



Governo do Estado do Rio de Janeiro

**ATA DA 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PROGRAMA
DE REDESENVOLVIMENTO URBANO
INTEGRADO DA BAIXADA FLUMINENSE – FASE
MOBILIDADE - METROLEVE**

Data 07/06/2022 - Plataforma digital de videoconferência

Link: [Audiência Pública Metroleve – You Tube](#)

[00:00:36]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Boa tarde a todos. Vamos iniciar, nesse momento, a 2ª Audiência Pública do Ciclo de Consulta Pública para a coleta de contribuições da Fase de Mobilidade do Programa de Redesenvolvimento Integrado da Baixada Fluminense. Essa fase serve para que possamos, o Governo do Estado, coletar contribuições, informações, propostas de melhoria do Projeto de Mobilidade do Programa de Redesenvolvimento Econômico da Baixada Fluminense. Para presidir essa Audiência Pública eu convido o Diretor de Projetos do Instituto Rio Metrôpole, Maurício Knoploch. Maurício, boa tarde!

[00:01:29]

Sr. Maurício Knoploch

Riley, obrigado. Boa tarde a você, boa tarde a todos os presentes nessa Audiência. É, esperamos que a gente tenha como na anterior, uma, uma Audiência bastante profícua e com bastante interação com todos em função da importância do projeto que agora se apresenta. Bom, vamos iniciar, então, essa audiência pública lendo as regras para participação na audiência do Programa de Redesenvolvimento Urbano Integrado da Baixada Fluminense. Nessa fase, estaremos tratando da mobilidade do Metroleve da Baixada. A presente Audiência Pública está inserida no contexto da abertura da consulta pública pelo Estado do Rio de Janeiro, conforme publicado no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro do dia 10 de maio de 2022, na 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 e seguirá até o dia 21 de junho de 2022, disponibilizando assim os documentos apresentados pelas equipes técnicas da Secretaria de Estado da Casa Civil, bem como do Instituto Rio Metrôpole, que também informam a presente Audiência Pública no endereço de internet <http://www.metroleve.rj.gov.br/> permitindo o encaminhamento de comentários, dúvidas e sugestões por meio de 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 sempre o critério de inscrição para o uso



Governo do Estado do Rio de Janeiro

da palavra, regendo-se pelo princípio da oralidade com as características desta plataforma eletrônica *on-line*. 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. As solicitações serão atendidas de acordo com o limite disponível de tempo na Audiência Pública com até três minutos para o uso da palavra, observando-se, rigorosamente, a ordem de inscrição. Recomenda-se, preferencialmente, o uso de fones de ouvido, *headphones* e microfones. 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 e deverá ser encaminhada por escrito para o sítio da internet da Consulta Pública. Ao iniciar sua pergunta ou manifestação o participante deve indicar seu nome completo, cargo e função e instituição à qual pertence e o tema específico da pergunta ou manifestação. Tratando-se de pergunta, a resposta será direcionada a um ou mais dos expositores técnicos presentes na Audiência Pública. O sistema de videoconferência manterá os microfones de todos os participantes desativados de modo a permitir a boa organização da Audiência Pública e a evitar que haja manifestações sobrepostas e concomitantes. Somente será disponibilizada a 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 às 17:00 horas do dia de hoje. Portanto, o tempo definirá a limitação de manifestações. Caso não haja tempo suficiente para atender a todas as inscrições para o uso da palavra, poderão ser feitas estas manifestações com a opção escrita no sítio da internet da Consulta Pública. Solicita-se que as perguntas e dúvidas, preferencialmente, busquem tratar de temas novos que não tenham sido ainda respondidos anteriormente. As indagações já respondidas poderão ser consideradas como anteriormente atendidas. As contribuições que não versarem sobre matéria, objeto da Audiência Pública, serão consideradas prejudicadas e poderão ser interrompidas para melhor aproveitamento do tempo. A inscrição do interessado será atendida para 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 oportunização todos os demais solicitantes da fila de inscrição para uso da palavra. O *chat* ficará desativado uma vez que não há consulta por escrito na Audiência Pública. As consultas escritas devem ser dirigidas ao sítio da internet da Consulta Pública, mais uma vez lembrando <http://www.metroleve.rj.gov.br/>. Questões não disciplinadas nas regras descritas serão definidas pela presidência da mesa. Tendo colocadas essas regras de participação nas Audiências Públicas, eu retorno a palavra ao Sr. Riley Rodrigues para que ele possa dar



Governo do Estado do Rio de Janeiro

início à apresentação do Projeto de Redesenolvimento Urbano Integrado da Baixada Fluminense.

[00:08:35]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Obrigado Sr. Maurício. Agora, nós vamos compartilhar a tela da apresentação do Programa de Redesenolvimento Urbano Integrado da Baixada Fluminense da Fase Mobilidade Metroleve. Lembrando essa apresentação tem como objetivo apresentar os principais pontos dos pontos iniciais do Projeto para que possa contribuir com os participantes, para que possam, então, buscar junto ao *site* <http://www.metroleve.rj.gov.br/> os detalhes do Projeto, os detalhes da Proposta, para poderem fazer suas contribuições de maneira mais assertiva e íntegra. O Programa de Redesenolvimento Integrado da Baixada Fluminense é um programa de revitalização urbana e socioeconômica, vai além de uma Proposta de Mobilidade Urbana. Ele parte do princípio de garantir melhoria das condições de vida para população dessa parte do território Metropolitano. O foco das ações do Programa de Redesenolvimento está em quatro eixos principais: morar melhor, melhorar as condições de moradia da população ao longo do traçado dessa conexão de mobilidade; trabalhar melhor, criar maior e melhores condições de trabalho de oferta de emprego e geração de vagas de emprego para que a população possa situar em termos produtivos mais próximo de sua residência; ter acesso a equipamentos de todo tipo, escolas, postos de saúde, área de lazer e outros serviços para que a população possa mais próximo possível de sua residência ter acesso a esses serviços e reduzir a sua, hoje, obrigação se deslocar algumas vezes por mais de duas horas atrás de serviços essenciais que deveriam ser apresentados, ofertados logo em torno de suas residências E, é claro, deslocar-se melhor, porque é importante que mesmo você tendo que fazer deslocamentos menores, você faça isso de maneira mais eficiente e com menor custo.

[00:11:07]

Sr. Maurício Knoploch

Sr. Riley, só um, só um momentinho, a sua apresentação não tá passando na tela para todos. Vou pedir a nossa equipe de TI que ajuste aí.

[00:11:21]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Ok, vou aguardar, então, um instante porque não está passando. É um problema de quando liga, na integração de sistemas. Vamos interromper o compartilhamento da tela e tentar novamente iniciar o processo de compartilhamento, que é para poder... ah, parece que agora a tela começou a, não o sistema não está passando. Temos um problema técnico, pedimos desculpas às pessoas que estão nos acompanhando, que temos um problema



Governo do Estado do Rio de Janeiro

técnico, a apresentação não está evoluindo *slide a slide* no *YouTube*. Então, nós solicitamos que aguardem um instante para que possamos tentar recuperar esse sistema.

[00:12:46]

Sr. Maurício Knoploch

Eu vou aproveitar, então, aqui esse tempo que a gente tá corrigindo pra um ponto importante na última, na primeira Audiência Pública, no dia 1º, é sempre lembrar quando mais adiante for o momento de fazerem as solicitações, perguntas e manifestações, sempre que levantarem a mão, manterem a mão levantada, que eventualmente alguns apertavam um botão e a gente identificava, mas como depois o botão era desapertado, a gente não conseguia identificar novamente. Sempre reforçando, também, pelas regras da nossa Audiência toda vez que for fazer uma manifestação é fundamental que a pessoa esteja com seu vídeo ativado e que se identifique de maneira clara com seu nome, se pertencer a alguma instituição, que instituição é essa, cargo e função ou se eventualmente forem representante de alguma, de algum órgão da Sociedade Civil, também o faça de maneira clara para que nós possamos interagir. *Ok*, parece que agora a gente conseguiu recuperar o controle e comando da apresentação.

[00:14:52]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Bom, nós estamos com pequeno problema, nós estamos retomando aqui a apresentação. Neste momento estamos tentando resolver o problema. O problema permanece. Peço desculpas a todos que estão participando dessa, dessa Audiência, vamos tentar ver se agora nós conseguimos prosseguir com a apresentação. Desativar o... desativado. Bom, parece que nós conseguimos resolver aqui a questão. Peço desculpas a todos que estão participando dessa Audiência Pública e acompanhando. Problemas técnicos, infelizmente, de tecnologia da informação acontecem, afinal de contas, é, a internet veio para resolver problemas que a gente não teria sem a internet. Então, como eu estava dizendo, o Programa de Redesenolvimento Urbano Integrado da Baixada Fluminense tem foco em melhorar as condições de vida da população, nessa parte do território metropolitano, com foco em morar melhor, trabalhar melhor, ter acesso a equipamentos de todo tipo como educação, saúde e lazer, melhorar as condições de deslocamento da população. Agora é a minha tela que não passa. É piada!

[00:18:21]

Sr. Maurício Knoploch

Senhores vamos, vamos tentar fazer aqui uma, um plano B, uma contingência aqui. Vamos, vamos trocar aqui de lugar e de computador que eu acho que vai facilitar. Onde vai aparecer Mauricio falando vai ser o Riley.

[00:19:30]



Governo do Estado do Rio de Janeiro

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Vai trocar? Pedimos, pedimos desculpas a todos por esses problemas. Pedimos desculpas a todos por esses os problemas, nós certamente vamos prorrogar o horário da Audiência Pública para compensar esses momentos perdidos no início. Como já dissemos, o Programa de Resenvolvimento Urbano tem por objetivo melhorar a qualidade de vida da população nesse, nessa parte do território Metropolitano, e, e... se esse raio passasse eu continuava. Peço desculpas pela minha expressão é que eu estou extremamente frustrado com o fato de que nada absolutamente nada está funcionando. Se continuar dessa forma seremos forçados a suspender Audiência Pública e marcar uma nova data. É porque da maneira como está, não temos condições. Vamos tentar novamente. Já havíamos dito que o foco está em criar condições para a população dessa região possa morar melhor, trabalhar melhor, ter acesso aos equipamentos de educação, saúde, lazer de maneira estruturada, deslocar-se melhor pelo território e esse corredor de estudos abrange parte do território de 5 Municípios Metropolitanos. Começa pelo Município do Rio de Janeiro, na Pavuna, passa por São João de Meriti, Mesquita, Belford Roxo e Nova Iguaçu, estende-se por mais de 20 quilômetros a partir desse Polo Multimodal Pavuna até Santa Rita, em Nova Iguaçu, próxima ali ao Arco Metropolitano. Pra que pudesse ser desenvolvida uma proposta que levasse não só melhores condições, mas desenvolvimento socioeconômico pra região, foi feito um diagnóstico das principais potencialidades e fraquezas locais. Começando, claramente, pelas fraquezas, um ambiente degradado. Você tem um ambiente de baixa dinâmica econômica. Você tem um ambiente que você precisa recuperar a parte de urbanização. *Déficit* de equipamentos, você tem poucos equipamentos de saúde, equipamentos de educação, pouca oferta de emprego, um déficit de emprego muito grande na região, um grande número de ocupações irregulares, ocupações ilegais ao longo do trecho, uma dinâmica de mercado imobiliário bastante fraca. Você não tem uma estrutura mercado imobiliário adequada. Por outro lado, a região tem grandes potencialidades. Uma área construtiva disponível que ainda pode ser aproveitada, principalmente, integrando com a, os pontos por onde estão previstos serem colocados as Estações do BRT. Continuamos com problemas, então, vamos parar outra vez. Eu vou gravar aqui o pedido desculpas e vou apertar a cada três minutos para vocês poderem ouvir. Acho que fica mais fácil que eu pedindo desculpas toda hora. Como eu disse, há uma área disponível naquela região em torno desse traçado que permite que você possa desenvolver projetos integrados de habitação, geração de empregos, comércios e serviços. Você tem uma possibilidade de produção de qualidade urbana e essa qualidade urbana se reverte em atração de emprego. Você tem condições de atrair empregos para a região melhorando a estrutura urbana, é a possibilidade de promover moradias de locação social de qualidade integrada as Estações do Metroleve, integrado também o Projeto de geração de melhoria com a colocação dos equipamentos de saúde, educação, lazer e outros. A área de estudo onde estes 5 municípios residem, pouco mais de 2 milhões de pessoas. São 217 mil no Bairro da Pavuna no Rio de Janeiro, o Município de Nova Iguaçu possui 823 mil pessoas, assim como os Municípios de Belford Roxo 513, São João de Meriti 472 e Mesquita 176. Por que você considera a população inteira destes Municípios



