Estudo do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado PEDUI, que hoje é coordenado pelo Instituto Rio Metr pole. Ou seja, existe, sim, uma robustez de análise.   um estudo, ainda, em alguns trechos conceitual, mas em fase de análise de cáculo próximo do projeto básico da análise do produto básico. Mas que nos d  a certeza de qual seria o comportamento inclusive dos investimentos das necessidades de recursos e do direcionamento de cada tipo de despesa prevista. Então, existe sim uma análise, mas esses custos serão obviamente atualizados. Considerando o que nós apresentamos até aqui, primeiro a visão do que   de fato o Programa de Redesenvolvimento Urbano da Baixada Fluminense, que   um programa mais amplo, para criar centros econômicos e habitacionais na Baixada Fluminense, e que o processo do Metroleve integrado ali a sua faixa de domínio da rede ferroviária, da rede de ferrovias de carga, ele tem o objetivo de reduzir custos e garantir a viabilidade de implementa o, mas ao mesmo tempo também integrar esses novos centros econômicos de forma inclusive a mudar a dinâmica do deslocamento na Baixada Fluminense e na Pavuna. Existe agora a necessidade de apresentar para interessados, licitantes e até para a popula o, para que faça uma análise maior dos pontos principais dos que está sendo trazido hoje em termos de minuta de edital e de termo de referência no que se refere ao projeto de licita o em si, processo de licita o em si e o projeto do Metroleve, nessa etapa, a da fase de mobilidade de consulta pública de audiência pública, será apresentado. Vamos passar a palavra para o  rgo responsável pela gestão do transporte metropolitano, que   o Instituto Rio Metr pole. Na palavra do Diretor de Planejamento e Projetos Maurício Knoploch.

[00:51:49]

### **Sr Maurício Knoploch**

Obrigado, Riley. Acho que foi bastante transparente e clara a apresenta o do processo até aqui. Eu vou compartilhar aqui a minha tela. Esperar o Riley “descompartilhar” a dele. Ok,  timo! Bom, pessoal. Obrigado, Sr; Riley pela participa o até aqui. Queria dizer que já temos alguns participantes demandando questionamentos e gostaria de enfatizar o quanto isso   importante para nós que estamos aqui pelo Estado, colocando esse processo para audiência pública e que o máximo de participa o, de contribui o, de intera o   sempre muito bem-vindo. Bom. Antes de mais nada, eu queria reforçar as palavras aqui do Senhor Riley em rela o   conveniência e   oportunidade deste projeto. Primeiro, como está sendo apresentado aí na tela,   importante dizer que esse plano de redesenvolvimento e revitaliza o daquela região da Baixada Fluminense ele não foi feito agora, ele já vem de estudos e planejamentos, o Senhor Riley comentou isso. Não há projeto, e eu como responsável como a Diretoria de Planejamento, sei bem disso, não há projeto que se sustente sem um planejamento robusto. O planejamento para esse projeto ele vem desde 2015, quando, através da Agência Francesa de Desenvolvimento, junto com o governo do Estado, foram contratados estudos, os primeiros estudos, para esse projeto especificamente naquela região e, logo a seguir, começou a ser desenhado também o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana, o PEDUI. Plano esse que nós aqui no IRM temos bastante orgulho de seguir, como uma



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

Bíblia, então, assim, nós estamos realmente nesse momento falando de um projeto de estado e não de governo. Não há vaidade nenhuma do atual governo de colocar em prática o planejamento e um projeto de governos passados. A população não tem nada com isso. Na verdade, ela precisa que haja continuidade. Então esse é um projeto de continuidade e por conveniência e oportunidade o momento é extremamente preciso. Há pouco mais, pouco menos de um ano, o governo do Estado fez com extremo sucesso uma concessão para área de saneamento, especificamente para distribuição de água e esgotamento sanitário, e essa concessão vai gerar uma quantidade enorme de obras e de geração de emprego em todo o Estado, mas muito fortemente naquela região. Além disso, como ela é uma região hoje bastante degradada, e até de certa forma, esquecida por gestões anteriores, o Programa Segurança Presente já se faz presente na região, então, sem dúvida, é uma oportunidade única, o momento é preciso. Nós temos nesse momento o saneamento que vai vir a reboque e vai trazer qualidade de vida para essa população e os programas Segurança Presente que vão trazer segurança para essa população. Isso é fundamental, é o que a gente está propondo. Bom, vamos então à alguns pontos específicos do processo da futura licitação. Ele ... tudo que eu vou apresentar aqui é apenas um *Highlight* de todo material que já está lá no site, vou repetir [www.metroleve.rj.gov.br](http://www.metroleve.rj.gov.br). Então vamos lá. O objeto da licitação: é a contratação de pessoa jurídica especializada, ou em consórcio, para implementação do Metroleve na Baixada Fluminense, contemplado, como o Senhor Riley enfatizou bastante aqui nas etapas, 12 meses para elaboração dos projetos básico e executivo, 24 meses para implantação, contemplação e execução das obras civis, fornecimento e implantação dos sistemas fixos e móveis, e aqui estão incluídos todos os materiais rodantes que vão acoplar no sistema, seis meses de operação assistida e operação em garantia quando todo sistema tiver entregue. Reforçando o que o Senhor Riley falou, o projeto conceitual, ele prevê o uso da faixa de domínio de rodovia de carga. Isso foi um processo onde a economicidade falou realmente mais alto. É superimportante isso, é um processo público. Então a ideia é o uso da faixa de domínio da ferrovia de carga, sem a interferência entre os sistemas, isso também é importante enfatizar, para a construção dessa nova linha, que terá vinte Estações, incluindo a conexão da estação Pavuna. Então aí nós temos o desenho de onde será essa nova linha nessa fase de mobilidade do redesenvolvimento dessa região da Baixada Fluminense. O projeto prevê ainda diferentes tipos de solução para cada trecho, de forma a ampliar o impacto positivos sobre as ações de redesenvolvimento urbano e socioeconômico de cada área. E isso é muito importante também reforçar, porque, embora olhando no mapa aparece, aparentemente possa parecer, que há uma única área, na verdade nós temos ali diversas subáreas, vamos chamar assim, com características muito específicas. Então, tomou-se o cuidado de no projeto conceitual se prever diversos tipos de soluções para cada um desses trechos, de maneira para não descaracterizar as realidades e, principalmente, as potencialidades de cada uma dessas subáreas. Bom, em relação, e aqui mais especificamente aqui, aos licitantes. Em relação às condições de pagamento desse processo, os pagamentos referentes aos serviços serão efetuados no prazo de até 30 dias, de acordo com o cronograma físico-financeiro apresentado e critérios de medições e pagamentos. Tudo isso que está no anexo 11 nos documentos que os senhores têm acesso do site, mediante a apresentação das notas fiscais e faturas devidamente atestadas



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

acompanhado dos demais documentos comprobatórios do cumprimento das obrigações. Importante reforçar, antes de dar sequência às outras etapas, estamos falando de um projeto que tem recursos bem definidos dentro do Pacto RJ. Então, estamos colocando um projeto na rua que tem toda uma previsibilidade orçamentária para que ele seja concretizado até o final. O preço de referência e a estimativa orçamentária: o valor global da proposta não poderá superar o orçamento estimado pela administração pública, originalmente em 1,74 milhão, como o Senhor Riley já colocou aqui muito bem. O valor final, após revisão no momento da publicação do edital, será o teto das propostas aceitas, com base nos parâmetros previstos no artigo 9º, parágrafo 2º, inciso 2 da Lei nº 12.462/11, que é a que regula o regime diferenciado de contratações. Em relação à gestão do contrato, a Secretaria de Estado da Casa Civil será o órgão responsável pela realização do certame. Contando com seus prepostos, o Instituto Rio Metrópole e a própria Secretaria de Estado de Transportes para à implementação do Metroleve da Baixada Fluminense, bem como para o acompanhamento, fiscalização, gerenciamento, supervisão e análise de conformidade de todo o contrato. Como já explanado, o formato será em regime diferenciado de contratação integrada, uma forma de execução será o RDC presencial e a forma de contratação será integrada; o modo de disputa será fechado e o tipo será através de critério de julgamento, técnica e preço. As condições de participação: os licitantes do ramo pertinente ao objeto da licitação, que atendam a todas as exigências contidas no edital. Será permitida a participação de pessoas jurídicas organizadas em consórcio, devendo ser apresentada a comprovação do compromisso público ou particular de constituição deste consórcio subscrito pelos consorciados, sendo a líder, conforme legislação vigente, obrigatoriamente uma empresa brasileira. Fica vedada a participação de pessoas jurídicas consorciada em mais de um consórcio ou isoladamente, bem como de profissional em mais de uma empresa ou em mais de um consórcio. Quanto ao critério de julgamento e classificação das propostas de preços: a comissão especial de licitação, junto com a equipe técnica designada, julgará as propostas de preços e classificará os visitantes pelo tipo melhor técnica e preço, utilizando-se os critérios definidos no edital. Se a proposta do primeiro classificado estiver acima do orçamento estimado, a comissão especial de licitação poderá negociar com o licitante condições mais vantajosas. A negociação poderá ser feita com os demais licitante segundo a ordem de classificação, desde que o primeiro colocado, após as negociações iniciais, seja desclassificado por sua proposta permanecer superior ao orçamento estimado. Serão desclassificadas as propostas que apresentem: valores superiores aos preços do orçamento, um ou mais itens sem cotação de preço, divergência entre os quantitativos na planilha do licitante em relação ao anteprojeto, proposta de preços omissa, vaga ou com irregularidade ou defeitos capazes de dificultar o julgamento ou manifestadamente inexequíveis, ou que deixe de atender a quaisquer das condições contidas no edital. Quanto à garantia do contrato: por ocasião da assinatura do contrato, o licitante vencedor deverá fornecer garantia de execução na forma de caução, em dinheiro, título da dívida pública, seguro- garantia ou fiança bancária no valor de cinco por cento do valor do contrato, em um prazo de até 10 dias úteis a partir da assinatura do contrato, sob pena de aplicação das sanções cabíveis, a importância desta que lhe será devolvida, mediante requerimento, após a aceitação definitiva da obra contratada. A contratada deverá apresentar à Secretaria de Estado da



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

Casa Civil, em até 15 dias após a assinatura do contrato e antes da emissão da Ordem de Serviço, a apólice de seguro de risco de engenharia, com cobertura de responsabilidade civil geral usada, tendo a Secretaria de Estado da Casa Civil como beneficiária, com valor, (importância segurada) e prazo de vigência não inferior ao do contrato, sob pena de aplicação das sanções previstas no instrumento do contrato. Condições para pagamento: os pagamentos serão efetuados mediante a apresentação ao contratante dos documentos hábeis de cobrança nos termos e condições estabelecidos. O pagamento será efetuado sempre por meio de medições que corresponderão aos percentuais de desembolso estabelecidos no cronograma físico-financeiro e nos critérios de medição, o prazo para pagamento será de até 30 dias contados a partir da data da apresentação da nota fiscal/fatura, acompanhada dos demais documentos comprobatórios do cumprimento de todas as obrigações. Ao final de cada etapa da execução contratual, conforme previsto no cronograma físico-financeiro, a contratada apresentará a medição prévia dos serviços executados no período, através de planilha e memória de cálculo detalhada. Em relação às disposições gerais: apresentação de proposta a esta licitação implicará na aceitação integral e irrevogável dos termos do edital. Decairá do direito de impugnar perante a administração as condições do edital o licitante que, tendo as aceito sem objeção, venha apontar, depois da abertura dos envelopes de habilitação, falhas ou irregularidades que o viciaram, hipóteses em que tal comunicação não terá efeito de recurso. Os casos omissos no edital serão resolvidos pela comissão especial de licitação, que deverá valer-se das disposições legais pertinentes. Bom, conforme o Senhor Riley já reforçou desde o início, eu enfatizo aqui novamente: o Programa de Redesenvolvimento Integrado da Baixada Fluminense, nesta fase de mobilidade Metroleve, está tendo hoje sua primeira audiência pública e terá continuidade no dia sete de junho de 2022, a segunda audiência pública. Eu gostaria de dar por encerrado agora a nossa apresentação e abrir para que os participantes possam fazer seus questionamentos a essa comissão de audiência pública. Muito obrigado pela atenção de todos. Bom, temos aqui o primeiro questionamento. Do Senhor Fabiano Aquino. Por gentileza. Senhor Fabiano Aquino? O senhor Fabiano Aquino por enquanto não fez nenhum questionamento. Gostaria de solicitar que qualquer participante nesse momento possa fazer algum questionamento, alguma contribuição para o nosso processo. Senhor Vinicius Azevedo, que está com a mão levantada, por gentileza. Por gentileza e relembrando as regras é... aqui da nossa audiência pública, é importante que o interessado se identifique em vídeo. Estou vendo que o senhor Vinicius Azevedo se identificando aí em vídeo. Por gentileza, diga quem está representando, instituição cargo e função para que possamos dar sequência. Senhor Vinicius Azevedo, seja bem-vindo a nossa audiência pública! - (Vinicius) todos me ouvem aí? Riley, Maurício? Tudo bom? (Maurício). Perfeitamente. (Vinicius). Perfeito.

