



CÂMARA DOS DEPUTADOS

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0339/10	DATA: 13/04/2010
INÍCIO: 14h46min	TÉRMINO: 17h15min	DURAÇÃO: 02h28min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 02h28min	PÁGINAS: 54	QUARTOS: 30

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
CARLOS ANDRESANO MOREIRA – Promotor do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO – Representante da AGETRANSF, Rio de Janeiro. ROBERTO SZTERENZEJER – Representante da AGETRANSF, Rio de Janeiro.

SUMÁRIO: Esclarecimentos sobre possíveis irregularidades na prestação dos serviços de transporte no Estado do Rio de Janeiro.

OBSERVAÇÕES
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis. Há falha na gravação.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Declaro aberta a reunião de audiência pública, aprovada por meio de requerimento de autoria do Deputado Dr. Paulo César, destinada a obter esclarecimentos sobre possíveis irregularidades na prestação dos serviços de transporte no Estado do Rio de Janeiro.

Antes de compor a Mesa, esclareço que amanhã vamos realizar audiência com a Presidente da Caixa Econômica Federal, às 17 horas, em função da nossa ida, semana passada, à Caixa Econômica Federal, e do requerimento de convocação, que nós protocolamos, o qual possivelmente ficará prejudicado, tendo em vista a realização dessa audiência.

É importante que avisemos aos demais Deputados a realização da audiência, para que cada um possa dirimir as suas dúvidas quanto às emendas de Município.

Vou convidar para tomar assento à mesa os Srs. Carlos Andresano Moreira, Promotor do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro; José Luiz Lopes Teixeira Filho, Gerente da Câmara Técnica de Transporte e Rodovias da AGETRANSP-RJ; Roberto Sztrenzejer, Gerente da Câmara Técnica de Política Econômica e Tarifária da AGETRANSP-RJ.

Comunico aos Srs. Deputados que os seguintes convidados informaram a esta Presidência que não poderão participar da presente reunião — tenho a cópia dos ofícios para aqueles que queiram saber o seu teor: Sr. Sebastião Rodrigues Pinto Neto, Secretário de Estado de Transporte do Rio de Janeiro, devido a compromisso assumido anteriormente; Sr. Amim Alves Murad, Presidente da SuperVia, devido aos recentes problemas ocorridos em nosso Estado do Rio de Janeiro; Sr. José Gustavo de Souza Costa, Presidente do Metrô Rio, em virtude de recentes acontecimentos ocorridos no Estado do Rio de Janeiro.

Os Deputados Estaduais Alessandro Molon, Gilberto Palmares e Marcelo Simão, representantes da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, deixam de comparecer em função de estar havendo hoje a eleição do novo Conselheiro do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro, por vaga do ex-Conselheiro José Nader.

O Sr. Alessandro Molon, Deputado Estadual, pediu que ficasse esclarecido que S.Exa. tem sido contra a criação do novo conselho de contas, consequentemente não poderia deixar de estar ali para discutir, mas encaminhará

[P1] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:1 Taq.:Luciene Motta Rev.:



expediente a esta Comissão com referência a esta audiência pública, dizendo tudo aquilo que S.Exa. possa oferecer para os trabalhos desta Comissão.

Comunicações.

Informo aos Srs. Deputados que estão previstas para esta semana as seguintes reuniões: reunião deliberativa, amanhã, quarta-feira, às 9h30min; reunião de audiência pública, quinta-feira, às 10h, para discussão acerca dos atrasos nas obras da Copa do Mundo de 2014. Os convidados são os Srs. Sérgio Lima da Graça, Coordenador da Copa de 2014 no Distrito Federal; José Marcelo Lima, Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Econômico do Estado do Amazonas; Adilton Sachetti, Diretor Presidente da Agência Estadual de Execução dos Projetos da Copa do Mundo de 2014 no Estado do Mato Grosso.

Antes de iniciar as exposições, quero fazer alguns esclarecimentos.