Governo do Estado do Rio de Janeiro

já que você tem um traçado, é específico do sistema? Por que esse sistema tem será sistema troncal, ou seja, teremos linhas alimentadoras levando a população de ônibus de serviços de transporte complementar para as Estações do Metroleve, então, será alimentada por linhas, é, que vão levar os usuários para o Sistema do Metroleve, então, nós temos uma área com 2 milhões e 200 mil habitantes. Dos Municípios da Baixada Fluminense, nessa área de estudo especificamente, Baixada mais Pavuna, 65% da população, aproximadamente, está em idade ativa, idade de trabalho entre 15 e 59 anos, é claro que a idade do trabalho vai muito além dos 59, mas esse é o recorte utilizado pelo IBGE. 25% das pessoas estão com idade escolar, de 0 a 15 anos do Ensino Escolar Fundamental. Então, você tem uma demanda muito grande, demanda muito grande de serviços de saúde e educação e uma demanda muito grande por mobilidade, porém esta população enfrenta um problema da baixa qualificação e da baixa remuneração. A qualidade do emprego é ruim e a remuneração do emprego também. 2/3 dos domicílios apresenta renda inferior a três salários mínimos totais. Considerando uma média de 4 pessoas por domicílio, você tem menos de 1 salário-mínimo *per capita* nesses Municípios. Devido ao *déficit* de empregos na Baixada Fluminense grande parte dessa população se desloca para fora dos Municípios onde residem e num único sentido, a cidade do Rio de Janeiro, e grande parte da porta de entrada é exatamente o Bairro da Pavuna, onde você tem metrô, trem, mas você não tem um transporte de maior capacidade alimentando essas Estações de metrô e trem que passam pela Pavuna. Ao mesmo tempo você tem hoje uma linha férrea com uma faixa de domínio que permite uma otimização sem que você impacte o transporte de cargas, você permite uma utilização, uma urbanização, uma utilização para transporte de passageiros e uma melhoria da estrutura urbana, do tecido urbano no entorno. Aliado a esse quadro, é baixa oferta de escolas técnicas e universidades nesses Municípios e isso dificulta o acesso à formação, a emprego e gera enormes fluxos direção Rio de Janeiro. Fluxos por emprego, fluxos por educação, fluxos por saúde, por consumo e por lazer Fluxos esses que com Programa de Redesenvolvimento Econômico a ideia é que nos próximos anos você inverta esse fluxo e consiga oferecer esses serviços, essa qualidade de vida nos próprios Municípios da Baixada Fluminense. Isso vai gerar uma mudança de imagem da região e essa mudança é um elemento chave, essencial, crucial para viabilizar o desenvolvimento urbano desse eixo Pavuna-Santa Rita. Essa transformação da imagem gerada pelo Programa de Redesenvolvimento Econômico, pela estruturação da implantação de serviços, pela implantação do sistema de transporte vai gerar uma valorização urbana reforçando a atratividade do território para os investidores que verão ali oportunidades de explorar o crescimento, a retomada do crescimento do consumo, a oferta de serviços de atividades da população, além, é claro, e com um impacto, de aumentar a qualidade de vida da população residente. E essa solução passa pela melhoria de alguns itens dos quais dependem especificamente a ação do Estado, e quando falamos de Estado, falamos de ação integrada entre o Governo Estadual, Governo Municipais e ação Federal, estamos falando de qualificação de espaços públicos, praças, hortas comunitárias, ofertas de lazer, ofertas de moradia, moradia qualificada próximos a eixos de transporte e eixos comerciais



Governo do Estado do Rio de Janeiro

e de serviços, equipamentos públicos não apenas as praças, mas escolas, postos de saúde, espaços de lazer, espaços verdes, atividade econômica, incentivo para implantação de atividades econômicas, conexões diretas com entorno imediato e novas ofertas de mobilidade, no caso específico, estamos falando da oferta estruturante do Metroleve, esse ramal na Baixada Fluminense. E as condições para o sucesso desse Projeto passa por estabelecer, primeiro, um quadro regulatório forte para controlar o adensamento na área. De que maneira aquela área deve crescer? Deve crescer obviamente no entorno desse novo eixo para aproveitar a capacidade desse eixo de gerar desenvolvimento e de gerar transporte da população, deve implementar um sistema de repartição de mais-valia gerada nos lotes privados através de outorga de direito de construir acima do coeficiente de aproveitamento básico. Por exemplo, você tem ao longo da via uma autorização de colocar três andares, quatro andares, você autoriza a construção acima desse coeficiente, oito andares, dez andares e para isso é preciso pagar uma outorga, um valor específico ao, aos municípios para executar essa obra. A Regulamentação Urbana constitui, então, uma ferramenta essencial para implementar mecanismos de valorização urbana, e uma regulamentação urbana que passa pela ação das Prefeituras e do Governo do Estado e é indispensável uniformizar as regulamentações urbanísticas e estabelecer um coeficiente de aproveitamento único na totalidade da área de intervenção. Ao longo do Metroleve você precisa de um padrão construtivo, um padrão de ocupação. A ideia é exatamente essa você gerar um padrão, não padrão é, é de, de arquitetônico, mas o padrão construtivo que permita ter um melhor aproveitamento de uma capacidade de média à grande, grande escala no transporte. Junto a isso, é preciso levar incentivos sociais e econômicos ao desenvolvimento da região, a melhoria na qualidade abrangendo os serviços públicos, melhorar o saneamento básico, o que já está sendo feito a partir da concessão dos serviços municipais de saneamento, os Municípios fizeram a concessão dos serviços de saneamento e obras de urbanização, esgotamento sanitário, melhoria do sistema de abastecimento de água, paisagismo, obras e recuperação de vias, calçadas já estão sendo feitas. O Estado está levando o Programa Segurança Presente para esses Municípios, então, terá um Programa Segurança Presente ao longo da linha férrea. Houve um aprendizado muito grande com os problemas de hoje, não apenas hoje, mas ao longo da história enfrenta Supervia e que hoje acabam eclodindo de maneira mais, mais intens. Então, o próprio transporte, o Estado está estruturando junto com o Instituto Rio Metrôpole que vai fazer a contratação do Plano de Mobilidade Metropolitana até para poder integrar todos as vias de transporte, principalmente rodoviário como linhas alimentadoras no sistema troncal, que é o sistema ferroviário. A possibilidade de incentivos fiscais estaduais e municipais com o objetivo de adensar as atividades econômica de moradias. E as pessoas perguntam, é possível fazer isso? Temos um exemplo nesse momento passando pela Assembleia Legislativa que é a proposta de criação da Zona Franca do Centro do Rio de Janeiro com a possibilidade de estender até ali a parte do Porto, que é criar uma zona com impostos diferenciados para levar o desenvolvimento econômico. A ideia é você fazer o mesmo tipo de movimento ao longo dessa estrutura da linha férrea que é para desenvolver esses municípios da Baixada



Governo do Estado do Rio de Janeiro

Fluminense. Incentivo à inovação, focar setores potenciais um desenvolvimento da região, por exemplo, educação, tecnologia da informação e comunicação, criar sistemas de novos negócios como *startup*, *coworkings*, Centros Comerciais e Centros de Distribuição Logística e, a Proposta, a possibilidade de novas receitas tributárias diretas e indiretas, com por exemplo, você incentivar o uso de energia solar é um estudo aqui também sendo feito pelo Instituto Rio Metrôpole, a operações urbanas consorciadas nessa região e receitas acessórias dos empreendimentos licenciados pelo Município também pensados de que maneira isso pode reverter em investimentos para melhorar a população da situação local, nesses locais onde você vai fazer essa implantação desse Projeto de Redesenvolvimento, e aí também dá uma maior autonomia e sustentabilidade econômica-social pra região reduzindo a sua dependência dos subcentros Regionais na Região Metropolitana, seja ele Pavuna, seja ele, aqui, Madureira, seja o centro de Nova Iguaçu, você tornar essas áreas mas Independentes, mais capazes de gerar empregos, atrair população. A valorização das áreas próximas às estações pra isso é essencial. Você tem grandes vazios urbanos, alguns vazios urbanos nos quais você pode implantar, de maneira integrada, parques urbanos e nesses parques no seu entorno você ter áreas de habitação de interesse social, prédios de moradia com foco principalmente em retirar de áreas de extremo risco a população que hoje vive nesses locais com risco de deslizamentos, escorregamentos e enchentes. Levar essa população para essas áreas como a diferença, ao contrário que foi feito historicamente onde eram levados para a região onde você não tinha sequer um meio de transporte, um equipamento de saúde, um equipamento de educação. Dessa vez, o Projeto prevê você implementar esses sistemas, então, você vai levar essa população, construir essa habitação de interesse social no entorno imediato de uma estação ferroviária, ou seja, você vai gerar o transporte e, além disso, você vai gerar condições de ter empreendimentos comerciais e de serviços, além de garantir a distâncias adequadas a existência de oferta de escolas, postos de saúde, unidades de pronto atendimento para que você possa oferecer essa estrutura a população no desenvolvimento integrado e racional. Também olhar prédios abandonados ao longo das, da via e fazer com que esses prédios abandonados possam ser aproveitados para uso misto, moradia, comércio, serviços, gerando um desenvolvimento maior na região e a recuperação das ruas de entorno com obras de drenagem, saneamento, pavimentação e calçadas. Então, a Proposta do desenvolvimento, do Redesenvolvimento Metropolitano é muito mais ampla do que apenas você ter uma ideia de transporte continuando com o equívoco histórico do Rio de Janeiro que é trazer as pessoas em transportes e viagens de longa distância sempre pro Rio de Janeiro esvaziando economicamente os municípios da Região Metropolitana ao mesmo tempo em que você cria um adensamento artificial da cidade do Rio de Janeiro onde as pessoas se deslocam, acabam trabalhando e gastando o que ganham. Então, a ideia é você redistribuir o desenvolvimento pela Região Metropolitana. E aquelas áreas em que você terá a existência desse sistema, você fazer uma recuperação, uma reurbanização, uma recuperação integral desses bairros como o caso do modelo pensado ali pra Pavuna, onde você tem a requalificação urbana com áreas de residencial, onde você tem, ali, a linha férrea, renovação urbana com áreas de uso misto e a estação do Metroleve



Governo do Estado do Rio de Janeiro

sendo então uma, um ponto gravitacional dessa remodelagem urbana. Então, o Programa de Redesenvolvimento Urbano Integrado ele passa por vários elementos de, históricos, movimentos de infraestrutura verde, questões de multi-escala, questões sociais, elementos de integração, no qual está a mobilidade urbana, no qual está a integração do Metroleve com ampliação do tratamento qualitativo dos parceiros, de implementação de ciclovias, integração de mobiliário urbano e qualidade com árvores a fim de garantir um bom nível de serviço é, aos usuários, limitação do espaço ocupado por veículos privados dá mais espaço ao transporte público, privilegiar soluções de passagem de nível de linha de transporte de carga com as vias existentes, só precisa de você tirar um pouco desse conflito. O Projeto do Metroleve prevê, inclusive, que seja feita passagens em desnível por parte do sistema do Metroleve beneficiando não só as cidades, como também beneficiando o importantíssimo transporte de cargas dessa região que deve ser não só preservado, como incentivado e dinamizado, porque ele é importante para economia daquela região, é importante para economia da cidade e do Estado do Rio de Janeiro. Integrar as passarelas em intervalos regulares sempre que o atravessamento em nível por impossível a fim de manter uma conexão entre os dois lados da linha férrea. Realizar a segregação da linha férrea com cercas que não fechem a visão. Pensar em utilizar, por exemplo, hortas verticais, jardins verticais para melhorar inclusive a parte da urbanidade da região. Nos trechos em que for necessário edificar muros, vegetalizar esses muros, reduzir ao máximo o efeito do corte inerente à segregação. E ao longo desse processo, foram pensadas questões sobre o porquê você optar por esse investimento. Primeiro, o pensar o futuro. A razão de existir do Programa de Redesenvolvimento Urbano integrado da Baixada Fluminense, assim como também há o Programa de Redesenvolvimento Integrado do Leste Fluminense com o MUVI, que é o transporte de Mobilidade Urbana Verde Integrada lá em São Gonçalo. A ideia é você levar qualidade de vida para população que hoje convive apenas com aspectos negativos. Nesse caso os aspectos negativos da linha férrea que nem sequer é responsabilidade no sistema transporte de carga porque a cidade cresceu pra cima do modelo da linha férrea e isso também impacta aos dois sistemas, impacta a cidade e impacta de maneira intensa um setor importantíssimo para a economia do Rio de Janeiro. O trem de carga acabou se tornando uma cicatriz nas cidades, separando bairros, condenando a região em baixo desenvolvimento e condenando o próprio trem a uma baixa velocidade, a perda de dinamismo e a impacto negativo na economia. Ao mesmo tempo essa linha férrea acaba sendo exposta a riscos de invasão da faixa de domínio, que acabam diminuindo a sua eficiência e impactando de maneira negativa toda uma estrutura de desenvolvimento fluminense. E por que, então, o Estado decidiu investir 1 bilhão e 740 milhões de reais, ainda sem atualização, no novo ramal de transporte sobre trilhos na Baixada Fluminense ao invés de aplicar os recursos em trem, no metrô, nas barcas e nos ônibus, sistemas que existem hoje? O que está em discussão neste momento, o que está em questão é o uso de recursos públicos ou para socorrer empresas privadas cujos contratos apresentam graves problemas, caso da Supervia; ou cuja concessão está próxima do fim, no caso das barcas; ou então a opção é a construção de uma nova infraestrutura de transporte que vai



Governo do Estado do Rio de Janeiro

beneficiar pelo menos 196 mil pessoas que é o número de viagens projetado por dia pro Metroleve. Essa nova infraestrutura, inclusive, ela vai alimentar o sistema atual de trens e metrô na Pavuna, o que vai gerar um aumento da receita das concessionárias. A escolha que foi imposta ao Estado, então foi, uma situação em que todos, principalmente a população da Baixada Fluminense ganham, o investimento de infraestrutura, investimento que aumenta inclusive o próprio patrimônio do Estado ou você usar o recurso que só vai beneficiar os acionistas das concessionárias que receberiam esses valores já que os valores seriam apenas compensatórios de perdas, existentes é verdade, mas que não resultariam em novos investimentos, em novas infraestruturas. A opção então ficou bastante simples, optou-se por investir na melhoria da qualidade de vida da população da Baixada Fluminense. Outra questão que vem sendo muito colocada é por que não usar os recursos para subsidiar o sistema atual de trens, metrô, barcas e ônibus e reduzir o valor das passagens? Esse é um argumento bastante raso, raso por quê? O Governo do Estado do Rio de Janeiro já subsidia de maneira intensa o sistema de transportes intermunicipal. O Governo pagará em 2022, considerando os valores do 1º trimestre, 560 milhões de reais em subsídios ao setor de transportes através do bilhete único intermunicipal. Hoje, o Estado garante subsídios a 283.658 mil usuários do transporte intermunicipal. Esse subsídio representará 43% de toda a arrecadação projetada de ICMS no setor de transportes em 2022, isso se o Senado não aprovar agora a redução da alíquota do setor para 17%. E se isso for aprovado, esses 560 milhões, considerando o 1º trimestre projetado até o fim do ano, vão representar 60% de todo ICMS do setor de transportes que o Estado arrecada, ou seja, dizer que o Estado não subsidia o setor de transporte é uma falácia ou, no mínimo, um enorme desconhecimento da realidade. A Consulta Pública tem trazido algumas, algumas perguntas interessantes e alguns posicionamentos conflitantes, como por exemplo, uma que me chegou diz respeito à implementação do Metroleve, diz que é um projeto do futuro, mas que é preciso que seja implementado de maneira a que seja bem-sucedido, como é o VLT, e não ineficaz, como é o BRT. Além de propor algumas sugestões a proposta que me chegou, fala inclusive que é preciso que seja instalado os muros e cercas ao longo do, da ferrovia; propõe algumas mudanças no traçado que está hoje sendo em consulta pública e é exatamente isso que nós precisamos, desse tipo de participação. Agora, cabe ao Estado explicar a sua opção. A escolha do trajeto atendeu primeiro a economicidade do investimento com o uso da faixa de domínio da ferrovia de cargas, sem nenhuma interferência com o transporte de cargas para reduzir custos com terraplanagem, desapropriações e outras. Dessa forma, a melhor opção identificada nos estudos que foram realizados é a ligação Santa Rita em Nova Iguaçu à Pavuna no Rio de Janeiro incluindo obras de adequação e ampliação da Estação, hoje, da Pavuna para se transformar na Estação Central capaz de receber com conforto o projetado aumento da demanda. A possibilidade de reduzir custos com integração no sistema metroferroviário também foi um dos fatores decisivos na escolha do trajeto colocado, hoje, em Consulta Pública. Destaca-se que a construção do Metroleve é apenas uma das fases do Programa de Redesenolvimento Econômico que inclui, ainda, readequação, revitalização