[01:09:05]

### **Sr. Vinicius Azevedo**

Bom deixa eu acender a luz aqui para facilitar. Acho que melhorou a visão aí. Deixa eu fazer uma breve apresentação, não vai demorar nem 20 segundos, até para outras pessoas terem espaço nesse diálogo muito importante. Sou Vinicius de Azevedo e nasci e fui



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

criado aqui em Nova Iguaçu. Na verdade, nasci em Japeri, como era Nova Iguaçu na época, né? E sou de Mesquita, também pertencia a Nova Iguaçu. Sou de 88, setembro de 88. Morei oito anos e meio em São Cristóvão, mas estou de volta para cá tem quatro anos. Sou administrador, pai de dois filhos, tenho família, resido no bairro de Cosmorama. Acredito que vocês conheçam, onde que fica o Giulite Coutinho, estádio do América. Tradicionalíssimo clube carioca. Pois bem, minha pergunta é, desde já parabenizando, acho que a iniciativa muito boa, tá? Gosto de pensar que não é criticar o BRT ou a Supervia ou o Metrô Rio, e tentar investir lá vai ser uma opção mais viável. Acho que tem que expandir mesmo, a gente precisa ter mais acesso a isso. Só que a minha pergunta é simples e direta, para poupar tempo. É: essa obra de infraestrutura, ela vai estar acompanhada com segurança nas estações? E principalmente nos horários à noite, numa aliança com prefeituras e consórcios, como aqui tem em Mesquita, que é o Fies, onde a prefeitura patrocina, ou do governo do Estado patrocina é... o motivo da nossa primeira pergunta, e já sigo para as outras, tá? A gente tem estações aqui na Baixada Fluminense que a partir de um certo horário, 10 horas da noite, ficam totalmente desertas. Então não adianta só o VLT, o Metroleve chegar e deixar o passageiro e ele ficar à margem de assaltos etc etc... Segunda pergunta: vai ter uma unificação com os transportes dos Municípios? Quais linhas que vão atender? Isso já tem uma demanda, porque é bonito unir alguns outros bairros da Baixada, mas esses também vão precisar de ônibus para fazer a alça entre a estação do VLT e Metroleve com outros bairros adjacente, tá? E terceiro: o horário de funcionamento. É uma crítica muito grande que eu tenho. Não cabe para cá para no metrô leve, mas assim, o Rio de Janeiro, ele peca por respeitar a cultura do medo. Dez horas acaba trem, 11 horas acaba metrô e aí quem quer fazer uma mobilidade, ficar no Rio até tarde para vir para cá, não tem essa disponibilidade. Tem que pagar Uber. Nem todo mundo tem dinheiro para isso. Eu queria saber desses três pontos; segurança, mobilidade com ônibus e horário de funcionamento. Qual é a proposta? O que tem sido desenvolvido com isso? Para a gente não repetir os mesmos erros de Supervia, Metrô e VLT e BRT. Desde já agradeço a participação.

[01:11:55]

### **Sr. Riley Rodrigues**

Vinícius, nós é que agradecemos a sua participação. Suas perguntas realmente são importantíssimas, porque nos ajudam a trazer informações, é claro, é impossível trazer tudo numa apresentação de uma audiência pública. No seu caso aqui específico, vou começar pelo horário. A previsão de funcionamento do horário, até para atender a capacidade de demanda e o perfil de usuário que nós temos nessa região, é que seja entre 5 horas da manhã e meia-noite. Porque você tem uma demanda muito grande de deslocamento pela manhã, até porque as pessoas trabalham muito no Rio de Janeiro, e até a gente conseguir inverter o mundo desse fluxo, você vai ter ainda esse tipo de situação, não se inverte em três anos, três anos e meio. Como é a proposta de começar esse projeto a funcionar de maneira integral, então a ideia que você tenha de cinco da manhã até meia-noite, esse é o horário que está previsto. No segundo ponto, você disse a respeito... eu vou inverter aqui, vou falar do primeiro, que é a segurança. A Baixada Fluminense tem hoje,





## Governo do Estado do Rio de Janeiro

o Estado inclusive está participando de investimento do consórcio de segurança na Baixada Fluminense. Nós temos hoje o programa Baixada Presente, que tem vários programas de segurança pública funcionando, e dentro desse modelo nós aprendemos muito com os problemas de segurança que vemos na Supervia. Indubitavelmente, aprendemos muito com isso. A ideia é que você tenha, dentro desse consórcio, de Segurança Pública com a participação do Estado, com a Polícia Militar, que faz o policiamento ostensivo, um programa de policiamento ostensivo, também nessas regiões, mas além, é claro, da parte da vigilância por câmeras, através dos CICC que já existe na Baixada Fluminense pela resposta rápida em relação a isso. Você ter uma fiscalização policial, um policiamento ostensivo, mais a fiscalização também por câmeras integradas ao CICC na Baixada Fluminense. Então você tem um modelo, até usando o modelo que você já tem, usando a segurança presente, também, para atender essa demanda e evitar os mesmos problemas que nós tivemos de invasão de estações, invasão do terminal da faixa de domínio de linhas que temos em alguns pontos da Supervia. Aprendemos muito! Estamos com programa nesse sentido na Supervia, que é mais difícil você recuperar do que você simplesmente evitar perder o controle. Então, nesse processo nós vamos evitar perder o controle desde o início, então. E não nos preocupamos em recuperar o controle *a posteriori*, como está acontecendo hoje para Supervia. Então, sim, existe essa previsão no programa de segurança envolvendo o VLT, não só não só nos horários de funcionamento, de cinco e até meia-noite. Por que? Você não pode deixar abandonado, entre meia-noite e cinco da manhã, que se não vai haver depredação, vai haver invasão e todos os outros problemas. Então, a ideia que você tem sim um programa de segurança constante. Em relação à integração com outros sistemas de transporte, nós temos algo muito importante, eu vou pedir até que o Maurício possa responder, porque o Instituto Rio Metrôpole está terminando a estruturação da contratação do Plano Metropolitano de Transportes, que prevê, dentre outros, a remodelagem da integração dos sistemas. E como você tem esse projeto do Metroleve fazendo parte do sistema para começar a funcionar em três anos, você tem também essa remodelagem do sistema de transporte intermunicipal e municipal, que é uma função de interesse comum de responsabilidade de gestão do IRM. Então, eu vou pedir para o Maurício poder falar mais, porque os programas estão sendo executados de maneira integrada para darem resultado dessa vez. Nada é feito de maneira isolada, sem conversar com aquilo que realmente precisa, que é criar um sistema em que você tenha todas as necessidades cobertas para que o sistema funcione. Dessa vez, estamos pensando de maneira integrada, de maneira holística. É a única forma de dar certo. Então, dessa vez estamos fazendo 111 por cento de esforço para que os projetos sejam feitos da maneira correta, holisticamente, para que deem certo. Agora a sua pergunta sobre integração, Maurício, por favor, Maurício.

[01:16:22]

### **Sr. Maurício Knoploch**

Ok, Riley. Mais uma vez obrigado aí pelas suas perguntas, Vinicius. Bem, como o Riley aí comentou, de fato, nesse momento, o Instituto Rio Metrôpole, que é uma autarquia do Estado, responsável por desenvolver e implementar os projetos estruturantes na Região



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

Metropolitana, ele já licitou, a gente está numa fase final de avaliação, o Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana, esse Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana, ele vai visitar todos os municípios, especialmente esses municípios no entorno do trajeto do Metroleve. A gente vai atualizar todos os diagnósticos e a gente vai, principalmente, ajustar todos os prognósticos. O que que significa? Todas as questões envolvendo a integração dos diversos modos de transporte vão estar ali e integrados, vão estar ali sendo abordados. A nossa previsão é que esse Plano Metropolitano comece a ser executado ainda em julho agora, daqui a 30 ou 40 dias. Ele tem uma previsão de 12 meses para ser entregue pronto. E, ao longo desse período, ocorrerão uma quantidade prevista aí de *workshops*, de audiências públicas, de interação com todos os municípios e com a sociedade civil organizada. Então, tudo isso vai estar dentro desse processo de gestão do projeto Metroleve. Mais uma vez, quando lá no início a gente falou que o *timing* desse empreendimento não podia ser melhor exatamente em função disso. Lá no início a gente comentou sobre a concessão dos serviços de saneamento que já vai transformar aquela região através de diversas obras e serviços que vão melhorar a qualidade de vida dessa população. Na parte da segura, não só o projeto de segurança presente, mas o senhor Riley lembrou bem aqui, o projeto do Centro Integrado de Comando e Controle da Baixada Fluminense vai envolver os municípios daquela região em uma nova visão, e principalmente uma nova política de abordagem de prevenção de inteligência vai estar sendo implementada, e o Plano Metropolitano de Mobilidade também vai estar sendo entregue, provavelmente até meados do ano que vem. Se nós levarmos em conta que esse projeto do Metroleve ele deve ser licitado, ou melhor, ele deve começar a entrar em produção a partir do final de 2022, ele vai estar exatamente dentro daquele primeiro período de 12 meses, onde todos os projetos básicos e executivos, ou seja, também todos os diagnósticos, os prognósticos são elaborados e o Plano Metropolitano de Mobilidade vai ajudar muito nisso, claro, sempre integrado com todos os planos municipais que hoje já existe ou que a gente vai ajudar os municípios atualizados. Ok.

[01:19:35]

### **Sr. Vinicius Azevedo**

Agradeço a participação aí, está pessoal? Muito bom o projeto, está? Fico no aguardo de um sinal positivo. Valeu.

[01:19:44]

### **Sr. Mauricio Knoploch**

Ok, Vinicius. A gente agradece aí a tua participação. Bom. Nós temos aqui agora o outro participante que solicitou, se inscreveu aqui para participar aqui, é o senhor Jefferson Vinco. Eu gostaria de pedir ao senhor Jefferson Vinco que habilitasse seu vídeo e se identificasse para que nós possamos dar sequência. Senhor Jefferson está se conectando. Vamos aguardar aqui que ele...

[01:20:30]



Governo do Estado do Rio de Janeiro

**Sr. Jefferson Vinco**

Oi. Oi, gente. Me ouvem? Que eu habilitei aqui ...Boa tarde, meu nome é Jefferson Vinco, eu sou morador da Baixada Fluminense, sou geógrafo, mestre em geografia urbana. Achei... não pude pegar o comecinho da apresentação, então talvez eu faça algumas perguntas que tenham sido faladas no início, mas estava saindo de um ato hoje. Sou daqui de Mesquita, moro bem próximo do amigo que falou aqui antes, moro no Centro de Mesquita, mas sou professor na Zona Oeste, e hoje faço parte da assessoria do grupo de assessores do vereador Willian Siri, do município do Rio. Eu tenho algumas perguntas que eu acho que podem me ajudar a entender melhor e a colocar o debate nessa perspectiva. O Instituto Rio Metrô tem duas publicações bem grandes que é o diagnóstico do Projeto de Integração Metropolitana e depois um material de soluções. Eu não pude ainda me aprofundar densamente no material que foi levantado, mas quando a gente participa do debate em torno do metrô leve, eu tenho algumas preocupações que eu acho que já foram, talvez, foram comentadas aqui. É... como é que ficaria a questão da segurança com relação às cercas vivas? Eu sei que parece que ela vai ter alguns trechos com plantas ornamentais etc. Se esse vai ser o principal modelo de contenção se tratando de cidades com grande densidade demográfica? E, com relação à velocidade do sistema, é: eu estimo que acho que foi comentado, seria em entorno de 30 km por hora. Qual a previsão de se fazer esse sistema, esse deslocamento de Nova Iguaçu, Santa Rita até a Pavuna? Sei que já há estudo de viabilidade, são quase 200 mil pessoas que utilizariam esse modelo para conectar aos transportes de alta complexidade, como o metrô. Só que tem um uma questão que eu não sei como está... como está sendo discutido, que é o tema de governança Metropolitana? Qual vai ser o tipo de diálogo com os prefeitos de Nova Iguaçu, Mesquita, Nilópolis, São João de Meriti? Como vai ser tratado governança Metropolitana? Como o Estado tem tratado isso? Foi falado aqui sobre a importância de novos núcleos econômicos. A gente sabe que o estado do Rio está liderando a perda de empregos formais. A gente está no pódio entre os estados que mais perdeu o emprego e que hoje é assolado pelo desemprego, né? Então, como seria se dentro do projeto? A gente vai ter estudos econômicos sobre habilidade, de viabilidade econômica para a gente pensar: qual é a viabilidade econômica de São João de Meriti e Nova Iguaçu, de Nilópolis e Mesquita? Qual é o corpo técnico que está se debruçando nisso e quem é o corpo também que está debatendo governança metropolitana? Como esse diálogo vai ser travado com os muitos prefeitos da Baixada Fluminense? Eu vi que meu vídeo travou aqui, eu não sei por quê, mas a gente tenta. Eu acho que eu consegui ... ah, voltou. Acho que deu para fazer as perguntas todas. Obrigado, gente.

