

seguinte: - "Não fica elogiando muito essas pessoas, não, porque senão elas acabam inchando igual sapo cururu".

Mas é verdade, Andrea, só vou acrescentar que o fato da Andrea não ser vereadora nos próximos quatro anos, com toda certeza não ira inviabilizar o trabalho dedicado à cidade do Rio de Janeiro. Agora, perdeu a Câmara de Vereadores do Rio de Janeiro, é bem verdade, mas fundamentalmente perdeu a Cidade do Rio de Janeiro.

Andrea não quis ser candidata, ela tem os princípios dela que a levou a isso. Praticamente tomaram o mandato do Jorge Pereira, impedindo a sua tentativa de reeleição. Mas daqui a quatro anos aqui estaremos, com fé em Deus, à espera da volta dessas pessoas, e outros que não citamos o nome.

Para fazer o uso da palavra, a Mesa convida a Vereadora Sonia Rabello, que também está incluída nesse bolo de pessoas que provocaram uma perda significativa para a Cidade do Rio de Janeiro. Parabéns pela colocação, Vereador Luiz Carlos.

A SRA. SONIA RABELLO - Obrigada, Sr. Presidente.

Caro Vereador Luiz Carlos Ramos, demais colegas, Secretário de Transportes, demais autoridades presentes, companheiros de movimentos da sociedade civil que estão aqui presentes, vou fazer algumas colocações, rapidamente, mais para deixar consignado, Sr. Presidente, pois, na verdade, algumas delas foram objeto de vários requerimentos de informação, já há muito tempo encaminhados à Secretaria de Transportes, mas a maioria, aliás, quase a totalidade não foi respondida. Se fosse possível, Sr. Secretário, eu gostaria de vê-los respondidos - não agora, evidentemente, mas antes do final do meu mandato, para que eu continue escrevendo sobre a matéria. É a colaboração que poderei dar ao término do meu mandato.

Gostaria, Sr. Secretário, de pedir oficialmente uma explicação, nem que seja pessoal, de V. Exa. sobre por que não foi ainda cumprido o artigo da Lei Orgânica, aprovado pelo Prefeito, de instalação do Conselho Municipal de Transportes, que está previsto no Artigo nº 311, § 3º, do Plano Diretor da Cidade, em vigência há quase dois anos. E um Conselho Municipal de Transportes é uma coisa relativamente simples. Vai precisar provavelmente da integração de alguns funcionários, convidar a sociedade civil para participar, porque me parece que é um pouco falacioso - vamos dizer assim -, depois de tudo resolvido, todas as construções, demolições, demolição de Perimetral, omissão em relação às linhas do Metrô, construção de todos os BRTs, BRSSs, aí, no final da gestão do Prefeito, dizer que está instalando algum conselho, como agora ele diz que está instalando o Conselho de Cultura. No final de quatro anos de gestão, o Prefeito está convidando agora para instalar rapidamente o Conselho de Cultura, antes que ele escolha o novo Secretário, que já vai entrar sem mandar nada, porque não está participando do Conselho.

E está previsto também o Plano Municipal de Transportes no Artigo nº 213 do mesmo Plano Diretor da Cidade, inciso VII, que diz que cabe à Secretaria ou são objetivos da política de transportes: "Elaborar o Plano Diretor Municipal de Transportes integrado ao disposto nesta lei quanto aos vetores de crescimento da cidade e diretrizes viárias definidas". Eu li este inciso, Sr. Secretário, porque, sem um Plano Municipal de Transportes integrado ao planejamento da cidade, previsto no mesmo Artigo nº 311, que já li, toda esta coleção de obras aqui relacionadas, evidentemente, é uma lista. Isso significa, pelo menos para mim, que não há plano, não há planejamento. É impensável, a meu ver, que a Cidade do Rio de Janeiro esteja vendendo um sonho não para o COI, para a Fifa - eles sabem o que estão fazendo na Cidade do Rio de Janeiro -, mas para os habitantes da Cidade do Rio de Janeiro. Estão vendendo a esperança de que, com as Olimpíadas, vamos tornar a cidade boa para nossos cidadãos, quando, na verdade, não temos nenhum plano para esclarecer a estes cidadãos o que vai ser planejado integralmente com os vetores de crescimento da cidade. E V. Exa., como excelente técnico que é, sabe que é impossível pensar racionalmente transporte público para os próximos dez anos sem um plano, sem um planejamento. Eu não estou falando nem de um planejamento só de transporte, mas de um planejamento integrado com os vetores de crescimento da cidade.