Governo do Estado do Rio de Janeiro

econômica do entorno e da proximidade das Estações com obras de qualificação urbana. Outra opinião que nos chegou é que a linha férrea a ser construída não deveria ser nos mesmos moldes dos trens de passageiros atuais, que atualmente são cercados por muros de concreto e acabam separando bairro por bairro em seu trajeto. Já é uma opinião totalmente contrária à anterior que defendia a colocação de muros e cercas e, cita aqui um exemplo, o traçado que passa no centro de São de Meriti que divide esse bairro em dois lados e acaba prejudicando o comércio em um deles. Em relação ao Projeto do Metroleve a proposta de Redesenvolvimento Urbano prevê essa readequação e requalificação do entorno, inclusive prevê que nessas áreas centrais onde você tenha essa interferência, você vai ter passagem desnível que fazem parte do planejamento do custo do Metroleve pra você poder preservar a cidade, integrar os lados hoje separados e preservar ou otimizar o transporte de cargas. Então, tudo isso foi pensado dentro desse Projeto. Outra questão que foi, que não foram encontradas informações sobre a quantidade estimada de trens, características técnicas dos mesmos, em qual momento serão prestadas informações, em qual momento os trens serão licitados? Bom, aqui é preciso entender uma coisa, o Governo do Estado, ele colocou as diretrizes principais do Projeto. Nós temos o traçado, nós temos os níveis de atendimento 196 mil viagens-dia, nós temos as qualificações necessárias, intervalos, *grades* necessários, mas a tecnologia a ser utilizada ela vai ser desenvolvida pela empresa que vencer o processo de licitação, na proposta de elaboração do Projeto Executivo e de execução das obras. A contratação inclui a elaboração do Projeto Executivo no qual essas informações técnicas serão desenvolvidas. E, hoje, nós temos um Projeto Conceitual, projeto que prevê 196 mil viagens-dias no trajeto de 20 Estações, o que você considerando, aqui, os intervalos entre as Estações mais a velocidade média de 30 quilômetros, incluindo as paradas, você teria um deslocamento de Santa Rita até à Pavuna num total de 40 quilômetros e a expectativa é que você tenha um trem com capacidade de levar 420 passageiros. Então, com um intervalo de 7 minutos e meio você teria então 8 trens circulando simultaneamente em 19 horas complementando 196 mil viagens-dia passageiros. Então essa é a premissa principal. Além disso, a fase de elaboração do projeto executivo terá duração de 12 meses, após assinatura do Contrato, que a estimativa é ocorrer na 2ª quinzena de dezembro, mantida a expectativa, é claro, do cronograma elaborado pelo Governo. A fase de obras, então, com a instalação de canteiro e a preparação de terreno se inicia juntamente com o estudo executivo, o Projeto Executivo que vai demonstrar qual o tipo de bitola, qual tipo de sistema, qual o tipo de tecnologia que vai ser utilizado, mas você pode iniciar e será iniciada a implantação, por exemplo, do canteiro de obra e preparação de obras. A compra dos trens ocorrerá durante essa fase obra civis após a escolha do modelo de tecnologia a ser utilizada no sistema porque a expectativa é que em 30 meses você tenha todo o sistema implementado para iniciar um processo de, de operação assistida garantida que vai durar 6 meses e que todo sistema seja entregue em 36 meses após a assinatura do Contrato para o uso da população. Então esse, essas basicamente são as grandes informações iniciais do que é o Projeto de Redesenvolvimento Urbano, de como foi pensado, porque foi selecionado, quais, quais os motivos que levaram a escolha, hoje, desse sistema. E uma outra informação, por que



Governo do Estado do Rio de Janeiro

que nós não estamos definindo a tecnologia? Porque se me apresentarem hoje ao Estado uma proposta que mostre, por exemplo, que a implantação de um sistema de levitação magnética entre Santa Rita e Pavuna ele é economicamente viável, tecnicamente operacional, vai funcionar, vai atender a demanda e garante a eficiência, seja mais barato, seja dentro do orçamento, é um Projeto que não tem nenhum risco de ser eliminado, ele vai concorrer e pode inclusive ser selecionado. Se atender todas as necessidades e as exigências técnicas, todo e qualquer projeto, toda e qualquer tecnologia, tem amplas possibilidades de ser selecionado nesse processo do Metroleve. Não há restrições de tecnologia, exatamente essa abertura foi dada para que as empresas concorrentes possam apresentar a melhor proposta e o que há de mais moderno e melhor para atender a população na Baixada Fluminense dentro da construção dessa fase do Projeto de Redesenvolvimento, que é o Metroleve, que é um quando estiver sendo desenvolvido as outras fases, de remuneração e recuperação urbana também estarão sendo elaboradas. Agora para falar especificamente do Projeto do Metroleve que está em Consulta Pública, mais detalhes, esse Projeto está sendo capitaneado pelo Instituto Rio Metrôpole que é responsável pela gestão de transporte público metropolitano e outras funções urbanas comum, para falar especificamente sobre isso vou passar as palavras novamente para o Diretor de Projeto de Planejamento do Instituto Rio Metrôpole, Sr. Maurício Knoploch.

[00:53:07]

Sr. Maurício Knoploch

Ok, Riley. Obrigado pela parte inicial da apresentação, bastante elucidativa. Eu vou dar sequência agora a segunda etapa. Bom, eu vou passar rapidamente os *slides* anteriores. Ok, vamos chegar aqui, então, na nossa agora. Vou falar especificamente, então, da etapa de Consulta Pública é, algumas características da peça editalícia que vai estar na rua pra desenvolvimento com todos. Antes de mais nada, eu queria reforçar uma parte muito importante do que a gente sempre vem comentando, mais do que como servidores, como cidadãos, que são as famosas Políticas Públicas de Estado ao invés das Políticas Públicas de Governo. Nós estamos, aqui, diante de uma Política Pública de Estado. Por que uma Política Pública de Estado? Esse Projeto que, hoje, que nesse momento por oportunidade e conveniência ele vem à baila né, pelo Governo do Estado, ele começou a ser estudado e planejado em 2015, inicialmente através de um Contrato, onde a contratante era a Agência Francesa de Desenvolvimento e onde nós começamos a fazer os estudos sobre que tipo de modo de transporte poderia ajudar a induzir o desenvolvimento nessa região. Mais adiante, mais especificamente no ano de 2016, o Governo do Estado do Rio de Janeiro, através de recursos do Banco Mundial, contratou um Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado de toda Região Metropolitana do Rio de Janeiro, nosso famoso PEDUI. E esse plano também se debruçou sobre essa oportunidade é, teceu uma série de diagnósticos e prognósticos, então, nós estamos de fato diante de uma grande oportunidade levando sempre em consideração em relação à conveniência e oportunidade, o Governo do Estado do Rio acabou de fazer há um ano a maior Concessão de Saneamento do nosso país. Concessão de Saneamento essa que terá uma quantidade



Governo do Estado do Rio de Janeiro

muito grande de obras a serem executadas exatamente naquela região da Baixada, isso já vai trazer uma melhoria na qualidade de vida do cidadão Fluminense daquela região. Além disso, sempre é bom a gente enfatizar aqui o Programa Segurança Presente tem chegado muito fortemente nesta região pra fazer com que possamos de alguma maneira implementar todas essas obras e todas essas melhorias para aquela população. E concatenando também com o Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana que até o final de junho deverá já está sendo contratado, o processo já foi licitado, e caminhará em conjunto, principalmente, com a primeira etapa do Projeto do Metroleve que prevê exatamente toda essa fase de estudo do Projeto Básico e Executivo, então, nós vamos realmente é, atualizar todos os diagnósticos e prognósticos para aquela região. Em relação ao objeto da licitação, trata-se de uma contratação de pessoa jurídica especializada ou em consórcio para implantação do Metroleve da Baixada Fluminense contemplando 12 meses para elaboração do Projeto Básico e Executivo, 24 meses para a implantação, contemplação, execução das obras civis, fornecimento e implantação dos sistemas fixos e móveis. Teremos ainda 6 meses de operação assistida e operação em garantia de todo o sistema. O Projeto Conceitual, ele prevê, conforme o Sr. Riley comentou aqui, o uso da faixa de domínio da ferrovia de carga sem qualquer interferência entre esses sistemas para a construção dessa nova linha, prevendo 20 Estações, incluindo, inclusive, a conexão da Estação Pavuna. Ao longo de todo esse trecho o projeto prevê tipos diferentes de solução, isso faz todo sentido porque, embora sejam em uma mesma macrorregião, elas têm características particulares cada um desses trechos. Então, a ideia foi não descaracterizar é, principalmente cada uma dessa, desses trechos, dessas etapas, dando principalmente a cada uma dessas regiões o maior pertencimento no que tange a parte social, econômica, cultural, enfim. Em relação às condições de pagamento, os pagamentos referentes aos serviços serão efetuados no prazo de até 30 dias de acordo com o cronograma físico-financeiro apresentado e critérios de medição e pagamento, isso tudo está no Anexo 11 do Edital, mediante apresentação das Notas Fiscais/Faturas devidamente atestadas, acompanhada dos demais documentos comprobatórios de cumprimento das obrigações. Nesse ponto, cabe reforçarmos em relação à conveniência e oportunidade, o sucesso da Concessão do Saneamento que trouxe um valor considerado de outorga que o Estado está utilizando pra melhoria de serviços para toda a população, dentre esses o Projeto Metroleve, esse projeto está descrito dentro do Pacto RJ, portanto é um projeto que ele tá sendo posto pra competição com seus recursos já previstos do início até o final. Em relação ao 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 bilhão. Esse valor sofrerá um pequeno reajuste até o momento da contratação, mas esse é o valor que nós partimos de base. O valor final, portanto, após a revisão no momento da publicação do Edital, será o teto das propostas aceitas, com base nos parâmetros previstos no artigo 9, parágrafo 2º, inciso 2 da Lei nº 12.462 de 2011 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 como prepostos o Instituto Rio Metrópole e a Secretaria de Estado de Transporte para



Governo do Estado do Rio de Janeiro

implantação, nessa etapa, do Metroleve da Baixada Fluminense, bem como para o acompanhamento, fiscalização, gerenciamento, supervisão e análise de conformidade de todo o contrato. Portanto, de uma maneira resumida, o formato dessa licitação como Regime Diferenciado de Contratação se dará na sua forma de execução, como um Regime Diferenciado de Contratação Presencial; na sua forma de contratação, através de uma Contratação Integrada; no seu modo de disputa, que será fechado; pelo tipo em relação ao critério de julgamento, que será técnica e preço. Em relação as condições de participação, serão permitidos 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 de consórcio, subscrito pelos consorciados, sendo a líder, conforme legislação vigente, obrigatoriamente uma empresa brasileira. Fica vedada a participação de pessoas jurídicas consorciadas em mais de um consórcio ou isoladamente, bem como de profissional de mais de uma empresa, ou em mais de um consórcio. Em relação ao critério de julgamento e classificação das propostas de preço, a Comissão Especial de Licitação, junto com a equipe técnica designada, julgará as propostas de preços e classificará os licitantes pelo tipo melhor técnica e preço, utilizando-se dos critérios definidos no Edital. Se a proposta do 1º classificado chegar 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 licitantes, segundo a ordem de classificação, desde que o 1º colocado, após a negociação, seja desclassificado por sua proposta permanecer superior ao orçamento estimado. Serão desclassificadas as propostas que apresentaram 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. Em relação à garantia do Contrato, por ocasião da assinatura do Contrato, o licitante vencedor deverá fornecer a Garantia de Execução, na forma de caução em dinheiro, título da dívida pública, seguro-garantia ou fiança bancária, no valor estabelecido de 5% do valor do Contrato, no prazo de até 10 dias úteis a partir da assinatura do mesmo, sob pena de aplicação das sanções cabíveis, importância esta que lhe será devolvida, mediante requerimento, após a aceitação definitiva da obra contratada. A Contratada deverá apresentar a Secretaria de Estado da Casa Civil, em até 15 dias úteis 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 e Cruzada, tendo a Secretaria de Estado da Casa Civil como beneficiário com valor, importância segurada, e prazo de vigência não inferior ao do Contrato, sob pena de aplicação das sanções previstas no instrumento de Contrato. Em relação às condições para pagamento, os pagamentos serão efetuados sempre mediante apresentação à contratante dos documentos hábeis de cobrança nos termos e condições estabelecidos. Os pagamentos serão efetuados por meio de medições, que corresponderão aos percentuais de desembolso estabelecidos no



Governo do Estado do Rio de Janeiro

cronograma físico-financeiro e através dos critérios de medição. O prazo para pagamento será de até 30 dias contados da data da apresentação da Nota Fiscal/Fatura acompanhada dos demais documentos comprobatórios do cumprimento das 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 do Edital, a apresentação de proposta a esta licitação implicará na aceitação integral e irretratável 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, hipótese em que tal comunicação não terá efeito de recurso. Os casos omissos do Edital serão resolvidos pela Comissão Especial de Licitação que deverá valer-se das disposições legais pertinentes. Bom, com isso, creio que a gente termina a fase de apresentação do Projeto Conceitual, os principais pontos em relação ao Edital, e a partir de agora a gente dá início ao Processo de Audiência Pública com a interação com os participantes. Observo, aqui, que a primeira, tem uma pessoa com a mão levantada que é o Felipe Carvalho. Felipe Carvalho, por favor. *Ok*, Felipe, já estamos lhe vendo aí.