[01:24:07]

**Sr. Riley Rodrigues**

Jefferson, eu que agradeço aqui as suas intervenções. Eu vou dividir, de novo, com o Maurício, porque há assuntos que cabem mais ao governo do Estado que à Casa Civil principalmente, e há assunto que cabem mais ao órgão metropolitano. Por exemplo, se for governança metropolitana, a governança metropolitana é feita através do Instituto Rio



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

Metrópole, pelo Conselho Deliberativo da Região Metropolitana, que engloba todos os prefeitos e tem toda uma estrutura formada através do Rio Metrópole, desde a Câmara Metropolitana, que foi constituída já a partir 2015, inclusive substituído tão bem a que existiu nos anos 70. Então, como geógrafo você conhece essa história geografia humana, você conhece bem essa história toda, então é desnecessário que eu desdobre sobre isto. Em relação à questão que você colocou sobre a segurança. Bom, a segurança vai ser, como disse antes, inclusive aqui para o Vinícius, nós aprendemos muito com problema de segurança no sistema de transporte da Supervia. Você tem hoje o programa Segurança Presente, você tem também a necessidade de instituir que a Polícia Militar reassuma sua função de policiamento ostensivo. A Polícia Civil faz o policiamento investigativo, a Polícia Militar faz o ostensivo e a presença policial através de rondas constantes será diminuir essa ação criminosa, porque ela desestimula grande parte dos crimes cometidos nessas áreas. São chamados crimes de oportunidade. O criminoso comete porque ele faz aquela conta: o risco de eu ser pego e o risco de sucesso, ele opta pelo risco do sucesso e comete o crime. A presença constante da polícia, mesmo que não seja 24 horas por dia, mas estando sempre ali, a informação de que ao cometer um crime pode se deparar com a polícia, você desestimula essa questão. Então você tem essa questão. Em outro ponto, a questão das cercas vivas. O que eu disse é que existe uma proposta de você utilizar em estruturas que você reduza essa separação entre cidades, esse corte entre as cidades, a criação de cicatrizes urbanas. Com isso, você tem uma proposta de que talvez a colocação em alguns trechos, onde for possível, da cerca viva ou de instrumento em que você possa utilizar essa estrutura para ser feito já um jardim vertical, uma horta vertical, algo do tipo, para a própria comunidade do entorno poder se apropriar do resultado disso e ajudar também a integrar a comunidade na fiscalização, controle e participação e manutenção. É importante então, nós acreditamos, por exemplo, um processo da horta comunitária, que tem no Jacarezinho, agora durante a pandemia que ajudou a alimentar muita gente nesse processo da pandemia, que é possível e em vários lugares do mundo nós temos alguns exemplos nesse sentido. Então, o ideal nesse projeto é que nós queremos integrar a cidade e acabar com aquela cicatriz que hoje o sistema, basicamente o sistema ferroviário e o sistema de BRT provocam, porque eles fazem um corte urbano, criam um abismo urbano. Então a ideia é acabar com isso. De que maneira isso, efetivamente, vai ser feito? Nós temos uma proposta conceitual que ao ser executado o projeto executivo isso vai ser detalhado em 12 meses para fazer o projeto executivo, acompanhando sempre as premissas colocadas na proposta do governo, que é integrar e não mais dividir as cidades e criar esse sistema de integração. Vale lembrar que nós estamos falando de um programa de desenvolvimento, redesenvolvimento urbano, ou seja, você criar a valorização no entorno das estações com equipamentos públicos e outros sistemas. A ideia é que você tenha, ao longo desse processo, três anos de obras e, também, mecanismos, como já colocamos, de moradia social próxima das estações, áreas de lazer, escola, onde você tiver uma distância muito grande da escola, implementar uma escola ou se tiver distância muito grande de um posto de saúde ou posto médico, colocar uma UPA. Até para que as pessoas possam diminuir a necessidade de longos deslocamentos atrás desse tipo de serviço. Então, está sendo pensado desta maneira. No segundo ponto, quando você disse a respeito do desenvolvimento econômico, estudos de



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

desenvolvimento econômico. Bem, você falou sobre o diagnóstico do desenvolvimento integrado, que tem, e ele tem o outro projeto que é o PEDUI, o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana. Foi elaborado na época pela câmara metropolitana, que veio a ser substituída pelo Instituto Rio Metrôpole. Permita-me dizer, eu fui o responsável desse projeto pelas políticas de desenvolvimento econômico da região metropolitana. Então posso garantir a você que, embora a realização de estudos de potencialidades econômicas não faça parte do projeto de execução de engenharia de produção do Metroleve, existem, sim, estudos de desenvolvimento econômico de potencialidades econômicas, inclusive chama-se potencialidade, e para poder identificar quais são as atividades que devem ser primariamente originalmente levadas a esses polos, esses novos polos de movimento para atender e demanda, esse déficit que a população tem hoje. Então, as características socioeconômicas de cada região fazem parte de estudo socioeconômicos e de potencialidades econômicas que o Estado primeiro já fez, e com o tempo o dentro do PEDUI estão sendo atualizados até para poder ser feito de maneira integrada com esse projeto de mobilidade urbana que vai servir para ligar essas colas em desenvolvimento. Ou seja, está sendo feito sim de maneira integrada tanto estudo de macrodrenagem dos municípios quanto de saneamento, quanto de abastecimento de água quantos estudos de potencialidades econômicas. Serão atualizadas ou de termos, já que esse momento é muito bom, a consistência é muito boa, porque você teve a concessão do serviço, você tem no serviço de água e esgotamento sanitário com obrigação de obras, obrigação de metas a cumprir, você tem plano de drenagem que deve ser integrado a esse, que é urbanização, e você tem agora um plano de redensolvimento econômico que foca em desenvolvimento das áreas de entorno sistema de transporte que vai servir para integrar essas áreas no qual você já tem estudos prévios econômicos, serão atualizados ao longo desse processo para que você possa identificar exatamente atividade e deva ser, não executada, mas sim incentivada cada ponta dessa região. Então, isso está sendo feito sim. Não faz parte dos projetos de engenharia dos estudos econômicos do projeto, mas faz parte sim da construção dos estudos do plano de desenvolvimento econômico que está sendo feito tanto pelo Instituto Rio Metrôpole, que é obrigação de fazer como órgão de gestão metropolitana, quanto pelo próprio governo do Estado. Então, isso está sendo feito, já vem sendo feito, de maneira integrada a esses projetos. Nenhum projeto deste está sendo feito de maneira isolada. Não se desenvolvem mais projetos isoladamente. Os projetos são integrados para que possam realmente dar resultados, chegarem ao resultado mínimo esperado. Você citou outra questão, que é a gestão metropolitana, né? Você tem essa integração metropolitana nesse ponto específico, eu devo dizer que para esse projeto nós já nos reunimos com todas as prefeituras, conversamos com todas as prefeituras. Nós vamos depender das prefeituras inclusive para termos um padrão de legislação construtiva, e já são de desenvolvimento ao longo de todo o trajeto pensado, mas na gestão metropolitana hoje você tem um órgão específico que é o Conselho Deliberativo do Metropolitano que é o órgão que determina as ações de interesse metropolitano, que são geridas pelos Instituto Rio Metrôpole. Sendo assim, eu passo para o Diretor de Planejamento e Projetos do Rio Metrôpole, que é o Maurício e tem qualificações até melhores do que eu para falar a respeito dessa questão. Maurício.



Governo do Estado do Rio de Janeiro

[01:32:36]

**Sr. Maurício Knoploch**

É...melhores não, Riley. Muito iguais. Acho que... a gente entende bem aí seus questionamentos Jefferson, mas eu queria... eu vou compartilhar minha tela rapidamente. Eu queria convidar você, como geógrafo, inclusive morador da região da Baixada, e a todos que estão participando aqui com a gente para visitarem aqui o nosso site está? O nosso sítio. Vocês estão vendo a tela? Ou ainda não? Deixa eu colocar aqui, um instantinho. Ok. Estão vendo aí? Então, esse é o sítio do Instituto Rio Metrópole, especificamente, aqui na parte de publicações. Se vocês clicarem aqui e for em publicações, vocês vão chegar exatamente nesta aba, onde nós temos todo o desenho da governança metropolitana e tudo que já foi feito desde o início do Instituto Rio Metrópole. Eu vou falar rapidamente sobre o Instituto aqui também, mas todas as decisões e resoluções do Conselho Deliberativo que o órgão soberano de tomadas de decisão da região metropolitana, eles estão publicados aqui no nosso site para vocês. Isso é público, é transparente. Todos vocês têm acesso a essas informações. Mais especificamente o que você estava perguntando, e eu tenho certeza que todos estão bastante curiosos em conhecer toda essa integração que o Senhor Riley aqui colocou. Se vocês clicarem em modelar a metrópole, vocês virão aqui para essa outra aba aqui do lado, tá? Chamada modelarametropole.com.br, onde todo o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana, que nós chamamos de PEDUI, ele está aqui dentro. Então, basta vocês acessarem. E aqui vocês vão ter acesso a toda documentação. Eu proporia que vocês fossem direto no produto 19, Volume 1 e Volume 2, que são os dois Tomos, como a gente chama, de um plano estratégico que foi desenvolvido ao longo de três anos. Senhor Riley está aqui conosco, mais uma vez demonstra a continuidade dos trabalhos. O Riley teve a oportunidade de atuar diretamente nesse planejamento na parte do desenvolvimento econômico e hoje está conosco aqui na Assessoria Especial da Casa Civil. É importante, porque foi um planejamento que foi contratado junto ao Governo do Estado com recursos do Banco Mundial e, além de abordar toda a temática da nossa região metropolitana todos os desafios e todas as potencialidades através do diagnóstico e prognóstico muito bem definidos e como aborda a série de desenhos, inclusive que você comentou aqui, existem zonas de interesse metropolitano no que tange o aspecto econômico, no que tange o aspecto ambiental, no que tange o aspecto social. É um produto muito rico, foi desenvolvido ao longo de três anos. Esse projeto foi entregue... foram feitos ao longo de três anos. O consórcio que venceu essa licitação foi um consórcio internacional, teve a marca de dois grandes arquitetos e urbanistas. Um deles o nosso saudoso Jaime Lerner e o outro William Miller, umas das maiores referências mundiais em termos de arquitetura e urbanismo. Ele levou, como eu falei, três anos para ser feito. Ao longo desses três anos, a gente desenvolveu alguma coisa em torno de 150 reuniões, *workshops* um todas as prefeituras com todas as entidades da sociedade organizada sociedade civil organizada. Então, foi algo muito debatido. Neste momento, a gente está fazendo a integração de Petrópolis a esse desenho metropolitano. É interessante isso porque na nossa região metropolitana, até o final de 2018 ela contava com 21 municípios. Petrópolis não fazia parte quando da colocação em votação em pauta, na ALERJ, para



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

que fosse aprovada a Lei Complementar nº 184/2018, em conjunto com os deputados entendemos que Petrópolis deveria fazer parte, então Petrópolis passou a fazer parte da nossa região metropolitana e nesse momento a gente está fazendo a inclusão de Petrópolis dentro dessa mesma metodologia de trabalho, abordando todos os diagnósticos e prognósticos de todas as zonas de interesse comum à nossa região metropolitana. Então, assim, ele é muito interessante para você, especialmente como geógrafo, Vinícius, aqui. Desculpa, Jefferson. Ele tem uma parte no site lá que são os cadernos dos mapas metropolitanos, então, assim, ele é muito rico inclusive em informações visuais geográficas. Então, acho que você vai gostar muito do que você vai encontrar lá e convido a todos que estão aqui assistindo a realmente se debruçarem sobre esse planejamento estratégico. Como Riley falou, em relação à governança metropolitana, ela foi definida através da Lei Complementar nº 184/2018. Ela foi... ela foi posta em votação em dezembro de 2018. Foi aprovada e foi sancionada no final, no último dia de 2018. Ou seja, desde 2019 a gente realmente tem uma região metropolitana com toda sua composição, organização e gestão e, principalmente, a definição das funções públicas e serviços de interesse comum muito bem definidas, e com uma governança, como o Riley falou, e você bem colocou, é onde nós temos um Conselho Deliberativo que é o tomador de decisão dessa governança. Nós temos um Conselho Consultivo que é formado por uma grande parte de toda a sociedade. É Conselho Consultivo, tem membros que são do Executivo Estadual, que são dos executivos de cada município, que são dos legislativos estaduais e dos legislativos de cada município. Constam ali, fazem parte da sociedade civil organizada, ONGs, academias, instituições ligadas à parte de indústria, parte do comércio, à parte de serviço, às estatais, às concessionárias prestadoras de serviço. Então, assim, é uma governança muito bem estabelecida e muito plural. Isso é importante que seja colocado, e o IRM, na verdade, ele é um órgão executivo que foi criado através dessa lei para poder coordenar e, principalmente, executar as ações que são demandadas por esse Conselho Deliberativo. Enfim, espero que eu tenha podido aí responder a tuas ... seus questionamentos, tá, Jefferson? E espero que, através dessa documentação toda que a gente tem, muito vasta, que a gente consiga demonstrar ao cidadão fluminense toda a transparência do trabalho que vem sendo executado e, mais uma vez reforçar, como o Riley tem colocado, a gente tá... esse projeto especificamente de redesenvolvimento da Baixada, através dessa fase do Metroleve, ele não é um projeto isolado, ele não é um projeto de governo. Ele faz parte de um planejamento que já vem sendo feito há alguns anos, à muitas mãos e, principalmente mãos que envolvem não só o governo, o Poder Público, mas também com toda sociedade civil organizada. Ela é muito importante. E a participação do cidadão é fundamental para que a gente consiga dar sequência aos trabalhos. Está bom? Respondido, Jefferson?

[01:41:22]

### **Sr. Jefferson Vinco**

Perfeitamente. Obrigado. Acho que tem até uma pergunta aí no *chat* interessante sobre se há possibilidade de participar do Conselho como sociedade organizada. Eu já conhecia o site, já tinha... já montei até algumas apresentações usando o material que eu encontro no



Governo do Estado do Rio de Janeiro

site, mas acho que a gente consegue aprofundar esse diálogo e participar mais ativamente um com outros coletivos e outros grupos de estudo. Mas obrigado. Foi respondido sim, Mauricio.