Então, para mim, Sr. Secretário, é impensável numa cidade que se diga voltada para o crescimento e bem-estar dos seus ha-

bitantes nós não termos uma certa - digamos assim: nós, técnicos, deixando de ser políticos - vergonha, por ainda não ter apresentado para a população o Plano Municipal de Transportes. Onde está o Conselho Municipal de Transportes, que foi objeto do meu Requerimento de Informações nº 2.698/2012, dirigido à Secretaria em 28 de maio de 2012? Até hoje, não tive resposta. Nesse requerimento, pergunto sobre o Conselho Municipal de Transportes - se já foi constituído e instalado; qual é a participação da sociedade civil; se as novas vias de transporte por BRTs e BRSSs fazem parte desse plano; se houve participação do Conselho Municipal na elaboração; se o plano segue as diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587/2012; se as tarifas de transportes públicos de ônibus estão previstas nesse Plano Municipal de Transportes; como está prevista a integração tarifária dos ônibus convencionais e ônibus não convencionais com o trem e com o Metrô, porque, sem essa integração tarifária, é uma falácia dizer que se está democratizando o transporte na cidade; e como serão feitas as várias integrações físicas da Transoeste, da Transcarioca, etc.

Também mandei requerimento de informações pedindo o plano da Transolímpica, que não foi mandado, e o plano da Transcarioca. Este é um requerimento de interesse de toda a Zona Norte da cidade, pois não se sabe mais o que vai ser, o que não vai ser, o que vai ser desapropriado. Sei que pararam as desapropriações antes das eleições para dar um arrefecimento, mas, hoje mesmo, já estão publicadas no Diário Oficial mais desapropriações. E a população não sabe que está sendo desapropriada, qual é o plano executivo do BRT da Transbrasil, que não foi enviado. Da mesma forma, solicitamos informações da Secretaria de Transportes sobre estudos e eventuais processos administrativos referentes à autorização da Secretaria para a Linha 4 do Metrô - requerimento que, evidentemente, também não foi respondido. Não sei por que a Secretaria Municipal de Transportes e a Prefeitura, digamos, abdica da sua competência constitucional de falar das linhas de Metrô na Cidade do Rio de Janeiro. É incompreensível.

V. Exa. mostrou aqui que está pretendendo instalar o VLT, Veículo Leve sobre Trilhos. Trilho por trilho, tudo é igual. Por que o município se dá a competência de fazer VLT e não palpita no outro trilho, que é o Metrô? Não é compreensível, a não ser que a opção seja não se envolver no que é importante para a cidade, e o mais importante, o fundamental é dizer onde será o Metrô, onde serão as estações; a não ser que a opção seja omitir à população de Ipanema e do Leblon essa coisa muito simples, que são as saídas do metrô. A população está reivindicando que estas saídas sejam fora da Praça Nossa Senhora da Paz. A Prefeitura se omite sobre a questão ainda mais clara da integração tarifária, do bilhete único, da integração com o Metrô. Omita-se sobre essa coisa ridícula que a Companhia do Metrô diz que é Metrô sobre rodas. É um descabro. Chama de nomes errados, pensando que a população é idiota. O que é "Metrô sobre rodas"? Não existe isso: é ônibus! E a Secretaria, se é ônibus, se diz que é integração tarifária do Metrô sobre rodas - não vou repetir essa bobagem que, em qualquer redação do primário, o professor ia cortar -, não integra a passagem de Metrô-ônibus. Sobre a questão da Perimetral, há um silêncio absoluto. É impressionante a absoluta convicção da Prefeitura no desprezo à população. Volto àquela frase do antigo jornalista Ibrahim Sued: "Os cães ladram, e a caravana passa". É como se a população fosse os cães. "Deixemo-los que vamos passar", como eu disse, e a Vereadora Andrea repetiu aqui: "com a soberba política". Mas, um dia, essa falta de planejamento vai cobrar o seu preço. Infelizmente, em nossa política, o preço não é cobrado ainda àqueles que realmente são os responsáveis, os causadores.

Então, Senhor Secretário, falta um esclarecimento à população sobre esse plano: que diga onde vai ser a rodoviária do Rio de Janeiro, que vergonhosamente ainda é explorada pelo Estado, sem reação alguma da Prefeitura. Um plano de transporte dos vários bairros, de Laranjeiras a Santa Cruz, tudo um caos.

Senhor Secretário, a única coisa que peço encarecidamente é que, antes de terminar meu mandato, que pelo menos eu seja respondida, não mais como vereadora, mas como cidadã desta cidade.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (PROFESSOR UÓSTON) - Muito obrigado, Sônia.