[01:07:17]

Sr. Felipe Carvalho

Olá, boa tarde, estão me vendo?

[01:07:20]

Sr. Maurício Knoploch

É, nesse momento não, Felipe. Estamos lhe ouvindo.

[01:07:24]

Sr. Felipe Carvalho

Só 1 minuto. Agora sim.

[01:07:27]

Sr. Maurício Knoploch

Ok, Felipe, agora estamos lhe vendo. Peço que você se identifique, se representa alguma instituição e identifique a mesma, cargo, função, enfim, para que todos possamos interagir contigo.

[01:07:52]

Sr. Felipe Carvalho



Governo do Estado do Rio de Janeiro

Oi, boa tarde, meu nome é Felipe Carvalho, eu, eu faço mestrado na UERJ é, e trabalho, e minha área é, faço Mestrado na UERJ em Geografia, mas nosso núcleo é basicamente mobilidade Metropolitana, é, o tema do meu trabalho. E, dentro da minha pesquisa, eu também trabalho com mobilidade, mas dentro da minha pesquisa que é sobre viagens intermunicipais em Duque de Caxias, eu fiquei um pouco interessado nessa questão do Metroleve, principalmente, porque dentro do PEDUI, né, eu participei do PEDUI, fui delegado inclusive né, na última na, na apresentação né do Projeto, e uma das coisas que tem dentro do PEDUI é justamente que não há conexões, é, diretas entre os municípios da Baixada Fluminense né, é, o trem por exemplo né não conecta os bairros entre os Municípios de Duque de Caxias, São João, Nova Iguaçu, por exemplo, né, e eu acho que o Metroleve vai colaborar com essa ideia né, que ele vai fazer essa conexão. O que eu achei estranho é a, é a não conexão com Caxias porque, é, Caxias é um, tem a maior população da Baixada Fluminense, é a 3ª maior população do Estado do Rio de Janeiro né, é. Esse ano é em janeiro, se eu não estou enganado, ela teve a maior índice de contratação de carteira assinada no Estado, quer dizer é um município que hoje tem contratado bastante gente, né, tem, se tornou uma grande centralidade na Baixada Fluminense, no fim das contas e, ela não, ela não vai ser atendida dentro desse projeto. Essa é minha primeira dúvida, por que Duque de Caxias ficou de fora dessa, desse traçado? O segundo é que dentro do *site* do Metroleve a gente não tem dados, né, sobre o Projeto de Viabilidade do, do Projeto né, não tem dado de *CAPEX* de *OPEX*, a gente não, não sei exatamente é, como é que vocês vão fazer com a questão, por exemplo, das linhas de ônibus porque se a gente vai ter um sistema troncalizado, a gente, vocês, provavelmente, estão pensando em cortar algumas linhas para poder né não concorrer com o sistema, e aí quais são essas linhas que vão, que vão ser cortadas, como é que esse projeto, né. Como, como ele o Metroleve é um sistema Metropolitano, nós estamos falando de linhas metropolitanas né, linhas intermunicipais é, que não tem Contrato, então não sei também no próximo Contrato que o estado tiver, como é que, se isso já está sendo pensado para dentro desse sistema, é. E é isso. Porque não tem um projeto de viabilidade, então, assim, se a gente já discutindo né, que tá para ser contratado o Projeto Executivo, é, a gente entende que existe um Projeto de Viabilidade pronto né, e por que que esse Projeto de Viabilidade não tá, não tá disponível né para gente poder ter, ter ideia mesmo de dados de informação de viagens, de usuários, de linhas e tal? E outra dúvida que eu tenho sobre o Projeto é que é, eu não tenho dúvidas de que existem demanda, né, porque a Baixada, ela tem muita gente, ela carece de transportes, eu tenho consciência disso, mas eu não sei o quanto é essa questão, mas aqui vocês precisavam, precisavam de uma OD para poder fazer esse trabalho né, porque a gente precisa saber para onde esses usuários estão indo e, é, esses usuários, é, essa OD se vocês tiverem, seria interessante ter essa pesquisa disposta, mas eu fiquei pensando se é da OD do PDTU ainda, né, de 2015. E se for, se vocês não acham que elas estão um pouco defasada principalmente porque a gente mudou bastante, é, a estrutura de viagem da cidade mudou bastante, não só por causa da pandemia, ela já vinha mudando, então, a pandemia simplesmente tornou isso mais, mais



Governo do Estado do Rio de Janeiro

rápido né, e aí como que foi criado mesmo essa questão do, se você tiveram, fizeram uma OD e se não fizeram como é que vocês chegaram nesses, esses números? Obrigado.

[01:12:36]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Felipe, agradecemos, aqui, a sua, a sua intervenção, muito boa por sinal. Muitíssimo obrigado pelas colocações. Vamos aqui por partes. No primeiro ponto, por que que Duque de Caxias não faz parte dessa, desse projeto nesse momento? Nós tínhamos uma opção de elaborar propostas que fossem economicamente exequíveis e, neste momento, que se pensa, que se pensava inclusive no PEDUI, de fazer essa integração Metropolitana com Duque de Caxias, que seria a famosa Transbaixada ou Avenida Sarapuí, ao longo do Sarapuí, ela tem um de números de mais 3.800 desapropriações para serem feitas ao longo do seu traçado, inclusive desapropriações de áreas hoje industriais. Teria que ser feito uma recuperação de toda a estrutura ao longo do rio, criando uma estrutura que suportasse os empreendimentos. Existe o plano, existe o projeto sim, mas o custo de implementação, hoje, torna inviável você executar. Por outro lado, você tem hoje um sistema em que você já tem a faixa de domínio da ferrovia de caga preservada, a possibilidade de você usar essa faixa de domínio sem que haja interferência com a ferrovia de carga, inclusive usando a construção do sistema de transporte de passageiros para poder otimizar essa integração das cidades com passagens em desnível até, e melhorando inclusive, dinamizando a própria ferrovia de carga que economicamente falando é muito importante, mas que hoje não só impacta a cidade, como é impactada pelas cidades, então, você teve a questão primeiro da economicidade na escolha desse Projeto, neste momento. É preciso pensar na, ser exequível. É possível realizar? De que forma? Quantos recursos você tem? Você tem uma possibilidade de frente, em que prazo? Então, é possível fazer as desapropriações todas nesse momento? Vai haver um problema inclusive na Transbaixada, tem uma discussão do próprio INEA que demonstrou que o aumento da poluição da Bacia aérea geraria uma perda, uma degradação da qualidade de vida ao longo do Sarapuí. Então, você tem um Projeto extremamente complexo com várias restrições, inclusive do INEA, ao passo que você tem um Projeto em que você hoje vai aproveitar um sistema que você tem um custo muito menor, terraplanagem, movimentação de terra, é, desapropriações, que você já tem a faixa de domínio. Então, primeiro, nós vamos atender uma população muito grande com o investimento muito menor que seria fazer essa integração é, radial, essa é uma integração radial, fazer essa integração transversal entre Duque de Caxias e ali, essa linha férrea do transporte do passageiro. A questão foi essa mesma, economicidade e escolha. E possível fazer em quanto tempo, e de que forma, o custo desse empreendimento, o impacto social até das desapropriações. Então, esse é um ponto crucial que foi levado em consideração, a facilidade, inclusive, de implementação para atender o maior número de pessoas com o menor custo de implementação, e esse é o primeiro. O segundo ponto que você colocou aqui em relação ao CAPEX e OPEX. O que foi feito? Esse projeto foi feito, desenhado em 2015, oficialmente, pela Agência Francesa de Desenvolvimento, então, foi feito lá na época o



Governo do Estado do Rio de Janeiro

estudo da AFD, foi feito uma, foi feita uma análise origem-destino naquele momento. Logo depois, entre, até 2017, quando foi lançado o PEDUI, nós também fizemos um novo estudo, uma nova análise, uma reanálise dessa possibilidade, esse projeto faz parte do PEDUI e também foi feito na época uma atualização é empírica dos dados de mobilidade, inclusive pelo professor, é, Romulo né, que é um dos os grandes nomes da mobilidade urbana da infraestrutura e da logística do Brasil, então. é, nós tivemos então um trabalho muito bem feito em relação a isso. Se você, então, esse *CAPEX*, pra ser do Projeto Executivo, ele tem hoje, que nós temos ali, no próprio *site* você vê alguns desenhos de planta, planta baixa, os recortes do projeto, você tem hoje, há um Projeto Conceitual que se aproxima muito do Projeto Básico, um Projeto Conceitual que tem cálculos de Engenharia, análises de engenharia, análises de impacto, então, esse valor mínimo estimado, o valor estimado de 1 milhão 740 mil que vai ser atualizado, nós estimamos que chegue a parte de 1 milhão 950 ou se aproxima de 2 bilhões, então, é um valor que atende primeiro as características do empreendimento, as facilidades do empreendimento e as características do sistema a ser implementado. Você me pergunta qual é o sistema? Eu não posso te dizer agora qual é o *CAPEX*, por exemplo, dos equipamentos, do material rodante, por quê? Porque nós deixamos em aberto, deixamos em aberto para empresa que apresentar a proposta, que apresentarem as propostas das empresas, para que elas possam trazer a sua proposta de tecnologia. Dependendo da tecnologia, de sistemas, de sinalização, de material rodante ou eu falo material rodante, mas se alguém apresentar um Projeto de Maglev e ele for economicamente viável e exequível, e for o melhor, vai vencer a proposta, que seja um Maglev Cobra da COPPE, que a COPPE desenvolve muito bem, o Professor Richard Stephan, um amigo de longa data, eu sou, inclusive, oriundo ali da COPPE, do Centro de Pesquisas da COPPE, então, conheço bem o projeto, se for exequível é analisado, se for melhor vence, então nós deixamos a tecnologia em aberto. Esse valor de *CAPEX* e *OPEX*, ele será conhecido, conhecido quando você tiver a tecnologia definida. Agora nós temos um Projeto Conceitual que se aproxima muito do Projeto Básico que nos dá a tranquilidade, a confiança de qual seria aquele valor teto que o projeto poderia chegar e, nesse sentido, nós pensamos, vamos usar um modelo, uma modelagem em que você tenha 4 carros, 420 passageiros por capacidade, intervalo de 7 minutos e meio entre as Estações, 20 Estações, velocidade é de cruzeiro de 30 km por hora, intervalos nas Estações somando 10 minutos, então, eu tenho 40 minutos entre Santa Rita e Pavuna o que me dá 19 horas de funcionamento, o que dá 196 mil viagens/dia (passageiros/dia) contando, sentido direção, ou seja, nos dois sentidos de direção, o que mais vai exigir 8 trens em circulação e pelo menos 1 sistema de carros, mais 1 sistema é de *standby*. Então, esse é um modelo que foi desenhado. Se apresentarem um modelo de menor custo, um modelo melhor, excelente, vai ser o modelo analisado, mas esse é o modelo padrão que foi desenhado. Então, esse *CAPEX* foi pensado em cima desse modelo-padrão, não é um *CAPEX* fechado porque a tecnologia vai ser apresentada pelos Licitantes, então, e o *OPEX*, o sistema operacional deriva muito do *CAPEX*, do tipo de tecnologia e tipo de estrutura, o operacional, o *OPEX* deriva disso. Então, exatamente por isso é que nós temos certeza de que o Estado fazer um investimento de *CAPEX*, o Estado



Governo do Estado do Rio de Janeiro

definiu um teto de *CAPEX* nesse Projeto. Esse é o teto, pode com a atualização chegar a 1 milhão e 900, próximo de 2 bilhões, mas esse é o teto que o Estado vai aceitar nesse Projeto porque é o que os estudos apontaram. Isso faz com que você tenha economicamente viável, o que é o *OPEX*, manutenção, sistema, pessoal, energia, com custo, com valores de arrecadação prevista dentro desse Projeto das tarifas, e a tarifa sendo mantida no mesmo modelo de tarifa atual, não de reajuste, porque o modelo de reajuste da tarifa de trem hoje é um absurdo, o IGP-M hoje é totalmente fora da realidade econômica de qualquer lugar, então não dá, pensar em 34% é um absurdo. Mas a questão de que o valor tarifário, os ajustes tarifários, e aí você pode pegar uma cesta, usar IPCA, isso vai ser discutido, mas você tem a capacidade de que estas tarifas vão suportar o sistema, além das receitas acessórias. Nós vimos pensando por exemplo, você pode pensar em ter nas Estações um sistema de energia fotovoltaica, você pode pensar nas Estações ter um sistema de fornecimento de, de internet é, é gratuita no qual essa internet é gratuita para o usuário, mas para aquelas empresas que anunciam dentro dela, pagam para aqueles *spots* ela ajuda a aumentar a arrecadação da empresa que explora os serviços de trem e metrô. Então, quando você tem serviço de internet gratuita no metrô, o metrô tá ganhando com isso; quando você tem no trem, o trem tá ganhando com isso, não é de graça, não, não põe pelos belos olhos de nenhuma empresa, ele põe porque ele tá pagando e ele está ganhando em cima dos anúncios, então, todas essas receitas assessorias foram pensadas. O modelo prevê que as Estações serão integradas com a oferta de serviços, seja ela uma UPA, seja ela uma escola, seja ela um comércio, um conjunto de habitação de interesse social e isso gera demanda por serviços, lanchonetes, lojas, outros estabelecimentos, então, essas Estações, em seu entorno, também irão gerar outorga, irão gerar outorga para o explorador do serviço, para quem explora o serviço, vão gerar receitas, então, o Projeto foi pensado de maneira que ele seja totalmente autossustentável. Por que que não tem um valor específico? Porque a tecnologia está em aberto, quem me apresentar a melhor tecnologia que seja factível de implementação e de manutenção e operação sem riscos do sistema sofrer colapso, vai ser o escolhido. Então, por isso que não foi fechado até para não direcionar essa questão. A outra questão que você colocou, a questão da OD, origem destino, é verdade. A última pesquisa que temos é 2015. Mesmo, mesmo com a mobilidade demográfica registrada na Região Metropolitana, a concentração, a densidade demográfica existentes nestes locais e o perfil de mobilidade, você vê hoje, os dados que a AGETRANSP tem, tanto do trem quanto do metrô; como você tem os dados apresentados hoje pela FETRANSPORT da Rionibus, a mobilidade dos ônibus das, dos pontos de demanda de desejo de deslocamento da população, você não tem origem destino, mas você consegue identificar quais são as linhas de desejo de mobilidade, aí você consegue fazer essa análise. Por exemplo, uma coisa bem simples, você tem, não está aqui, não está aqui, só um exemplo para poder deixar bem claro, hoje você tem a cidade de Japeri, que tem hoje transporte de trem, no qual você tem 60% da sua mão de obra se deslocando para Cidade do Rio de Janeiro, da mão de obra ativa de Japeri, então, o transporte para o trabalho em Japeri, 60% dele, um pouco mais que isso, vem para o Rio de Janeiro, então, você tem essa configuração, essas linhas de desejos,