[01:41:48]

**Sr. Maurício Knoploch**

Ok. Jefferson. Obrigado pela sua interação. Vou passar para o próximo aqui, que é o Fabiano Aquino, que deveria ter sido o primeiro, mas deve ter tido algum problema aí de conexão. Pergunto se o Fabiano Aquino já está presente para poder fazer essa... as suas colaborações. Bom, parece que a gente ainda não conseguiu aí conectar o Fabiano, eu vou passar para o próximo, que é o Felipe Carvalho. Senhor Felipe Carvalho, por gentileza, o senhor está nos ouvindo? Está presente? Vamos dar um tempinho aqui para ver se o senhor Felipe Carvalho consegue se conectar conosco. Esse, aliás, é um dos grandes desafios que a pós-pandemia nos trouxe. Nós realmente precisamos ter uma rede de comunicação pela web muito mais eficiente do que hoje nós temos. Mas é só mais um dos muitos desafios que todos nós, em conjunto a sociedade como um todo, temos aí pela frente. Ok. Senhor Felipe Carvalho não conseguiu se conectar. Vou passar para o próximo, que é o senhor Fábio Costa. Senhor Fábio Costa, por gentileza. Senhor Fábio Costa está se conectando.

[01:43:52]

**Sr. Riley Rodrigues**

Fabio, precisa ligar o microfone.

[01:44:00]

**Sr. Fábio Costa**

Oi. Boa tarde. Meu nome é Fábio Costa. Eu sou estudante de arquitetura na UFRJ e eu tenho duas perguntas para vocês com relação à implantação do sistema de Metroleve. A primeira é: na via férrea que nós temos hoje, de carga, existem três passagens de nível hoje, que são extremamente utilizadas e que hoje já tem bastante engarrafamento, que é a passagem Rocha Sobrinho, na Prata e próximo à Miguel Couto. Aumentando essa quantidade de trens passando ali nesse cruzamento, vocês têm alguma solução para poder melhorar esses cruzamentos para que o trânsito seja um pouco mais fluído ou isso vai continuar sendo uma passagem de nível? É... Qual vai ser a priorização disso aí? Além de... A segunda pergunta é: Nesse projeto está previsto uma série de vias ao redor do Metroleve. Essas vias, elas podem criar vários acessos bem importantes, e hoje pode desafogar, por exemplo, locais que hoje estão completamente saturados, como o viaduto da Posse, criando outros tipos de acesso. Existe alguma... existe algum estudo de impacto rodoviário, esse tipo de coisa para saber quais vão ser as e soluções aplicadas já, ou isso é mais para o estudo executivo do projeto? Obrigado pela oportunidade.

[01:54:54]





Governo do Estado do Rio de Janeiro

**Sr. Riley Rodrigues**

Fábio, há duas questões separadas aqui que precisam ser consideradas. Bom, o estudo que vai determinar novas distribuições de fluxo viário, inclusive considerado o Metroleve, é o estudo de mobilidade urbana, o Plano de Mobilidade Urbana está sendo elaborado pelo Instituto Rio Metrôpole. E já começa agora em julho, começa a ser executado como bem disse o Maurício. Então, enquanto esse processo de licitação, contratação, execução de estudo executivo do Metroleve estiver em andamento, a execução do estudo de mobilidade urbana por parte do Instituto Rio Metrôpole, que vai considerar inclusive esses ajustes de via, mudança de via, reforço em algumas situações locais para diminuir esses impactos diários, eles estarão sendo realizados através do Instituto Rio Metrôpole. Então, esse trabalho integrado, conjunto, vai resultar que, quando você começar a implantação do sistema do Metroleve, essas análises já estarão... já terão sido realizadas e a solução vai ser implantada de maneira concomitante. Então, as melhores soluções. Então isso está sendo feito, embora pareça umas duas frentes, acontece que é de maneira integrada, porque o Metroleve, por ser um transporte metropolitano é, inclusive, juntamente com a Casa Civil e a Secretaria de Transportes, a coordenação do Instituto Rio Metrôpole, que é o responsável pela função Urbana de interesse comum, que é o transporte metropolitano. E, também, dentro do plano metropolitano de transportes de mobilidade urbana tem a participação da Secretaria de Transporte e da Casa Civil, ou seja, as forças trabalhamos juntos neste sentido. Então, você vai ter sim essa preocupação, essa solução colocada como projeto e como execução, porque eu... não adianta nada você construir um novo sistema de desenvolvimento urbano, você levar desenvolvimento para uma área e você não permitir que aquela área se desloque de maneira correta. Você, ao invés solucionar o problema, aumentar o problema. Até para podermos levar equipamento de desenvolvimento socioeconômico precisamos melhorar o entorno, inclusive, no que se refere a deslocamento, capacidade de deslocamento, integração e interação. Isso está sendo feito assim, já está sendo elaborado. Inclusive, a partir de julho agora começa o Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana. Esse é um ponto. O segundo ponto que você colocou foi a respeito das passagens de nível. Existem duas situações bastante claras aqui. Primeiro: o projeto do Metroleve prevê sim intervenções, inclusive com passagens em desnível naqueles pontos mais críticos, e você citou três extremamente críticos hoje e que ficariam quase que insuportáveis você aumentando a demanda por transporte ferroviário e a ocupação daquele espaço. Então nesses pontos, e existe alguns outros, você tem obrigação de fazer a passagem sem desnível para evitar esse impacto, ao mesmo tempo a MRS está no processo de homologação da prorrogação da sua concessão, que também prevê uma série de investimento, dentre eles os investimentos em passagem de nível e passagem em desnível. Concomitante a isso você tem, dentro do PELC, o plano estratégico de logística de cargas do Rio de Janeiro 2040, 2045. Um plano chamado... uma parte chamada Desengarrando o Rio, que é um estudo feito na Região Metropolitana das principais intervenções e logísticas que você precisa, de obras civis que você precisa para poder reduzir esse impacto, e essas intervenções de passagem de nível para transformar em passagem de desnível fazem parte desse estudo da Secretaria de Transporte, que é o Desengarrando o Rio. Então, agora, com os recursos que se tem



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

hoje disponíveis dentro do programa Pacto e com essas obras integradas, com esses projetos integrados, sim, essas passagens de nível de maneira que são mais críticas, elas serão eliminadas. Vai haver a eliminação dessa passagem de nível. Essa integração do entorno com a proximidade das estações, que nós temos objetivo dessa hinterlândia, desse entorno imediato se transformar em centro de desenvolvimento, centros gravitacionais de desenvolvimento mesmo, elas serão solucionadas e os indicativos partirão não só do Desengarrando o Rio, que já existe, tema mais voltado à carga, como do Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana, que está sendo feito pelo Instituto Rio Metrôpole. E eu vou, para poder falar de 30 novo sobre o plano, de maneira um pouco mais detalhada sobre isso, passar para o Maurício, que é o diretor de planejamento e projetos do Instituto. Mauricio.

[01:50:35]

### **Sr. Maurício Knoploch**

Ok, Riley. Só reforçando aqui o que eu já havia respondido no questionamento anterior, do nosso amigo Jefferson, o Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana, ele já está em fase de avaliação técnica, a licitação... Ela já acontece, e a nossa perspectiva é que, a partir de julho, a gente já tenha a empresa vencedora contratada, e a gente inicie todo esse trabalho que tem uma metodologia bem definida. Mais uma vez, é um plano onde a gente vai visitar e revisitar todos os 22 municípios da Região Metropolitana. Não tenha dúvida que, especificamente em relação ao projeto do Metroleve, ele vai ter uma prioridade, então nós vamos realmente, nesse planejamento, que vai estar sendo feito nesse cronograma, ele vai estar dando prioridade ao tema do Metroleve, em especial a esses municípios por onde o projeto do Metroleve vai passar, e em especial a todas essas questões, especialmente sociais urbanísticas e arquitetônicas que você está colocando, tá, Fábio? Então, a gente vai está fazendo isso logo no início, para que quando Projeto do Metroleve comece a entrar em atividade todos esses questionamentos, todos esses pontos que são desafios a serem vencidos né, eles já estejam bem identificados. Mais uma vez, importante colocar, da mesma forma que o nosso Plano Estratégico de Desenvolvimento da Região Metropolitana, ele foi feito a muitas mãos, com a participação dos municípios e de toda a sociedade civil, o nosso Plano Metropolitano de Mobilidade igualmente também assim será. Estão previstas audiências, *workshops* e diversas reuniões com todas as prefeituras que fazem parte da Região Metropolitana e com todas... todos os membros da sociedade civil organizada que também fazem parte desse ecossistema. Então, o estudo vai ser bastante debatido. E foi muito pertinente a tua pergunta nesse aspecto, tá? Convido você também, tá, Fábio, a visitar lá o nosso site, baixar o nosso material. Você, como arquiteto aí, como eu te falei, o plano teve duas referências aí bastante interessante né? O Jaime Lerner e William Muller, você comentou ser da UERJ ou UFRJ, né? UFRJ. Então ok... OK. Legal, acho que para ti vai ser uma delícia navegar nessa documentação aí. Ok. Obrigado pela... Está satisfeito com a resposta, Fábio? Podemos dar oportunidade ao próximo?

[01:53:41]



Governo do Estado do Rio de Janeiro

**Sr. Fábio Costa**

Sim. Mas eu só ia perguntar uma coisa que eu acabei esquecendo. Dentro desses planos, ele já tem uma matriz de origem-destino? Ela já foi feita? Porque a última, seu eu não me engano, é do PDTU 2012, certo? Essa matriz origem-destino foi feita? Tem estudos, é isso? Porque é... é uma das partes mais caras dos projetos de mobilidade urbana é fazer a matriz origem-destino.

[01:54:08]

**Sr Riley Rodrigues**

Fabio. Me permita aqui a resposta. O programa Desengarrando o Rio foi financiado inclusive pelo BID, o Plano PELC, o Plano de Logísticas de Cargas do Rio de Janeiro, quando na parte do Desengarrando o Rio, e nós fizemos isso em 2016, 15, 16 e 17, foi feita sim uma matriz de origem-destino na Região Metropolitana, no Estado como um todo. Mas na Região Metropolitana, especificamente, o desengarrando o Rio. Você... não se faz matriz origem-destino a cada ano, porque o projeto é complicado, é caro. Você também não tem grandes transformações urbanísticas e de mobilidade e de mobilidade demográfica que justifique você fazer a cada três anos, então normalmente demora-se dez anos para se organizar. Então, nós temos sim uma mais recente, que foi feita entre 2015/2017. Então você tem sim esse plano. Agora, esse plano de mobilidade que está sendo contratado pelo Rio Metrôpole vai fazer sim a revisão e atualização da matriz origem-destino, exatamente porque, como tem uma previsão de fazer a projeção, a prospectiva nos próximos dez anos, ele precisa ter o dado mais recente atual possível. Então isso certamente vai servir. Só para complementar uma questão, embora falemos muito nessa fase, é a fase de mobilidade o Plano de Redesenvolvimento Urbano da Região Metropolitana da Baixada Fluminense, vale lembrar o foco principal aqui, o transporte em si, o Metroleve, ele vai servir de integrador entre os centros de desenvolvimento que nós criamos, que nós vamos desenvolver nos projetos da Região Metropolitana, na Baixada Fluminense, nesses cinco municípios, somando a Pavuna. Então, ele é um integrador, ele vai integrar esses centros de desenvolvimento, esses novos polos de desenvolvimento, mas os polos hoje são tão ou mais importantes do que você analisar exclusivamente o transporte, já que a ideia é que esses polos, eles possam inclusive transformar hoje, é... modificar os fluxos de passageiros que têm hoje da Baixada Fluminense para o Rio de Janeiro, exclusivamente, mas fazer fluxos internos dentro do município com distancias bem menores, estar sacrificando menos a população, criando, por exemplo: “eu tenho uma distância muito grande onde não tem escola”, então vamos colocar uma escola nesse território para evitar isso. “Eu estou a uma distância muito grande que eu não tenho atendimento médico”. Vamos colocar uma Upa pelo menos, para poder evitar esse deslocamento muito grande. “Ah, eu tenho um determinado tipo de atividade pública que não existe naquela região”. Vamos levar um Poupatempo. Vamos levar atividade até para as pessoas não terem que se sacrificar ficando duas, três às vezes mais tempo num deslocamento pela falta de um equipamento público. Então, o projeto é



Governo do Estado do Rio de Janeiro

muito maior do que simplesmente a construção de um sistema de transporte, ele é muito maior, é realmente um programa de desenvolvimento da região da Baixada Fluminense.

[01:57:05]

**Sr. Fábio Costa**

Faz sentido. Obrigado.