Com a palavra, o Secretário Alexandre Sansão Fontes

O SR. SECRETÁRIO ALEXANDRE SANSÃO FONTES - Agradeço a todos os que participaram, fizeram as perguntas. Anotei aqui e vou procurar dar uma síntese do que mais relevante se colocou.

Vou começar por essa questão do BRT, faço questão de começar por essa questão. Erroneamente foi colocado aqui, não sei se por falta de informação, por falta de interesse no assunto ou preconceito com o assunto. O BRT está instalado, com enorme sucesso, na capital da Turquia - Istambul; na Cidade do México; em Los Angeles; em Johannesburgo e em Medellín, apenas para citar alguns exemplos que não foram citados aqui. Todos em capitais de países emergentes, com enormes populações, que apostaram, antes da gente, no BRT. Antes da gente que digo, é Rio de Janeiro, porque o BRT foi batizado em Curitiba, e até hoje sustenta a cidade de Curitiba. Portanto, vamos a algumas questões técnicas, já que muitas afirmações aqui foram feitas sobre isso. Uma linha expressa de BRT - se ela for expressa, isto é, se não tiver semáforos -, como vai ser a Avenida Brasil, tem a capacidade de transportar 60 mil passageiros, na hora pico, por sentido. Se ela tiver semáforos, como é o caso do Transoeste e do Transcarioca, ela tem a capacidade de transportar 25 a 30 mil passageiros por hora pico/sentido. Então - acredito que tenha técnicos presentes aqui, já vi alguns deles -, façam essa conta. Vejam quanto o metrô transporta por hora pico/sentido. E quem, depois disso, disser que o BRT não é transporte de massa, é dotado de uma profunda ignorância técnica. Então, façamos contas, e vamos levar essa discussão sem ideologismos para que a gente não tenha preconceito se é sobre rodas ou sobre trilhos. O que a gente quer é beneficiar o usuário, a população que precisa do transporte. Vamos perguntar ao morador de Santa Cruz se ele está feliz por ter sido oferecido a ele um transporte de alta capacidade, que permite que ele faça o trajeto que ele fazia em duas horas e meia em uma hora. Vamos fazer essa consulta. O Transcarioca vai transportar 500 mil passageiros por dia. Isso é o que Metrô inteiro transporta. Os projetos e as simulações estão todos à disposição de quem... Aliás, tenho feito palestras sobre isso, tenho falado em diversos fóruns, universidades... Enfim, a gente está colocando-se à disposição para esclarecer tudo isso. Temos todos esses dados para demonstrar que o BRT é um transporte de alta capacidade. A gente vai entrar nesse Fla X Flu ideológico aí: é Metrô, é BRT... Não se trata disso. Irresponsáveis seríamos se não tivéssemos construído uma rede integrada ao sistema metro-ferroviário da cidade. Todos os encontros entre trem/BRT/Metrô têm estações de integração previstas. Essa integração física já é possível em Santa Cruz, pois as estações são bem próximas, vão ser mais francas ainda em alguns lugares, como Madureira, no encontro do Transcarioca com as estações de trem; em Vicente de Carvalho, com o encontro do Transcarioca com a estação do Metrô; no Jardim Oceânico, com o encontro com a linha 4 do Metrô... Enfim, essa integração física é que é importante. A integração tarifária é importante. Já existe a possibilidade de se fazer a integração tarifária entre o BRT e o trem; entre os ônibus e o trem; ou seja, entre o modus do Município e o modus do estado o bilhete único foi criado. Então, o que tem que se ver quando se vai fazer uma discussão sobre transporte é se essa rede que está projetada - que mostrei aqui - atende às necessidades de deslocamento da população.

Foi muito dito aqui que não ouvimos a sociedade. Puxa vida! O prefeito criou o Plano Estratégico da Cidade, não somente para a área de transportes, mas para todos os temas relevantes da cidade, que foram discutidos com os representantes da sociedade em vários fóruns e várias sessões para a elaboração do Plano Estratégico. É claro que isso tem a participação da sociedade. Todas essas questões de transporte estavam ali presentes. Essa rede Trans, integrada com os transportes metro-ferroviários, a renovação prevista da frota. A tarifa de ônibus hoje é regulada por um contrato de concessão. Existe uma fórmula matemática. Todo reajuste tem que ser feito com essa fórmula matemática, e as revisões tarifárias são feitas a cada quatro anos. Foi feita uma no primeiro ano e, de agora em diante, as revisões serão feitas a cada quatro anos ou se alguma necessidade de investimento ou de-