Governo do Estado do Rio de Janeiro

não é origem destino mas é origem desejo que é possível fazer. A mobilidade demográfica registrada nos últimos 5 anos na Região Metropolitana, embora seja sensível alguns pontos, não foi intenso o suficiente para transformar radicalmente os seus, as suas características de deslocamento. Infelizmente, se agravou até pela perda de mão de obra, de empregos em alguns municípios, agravou-se esse centro gravitacional do Rio de Janeiro, então, você tem isso com essas análises, é identificáveis e totalmente projetáveis. E por que que essa condição nos permite, inclusive, defender o projeto nesse sentido? Por quê? Porque a oferta que você vai colocar, 196 mil viagens é muito abaixo das demandas que já existem há décadas naquela região e deslocamento desse eixo, sendo que, como eu disse, a Proposta de Redesenolvimento Integrado é que você leve o desenvolvimento para essa região, a proposta é que em 3, 4, 5 anos você tenha um número menor de deslocamento saindo dessas áreas e vindo para Cidade do Rio de Janeiro, mas sim o deslocamento ficando na baixada fluminense ou até invertendo um pouco da Pavuna para Baixada dependendo da oferta de serviços de atividades que você tem. Então, nós estamos tentando fazer um programa que mais do que mobilidade o Redesenolvimento Econômico até para inverter um pouco desse fluxo, e quanto menos eu fizer as pessoas passar dentro do sistema de transporte, ocupando a minha capacidade estática, maior o número de pessoas que eu posso transportar dentro da capacidade dinâmica. É você que estuda a geografia-física com a questão de mobilidade certamente está entendendo sem nenhuma dificuldade o que eu estou falando. E por que, então, que nós estamos considerando essas análises todas? Quais são as linhas que vão ser desativadas? Terão linhas desativadas? Neste momento, neste momento está sendo contratado o Plano Metropolitano de Transportes Metropolitanos pelo Instituto Rio Metrôpole. O que vai ser desenvolvido neste mesmo período em que você vai está fazendo a análise do Projeto Executivo do Metroleve. Então, você vai ter dois planos sendo desenvolvidos concomitantemente, o Metroleve mas o planejamento, o Programa de Redesenolvimento que vai inclusive mudar algumas, alguns centros gravitacionais de mobilidade na Baixada Fluminense, pretendemos assim, e o Plano Metropolitano de Transportes feito pelo Instituto Rio Metrôpole, então, esse plano vai dar essas respostas que você está colocando aqui agora, dessas questões. O fato é que, por mais que tenha tido mobilidade demográfica, as próprias características da mobilidade não alteraram a densidade demográfica metropolitana a ponto de fazer grandes transformações nas linhas de desejos no fluxo de transporte, por isso que esse projeto é bastante robusto, mas para fara especificamente do Plano de Mobilidade Urbana eu vou passar novamente por Maurício Knoploch que é o Diretor de Projetos do IRM. Maurício.

[01:27:10]

Sr. Maurício Knoploch

Ok, Riley, é, apesar do Plano de Mobilidade Urbana Metropolitana não ser pauta da nossa Audiência Pública, ele sem dúvida como Riley comentou aqui e o Felipe demonstrou essa preocupação, ele vai, realmente, nos permitir atualizar todos esses diagnósticos e, principalmente, os prognósticos porque a gente precisa pra toda nossa Região



Governo do Estado do Rio de Janeiro

Metropolitana. Como ele vai tá sendo contratado em sincronismo com o Projeto do Metroleve, a expectativa é que antecipe as etapas que sejam dirigidas especificamente pra aquela região, então, quando o Projeto do Metroleve se iniciar, especialmente naqueles 12 meses do Projeto Básico e Executivo, todas essas informações atualizadas já estarão à disposição da empresa que venha ser vencedora desse certame e junto com o Governo do Estado a gente vai ter condição de conduzir um Projeto extremamente positivo no que tange a qualidade de serviço pra população e toda aquela região. Bom, Felipe, acho que a gente atendeu e respondeu seus 3 questionamentos. A gente agradece bastante a tua interação, a sua colaboração. Alguma réplica ou posso passar pro próximo?

[01:28:42]

Sr. Felipe Carvalho

Pode passar, eu queria agradecer mesmo os esclarecimentos do Riley e de você, Maurício, e desejar aí uma boa apresentação a todos.

[01:28:52]

Sr. Maurício Knoploch

Tá joia! Sempre um prazer encontrar alguém que participou aí do nosso PEDUI, você chamou de “PEDUÍ” e a gente chama aqui de “PEDÚI”. Realmente, é sempre o prazer demonstrar como um planejamento que realmente passou por toda a Sociedade Civil aí atuando em conjunto. Bom, vamos dar sequência aqui. Eu vou perguntar ao pessoal, por enquanto, não tem ninguém. Eu queria reforçar, nós estamos na 2ª Audiência Pública do Projeto de Redesenvolvimento da Baixada Fluminense. Nessa fase, a gente está tratando do Metroleve. A 1ª Audiência ocorreu exatamente 6 dias atrás, no dia primeiro de junho. Essa é a 2ª Audiência. De toda a sorte, lembrando a Consulta Pública ela segue em aberto até o dia 21 de junho deste mês. A gente sempre pede, o Riley reforçou bastante isso, o máximo de contribuições, o máximo de questionamentos para que a gente possa sempre melhorar, né, o que a gente tá propondo para a população fluminense, tá. Sempre reforçando um Projeto que, além da parte de economicidade que o Riley bem enfatizou a gente tá, de fato, tratando em relação a conveniência e oportunidade, porque o momento é muito oportuno, várias ações estão sendo feitas no Estado do Rio de Janeiro na Região Metropolitana e, especificamente, naquela região da Baixada que a gente precisa atender de maneira a permitir aquele, a toda que a população realmente o pertencimento de cidadania que eles fazem por merecer. Bom, vamos aguardar aqui um pouquinho. A Audiência Pública, ela segue até as 17:00 horas e a gente está aqui aguardando mais contribuições de todos. Sempre bom reforçar que o *chat* durante Audiência Pública ele fica desativado, uma vez que não há consulta por escrito em Audiências Públicas. Todavia, as consultas escritas, elas podem continuar sendo dirigidas através do nosso sítio de internet da Consulta Pública, <http://www.metroleve.rj.gov.br/>. Até o dia 21 de junho, a gente espera receber o máximo de contribuições. Já temos recebido bastante contribuições, questionamentos que já nos ajudaram a enriquecer o nosso Termo de



Governo do Estado do Rio de Janeiro

Referência, e a gente continua solicitando que a sociedade participe, que os potenciais licitantes participem dessa apresentação.

[01:36:55]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Alguns pontos importantes enquanto esperamos outras participações que devem ser, eu gostaria de levantar em relação ao, a esse, essa Audiência Pública, a essa Consulta Pública, quando o Projeto foi trazido à baila a primeira vez ou à baila a primeira vez, houve uma série de críticas ao Projeto. Pessoas que disseram que: *“eu não conheço o Projeto mas eu acho que é ruim!”* Por incrível que pareça, mas foi essa frase mesmo: *“eu não conheço o Projeto mas eu acho que é ruim!”*. Pessoas que disseram: *“eu acho que deve ser feita outra coisa com esses recursos, porque os recursos devem ser direcionados para outras áreas, porque não faz sentido você colocar uma linha ferroviária agora nessa região da Baixada”*. Por que que não faz sentido colocar uma linha como esse nessa região da Baixada? Por que que não faz sentido investir 1 bilhão e 700, 1 bilhão e 900 pra transportar 196 mil pessoas por dia na Baixada, mas faz sentido investir um bilhão de reais para terminar, por exemplo, a Estação Glória do metrô onde vão passar 23 mil pessoas por dia? É porque uma é Baixada e o outro é Zona Sul!? É esse o raciocínio? Não consegui entender esse raciocínio. Eu acho que eu deva atender principalmente quem depende mais, quem precisa mais. A Estação Glória precisa ser recuperada, precisa urgentemente que seja feita, Glória não, desculpa, Gávea, né, a Gávea, precisa ser feita ali uma recuperação estrutural, precisa fazer com que, dá segurança aquela coisa e ela é importante, tem que ser concluída, mas também precisa ser concluída com a linha da Baixada Fluminense pra atender aquela população, do mesmo jeito que é necessário encontrar formas e fazer a ligação transversal que vai da BR-040 até o próprio Metroleve e a BR-116, através do Sarapuí. É preciso encontrar forma para isso. Especificamente, o Metroleve é um investimento no qual você está pensando em integrar 5 Municípios, 20 áreas, hoje, necessitadas de um reordenamento urbano, de recuperação, de investimento e onde a população sofre basicamente por uma deficiência gravíssima, não só de mobilidade, a deficiência de mobilidade agrava a deficiência de escolas, agrava a deficiência de acesso a serviços de saúde, agrava a deficiência a acesso a comércio, a outros tipos de serviços de atividades públicas. Então, é preciso pensar que aquela região, uma região com 2 milhões e 200 mil habitantes precisa ser refeita, reconstruída, reestruturada, redesevolvida, assim como todo o Estado precisa, mas aquela região, hoje, tem uma oportunidade. A oportunidade, hoje, qual é? Uma oportunidade com várias frentes. Neste momento, a MRS conseguiu aprovação da prorrogação do seu Contrato junto aos órgãos controle, então, ela vai fazer os investimentos previstos, inclusive na proposta de renovação Contratual, dentre eles a recuperação e remodelagem de seu sistema na Baixada Fluminense, então, você já tem obras previstas pra lá. Então, é o momento ideal para você utilizar essa, essa, essa, esse espaço para poder contribuir com essa recuperação urbana que a ferrovia de carga já vai fazer, essa integração das cidades, essa urbanidade maior que a ferrovia de carga já teria de fazer, então, você entra com um



Governo do Estado do Rio de Janeiro

processo de transporte de passageiros aproveitando uma faixa de domínio da ferrovia de carga, contribui com a melhoria e proteção dessa ferrovia de carga, que hoje é essencial para o Porto do Rio de Janeiro, que hoje é um dos 15 maiores Portos do país, já foi 8º, mas hoje ele está crescendo, mas perdeu por causa da pandemia, principalmente, apesar do crescimento de movimentação de cargas, mas é um Porto, hoje, que depende da movimentação de *contêiners*, de crescimento na movimentação de *contêiners*, e para isso você depende da ferrovia de carga, então, você precisa proteger a Cidade dos impactos da ferrovia e precisa proteger a ferrovia dos impactos da Cidade. E a melhor forma de fazer isso é você qualificar o entorno dela. Que melhor maneira de qualificar? Você tem um sistema de transporte de passageiros pontual. Nesses pontos, nas 20 Estações, você vai ter a cada 750, 800, 1 quilômetro você vai ter um núcleo de desenvolvimento, uma, um centro de moradias de interesse social atrelado a um posto de saúde, de uma UPA, atrelado a uma escola, a possibilidade de levar pra ali uma universidade, um Núcleo Universitário pra aquela região onde você tem, que obriga as pessoas a fazer longos deslocamentos atrás de uma escola, para atendimento médico, então, esse é o momento ideal, você tem vários fatores que propiciam o momento ideal. Você tem a necessidade de fazer a recuperação urbana, mas ao mesmo tempo que você tem nesse momento, há obras, obras das concessionárias de saneamento que vão fazer os investimentos em esgotamento sanitário e água que vão ser complementados, até o Contrato diz isso, com as obras de recuperação urbana, seja pavimentação, drenagem, paisagismo. Então, você tem o melhor momento possível para implementar esse Projeto. E por que em outras áreas, hoje, não é o melhor momento também? Em São Gonçalo é, está lá o MUVI, Mobilidade Urbana Integrada Verde, você tem lá o MUVI que é o mesmo modelo que vai ser em São Gonçalo só que sobre pneus. Em Duque de Caxias, você não consegue colocar, hoje, na Avenida Sarapuí ou a Transbaixada, como chamam, pelo custo, e o custo principal, não só financeiro, são as 3.800 desapropriações. Então, você tem um custo financeiro, já que você tem que fazer o ressarcimento, pagar aquelas pessoas, em alguns locais são prédios inteiros outros são indústrias que estão ali localizadas, mas você tem também tem um custo social do deslocamento das pessoas que estão ali. Então você tem que, primeiro, constituir um novo local para levar essas pessoas, que não adianta só você indenizar essas pessoas. As pessoas precisam ficar no local próximo onde, onde tem escola, próximo onde tem transporte, próximo onde tem trabalho. Então, até mesmo nesse ponto, você tendo esse Projeto de ocupação racional ao longo das estações, você pode futuramente pensar em deslocamento dessa população pra uma área que, hoje, você amanhã vai oferecer uma estrutura de mobilidade, não vai deixar a pessoa isolada, abandonada numa área sem acesso a nada. Então, primeiro você precisa construir essa oferta e depois você, então, ir para outras áreas para que elas sejam atendidas. Significa que você não vai atender? Significa que vai, porque quando você começa um Projeto como esse, você cria um desenvolvimento e você gera momento de atendimento social e você gera momento de arrecadação, você gera uma, uma mudança de imagem, você automaticamente projeta isso sobre outras partes do território. Exatamente esse, esse o ponto. Você está trabalhando em duas áreas do território, hoje, São Gonçalo e aqui, o