[01:57:11]

**Sr. Maurício Knoploch**

Ok. Fábio. A gente que agradece aí a tua colaboração. Bom, antes de passar para o próximo, eu queria reforçar aqui, em relação ao que foi lido no início sobre as regras da audiência pública. Eu vi que alguém está querendo dar uma contribuição através do *chat*, mas só para reforçar o que lá no início a gente comentou sobre as regras, o *chat* ficará desativado, uma vez que não há consulta por escrito na audiência pública, a consulta por escrito deve ser dirigida ao sítio de internet da consulta pública, repetindo [www.metroleve.rj.gov.br](http://www.metroleve.rj.gov.br). Portanto, quem propôs a conta... a colaboração pelo chat, ou faça ela por escrito através do nosso site ou que se cadastre para poder fazer a participação aqui presencialmente. Ok? A gente tem recebido aqui bastante contribuições lá pelo site, que é bastante importante. Então, quanto mais tivermos, melhor. Isso vai enriquecer bastante o nosso processo. Eu vou ver aqui com a minha equipe aqui se tem mais alguém aí na fila para poder fazer algum questionamento. Felipe Carvalho, levantou a mão aí. Vamos ver aí se ele consegue entrar agora aí. Felipe Carvalho, você está conosco? Vamos dar aqui um tempinho para ver se o Felipe consegue se audiência pública vai até às 17:00 horas. Nós ainda temos aí pela frente aí cinquenta e sete minutos de audiência pública. Estamos aqui aguardando as colaborações, contribuições, questionamentos, enfim, à disposição para poder atender a todos os senhores e à sociedade como um todo. Ok, parece que mais um... mais uma pessoa levantou a mão aqui para contribuir. Senhor Paulo Pereira. Por gentileza, o senhor Paulo Pereira está presente conosco? Presente virtualmente, né? Senhor Paulo Pereira está se conectando. Senhor Paulo Pereira, eu consigo vê-lo, mas não vejo sua imagem nem seu som por enquanto. Senhor Paulo Pereira aparece para nós aqui como... As perguntas nós não conseguimos identificar. Nem com voz nem com imagem. E aí... Bom. Senhor Paulo Pereira não conseguiu se conectar. Ele pode se reinscrever, se quiser, novamente. Nós temos aqui uma inscrição, que é o Senhor Jefferson Vinco. O senhor se inscreveu?

[02:02:40]

**Sr. Jefferson Vinco**

Estou tentando habilitar o vídeo também. Eu tenho duas perguntas bem rápidas. Se há um planejamento de vocês enquanto estabelecer em audiências públicas presenciais. Eu sei que já tem uma próxima audiência pública virtual marcada. Mas se há intenção de audiências públicas presenciais, com uma participação de outros... de outras organizações. Eu sei que tem muita gente discutindo o trem, discutindo transporte



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

ferroviário, então poderia citar aqui a Casa Fluminense, Observatório dos Trens. Eu não sei se eles estão com algum representante aqui, então se há intenção de audiências públicas presenciais, não sei... na Alerj. E se há o movimento de se estabelecerem, também, encontro territoriais que possam ser realizados nas localidades onde esse projeto vai incidir diretamente. Então seja em São João de Meriti, em Nova Iguaçu, em Mesquita, para que as próprias pessoas, e há quem não tem essa... a gente sabe que é um abismo, a gente ainda vive uma Região Metropolitana marcada pela exclusão digital. Eu sou professor em Belford Roxo. Eu sou professor em Nova Iguaçu, e nem todo mundo tem acesso à informação com rapidez e tem acesso à internet com qualidade. Então, se há alguma intenção de se criar em audiências e conversas presenciais e também territoriais.

[02:04:11]

### **Sr. Riley Rodrigues**

Jefferson, grato pelas suas colocações. Bom, duas situações bastante específica sobre isso. Como nós temos cinco municípios envolvidos, nos quais nós temos aqui alguma, até o mesmo modelo que nos utilizamos na concessão dos serviços de saneamento. Nós optamos inclusive pelas audiências virtuais, até para você permitir um número maior de participantes e também uma diversidade maior de participantes do que você conseguiria fazendo audiências públicas presenciais específicas em um lugar, ou então... a ideia das audiências virtuais foi exatamente, e foram divulgadas amplamente na imprensa, foi exatamente para você ter uma participação, uma possibilidade de participação maior de pessoas interessadas em discutir o assunto. Então não, não há previsão de fazermos as audiências públicas presenciais. Não há, nesse momento, nenhuma discussão a respeito de fazer qualquer encontro territorial. Primeiro, porque esse é um projeto que é supra territorial, ele abarca cinco municípios diferentes, com características diferentes, com perfis urbanos, com tecido urbano diferentes, com formatos socioeconômicos bastante diferentes. Então, nós não pretendemos fazer nenhum tipo de encontro territorial, assim como não pretendemos fazer audiências públicas presenciais. Serão apenas as duas audiências virtuais, que nós entendemos, assim como fizemos com o saneamento, que elas permitem uma maior participação. É claro que você vai dizer para mim: eu sei, mas nós moramos numa Região Metropolitana que existe um *déficit* de Tecnologia da Informação muito grande. É verdade. Mas eu já fui em audiências públicas presenciais em alguns municípios, quando participei da elaboração do PEDUI, dentre outros, como participei do plano do Arco Metropolitano, e alguns outros eventos, em que eu chegava na região, apesar de ser bastante divulgada, na Região Metropolitana mesmo, em algumas áreas, nas associações de moradores, câmara de Vereadores, e só haviam 3 ou quatro pessoas. É bastante complicado. As pessoas merecem ser ouvidas. Mas é melhor você ter um ambiente em que um número maior de pessoas possa se posicionar, possa colocar suas ideias e possa gerar o debate, do que você fazer contra territoriais para nichos muito pequenos, e algumas vezes com interesses específicos, e não são os mais republicanos. Algumas vezes acontece isso? Acontece. Por isso mesmo que resolvemos fazer virtualmente, de maneira a permitir uma participação maior, uma exposição maior de ideia. Para você ter uma ideia, nós não temos nenhum tipo de restrição para



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

pronunciamento, nós apenas pedimos para que fique dentro do projeto, dentro de relações diretas com a proposta que está sendo colocada, mas não há nenhum tipo de censura, não há nenhum tipo de impedimentos. Exatamente para termos certeza de que é transparente, é totalmente acessível e vai ser acessível quando sair do ar, e que vai continuar disponível na internet, vai continuar disponível no site do Metroleve para todos verem, tanto a apresentação quanto a gravação da audiência pública, e qualquer pessoa vai poder acessar. E poderá entrar na próxima, fazer perguntas, tirar novas dúvidas. O fato é que nosso objetivo foi ter uma condição para um número maior de participantes expor suas ideias. Você tem a restrição sim, a questão do acesso à informática? Tem. Mas você não tem, por exemplo, a questão da dificuldade de acesso em que, se eu fizer em alguns locais, as pessoas não irão, não terão esse acesso. Para você ter uma ideia, eu me lembro bem, permita-me contar uma história bastante curta, quando nós fizemos uma excursão sobre mobilidade urbana, e foi feita no SESI de Nova Iguaçu. Um amigo meu Victor Milhessen da Casa Fluminense, por acaso, ele saiu lá de Niterói, pegou barca, depois pegou o ônibus, depois pegou o trem, depois pegou o ônibus de novo, depois pegou... fez uma verdadeira maratona. Quando nós chegamos no evento, estávamos, eu estava, na época o secretário municipal do Rio de Janeiro, que era o Rafael Picciane, de transporte, os representantes da Fetranspor, representantes de vários setores, nós tínhamos basicamente empresários. Todos com interesses específicos. Você não tinha a população, porque a população não foi, a população em si não compareceu. Apareceram grupos com interesses específicos. Seja em executar obras, seja em discutir vantagens, benefícios. Não é essa a ideia que nós temos em nenhum tipo de projeto do governo do Estado. É tornar, e nada mais democrático do que o ambiente virtual, sem censura, para tornar isso mais amplo possível para que todas as ideias possam ser expostas e discutidas. Por exemplo, se alguém chegar aqui no estúdio e disser para mim: “olha, a minha ideia não é fazer o Metroleve, é fazer um sistema de teletransporte que sai da Pavuna e aparece em Santa Rita por teletransporte”. Eu vou dizer: Ok. Me diga como é que operacionalizo isso que a gente discute. “Ah, eu acho que você deve usar todo o dinheiro para poder construir um novo sistema *hyperloop*.” Ok. Me diga como operacionalizo isso que a gente discute. “Ah, eu acho que você deve usar todo o dinheiro para reduzir a tarifa em 60 por cento.” Tá, me diga como operacionalizo isso no longo prazo que a gente discute. Boas ideias, muitas vezes podem parecer boas, mas para serem boas precisam ser aplicáveis, operacionalizáveis. Então, qualquer proposta que chegar, se a pessoa chegar com ideia e mostrar uma proposta de operacionalização e execução, vamos sentar à mesa e vamos discutir, mesmo que seja no rumo diferente do que está sendo demonstrado hoje. Por isso é que nós preferimos fazer nesse ambiente virtual, porque um ambiente em que você, da forma como o governo do estado faz, você não tem censura. Você tem, na verdade, uma abertura ampla e irrestrita para quaisquer tipos de ideias e debate. Exatamente por isso foi escolhido esse modelo.

[02:10:50]

**Sr. Maurício Knoploch**

Ok. Riley. Obrigado aí pela resposta. Jefferson... atendeu a sua expectativa?



Governo do Estado do Rio de Janeiro

[02:11:03]

**Sr. Jefferson Vinco**

Não sei. Eu sou um favorável. Acho que é interessante ter... ter esses mecanismos. Eu sinto, senti. E aí eu não posso falar por outros organismos, que eu represento a minha formação, eu represento o grupo que eu assessoro, mas confesso que eu senti falta de outros representantes. Então acho que talvez a gente consiga mobilizar. Eu sei que vocês divulgaram, eu estava na página do Instituto Rio Metrópole, vi que estava sendo anunciado lá, mas eu acho que tem muitos representantes, tem muitos grupos de pesquisa, tanto da Universidade Rural, quanto da UFRJ, quanto da UERJ que eu sinto falta aqui representado. Talvez uma estratégia para divulgar melhor e fazer um caminho de mobilização para que na próxima audiência mais pesquisadores e mais pessoas que pensem coletivamente esse debate discutam a Região Metropolitana. Há muitos grupos de estudos sobre a Região Metropolitana nas universidades do Rio e, não só na geografia, na sociologia urbana, na geografia urbana, na história. Então, acho que cabe nós pensarmos também formas de divulgar para que mais grupos estejam aqui representados e possam falar, mas eu sei que vocês fizeram as comunicações. E é só um apontamento.

[02:12:21]

**Sr. Riley Rodrigues**

Jefferson, eu particularmente, eu me sinto... eu estou decepcionado com alguns grupos que não estão aqui hoje. Eu sou da COPPE. Esse é um tema da COPPE, né? Juntamente com o grande professor Henrique Fonseca Neto, com o Hamilton Tolosa e grandes outros. Então eu estou decepcionado. Decepcionado é a palavra exata. Além disso, eu e uma outra pessoa aqui presente, que é o Rodrigo Vilaça, hoje aqui, um dos maiores especialistas no setor também... somos duas das três pernas fundadoras da FGV Transportes. Então, só para você ter uma ideia? Então, para você ter uma ideia, das três pernas fundadoras da FGV Transportes, do Centro de Estudos da FGV Transportes, duas estão aqui cuidando do projeto. Ou seja, então você tem um *think tank* pensando isso e atuando nisso. Você tem também a questão como a Casa Fluminense, que na entrevista para o Jornal Extra fez uma crítica ao projeto, e eu esperava ouvir hoje essa crítica, até para poder responder, explicar e pedir para que me detalhasse as ideias. Então é isso que nós precisamos. Eu preciso, acima de tudo, da crítica. Porque, para o projeto ficar bom, para eliminar arestas, para eu cortar problemas, eu preciso de quem pense a crítica. Porque algumas pessoas pensam que a crítica é ruim, que a crítica é depreciativa, que a crítica quer derrubar. Muito pelo contrário, se você me trazer a crítica, quanto mais dura, quanto mais ácida, quanto, em alguns momentos, até virulenta, vai me chamar a atenção para algum ponto que eu não olhei, em que os técnicos ou especialistas não estão olhando e isso vai nos permitir corrigir problemas e encontrar soluções. Então, o que nós precisamos em audiências públicas, além do questionamento, são desses grupos de pensadores, seja na COPPE, na UERJ, seja da FGV, seja da Rural, onde eu me formei em economia, por sinal. Seja Casa Fluminense, o Rio Como Vamos e tantos outros. Nós precisamos que não só deem entrevista em jornais criticando o projeto, nós precisamos que sentem à mesa conosco em



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

audiência pública, ou quem sabe para poder apresentar. “Eu sou crítico, mas sou crítico porquê? Eu tenho outra ideia”. Está, mas como é que eu operacionalizo essa ideia? Então trazer as coisas para mesa de maneira bastante clara. Às vezes você, “ah eu acho que deve ser feito isso”. Mas de que forma? Mostra para mim a forma que deve, se você acha que deve ser feito, vamos ver se ela é factível. Se for, vamos discutir. Se for melhor do que a ideia que estamos propondo, eu vou adotar a sua, e não a minha, sabe? Eu acho que é a maior burrice que alguém pode fazer é não aceitar uma ideia só porque não é dele. Se a ideia for melhor, eu vou ficar com a sua ideia. Agradeço a você, me permita usar, eu vou ficar com a sua. É essa necessidade então. Não é só fazer crítica em jornal. É participar da audiência pública, é participar da consulta pública, é mandar seus apontamentos. Nós tivemos questões que foram colocadas que são no detalhe do detalhe do detalhe do BDI, do tamanho da faixa de domínio, da questão da tecnologia. Ótimo. Que perguntaram quantos trens, quanto... e nos obrigaram a dar uma resposta sobre o quê que é o modelo conceitual que temos pensado. Isso é bom. E se a pessoa me mostrar, “olha só, mas essa sua conta aqui está errada por causa disso, esse jeito é o melhor, porque esse *grade* é melhor”, a única coisa que vamos poder fazer é dizer muitíssimo obrigado. Porque isso vai nos ajudar a corrigir. Assim como nós agradecemos muito à Assembleia Legislativa, alguns deputados, cito aqui o Deputado Luiz Paulo, à Lucinha, ao Waldeck, assim como eu cito os presidentes dos sindicatos do setor de saneamento, como o Humberto Lemos, como Ary Girota, que fizeram críticas tão profundas e técnicas e nos ajudaram a enxergar problemas que nós corrigimos, por isso nós tivemos o sucesso que foi a concessão do saneamento. Eles, embora contrários, nos forneceram informações suficientes para corrigir um problema, fazemos um projeto muito bom. Agora esse projeto, a gente precisa disso, eu não sou contra a crítica, muito pelo contrário, eu não preciso de alguém que pense como eu. Ela já pensou como eu. Eu preciso alguém que pense diferente de mim, então tragam as críticas, tragam observações, tragam visão nova. Porque é isso que precisamos para melhorar o projeto. Por isso, eu confesso, eu estou extremamente decepcionado com a ausência dessas instituições.