Governo do Estado do Rio de Janeiro

MUVI em São Gonçalo, e aqui o Metroleve na, nesses 5 Municípios, Nova Iguaçu, São João de Meriti, Mesquita e Nilópolis no Rio de Janeiro, ao mesmo tempo, Nilópolis não, desculpa, Mesquita, ao mesmo tempo você, o que que fica no intervalo, você fica na ligação entre a BR-040 e a BR-116, que aí você tem 2 grandes Projetos, você tem a extensão da linha vermelha, ligando inclusive com a Via Light, ou você tem a Transbaixada. Qual é mais viável? Qual tem o menor custo? Isso é um Projeto para ser elaborado, pensado e desenvolvido. Por quê? Porque nesse momento você tem também, é um pouco mais à frente, a conexão da Via Light com Avenida Brasil e, depois lá em cima a conexão da Via Light com Queimados. Então, você tem toda uma estrutura sendo construída. São radiais, sim, mas você vai ter um Projeto de melhoria da qualidade de vida daquelas, dessas áreas, e melhoria também da mobilidade. Falta, agora, até pela questão de custos ou de possibilidades, a questão da ligação transversal que certamente é o Arco Metropolitano mais acima e a Transbaixada mais a baixo. Então, você tem todos, todos esses Projetos. Agora, é uma questão de oportunidade e economicidade. A economicidade e oportunidade, hoje, é colocar esses 3 projetos na mesa do qual estamos falando aqui, do Metroleve. Amanhã, quando esses projetos estiverem concluídos, você só vai ter um caminho a seguir, uma opção. É você avançar na ligação transversal, e aí, como foi colocado lá pelo próprio Felipe, pelo Felipe Carvalho, aí você vai ter a oportunidade, a necessidade e, principalmente, você vai ter a única opção de execução de uma grande obra de transformação territorial, que vai ser ali na Transbaixada. Então, tudo tem que ser pensado num contexto a longo prazo, não pode pensar tudo no mesmo período. Um Projeto precisa dinamizar o Projeto seguinte. A Transbaixada com certeza vai ser dinamizada por esses 3 Projetos e vai entrar, com toda certeza, no cronograma dos próximos anos. Vale lembrar, você precisa pensar em investimentos de mobilidade, investimentos de Estado, não por um período de 2, 3, 4 anos, mas precisa pensar num período de 10, 15 anos. Então, esse é o pensamento do PEDUI, o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de longuíssimo prazo, ele pensa 20, 30 anos à frente, exatamente isso que está sendo executado. Você pensa 30 anos, vai executando hoje as transformações que te levam as transformações seguintes para você chegar no plano completo que foi pensado pelo PEDUI até 2040, 2045. É isso que a gente tá fazendo aqui agora. Agora, para isso, permita-me aqui uma provocação! A gente precisava que, aqueles, aquelas entidades pensantes, não é, como por exemplo, a Casa Fluminense, ou FGV Transportes, ou outros órgãos, ou Rio Como Vamos, tantos outros né, que sempre que você coloca um Projeto eles são procurados para dar opinião, eles viessem dar opinião aqui na Audiência Pública, viessem dar opinião dentro da Consulta Pública, trouxessem sua opinião qualificada, sua proposta qualificada. Mesmo que dissessem, eu não concordo com esse Projeto, na minha visão deveria ser o Projeto B, porque o projeto B é executado de forma tal, tal e qual, tem um impacto tal, custa tanto, vai beneficiar de tal maneira. Traga a proposta elaborada, uma proposta bem estruturada, que assim, com toda certeza nós vamos discutir. Não estamos dizendo que o Estado, o Estado tem certeza que o Projeto do Metroleve é o melhor Projeto para o momento. Quem considera que não é e que vai a público dizer que não, esse é o momento de trazer a sua



Governo do Estado do Rio de Janeiro

proposta estruturada, dizendo eu tenho uma melhor; é melhor por causa disso, disso e disso; ela implementada de maneira assim, e assim, assado; ela traz os resultados A, B, C; nós fizemos do estudos A, B, C e D; e está aqui o Projeto pronto; como vocês tem o seu, nós estamos dizendo que o seu não é bom, esse aqui é melhor por causa disso, está tudo pronto. É preciso vir para discutir assim. É preciso que essas entidades venham e discutam dessa maneira, de maneira estruturada, com proposta que possa ser analisada em seus detalhes porque, senão, vira opinião, e opinião cada um tem a sua e dificilmente duas pessoas concordam. É preciso trazer essas informações.

[01:49:54]

Sr. Maurício Knoploch

É Riley, excelente a tua colocação. Queria dizer que, se essas Entidades que tanto podem contribuir com o desenvolvimento do nosso, do nosso Estado, da nossa Região Metropolitana, elas, nesse momento, não estamos se fazendo presentes, nós iremos até elas. Eu gostaria de dizer, a gente já comentou aqui, o Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana ele deverá estar sendo contratado até o final do mês de junho, a gente já tá nas fases finais do processo licitatório, e a gente vai visitar e revisitar todos esses Municípios da Região Metropolitana, mas não é só o de Mobilidade Urbana. Igualmente, também, até o final de junho a gente vai estar contratado o Plano Metropolitano de Resíduos Sólidos. Então, uma das grandes, um dos grandes problemas que a gente tem nas regiões degradadas exatamente o lixo, as pessoas, hoje, convivem no meio do lixo, então, o Plano Metropolitano de Resíduos Sólidos ele prevê todo uma, além de diagnósticos e prognósticos atualizados em relação ao Novo Marco Regulatório, a gente vai realmente é, entender como aproveitar esse lixo, porque só no Brasil ou nos países subdesenvolvidos o lixo continua sendo tratado como lixo.

[01:51:32]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

E se alguém se pergunta por que é que nesse momento, na Audiência Pública do Metroleve, o Maurício tá falando de Plano de Resíduos Sólidos, eu sugiro que pegue o trem na Central, vá para o ramal Japeri, o ramal Saracuruna, o ramal Santa Cruz, vocês vão entender porque que faz todo sentido falar, hoje, no Plano de Resíduos Sólidos, porque tem uma influência muito grande na existência dos sistemas metroviários da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, do mundo inteiro, mas no Rio de Janeiro especificamente, afinal de contas moramos aqui.

[01:51:05]

Sr. Maurício Knoploch

Perfeito, Riley, é isso mesmo. É, bom, e também até o final do mês a gente vai estar já contratando, também já está na fase final os processos licitatórios, as propostas já foram



Governo do Estado do Rio de Janeiro

todas recebidas. A gente vai estar dando início a complementação do Plano Metropolitano do Saneamento, e aí, um foco específico em cima da macrodrenagem. A gente sabe que essa Região da Baixada Fluminense, Região extremamente sensível em relação as enchentes, o tema da macrodrenagem é fundamental que seja revisitado e claro esse novo desenho que o Estado promoveu com a Concessão do Saneamento nos obriga, também, a acompanhar da maneira mais adequada e a atualizar os diagnósticos. E quando eu falo que a gente vai até a Sociedade, vai até as Academias, vai até todas as Entidades é porque todos esses Planos, tal qual foi feito o PEDUI, o nosso Plano Estratégico, também estão previstos Seminários, Workshop, Audiências Públicas, então, nós vamos visitar cada um dos Municípios. Nós vamos abordar e ouvir todos os problemas. Vamos atualizar os diagnósticos e vamos realmente propor dentro do novo modelo urbano global né, a gente não tem como deixar de entender que, hoje em dia, 70% da população vive nas grandes metrópoles.

[01:53:57]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Aí eu vou aproveitar, de novo, o que você disse. Alguém pode está perguntando, mas por que o IRM, por que o Maurício está falando sobre Plano de Macrodrenagem na Audiência Pública do Metroleve? Por uma questão óbvia, o Novo Sistema de Transporte fica em cima do chão né, se for levitação magnética, o sistema magnético fica no chão também, não tem jeito. O que acontece é que nessa região você tem problemas graves de drenagem e inundação. Você precisa resolver esses problemas de drenagem para reduzir os riscos de inundação que podem impactar, inclusive, todo e qualquer sistema de transporte, inclusive o sistema ferroviário. Então, principalmente, nessas áreas novas que estão sendo desenhadas. Então, absolutamente todos esses Projetos, que o Maurício colocou que o IRM está fazendo, tem relação, mesmo que seja de confluência com Projeto de Investimento do Sistema de Transportes, no sistema, neste caso específico, do Metroleve e, como o Metroleve é um fase do Programa de Redesenvolvimento, todos esses Projetos são cruciais para o Redesenvolvimento da Baixada Fluminense dentro desses novos Polos de desenvolvimento, que são os Polos que vão viabilizar a eficiência e o retorno desse sistema de transporte que vai ser a conexão entre esses pontos. Então, estas questões não são isolados, estas questões tem que ser vista de maneira uma, de maneira integrada. Exatamente, por isso, que o Plano se chama Plano Estratégico de Resenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana porque os setores não estão totalmente, não são nem um pouco separado, eles não só conversam entre si, mas eles estão esposados entre si.

[01:55:18]

Sr. Maurício Knoploch

É isso, Riley. Bom, mas nós estamos na Audiência Pública do Projeto de Redesenvolvimento Urbano da Baixada Fluminense, nessa fase a gente está tratando



Governo do Estado do Rio de Janeiro

especificamente do Metroleve, na fase de mobilidade. Sempre lembrando que a Consulta Pública, ela vai até o dia 21 de junho e a gente espera receber o máximo de contribuições, questionamentos através do nosso site <http://www.metroleve.rj.gov.br/>. E sempre é bom reforçar que em Audiência Pública a gente não consegue fazer debates pelo *chat*, então, todos que estiverem enviando contribuições pelo *chat*, nós pedimos que envie através do, novo período da Consulta Pública né, através do nosso *site*, repetindo <http://www.metroleve.rj.gov.br/>. Seguimos por aqui aguardando, quem quiser participar é só apertar o botãozinho e levantar a mão viu pessoal. Estamos aqui aguardando as novas. Opa, estou vendo aqui que 2 participantes levantaram as mãos. *Ok*, então vamos lá, o primeiro participante que levantou a mão, o senhor Delmo Pinho, nosso grande amigo e Ex-Secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro. Delmo, seja bem-vindo.

[01:57:06]

Sr. Delmo Pinho

Boa tarde, tudo bem? Tudo bom, Maurício? Boa tarde, boa tarde.

[01:57:10]

Sr. Maurício Knoploch

Sempre um prazer está falando contigo.

[01:57:13]

Sr. Delmo Pinho

Obrigado, aí.

[01:57:16]

Sr. Maurício Knoploch

Delmo, você está sem vídeo.

[01:57:19]

Sr. Delmo Pinho

Bom, eu queria aproveitar e fazer uma pergunta, que é o seguinte. O Sistema de Transporte do Rio de Janeiro, como no Brasil, está em um momento muito difícil, né. Aqui no Rio de Janeiro, a nossa dificuldade é muito grande porque o sistema do Rio, como de São Paulo, por exemplo, é um Sistema Multimodal, e nós temos crises, vamos dizer assim, localizadas e sistêmicas, seja em redes intermunicipais, seja em redes municipais. É, nós temos 270 km de linhas de trens que atendem aqui a Região Metropolitana. Essas linhas estão numa situação muito difícil, o Concessionário, visivelmente, está muito abalado financeiramente e o motivo, inclusive, pelo qual o Estado e a Agência Reguladora têm dado, não sei qual foi o outro órgão público que



Governo do Estado do Rio de Janeiro

andou mandando várias multas. O sistema do VLT ele é um sistema que ele é, começa a funcionar na Pavuna, dali para cima. A Baixada Fluminense, infelizmente, não é uma região, que é, que tem uma economia forte geradora de empregos né, ela é uma área mais de moradia das pessoas, aonde ainda elas vão, pega o transporte para chegar ao trabalho ou ao, à educação né, quando é um pouco mais elaborada, ou ao serviço de saúde pública. Qual é a correlação que vocês estão fazendo entre os investimentos que precisa botar na malha de subúrbio da SuperVia? Que eu estimaria, hoje, nesse momento, em alguns bilhões de reais necessários de forma até urgente com a implantação desse sistema que depende do alimentador. Por que o metrô na Pavuna, também, apesar do metrô tá numa situação mais favorável que o trem, o metrô na Pavuna ele já chega lotado ou sai lotado. Não seria melhor centralizar esses investimentos para recuperar primeiro o que existe, antes de buscar expandir? A minha pergunta era essa. Não seria mais, não seria mais interessante?

[01:59:54]

Sr. Maurício Knoploch

Tá *ok*, Delmo. Tá *ok*, Delmo. Vou passar aqui, vou passar aqui para o Riley, um dos temas já debatidos no início dessa Audiência e da anterior, exatamente sobre isso, e acho que o Riley pode contribuir nesse aspecto.