[02:17:03]

### **Sr. Jefferson Vinco**

Eu só posso pedir uma parte rapidinho? Assim é... eu fiquei sabendo da audiência não tem muito tempo, deve ter algumas semanas, e eu acho que esse é um desafio muito, esse... a gente tem que pontuar aqui também, um desafio da sociedade civil. Eu sou professor, auxílio na assessoria e é um... é um processo muito polêmico, e eu venho aqui muito para aprender com vocês, o que estava nas ideias de vocês, o que está no projeto, e boa parte da sociedade civil, que não toda ela, tem o desafio de conseguir em seus em... seus... suas rotinas, em seus cotidianos, sem parar, tempo para discutir um projeto tão complexo em seu dia a dia. Eu acabei de chegar da Supervia, né? Peguei o Supervia hoje, ramal Japeri, e o meu trem do ramal Japeri foi transformado, na hora, em parador. O Japeri ainda tem um ramal todo... chega em Deodoro ele é expresso. Hoje chegou em Deodoro o maquinista falou que ele foi transformado em parador. Eu levei mais de uma hora e meia para chegar no Maracanã, saindo de Mesquita. O que eu levaria, em geral, 40





## Governo do Estado do Rio de Janeiro

minutos, 50 minutos. A gente tem esse desafio, e quando eu pensei na ideia da audiência territorial ou de uma possível audiência presencial ou de encontrar esses grupos, é para que de fato a sociedade civil e os grupos de pesquisa possam ter tempo e espaço para se debruçar e, óbvio, ouvindo vocês, entendendo as explicações, essas complexidades, e a gente construir, porque de fato a gente precisa pensar mobilidade urbana na Região Metropolitana. Eu sei o que eu passo na Supervia. Eu sei o que eu passo com as linhas de ônibus e eu sei que uma possível ideia de Metrô Leve, muitos que falavam sobre o metrô na Baixada Fluminense há anos e são prometidos por governadores. Nosso desafio hoje é conseguir sentar, conversar. Eu sei que tem um acúmulo gigante, que já foi explicado aqui. E a mobilizar e com didática e com atenção, ouvir a sociedade civil. Acho que é um caminho, mas é também para a sociedade civil um desafio muito grande, porque há critérios e critérios e complexidades e complexidades.

[02:19:18]

### **Sr. Riley Rodrigues**

Jefferson, considere a coisa interessante. Desculpe, virou um bate-papo. Considere-se uma coisa muito interessante. Nós, normalmente, tínhamos projetos sem orçamento, sem recurso. Então, nunca saia do papel. O nosso desafio agora é que nós temos um recurso e precisamos de bons projetos. Hoje, nós temos o recurso e precisamos que o projeto seja o melhor possível, porque nós não podemos perder a oportunidade de fazer o melhor. Então é exatamente por isso que eu digo, as instituições, os grupos de pesquisa, todos eles não devem ficar simplesmente se pautando em críticas nos jornais. A crítica é boa, mas o jornal não dá espaço para todo o pensamento. Eu preciso que eles exponham o pensamento integral, participem da audiência pública. Sabem que está acontecendo? Sabem. Porque foram procurados, está sendo... está sendo divulgado, estão dando entrevistas a respeito. Então vem para mesa conversar. Vem para mesa expor suas ideias. Vem para mesa expor suas propostas. Agora, vem expor proposta. A proposta A, que se operacionaliza de forma B, que alcance o resultado C. Simplesmente dizer “a minha ideia é construir um elevador para a Lua. Estado, se vira para construir”. Não é assim. A minha ideia é construir um elevador para a Lua com investimento tal, que vai servir tal, com a tecnologia tal. Dessa maneira. Vamos discutir? Vamos discutir. De maneira mais ampla e aberta. E critique. Critiquem mostrando as alternativas em detalhes. É disso que a gente precisa. Fizemos assim na questão do saneamento. E eu agradeço muito aos maiores críticos que o projeto teve, porque eles permitiram o sucesso do projeto. Eles garantiram o sucesso. Agora, esse projeto é um projeto que já se estuda há muitos anos. Há muitos anos. E aí você tem os últimos dois estudos, que foram da Agência Francesa de Desenvolvimento, AFD, e do PEDUI. E agora nós temos o recurso. Precisamos que tenha o melhor projeto. Agora, só vamos ter melhor projeto, obviamente, se os pensadores colaborarem. Mesmo que não colaborem com um detalhamento de projeto, e eu não estou pedindo isso, colaborem com uma proposta estruturada, até com uma crítica estruturada, mas precisam, também, participar. Não podem também esperar que eu me levante, bata na porta, pegue na mão e traga para a cadeira e diga: vamos conversar. Não. Tem que levantar, bater na porta, às vezes chutar a porta, e dizer: Você tem que me ouvir. É desse



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

jeito. É preciso fazer isso. A sociedade tem de se fazer ouvir. Do jeito certo, de maneira estruturada, de maneira consistente e, principalmente, com propostas que sejam operacionalizáveis. Não... porque senão, uma boa ideia, sem condições de ser executada é apenas um desejo.

[02:22:18]

### **Sr. Maurício Knoploch**

Ok, senhor Riley. O papo está bom, mas a gente tem que dar sequência aqui a nossa audiência. Jefferson, agradeço imensamente aí a sua participação. Mas vamos dar espaço aqui para mais colaboradores. E, só reforçando, a gente tem uma outra audiência pública no dia sete de junho. E a consulta pública, ela continua em aberto até o dia vinte e um de junho, tá? Então, a gente tem bastante tempo para poder mobilizar toda a sociedade nessa contribuição. Deixa eu passar aqui novamente para o Paulo Pereira. E só lembrando, que quem quiser falar, quando levantar a mão, permaneça com ela levantada, está? Porque quando vocês abaixam a mão, a gente entende que já não, já não estão mais conectados, está bom? Paulo Pereira, por gentileza. E aí senhor Paulo Pereira? Acho que continua tendo alguma dificuldade aí. Deixa eu passar para o próximo, que é o Daniel Molim. É assim que se diz, Daniel? Daniel Molin, por gentileza. Daniel Molin, já tô vendo ele aqui se conectando. Daniel, boa tarde! Boa tarde, Daniel. Seja bem-vindo.

[02:23:56]

### **Sr. Daniel Moulin**

Boa tarde. Obrigado. É Molin mesmo, Mulan, como quiser falar. Fica à vontade. Prazer em conhecê-los. Obrigado pelo espaço aqui. Eu tenho acompanhado o projeto do Metroleve como entusiasta mesmo, né? Meu nome é Daniel, eu sou economista formado aqui na Rural de Nova Iguaçu, morador de Nova Iguaçu, inclusive moro muito perto aqui da Prata, né? Na altura do posto 13, onde vai passar a linha, onde hoje passa a linha de carga, e aí vai passar ali o Metroleve. Eu não tenho nenhuma... nenhum apontamento específico do projeto. Enfim, conheci recentemente através do site do Pacto RJ. E aí foi buscando. E aí conheci o Instituto Rio Metrôpole, também fiquei bem animado até com a construção, a ideia, enfim. Vi o material lá de você. O meu apontamento vai muito no sentido que vocês estavam conversando agora há pouco com o Jefferson. Eu acho que fiquei meio triste de ver pouca participação, agora que eu estou vendo eu de participante aqui na reunião, aqui do Zoom, né? Tem 38. Enfim. A gente não dava para ver, mas no YouTube tinha 7 pessoas só, né? Então acho que um projeto desse tamanho... Eu acho, se eu não me engano, é o maior projeto do Pacto RJ, um bilhão e 700. E aí, gosto muito do que o Riley falou, quando a gente, quando ele falou que tem que ser o melhor projeto possível, porque eu acho que a gente já usou todo o recurso possível do Rio de Janeiro, e sempre é muito mal-usado. A gente teve Olimpíada, teve Copa, em fim, e agora nosso último recurso, a venda, concessão da CEDAE, aí tem que ser muito bem utilizado. Então, o meu apontamento vai junto aqui o Jefferson, enfim. E eu acho que a audiência virtual é mais produtiva, não tem o deslocamento. Realmente, mas eu acho que precisaria, na



Governo do Estado do Rio de Janeiro

minha visão, de mais divulgação da audiência, está, gente? Eu vi que teve divulgação do projeto do Metroleve, mas aí nas mídias não direciona para o site, o site que foi criado recentemente do Metrô Leve, nesse site que tem um *link* da audiência. E o *link* da audiência não ficou pronto há muito tempo, não foi há muito tempo que esse *link* está pronto, então, é claro, a gente tem uma outra oportunidade, mas eu sugeriria uma divulgação em massa hoje, diretamente ligando para o *link* de audiência, está? E minha pergunta, para aproveitar a oportunidade. Desculpa se eu for um pouco generalista, mas eu queria perguntar para vocês hoje: Como foi o processo de escolha, tá? Não criticando, porque, enfim, estou muito animado com o projeto está? Eu acho que a Baixada precisava de novas linhas, mas é vendo essas críticas que eu acompanhei também na mídia, enfim, de que a Supervia precisa de mais dinheiro, né? E até colocando outros pontos para uma Transbaixada ou a conexão da Via Light à Avenida Brasil. Enfim, até um projeto de BRT levando ali e na Via Light. Eu queria entender como foi o processo de escolha de usar essa verba, que eu acho que é o maior projeto do Pacto RJ, para fazer o Metroleve e nenhum outro projeto que talvez até já tenha sido muito falado anteriormente enfim...

[02:27:00]

**Sr. Mauricio Knoploch**

Então, o seu posicionamento é especificamente em relação à escolha do projeto, não é isso? Do PactoRJ. Vou passar aqui para o Riley para ele poder te responder.

[02:28:01]

**Sr. Riley Rodrigues**

Boa tarde, Daniel. Você aceita Mulin, eu aceito Riley. Então está tudo ótimo então. Tá tudo certo. Colega de Rural, também me formei na Rural, só que em Três Rios. Bem mais distante que você. Vamos lá. Primeiro, a ligação entre a Avenida Brasil e a Via Light é um projeto que está no Pacto, vai sair, já está em andamento. Então o projeto existe, está em execução. É o primeiro ponto que eu gostaria de trazer aqui sobre a escolha do projeto. A segunda, a Transbaixada. A Transbaixada é um projeto muito interessante através do rio, ao lado do rio Sapucaí, que me obriga a fazer 3.670 desapropriações. Imagina o custo de 3.670 desapropriações, sendo que algumas delas são Indústrias. O impacto que isso vai dar, a necessidade de recursos que isso vai gerar, o tempo que isso vai levar. E seria uma ligação transversal, levando o rio Sapucaí até a ali... a BR 040, em Duque de Caxias. Só para saber, esse projeto está no PEDUI, no Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana, mas não é, hoje, pelas condições econômicas e sociais, demanda e capacidade de execução, a prioridade. Principalmente, por quê? Porque ele depende de alguns fatores. Eu tenho de fazer 3.670 apropriações, eu preciso fazer todo um reforço estrutural ao longo do Rio Sapucaí. Então, isso é um complicador para esses fatores. Então essa é explicação em relação à Transbaixada. Em relação ao Metroleve, a sua escolha levou em consideração alguns fatores. O primeiro, a alta demanda por transporte naquela região, desde a Pavuna até Santa Rita. O fato de que estar entre duas vias de grande capacidade, que é a BR 116 e a Via Light, mas que você tem



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

poucas conexões de ligações aí. Você tem então uma demanda, um adensamento urbano muito grande, uma demanda muito grande. Então você tem essa questão, essa necessidade da população ali sem uma oferta. Segundo, nós temos a possibilidade de reduzir muito o custo de implementação, porque você tem ali a faixa de domínio da ferrovia de carga, você tem já uma área de baixa necessidade de terraplanagem, baixa necessidade de desapropriação, quase nenhuma... quase nenhuma necessidade de movimentação de terras e outros... e outras atividades. E você tem terrenos, ao longo do processo, e alguns imóveis, alguns edifícios e você pode ficar, qualificar tanto como equipamento urbano de lazer quanto para moradia, principalmente de interesse social, localizada próxima às estações. E mais, isso permite que você faça um programa de desenvolvimento levando para aquela região áreas que, já que você tem, por exemplo, a saúde, a uma determinada distância, onde você não tem essa oferta. Então nos permitiu criar um programa integrado no qual o transporte é uma das fases e, me permite dizer, não é nem a mais importante. Ele é o maior investimento, mas ele vai gerar a integração entre os centros gravitacionais de desenvolvimento que nós estamos desenvolvendo ali na Baixada Fluminense. Até porque a proposta vai ser mudar um pouco esse fluxo, é, melhor dizendo, mudar um pouco esse fluxo de pendulares de pessoas que vêm de toda Baixada para o centro Rio de Janeiro, Zona Sul, Barra da Tijuca e afins. A ideia é que você desenvolva aquela região economicamente para que as pessoas possam fazer o que, como faz em muitos países, e eu entro no metrô, entro no trem, eu viajo duas, três estações e desço. Isso aumenta a capacidade dinâmica do sistema, faz com que o sistema fique mais confortável. Por quê? Porque eu tenho área de desenvolvimento. Então a fase de mobilidade é a fase mais longa, que exige maior investimento de *Capex* físico. Por quê? Porque você tem superestruturas muito caras, instalação dos trilhos, a compra dos carros, do sistema de segurança. Então, você tem tudo isso, então ela é a fase que começa enquanto você está implementando todos os processos de incentivo ao desenvolvimento local e escolha dos serviços públicos que vão ficar nesses locais. Por isso é que ele foi selecionado, pela capacidade de atender ao maior número de pessoas com, apesar de ser o maior projeto do Pacto, com o investimento muito menor do que eu teria de fazer, por exemplo, nas mais 3.670 desapropriações para fazer a Transbaixada. Então, foi uma opção econômica, de economia, de capacidade de investimento e de, ao mesmo tempo, me permitir atender um número maior de pessoas ao mesmo tempo, mudando a configuração espacial socioeconômica da Baixada Fluminense. Criando novas áreas de desenvolvimento. Esses foram os fatores que levaram a escolher esse projeto, que não é um projeto novo. É um projeto que já se discute há mais de uma década. E que o Estado tem dois projetos já, dois estudos muito fortes. Um da AFD de 2015 e outro agora com o próprio PEDUI, que foi oficializado, teve conclusão em 2018. Esses são os fatores que levaram à decisão. São fatores, como você é economista, tanto exógenos quanto endógenos dos seus impactos em cadeia.