[02:00:06]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Delmo, boa tarde. Eu acho que, se tem uma pessoa que conhece bem todo esse sistema e que pode falar, amplamente, sobre esse, é o Delmo. Conheço Delmo da Secretária de Transporte desde 2002, então, lá sem vão 20 anos que eu conheço o Delmo na Secretaria de Transportes, desde subsecretário, fizemos muitos trabalhos juntos, é um dos maiores especialistas que eu conheço nessa área. Eu não sou de elogiar ninguém não, então, não é elogio não, é simplesmente a afirmação da verdade, mais nada. O fato, Delmo, é que nós temos duas situações bastante claras. Esse Projeto prevê que quando comece a funcionar, terminar, será daqui a 36 meses. Em 36 meses nós temos essa fase do Programa de Redesenvolvimento, a construção dessa linha *light rail*, ela é uma das fases não é o Programa. O Programa prevê que você tenha toda uma estrutura em que você vá levar pra essas Estações, como fizemos a pouco tempo nas Estações da Grande Recife, que lá é BRT e ônibus né, lá toda uma estrutura em que no entorno nessas áreas, onde vão ficar as Estações, você tenha incentivos a implantação dos serviços que hoje são carente. Por exemplo, reduzir a distância dessa população para uma unidade é, de atendimento médico, uma UPA, eles colocaram uma escola dentro dessa, desse raio confortável de deslocamento dessa população. A ideia, na verdade, não é você simplesmente colocar um sistema e trazer mais gente pra dentro da, pra dentro da Pavuna, simplesmente para dentro do trem, pra dentro do metrô. Primeiro seria impraticável, porque o metrô na Pavuna, eu andei muito com a linha 2, quando chegava ali em Triagem, não entrava, e às vezes



Governo do Estado do Rio de Janeiro

quando eu voltava para casa eu precisava subir 4 Estações para depois voltar. Era bem complicado aquilo ali, então, eu conheço muito bem, de usuário, o sistema, né. Então, a ideia você inverter esse sistema. Enquanto você está lá executando a obra, executando os estudos, você também está colocando todo o programa de incentivos a instalação de sistemas como de comércio, de serviços, usando os espaços onde você vai na, não das Estações específicas mas da proximidade das Estações para incentivar, levar, quando for o caso, uma escola, uma UPA, até pra que a pessoa tenha acesso a esse tipo de serviço num raio menor deslocamento. Vai resolver? Não, vai reduzir a questão, vai reduzir esse deslocamento por esse tipo de demanda, estudo, saúde, mas falta questão do emprego. A questão do emprego nós estamos discutindo agora, por exemplo, a criação da Zona Franca do Centro do Rio de Janeiro. É uma discussão bastante interessante, mas nós estamos pensando também que esse Projeto de Redesenvolvimento pra levar pra dentro de uma estrutura que vai ser igual em todos os Municípios, uma regulação, regulamentação de ocupação, incentivos para instalação comercial e de serviço naquela região. Não é uma linha de transporte pra alimentar a Pavuna. Esse Projeto pra começar a funcionar, começar a rodar, são 36 meses, então, não é assim. Se eu pego, hoje, 1 bilhão e 740 milhões, vamos atualizar o valor 1 bilhão 950 milhões, 2 bilhões de reais, nós sabemos que eu não pago metade da dívida do Sistema de Transporte Metropolitano, das perdas acumuladas de 2020 para cá, eu não pago metade delas, sistema de ônibus, o sistema de metrô, barcas, sistema de trens, eu não consigo pagar metade disso. O que eu vou fazer com esse dinheiro? Se eu colocar esse dinheiro no sistema, por exemplo, para compensar perdas, eu só vou colocar dinheiro para o acionista. Eu tenho a concessão das barcas terminando no começo do ano que vem, então, preciso, inclusive a Secretaria de Transportes está contratando o novo estudo para poder realizar um novo Plano de Transporte Hidroviário. Você, estava na sua época de Secretário quando começou essa discussão toda, sua época de subsecretário lá atrás, quando começou essa discussão toda. Nós temos a questão da SuperVia, e primeiro, você sabe, deixou de fazer uma série de investimentos contratuais, bilhões de reais de investimento contratuais que não foram feitos; segundo, que tem um Contrato totalmente absurdo na correção do IGP-M que é totalmente descasado da realidade econômica brasileira, IGP-M batendo 30, 34% enquanto IPCA, por exemplo, estava batendo 10%, 8%, e aí você fazia uma correção e discutia uma correção absurda que não fazia qualquer sentido financeiro, ao mesmo tempo em que deixava de fazer investimentos. O Estado deixou, o Estado colocou o dinheiro, o Estado comprou os trens, o Estado fez, mas a Concessionária não fez grande parte do investimento dela. É preciso fazer uma, uma Auditoria Forense, não é só uma Auditoria não, uma Auditoria Forense nesse Contrato para ver o que realmente foi feito ou não foi, de que maneira foi, e onde o Estado, por exemplo, pode contribuir. Agora, nós temos esse Projeto que não exclui qualquer tipo de intervenção, quando essa intervenção for identificada e até determinada, oh, Concessionária isso aqui você não fez, estava no seu Contrato e você não fez. Você não pode alegar que fez outra coisa que não estava no Contrato se você sequer discutiu essa outra coisa. Então, hoje, a Concessionária sofre de um problema porque a Concessionária comprou essa Concessão, comprou e simplesmente não fez um bom



Governo do Estado do Rio de Janeiro

trabalho de analisar como é que estava essa Concessão, não fez mesmo, então, quando chegou e descobriu qual era o tamanho do problema, já tinha pago, já tinha feito negócio e o Estado não pode ser, aí, o pagar por essa situação. A população pode pagar menos ainda, agora o Estado, ao Estado cabe nesse momento cobrar o cumprimento inclusive das dos investimentos contratuais previstos. Se tem que fazer reequilíbrio econômico-financeiro, ótimo. Já se calculava isso na sua época de Secretário, na sua época de Subsecretário, a Concessionária é ruim de negociar né, falta muito atrás, complica muitas coisas, você sabe disso melhor do que eu, melhor do que ninguém, por sinal, né, é preciso equalizar esse Contrato. Esse Contrato precisa ser totalmente reequilibrado, totalmente reequacionado.

[02:06:08]

Sr. Delmo Pinho

Riley eu entendi tudo perfeitamente que você está falando, tudo bem. O que eu estou dizendo o seguinte, se você tem uma, você tem um imóvel alugado, o teu locatário não tá cuidando do imóvel, você vai deixar o imóvel cair, então, o que eu estou falando é o seguinte a infraestrutura operacional é, está se perdendo e, no ritmo que vai tem muitas invasões. Outro dia eu conversei com um dos Conselheiros da AGETRANSP que fez uma vistoria recente né, no ramal de Belford Roxo, por acaso, muitas e muitas invasões que há 4 anos atrás não tinha. O que eu estou dizendo o seguinte, será que independente da questão do Contrato de Concessão, não falei reequilíbrio, eu falei o seguinte, que, acredito que se deva fazer investimentos urgentes na infraestrutura sob pena de perda das faixas de domínio e da questão operacional, e aí depois, se por acaso for mudar o Concessionário, as linhas estejam preservadas porque tem centenas de quilômetros na, nas faixas de domínio da, o trem do Subúrbio que não tem muro, que faltam passarelas, que tem acidentes né, e, é, se isso deixar esperar a Concessão ver qual o destino que vai ser dado, que pode levar vários anos, isso pode está tudo perdido, é só nesse sentido, então, por isso eu falei, salvar o que existe antes de começar fazer coisas novas.

[02:08:34]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Eu concordo plenamente com você, Demo. Eu concordo plenamente com você que precisa fazer investimentos na recuperação e manutenção da infraestrutura existente, que é do Estado por final, depois o Estado discute como cobrar da Concessionária o que ela deixou de fazer, a obrigação que ela deixou de concluir. Agora, um investimento, uma ação ela não elimina a outra. Eu tenho, neste momento, um Projeto, um Projeto que é muito bom pra Baixada Fluminense e que tem todas as condições porque eu tenho, hoje, as condições ideais para executar a renovação da MRS, a autorização da ANTT para poder fazer, um avanço muito grande com MRS, as condições de fazer um Programa de Renovação Urbana naquela região, inclusive, porque eu tenho investimentos em, é, drenagem, investimentos em saneamento básico, esgotamento sanitário, ou seja, eu tenho



Governo do Estado do Rio de Janeiro

hoje uma, uma confluência de fatores que favorecem o executar esses serviços, coisa que eu não terei daqui a 3, 4, 5 anos. Ao mesmo tempo essa necessidade de fazer essa recuperação do sistema existente, qual é, hoje, o valor dessa recuperação onde você não tem um estudo que fala qual o valor da recuperação, qual o valor de investimento, o que que eu preciso fazer? Eu preciso preservar a faixa de domínio, sim, é uma ação policial para preservar a faixa de domínio, recuperar a faixa de domínio. Eu preciso identificar exatamente onde está a debilidade do sistema físico, sistema rodante, o sistema de segurança, sistema, preciso sim. Isso tem que ser feito agora e tem que ser feito urgente, mas isso não elimina o fato de que hoje eu tenho uma oportunidade e a condição financeira para fazer e mesmo que eu pegue todo esse dinheiro, eu tenho condições de fazer esse investimento na Baixada Fluminense, e coloque para poder fazer essa obra, que você disse, e é urgente, eu não vou conseguir com esse recurso recuperar tudo, vou recuperar uma parte, não sei de que maneira eu vou fazer, recuperar com o Concessionário, isso precisa ser feito. Agora, e primeiro, primeiro de tudo, tem que ter um diagnóstico, diagnóstico claro, real, por mais duro que seja sobre o que é que tem que ser feito. Hoje, nós não temos esse diagnóstico. Eu tenho o diagnóstico do que precisa ser feito na Baixada e nesse estudo, quase um estudo, base conceitual, quase básico que nós temos e a certeza do impacto que ele vai ter porque não é só transportes, é todo um Programa de Desenvolvimento. Eu não tenho um diagnóstico do que precisa fazer para recuperar todo o Sistema de Transporte Ferroviário.

[02:11:09]

Sr. Delmo Pinho

Tudo bem, Riley. Concordo, cabe ao Governo decidir onde ele quer investir. Eu estou dizendo o seguinte, por uma questão de cautela é, vocês resolveram isso, agora, por uma questão de cautela, independente disso, pode botar na mesa 1 bilhão e meio de reais, no mínimo, pra botar infraestrutura no trem do subúrbio. O Estado tem como aportar esse dinheiro e deixar guardado de forma que ele não seja indisponível no futuro, por exemplo, disponibilizar esse dinheiro numa conta no BNDES só pra isso, para na hora que for fazer um investimento, esse dinheiro haver? É só isso. Se são 2 bilhões que pode botar no VLT e precisa mais ou menos dessa ordem, não com seria prudente garantir, então, no depósito a parte onde o próprio Tesouro não pudesse mexer, porque o histórico do Rio de Janeiro de falta de recursos é muito grande, são 40 anos sem dinheiro, então, já que existe essa disponibilidade, essa vontade, separa esse dinheiro, acautela-se o dinheiro no BNDES, de alguma maneira, no Banco do Brasil numa conta que eu Tesouro não possa mexer, a não ser que seja para isso. A única pergunta é essa.

[02:12:18]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Delmo, vou dar uma resposta bem direta. Esse valor de 1.7 bi, vai chegar a quase 2, ele veio da outorga que o Estado recebeu da Concessão do Serviço de Saneamento Básico,



Governo do Estado do Rio de Janeiro

Concessão Municipal, do qual o Estado é tem a delegação para poder executar. Até 2024, até 2024/agosto, o Estado tem a receber 2 Bilhões e 400 milhões de reais da última parcela dessa Concessão e já foi decidido que o investimento é infraestrutura, ou seja, é possível você pensar num Projeto, fazer todo um diagnóstico, saber o que precisa ser feito e pensar num Projeto de Recuperação e a recuperação não vai ser feita em um ano, vai ser feita em algum tempo, você sabe disso melhor do que eu. É possível pensar num Projeto? É possível, tem que ser pensado, o Governo tem que tomar uma decisão. Agora, se você me perguntar, vai haver uma disponibilidade de recursos que possa vir a ser discutido para ser implementada uma recuperação do Sistema Ferroviário da Região metropolitana? Vai haver, com a mesma origem, porque o Estado ainda tem algo próximo de 2.4, 2.5 bilhões para receber até 2024, na última parcela da Concessão de Saneamento que foi de onde veio essa parte para todo esse Programa PACTO que está sendo colocado.

[02:13:37]

Sr. Delmo Pinho

Tá bem.

[02:13:40]

Sr. Maurício Knoploch

Ok, pessoal, o debate é sempre enriquecedor, Delmo é um profundo conhecedor aí também do nosso sistema, da nossa necessidade, mas a gente tem que dar sequência aqui a nossa Audiência Pública.

[02:13:54]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Profundo conhecedor não, ele é O conhecedor!

[02:13:56]

Sr. Maurício Knoploch

Então pronto, é que o Riley falou que você é o conhecedor. É, eu vou, Delmo, tá satisfeito, eu posso pedir que mais pessoas.

[02:14:08]

Sr. Delmo Pinho

Eu entendi a resposta, satisfeito eu não estou, eu estaria satisfeito se o dinheiro tivesse guardado numa conta a parte do Tesouro porque na hora que não tiver dinheiro, esse dinheiro é que vai servir para cobrir problemas, se, eventualmente, houverem, o melhor era que isso tivesse depositado a parte do Tesouro, mas tudo bem.

[02:14:27]



Governo do Estado do Rio de Janeiro

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

O melhor é que nos últimos 20 anos tivesse feito o que deveria ter sido feito né, não foi!

[02:14:33]

Sr. Maurício Knoploch

É, pois é, mas vamos lá, vamos em frente. Delmo, a gente agradece aí a tua colaboração, tua participação. Eu vou passar agora pra próxima pessoa que tá aqui, com a mão levantada, Edval Campaneli. Edval Campaneli, por gentileza. Edval Campaneli, você está conosco, a gente não consegue lhe visualizar por enquanto. Vou aguardar 30 segundos senão entrar vou passar para o próximo, *ok*, depois a gente retorna. *Ok*, o Edval não conseguiu se conectar conosco. Eu vou passar para o próximo que é o Tadeu André Melo. Tadeu André Melo, por gentileza. Tadeu está se conectado aqui conosco.

[02:15:59]

Sr. Tadeu André Melo

Oi, me escutam?

[02:16:00]

Sr. Maurício Knoploch

Sim, nesse momento, a gente lhe escuta e lhe ouve.

[02:16:04]

Sr. Tadeu André Melo

Perfeito.

[02:16:05]

Sr. Maurício Knoploch

Aliás a gente lhe escuta e lhe vê, desculpa. Por gentileza, se identifica aí para todos, se você representa alguma instituição, enfim.

[02:16:12]

Sr. Tadeu André Melo

Meu nome é Tadeu, sou Engenheiro e Mestre em Engenharia de Transportes, eu gerencio o Setor de Mobilidade Urbana do TransÔnibus, é Sindicato das Empresas de Ônibus aqui da Baixada Fluminense. É, o Riley comentou que não existe um diagnóstico pra Baixada Fluminense, mas existe o PDTU que é um Plano Diretor de Transporte Urbano de 2015, no qual eu inclusive, à época, eu participei também, fiz parte do Consórcio que executou esse Projeto, esse Plano. E o PDTU de 2015, ele elencou uma lista de Projetos né,



Governo do Estado do Rio de Janeiro

prioritários, com participação de diversos especialistas em transporte com base num método de análise hierárquica e o metro, e o Metroleve da Baixada não estava contemplado nessa lista até então, ele sequer estava contemplado na lista de Projetos entendidos como, que foram excluídos previamente né, então, eu queria entender qual critério para aportar recurso nesse Projeto em detrimento dos elencados no PDTU, que inclusive é, prevê Projetos para Baixada Fluminense.