[02:33:29]

**Sr Daniel Moulin**

Ótimo! Obrigado.



Governo do Estado do Rio de Janeiro

[02:33:36]

**Sr. Maurício Knoploch**

Obrigado, Riley. Obrigado, Daniel, pela sua contribuição. Eu só queria reforçar, aqui, mais uma vez, no dia sete a gente vai ter uma segunda etapa dessa audiência pública, a consulta pública está no nosso site até o dia vinte e um de junho. Importante reforçar que no link, especificamente para participar da audiência pública, conforme também está lá nas regras do site, ele está disponibilizado com um dia de antecedência de cada uma dessas audiências. Até porque não faz sentido de disponibilizá-lo antes. Ok? Gostaria de reforçar também que todos os que estão enviando colaborações pelo *chat*, mais uma vez eu vou ler aqui o que está nas nossas regras de audiência pública, certo? O *chat* ficará desativado, uma vez que não há consulta por escrito na audiência pública. As consultas inscritas devem ser dirigidas ao sítio de internet da consulta pública. Mais uma vez, lembrando [www.metroleve.rj.gov.br](http://www.metroleve.rj.gov.br). Queria saber se temos mais alguém aí, colaborando. Para colaborar? Alguém com a mão levantada? Minha equipe de apoio. Ok. São 16:38hrs, a nossa audiência vai até as 17. Parece que uma pessoa que está pedindo levantou a mão. Pedro Silva, é isso? Pedro Silva. O Pedro Silva levantou a mão e a gente está aguardando aqui. Está se conectando o Pedro. Pode entrar com tranquilidade.

[02:35:27]

**Sr. Riley Rodrigues**

Enquanto ele se conecta aqui... Daniel, eu concordo plenamente com você em relação à necessidade de fazer uma divulgação muito mais ampla na próxima audiência pública. Nós vamos fazer. Eu concordo plenamente com você e com o Jefferson nesse sentido.

[02:35:44]

**Sr. Maurício Knoploch**

Ok, Pedro, por gentileza.

[02:35:51]

**Sr. Pedro Silva**

Oi. Boa tarde. É... por que escolher a implantação do metrô leve numa região onde a proximidade já é atendida...

[02:36:03]

**Sr. Maurício Knoploch**

Pedro. Só vou lhe pedir que você habilite seu vídeo, está? Pelas regras da audiência pública, a gente precisa que você se identifique primeiramente. Está bom?

**Sr. Pedro Silva**



Governo do Estado do Rio de Janeiro

Oi. Boa tarde. É... por que escolher a implantação do metrô leve numa região onde a Boa tarde. Oi. Eu queria saber o motivo..

**Sr. Maurício Knoploch**

Pedro, agora a gente tá te vendo. Se identifica aí com o teu nome completo, se você tiver representando alguma instituição, cargo e função, por gentileza, para que todos possam...

[02:36:46]

**Sr. Pedro Silva**

Boa tarde. Eu sou Pedro, Pedro Marcos Peres da Silva, sou morador de São Gonçalo, e estou representando a sociedade civil mesmo. Eu gostaria de entender o motivo de escolher a região entre a Pavuna e Nova Iguaçu para implementar o Metroleve, né? Já que eles são atendidos pelo sistema da Supervia, enquanto existem outras prioridades no sistema metroferroviário no Estado. E a conclusão da do Lote 29, por exemplo, o e também tem a linha 3.

[02:37:26]

**Sr. Maurício Knoploch**

Pedro, esses questionamentos já foram respondidos, mas eu vou pedir ao Riley que responda rapidamente a ti novamente.

[02:37:32]

**Sr. Riley Rodrigues**

Pedro, duas questões principais. Primeira questão, da economicidade. Você tem custo de execução de obra e você tem ali, primeiro, uma grande demanda populacional, uma grande densidade populacional, que gera uma demanda que precisa de um transporte. Você tem uma estrutura territorial que permite implementação em um custo muito mais baixo que qualquer outra parte do território Fluminense, e você tem a possibilidade de fazer uma integração direta com o sistema existente hoje, através da Pavuna. Esses são os pontos técnicos. Quando você olha para o outro lado, a questão ali de São Gonçalo, você tem um projeto que é de 1980... de 67, quando foi desenvolvido, através do Plano Policromático do Constantin Doxiádis. Você tem a grande dúvida do que fazer com esse sistema quando chegar ali em Niterói. O custo de você fazer uma integração diretamente com barcas seria muito grande. Barcas não suportariam o grande fluxo de pessoas que chegariam ali. Segundo, hoje o custo de fazer os túneis por debaixo da Baía de Guanabara seria impensável. Mas, você não tem dinheiro para se fazer isso e nem tem 30 anos para poder esperar que o sistema se pague, se viesse se pagar em 30 anos. Por exemplo, o Eurotúnel demorou 28 anos para se pagar, mesmo assim porque os governos francês e inglês assumiram as dívidas. Então temos uma questão de sentido. Enquanto em Nova Iguaçu você tem hoje em execução, vai ser feito agora o processo de licitação, faz parte do Pacto, inclusive. Você pode ver o MUVI, que é a questão da Mobilidade Urbana Verde Integrada, que vai ser a implantação um corredor de transporte, embora seja um corredor



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

no modelo BRT, está mais com uma estrutura de VLP, veículos leve sobre pneus. Então, você tem hoje um modelo exatamente igual, você tem um modelo que teve envolvimento regional no qual você vai desenvolver certos pontos específicos do território, inclusive com obras de drenagem, outras de melhoria do sistema. Mas daquela região de São Gonçalo, como você tem, de chegar até Alcântara, chegar na divisa com Niterói. Você tem esse ponto. Por quê? Porque a construção hoje do sistema metro-ferroviário entre Itaboraí e ali em Niterói, enfrenta primeiro a inexistência de um projeto atualizado que permita que a obra seja executada de maneira mais célere. Segundo, você tem um custo muito grande, porque nem toda a faixa de domínio da ferrovia antiga que hoje ainda existe. No mais, você teria desapropriações, teria intervenções em elevado que seriam bastante... bem mais complexas e caras. Em terceiro, ainda temos que tentar resolver a questão do que fazer com a população quando ela chegar ali na região das barcas, porque não dá para construir túnel debaixo da Baía da Guanabara. Não tem dinheiro para isso. Fato. Não há dinheiro para isso. Segundo ponto. As barcas não teriam capacidade de absorver, por exemplo, um total de 400 mil viagens por dia, a se considerar Itaboraí, São Gonçalo e parte de Niterói que vem para o Rio de Janeiro e que teriam potencial para utilizar essas linhas. As barcas não teriam como absorver esse volume colocado ali naquela região. Então você deve pensar em toda a estrutura do corpo urbano, em todo o impacto que isso causa. Não é só: eu tenho uma área vou construir uma linha de transporte porque ali cabe. Não é. O desenvolvimento urbano leva em conta muitos outros fatores, inclusive os impactos negativos na execução. Cara e que não tenha um planejamento que permita que ela seja integral. Neste momento, enquanto não se desenvolver essas duas questões, o investimento que está sendo feito em São Gonçalo, que não está esquecido, é o MUVI. O MUVI está sendo feito. É exatamente o mesmo modelo, a diferença é que vai ficar em São Gonçalo e vai ser sobre pneus, e não sobre trilhos. Não chega a Niterói porque hoje o custo de chegar em Niterói torna impraticável, e o custo de atravessar a Baía é exorbitante e não há recurso para isso. E despejar todo o volume da área hoje na estação das barcas, você simplesmente levaria ao colapso o sistema. As barcas hoje estão subutilizadas? Estão. Mas elas iriam ao colapso com esse volume. E do lado aqui do Rio de Janeiro, esse desde que fizeram a Renovação Urbana e tiraram aqueles ônibus que ficavam na Praça XV, logo ali no túnel ficava aquele ponto do ônibus e colocaram o VLT, você causou uma desintegração do sistema que as pessoas desciam, pegavam o ônibus e iam para os seus destinos. Agora não pode mais isso, então isso também foi um dos fatores que impactou negativamente barcas e fez cair ainda mais seus passageiros. Então, você tem toda uma estrutura que, primeiro, você precisa encontrar forma de equacionar esses problemas para, só então você executar a solução. Como eu disse, às vezes as ideias parecem excelentes, mas tem que ser exequível e tem que trazer o resultado positivo. Neste momento, o MUVI, lá em São Gonçalo, traz o melhor resultado de mobilidade para a população, assim como a integração na Baixada traz o melhor resultado de mobilidade na Baixada. Os dois lados estão sendo atendidos. Um projeto de características que atendam às características locais e à capacidade financeira do empreendimento. E os melhores impactos dentro da realidade territorial.

[02:43:00]



Governo do Estado do Rio de Janeiro

**Sr. Maurício Knoploch**

Ok, Riley. Obrigado aí pela resposta. Pedro desculpa aí, eu vou acelerar um pouquinho, mas, te atendeu aí a resposta do Riley?

[02:43:16]

**Sr. Pedro Silva**

Atendeu sim. Obrigado.

[02:43:19]

**Sr. Maurício Knoploch**

Ok. Obrigado a você pela participação, Pedro. Bom, temos mais uma pessoa aqui, que é o Carlos Júnior, também está com a mão levantada. Carlos, por gentileza. Carlos está... já estamos vendo aqui, já está se conectando. Ok, Carlos. Seja bem-vindo aí. Agora sim.

[02:43:59]

**Sr. Carlos Júnior**

Boa tarde a todos. Parabenizar aí o Maurício e o Riley pela excelente explanação do projeto. Sendo rápido na causa do horário, meu nome é Carlos Dias, eu estou representando a empresa Click Brasil, que é fabricante de material rodante, no caso VLTs, e eu tenho três perguntas bastante pontuais. A primeira em relação à faixa de domínio que é de exclusividade da MRS, eu queria saber como que anda a tratativa com essa empresa. Eu vi aí que as tratativas com as prefeituras já estão bastante avançadas, queria saber como é que estão avançando as tratativas para a MRS. Segunda pergunta: Quem seria o operador desse sistema. Seria Supervia? Seria um outro operador de São Paulo? E a terceira e última, eu sei que está em fase ainda de audiência e consulta pública, mas eu queria saber se já tem uma previsão para lançamento desse edital. Seria até o final do ano? Já tem algum mês específico? Quando seria o lançamento? Essas são as minhas três perguntas. Obrigado.

[02:45:08]

**Sr. Riley Rodrigues**

Eu agradeço, Carlos, as suas colocações. Vamos pontuar aqui. Primeiro, vamos começar pelo final. Previsão de lançamento do edital. A nossa previsão do lançamento do edital é para até o final do mês de julho. Então, essa nossa expectativa é, claro, dependemos também da velocidade da análise dos órgãos de controle, Tribunal de Contas, Procuradoria Geral do Estado. Como fazemos tudo de forma integrada e transparente para acompanhar, andando lado a lado com os órgãos de controle e fazendo tudo da maneira mais clara, legal e transparente possível. Então nós dependemos também dessa velocidade, mas o nosso planejamento prevê o lançamento até o final do mês de julho. Então, essa é a primeira resposta. A segunda, a segunda questão você perguntou quem seria o operador do sistema. Neste momento nós estamos fazendo o processo de licitação





## Governo do Estado do Rio de Janeiro

de RDCI para contratação do projeto executivo e execução da obra. A construção do sistema... a operação do sistema, ela vai ser licitada *a posteriori*. Quando o sistema estiver prestes a entrar em funcionamento, nós vamos licitar a operação. Por que de maneira separada? Primeiro porque se eu tivesse que eu colocar todo o *Capex* sobre a responsabilidade de um operador, eu ia repetir os erros cometidos com a Supervia, eu ia tornar o projeto simplesmente economicamente inviável. Segundo ponto. O Estado possui condições de, dentro do seu programa de redesenvolvimento, utilizar o transporte através da regra do DOT para aumentar o desenvolvimento, usar o modelo de transporte para impulsionar ou ser um dos impulsionadores, uma das bases do desenvolvimento local naquela região. Então não é só a linha. Ela complementa a todo um programa de desenvolvimento, por isso que o Estado é que vai construir *a posteriori*, o Estado vai fazer a licitação da operação. O operador vai ser responsável pelo *Opex* do processo. Isso torna o sistema extremamente viável, me permite fazer uma cesta com a previsão de reajuste, tarifas, ter um controle muito grande sobre a tarifa, evitar uma tarifa muito elevada, permite fazer uma integração com o sistema atual, inclusive tarifário, não só uma integração física, mas tarifária, dar realmente um resultado ao processo. Então por isso é que está sendo feito em duas fases, dessa forma. Em relação à primeira questão que você colocou, que é a tratativa com MRS. Bom. Nós tínhamos toda análise do processo. Precisávamos primeiro saber qual seria a posição do dono da área. O dono da área é o Governo Federal. Fomos então à ANTT, mostramos o projeto, questionamos, a ANTT respondeu oficialmente que, não havendo qualquer tipo de interferência com a linha concedida à empresa privada do transporte de carga, não havia restrições por parte da ANTT, isso para o Governo Federal, que é o dono do terreno. Tendo isso em vista, nós procuramos a MRS, nós tivemos já uma série de reuniões. Mais de dez reuniões com MRS tratando do assunto, equipe técnicas do Instituto Rio Metrópole com a equipe técnica do MRS. Deixaram bastante claro que MRS está num processo, foi aprovado agora pelo TCU, de renovação da sua concessão que tem algumas obrigações de investimento aqui na Região Metropolitana, muita coisa de passagem de nível, preservação da linha, e esse projeto do Metroleve contribui muito no que se refere à preservação e segurança da linha de carga, então ele é esposado com os interesses da MRS, até ajuda a melhorar a eficiência do sistema de cargas da MRS. Porém, o projeto executivo é um acerto que nós fizemos. O projeto executivo, ele vai preservar integralmente o traçado da MRS, ou seja, o projeto do Metroleve se adapta à área existente em relação à faixa de domínio, aos cruzamentos. Então, o Metroleve não vai impactar a MRS. Isso tem que ser construído junto ao projeto executivo e, pelo que nós avançamos, havendo esse resultado, que já está garantido pelo Estado, não há nenhum óbice para a utilização da faixa de domínio da MRS para a construção do Metroleve. Só quando nós chegamos a esse ponto específico, onde não havia mais óbice, é que nós então decidimos trazer o processo à consulta pública. Porque nós temos as condições de iniciar o processo para ouvir a sociedade, ouvir os interessados, ouvir os técnicos, fazer as correções, lançar o edital, colocar o processo para andar. Nossas expectativas é de que em 36 meses você tenha o metroleve da Baixada plenamente funcionando. 36 meses após assinatura do contrato, obviamente, e, se correr tudo certo, dentro do nosso cronograma, nós somos otimistas quanto a isso, será assinado na segunda quinzena de dezembro.



Governo do Estado do Rio de Janeiro

[02:50:07]

**Sr. Carlos Júnior**

Perfeito, obrigado.

[02:50:11]

**Sr. Riley Rodrigues**

Ah, e um detalhe muito interessante, Carlos. Nós não definimos tecnologia. O estudo é final, né? Você tem um projeto executivo que vai definir a tecnologia, nós temos as premissas. A tecnologia o projeto executivo que vai decidir.

[02:50:31]

**Sr. Maurício Knoploch**

Ok, Carlos. A gente agradece a participação e interação de vocês. Bom, só lembrado que nossa audiência pública de hoje vai até as 17 horas, como nós começamos um pouquinho atrasado até as conexões, a gente vai ficar aqui até as 17:10, para poder dar o período de três horas. Especificamente o que foi decidido para nossa próxima audiência pública. Sempre lembrando que no dia sete nós temos uma segunda audiência pública, nós estamos com a consulta pública em aberto até o dia vinte e um de junho, então nós já temos recebido várias contribuições, e todas as contribuições serão respondidas dentro do tempo definido pelo edital, pelo processo público. Ok? Bom. Estamos vendo aqui se tem mais alguém. Parece que temos aqui Reginaldo Silva. Levantou a mão. Reginaldo, você está presente conosco? O Reginaldo está entrando.

[02:51:50]

**Sr. Reginaldo Silva**

Oi. Boa tarde a todos. Me ouve, Maurício?

[02:51:53]

**Sr. Mauricio Knoploch**

Sim. Estou ouvindo alto e claro, Reginaldo. Se apresente para nós.

[02:51:59]

**Sr. Reginaldo Silva**

Perfeito. Meu nome é Reginaldo Silva, eu sou assessor de uma empresa estrangeira especializada na área do sistema metroferroviário. Quero parabenizá-lo, tanto você, Maurício, quanto ao Riley, pela apresentação do projeto. Vejo que o Estado tem tido uma grande desenvoltura para estar voltando a desenvolver projeto de infraestrutura dessa natureza. Eu quero comentar, fazer três ponderações aqui, sugestões, Riley e Maurício, é... do ponto de vista mais do contexto do edital. Nós temos aí uma obra de determinado



Governo do Estado do Rio de Janeiro

porte, né? Nós estamos falando de uma obra de 1 bilhão e 700 milhões de reais, não corrigido ainda, e nós temos uma cláusula, Riley e Maurício, que é a cláusula 5 de participação, que eu vejo a preocupação do Estado muito grande na questão da economicidade, e o Riley tocou muito nesta questão também, de fazer com que os projetos sejam viáveis né? Então eu acho que a cláusula 5, que fala sobre participação de empresas, deveria estar um pouco mais clara e objetiva sobre empresas estrangeiras, participação de empresas estrangeiras. Ali, sim, tem em si uma visão clara sobre isso, mas acho que deveria estar mais objetiva em relação a esse ponto aí. Eu queria entender de vocês o quê que o Governo está pensando a respeito desse assunto. O outro ponto de vista é sobre os índices de reajuste de materiais e equipamento. Nós estamos falando de equipamento de sistema de material rodante, sistemas complexos que vocês têm um nível de integração muito grande e eles têm um peso geralmente em obras desse sistema em torno de sessenta por cento. Se haveria, ou se o Estado está pensando em ter algum índice de reajuste específico para esses itens em função de que todos os materiais oriundos de aço têm tido reajuste aí que são indecentes durante o período, como todos, de pandemia, e também de guerra. E um terceiro ponto que eu queria só pontuar aqui. Não foi distribuído nesse material ainda minuta de contrato, mas é a sugestão de uma da cláusula de arbitragem, para que fique também um processo bastante transparente, como vocês citaram desde o início, e para que também haja uma maior participação de empresas internacionais nesse processo. Muito obrigado pela atenção.

[02:54:24]

**Sr. Maurício Knoploch**

Ok, Reginaldo. Só antes de continuar. Seguindo aqui a regra a nossa audiência pública, eu pediria para você... você comentou que você é representante de uma empresa estrangeira, mas que empresa seria essa?

[02:54:24]

**Sr. Reginaldo Silva**

Perfeito. Eu sou da empresa RECATS Engenharia Consultiva, e estou representando aqui os interesses de uma empresa internacional. E eu não posso... não posso abrir ainda, mas está toda... todas as informações estão prestadas, inclusive pelas perguntas colocadas no site.

[02:54:58]

**Sr. Maurício Knoploch**

Mas você já identificou a RECATS Engenharia Consultiva. Ok. Obrigado.

[02:55:04]

**Sr. Riley Rodrigues**



## Governo do Estado do Rio de Janeiro

Ok, Reginaldo. Suas contribuições são pontuais, e isso é importantíssimo quando acontece, até para que possamos ser mais objetivo. Vamos lá. Em relação à cláusula 5, deixar mais clara a participação de empresas estrangeiras. Primeiro, não há nenhum tipo de impedimento ou restrições de participação de empresas estrangeiras, o fato é que, desde que as empresas estrangeiras tenham, é claro, uma filial estabelecida aqui no Brasil. Ela precisa estar no Brasil. Se a empresa estrangeira não estiver no Brasil, pode participar de um consórcio, desde que a empresa brasileira seja a líder do consórcio, como está escrito. Mas nós podemos sim deixar isso de maneira bem mais clara, está? Na cláusula 5, eu concordo com você, nós vamos realmente tornar isso bem mais claro. Em relação à minuta de contrato cláusula da arbitragem, nós estamos usando, no governo do Rio de Janeiro, cláusulas de arbitragem, cláusulas bastante claras sobre isso, assim como temos no contrato da concessão de saneamento, estará realmente bastante claro e bastante rigoroso. A nossa estrutura de governança prevê, sem sombra de dúvidas, a arbitragem, a escolha daqueles Institutos, de um dos institutos, o Estado nos termina, de um dos institutos reconhecidos em arbitragem no Brasil. Então, realmente, essa é para nós, hoje, uma questão essencial, a questão da arbitragem, a existência dessa cláusula de arbitragem, de maneira bastante clara e efetiva. Quanto aos índices de materiais, equipamentos, principalmente no caso do aço. Vale lembrar, nós ainda não temos valores atualizados do projeto. Então eu não posso dizer para você que o projeto é de um bilhão e 740, se ele vai custar um bilhão e 800 ou um bilhão e 990. Não tenho como lhe dizer isso agora. É claro que equipamentos específicos têm correções específicas. A algumas coisas se aplicam o INCC, nas ações da construção civil, em algumas coisas se aplicam índices específicos, tem algumas vezes que são menores inclusive e que o INCC e o IPCA. Então, isso tudo será feito. Isso tudo será feito, será analisado. O projeto em si, executivo, será entregue, será analisado, como foi colocado. Se a proposta ficar acima daquele valor que o Estado, depois de fazer essa proposta para análises econômicas, entendeu como sendo o teto, o Estado senta e conversa com a empresa que teve o melhor resultado em termos de preço e técnica, para tentar equalizar essa questão. Se não for possível, passa para o segundo colocado. Agora, o Estado não vai, em hipótese nenhuma, por exemplo, colocar um valor de projeto que inviabiliza o próprio apenas para dizer que atingiu a economicidade máxima, a economicidade significa: eu fiz o melhor projeto pelo preço justo, que garante o resultado para o Estado, para população, e garante a remuneração adequada a quem executou. Essa é a tradução de economicidade para o Estado.

[02:58:09]

### **Sr. Reginaldo Silva**

Bom. Perfeito. Eu acho que que é isso. Foram respondidos aí todos os pontos e só por último, desculpa aí a voltar mais uma pergunta, mas é... para mim ficou uma dúvida em relação ao prazo de publicação do edital. Vocês comentaram aqui, talvez final de julho de 2022, depende dos órgãos, claro, mas o prazo, o Maurício... Maurício não, o Riley, que seria dado para as empresas executar essa proposta. E nós temos um, esse é um projeto complexo, um projeto que envolve uma série de garantias, por parte das empresas que possam estar executando, e tem que ter capacidade para isso. Aqui no Brasil tem diversas,



Governo do Estado do Rio de Janeiro

mas existe também uma questão de se fazer bem feito, conforme você tem colocado. Então, com prazo estimado hoje, mesmo que não seja uma coisa ainda fechada, mas que estão imaginando, que essas empresas possam fazer essas propostas, por gentileza. E finalizando, minha pergunta.

[02:59:03]

**Sr. Riley Rodrigues**

O projeto é extremamente complexo, como foi o projeto da construção de saneamento. Nós demos 120 dias para ele. Para o saneamento. Nesse momento, a nossa expectativa é que esse projeto, esse projeto, entre a publicação do edital e a realização mesmo da licitação, da abertura de envelopes, gire em torno de 140, 150 dias.

[02:59:31]

**Sr. Reginaldo Silva**

Perfeito. Muito obrigado.

[02:59:43]

**Sr. Maurício Knoploch**

Ok, Reginaldo. A gente agradece aqui as participações. Temos mais alguém aí, na... ninguém está neste momento. Ok. São 17:03, e a gente vai continuar aqui até às 17:10, para cumprir as três horas de prazo para essa audiência pública. Sempre lembrando que no próximo dia sete nós temos mais uma audiência pública nesta plataforma virtual, e que a consulta pública ela segue aberta até o dia vinte e um de junho. Já temos recebido bastante contribuições, bastante questionamentos, bastante observações através, diretamente lá do nosso sítio, reforçando [www.metroleve.rj.gov.br](http://www.metroleve.rj.gov.br). Seguimos aqui aguardando então. Bom, pessoal. São 17 horas e 8 minutos. Queria agradecer aqui a todos que participaram dessa nossa primeira audiência pública do Programa de Redesenolvimento Urbano Integrado, Fase Mobilidade Metroleve. Lembrando que no próximo dia sete nós teremos a segunda audiência pública. A consulta pública segue em aberto até o dia vinte e um de junho. Queria agradecer aqui ao Senhor Riley, assessor da Casa Civil, que esteve conosco presente aqui respondendo a todos os questionamentos necessários, a alguns membros da comissão técnica que estão aqui nos apoiando, a toda equipe de suporte de TI aqui, que apoiou para que essa plataforma funcionasse adequadamente. Enfim, nesse momento, a gente está dando por encerrada a primeira audiência pública, então, do Programa de Redesenolvimento Urbanos Integrado fase mobilidade Metroleve. No dia sete de junho estaremos juntos novamente. Muito obrigado a todos.

(Encerrada com 03:04:54 de audiência).