[02:17:31]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Tadeu só uma pequena correção, eu disse que não existe um diagnóstico da situação do Sistema Ferroviário da Baixada Fluminense, da Região Metropolitana, do que é preciso ser feito para recuperar o sistema. Não disse que não tem diagnóstico de transporte da Baixada Fluminense. Houve um pequeno equívoco de entendimento.

[02:17:51]

Sr. Tadeu André Melo

Me esculpe, entendi errado.

[02:17:52]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Houve um pequeno equívoco aí, principalmente por que, porque eu participei da elaboração do PDTU, participei depois da elaboração, com Delmo, do PELC no qual tem um caderno chamado Desengarrando o Rio que faz parte do Estudo de Mobilidade Urbana da Baixada Fluminense, participei também do estudo do PEDUI com Romulo, grande professor Romulo Orrico, que foi coordenador da parte de transporte no qual foram desenvolvidos uma série de projetos estruturantes. Então, eu participei do Projeto, conheço o PDTU, eu participei internamente dele, da coordenação, Vicente Loureiro, que hoje está na AGETRANSP, Delmo Pinho que estava na Secretaria de Transportes, então, eu sei do qual diagnóstico nós temos pra Região Metropolitana, quais são os transportes da Região Metropolitana. Outro ponto, é verdade, o Metroleve ele não apareceu lá quando nós fizemos o estudo do PDTU. Não era uma opção, não era uma opção usar o ramal do sistema de carga, você tinha uma densidade demográfica diferente, uma expectativa de mobilidade demográfica diferente. Ele apareceu em 2015, no final de 2015, no estudo da Agência Francesa de Desenvolvimento que pensou no Projeto para desenvolver aquela região, depois ele apareceu em algumas propostas, visões de futuro e outra da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro sobre mobilidade urbana, inclusive estudos sobre o problema da imobilidade urbana nas Regiões Metropolitanas do Brasil e, esse era uns dos Projetos constante lá, como outros, inclusive com a ligação da Linha Vermelha até a Via Light, até a BR-116, essa expansão toda, a própria Transbaixada. Posteriormente no Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado - PEDUI da Região Metropolitana, a



Governo do Estado do Rio de Janeiro

ligação ferroviária usando a faixa de domínio do trem de carga voltou a ser analisada como uma opção naquela região. Então, e hoje você tem, como eu disse agora ao Delmo, uma confluência de fatores que dão uma economicidade ao Projeto, uma capacidade de implementação ao Projeto, seja o fato de você ter o recurso, seja o fato de você estar no momento em que a Concessionária de Transporte de Carga tem de fazer os investimentos de recuperação e de urbanização da sua faixa de domínio ao longo da Baixada Fluminense, seja no momento em que você tem uma concordância explícita da ANTT para que seja feita essa utilização, porque não há nenhum tipo de interferência com a faixa de carga, seja porque você tem uma série de investimentos em infraestrutura urbana subterrânea, ou seja, drenagens, esgotamento sanitário e outros nessa região, você precisa porque vai qualificar a região. Então, você tem todo um sistema, uma confluência de fatores que permitem isso. Segundo, dentro do PDTU nós tínhamos, dentre outras questões, bem antes, lá de 2011, estudos anteriores, que mostravam, por exemplo, a uma grande obra ali que seria a integração transversal ligando a BR-116 até a BR-040 que é a Avenida Sarapuú ou Transbaixada. Só que essa obra são 3.800 desapropriações entre casas, apartamentos, indústrias, é muito cara para ser realizada nesse momento, inclusive tem um Relatório do INEA que diz que em determinados pontos você vai ter um momento tão grande da poluição da bacia aérea e é contrário à execução dessa obra, da maneira como ela foi pensada, embora ele esteja no PDTU. Embora esteja no PEDU você tem restrições, relatórios ambientais restringindo. Dentre aquela Carteira de Projetos que podíamos realizar, que temos condições de realizar e que atendem a um número maior de pessoas com menor investimento e que nos permite hoje, hoje, ser executados dentro do território bastante complicado, que é Baixada Fluminense, esse acabou sendo aquele que junta as condições que permitem a execução. Agora, discuta-se, e o Delmo está corretíssimo, você precisa recuperar o Sistema de Transporte Ferroviário Metropolitano? Sim, agora eu não tenho, aí de novo, eu não tenho um diagnóstico no que eu preciso exatamente fazer para o Sistema Metropolitano, trilhos, sistema de segurança, sinalização, sistema de elétricos, faixa de domínio, eu não tenho isso. Coisas que deveriam ter sido feitas, feitas ao longo de 20 anos, que não foram feitas, hoje eu preciso ter um diagnóstico para ser executado. No mais, eu tenho, hoje, um Projeto Conceitual próximo do Básico para poder fazer a contratação, inclusive com cálculo de engenharia, do Metroleve. Eu não tenho nada disso, por exemplo, pra Transbaixada, eu não tenho nada disso para expansão da Linha Vermelha, eu não tenho, eu tenho um estudo para a expansão da Via Light até a Avenida Brasil, está sendo feito, está sendo contratado, está executando, então o Estado está realizando. Eu tenho um estudo que fala da expansão da Via Light até Queimados, né, lá por baixo, Seropédica, vai ser realizada por que, porque tem um estudo. Eu tenho estudo, mesmo que seja conceitual próximo do básico, tenho as condições necessárias para fazer. Por isso que alguns projetos estão avançando e outros não. E se eu fosse olhar a estratégia única e exclusiva do PDTU, voltando lá atrás em 2011, o grande Projeto, grande marco daquele Projeto era ligação de Itaboraí até ali a Praça XV, era o grande Projeto defendido. Ele é inviável hoje, pelo menos o trecho Araribóia – Praça XV é economicamente inviável. Fazer um túnel por debaixo da Baía



Governo do Estado do Rio de Janeiro

de Guanabara com recursos que tem, esperando que ele tenha um *CAPEX*, um *OPEX*, um retorno, um *payback* para se pagar, o Eurotúnel demorou 28 anos e só se apagou porque o Governo Francês, os Governos Francês e Inglês assumiram parte da dívida das empresas. Um túnel debaixo da Baía de Guanabara, hoje, é inviável. Agora de que maneira, então, você soluciona essa outra questão? As barcas seriam incapazes de atender aquela quantidade de gente que seria colocada ali. Então, você tem vários Projetos, alguns bons, alguns que vão passar do tempo se tornaram operacionalmente impraticáveis e tem alguns Projetos que devem ser executados, mas o momento específico de execução, a confluência de fatores coloca esse Projeto à frente de outros. Não é questão de abandonar Projetos, é questão de você ter que tomar decisões sobre qual o Projeto eu executo, que eu tenho condições, que eu tenho melhores condições hoje, é mercadológica, as melhores condições financeiras, melhores condições estruturais para fazer, para atender o maior número de pessoas em um determinado espaço de tempo. Esse é o que apresenta melhores condições. Assim como é o MUVI que é o sistema muito próximo só que sobre pneus lá em São Gonçalo, é a ligação da Linha da Via Light com Avenida Brasil. Os projetos que são, hoje, operacionalmente, economicamente, com economicidade, viáveis e que tem uma condição de ser executados, eles estão em andamento, os outros não estão abandonados, só não é o momento, só não estão no momento adequado de serem implementado. Alguns, acho difícil com o momento chegue.

[02:26:00]

Sr. Maurício Knoploch

Ok, Riley.

[02:26:02]

Sr. Tadeu André Melo

Obrigado, aí, pela resposta.

[02:26:05]

Sr. Maurício Knoploch

Ok, Tadeu, a gente que agradece aí a sua participação. Bom, são 16:23 horas minutos ou 16:26 horas para ser mais preciso. Ainda temos aí pela frente 34 minutos de Audiência Pública, sempre lembrado que essa é a 2ª Audiência Pública do Processo de Redesenvolvimento Urbano Integrado da Baixada Fluminense, nessa fase a gente está analisando o Projeto da Fase de Mobilidade do Metroleve. Estamos na 2ª Audiência Pública, a Consulta Pública segue até o dia 21 de junho de 2022 e todas as contribuições, questionamentos, elas podem ser encaminhadas para o nosso *site* <http://www.metroleve.rj.gov.br/> pra que sejam analisadas, respondidas e consideradas, se assim for em nosso Projeto, em nosso trabalho. Bom, a gente vai seguir aguardando aqui por mais algum participante que queira colaborar conosco aqui. Bom, pessoal, são 16:40



Governo do Estado do Rio de Janeiro

horas, ainda temos pela frente 20 minutos, aí, da nossa Audiência Pública, lembrando que essa é a 2º Audiência Pública do Projeto de Redesenolvimento Urbano Integrado da Baixada Fluminense, Fase Mobilidade, Metroleve. A 1º Audiência Pública foi realizada no dia 1º de junho, exatos 6 dias, hoje é a nossa 2º Audiência Pública, a Consulta Pública seguirá até o dia 21 de junho e todas as contribuições, questionamentos, elas podem ser, além dessa, dessa Audiência Pública de hoje que ainda temos 20 minutos pela frente, elas podem ser encaminhadas para o nosso *site* <http://www.metroleve.rj.gov.br/>. A gente segue por aqui, observa que tem vários participantes, é sempre um prazer para nós aqui poder escutar as contribuições e debater ideias, se alguém quiser comparecer a gente também está à disposição aqui. Continuamos por aqui até 17:00 horas, *Ok*. Oi pessoal, boa tarde, continuando aqui a 2º Audiência Pública do Programa de Redesenolvimento Urbano Integrado da Baixada Fluminense, Fase Mobilidade Metroleve, lembrando que a 1º Audiência ocorreu no dia 1º de junho, essa é a 2º Audiência Pública, ela se encerrará às 17:00 horas, portanto, ainda temos mais 10 minutos aí para colaborações, contribuições e questionamentos, mas a Consulta Pública, essa continua até o dia 21 de Junho. Todas as contribuições, elas podem ser enviadas através do nosso *site* www.metroleve.rj.gov.br. Aproveitar pra pedir a quem está mandando as suas contribuições pelo *chat*, como nós não podemos interagir pelo *chat* na Audiência Pública, que enviem as mesmas para o nosso *site* da Consulta Pública, repetindo, www.metroleve.rj.gov.br. Seguimos por aqui, à disposição, pra qualquer necessidade, *ok*. Bom pessoal, eu, são 16:58 horas, eu queria antes de mais nada, em nome do Governo do Estado, agradecer a participação de todos nessas duas Audiências Públicas, foram no total 6 horas aí de bastante interação, bastante colaboração, debates bastante profícuos é, as próprias críticas muito construtivas, a gente tem recebido bastante colaboração e questionamento também pelo nosso *site*, sempre lembrando que a Consulta Pública, ela segue em aberto até o dia 21 de junho e todas as contribuições, colaborações e questionamentos podem ser enviados pra nós através do www.metroleve.rj.gov.br. Queria agradecer, aqui, também, a nossa equipe de apoio, o nosso pessoal de TIC que sempre está aqui conosco apoiando na gestão da plataforma, agradecer aqui a presença também do Robson Pierre que é o Diretor de Mobilidade Metropolitana do Instituto Rio MetrÓpole e vou passar a palavra aqui para o Riley fazer as suas despedidas e considerações finais.

[02:59:30]

Sr. Riley Rodrigues de Oliveira

Obrigado, Maurício, eu gostaria aqui, em nome da Secretaria na Casa Civil, do Secretário Nicola Miccione, e toda a equipe do Governo, como disse o Maurício, também agradecer a participação de todos, as contribuições trazidas aqui nessas duas audiências públicas e contribuições que estão nos enviando através do metroleve.rj.gov.br, são essenciais para melhorar o Projeto, para fazer com que o Projeto fique, aquele que atende às necessidades da Baixada Fluminense. O Maurício citou o Robson Pierre, eu cito aqui o Vinícius Santos que está ao nosso lado, ambos fazem parte da Comissão Técnica que vão analisar todos os Projetos, as propostas, questionamentos que chegarem ao longo desse, desse processo.



Governo do Estado do Rio de Janeiro

Lembrando que até o dia 21 nós permanecemos com a Consulta Pública em aberto, vocês podem participar, por favor. Aquelas Instituições Acadêmicas, Universidades, Instituições como, a Sociedade Civil que atuam no setor de mobilidade urbana que são desenvolvimento regional, que ainda não participaram, não contribuíram, por favor apresente a sua contribuição, apresente sua análise, sua crítica. Eu costumo dizer que por mais, é pesada que seja a crítica, por mais virulenta que seja a crítica, ela mostra que a pessoa se preocupou em ler o Projeto, entender o Projeto pra poder fazer uma crítica mesmo que às vezes não venha acompanhada de uma proposta e, preferencialmente, traga uma proposta, se você não concordar, apresente uma proposta em outra linha, uma proposta estrutura de implementação, não só uma ideia, uma ideia é boa, a gente, vamos analisar as ideias mas, preferencialmente, traga uma proposta estruturada porque existe muita gente capaz, competente, inteligente que se interessa pelo desenvolvimento Metropolitano, pelo transporte Metropolitano, pela economia Metropolitana e nós esperamos que até o dia 21 ainda contribua para que possamos melhorar e melhorar o que for possível nesse Projeto que temos certeza é o Projeto que vai ajudar a transformar a realidade da Baixada Fluminense ao longo dessas 20 Estações, porque é um Projeto que não é só de transporte, o transporte é um ponto, é um Projeto de desenvolvimento, de Redesenvolvimento que vai levar crescimento econômico e serviços públicos e sociais naquela região, nós vamos, realmente, através desse Projeto começar uma transformação na Região Metropolitana do Rio de Janeiro que com certeza vai se desdobrar para outras áreas. Nós, novamente, solicitamos que vocês contribuam com a melhoria desse Projeto, propostas, críticas sempre serão bem-vindas para nos ajudar a melhorar. Até dia 21 continua aberto à Consulta Pública no site www.metroleve.rj.gov.br. Obrigado a todos que participaram das duas Audiências Públicas, Maurício.

[03:02:50]

Sr. Maurício Knoploch

Ok, então, nesse exato momento às 17:03 horas, damos por encerrada a 2ª Audiência Pública do Projeto de Redesenvolvimento Urbano Integrado da Baixada Fluminense, Fase Mobilidade Metroleve. Muito obrigado a todos.