De acordo com o Regimento Interno desta Casa, o tempo reservado para cada convidado é 20 minutos, prorrogáveis, não podendo haver aparte. Cada Deputado inscrito para interpellar o expositor poderá fazê-lo estritamente sobre o assunto da exposição, por 3 minutos, tendo o interpellado igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelos mesmos prazos, sendo vedado ao orador interpellar qualquer dos presentes.

[P2] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:2 Taq.:Luciene Motta Rev.:

Antes de passar a palavra aos nossos convidados, eu gostaria de registrar a presença do Sr. Eduardo Gonçalves, que é da minha cidade, Nova Iguaçu. S.Sa. é irmão do Deputado Fernando Gonçalves, que tive a honra de ter como Vice-Prefeito da minha chapa, quando Prefeito fui da cidade de Nova Iguaçu, no período de 1996 a 2000. Agradeço a presença.

Vou passar a palavra ao Dr. Carlos Andresano Moreira, Promotor do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, a quem, desde já, agradecemos a presença. S.Exa. está abrilhantando a nossa audiência pública.

Dr. Carlos, alguns Deputados irão chegar, porque é praxe desta Casa sempre marcar reunião meia hora antes, mas nós, que assumimos esta Comissão há cerca de 30 dias, gostamos de observar o horário. Se está marcada para 14h30min, deve iniciar às 14h30min.

Não há problema, pois tudo o que está sendo dito, está sendo registrado nos Anais desta Casa. Amanhã, se houver qualquer dúvida, se alguém solicitar cópias



ou se precisarmos incrementar um outro tipo de trabalho, teremos tudo registrado, para fornecer não só aos convidados mas àqueles que, porventura, não puderam estar presentes.

Com a palavra o Dr. Carlos Andresano Moreira.

O SR. CARLOS ANDRESANO MOREIRA - Boa tarde a todos.

Primeiramente, quero agradecer ao Presidente da Comissão de Fiscalização, Deputado Nelson Bornier, o convite.

Cumprimento os demais integrantes da Mesa e Deputados presentes.

A nossa vinda visa prestar, antes de tudo, um esclarecimento acerca do que o Ministério Público vem fazendo em virtude da má prestação de serviço de transporte na cidade do Rio de Janeiro, e — por que não dizer? — no Estado como um todo.

A empresa SuperVia, empresa que presta serviços ferroviários no Estado do Rio de Janeiro, liga a capital a várias outras cidades, como Nova Iguaçu, Duque de Caxias e toda a região metropolitana.

Por conta de distúrbios ocorridos nos dias 7, 8 e 9 de outubro do ano passado, o Ministério Público, por meu intermédio e do colega Pedro Rubim, ingressou com uma ação civil pública, visando a conferir à SuperVia o saneamento de certas irregularidades que vinham sendo apresentadas — panes elétricas, mau estado de conservação dos trens, não prestação de assistência às pessoas que se viam obrigadas, e ainda se vêem hoje em dia, a trafegar na linha férrea quando os trens param, enfim, uma série de acontecimentos que nos levou a ingressar com uma ação civil pública, inclusive pedindo ressarcimento por dano moral e material em razão desses acontecimentos.

Essa ação encontra-se em trâmite na 6ª Vara Empresarial da Comarca da Capital do Rio de Janeiro. Obtivemos uma liminar, que acolheu todo o nosso pedido feito inicialmente — liminar essa que estabeleceu uma multa de 100 mil reais para a empresa em caso de descumprimento.

O tempo foi passando, e o último acontecimento que nós registramos foi lamentavelmente um quebra-quebra ocorrido no dia 25 de março, que deve ter sido de publicação nacional, através dos principais meios de comunicação. Isso nos levou a entrar então com uma execução provisória dessa multa. Fizemos um cálculo, desde a primeira reclamação que recebemos via Ouvidoria até os últimos



acontecimentos, no dia 25 de março, o que remonta a uma quantia de 15 milhões e 600 mil reais.

A essa liminar eles interpuseram um agravo de instrumento. Não foi dado efeito suspensivo para a maior parte dos itens que foram deferidos na liminar. O agravo encontra-se concluso com o Relator desde o dia 11 de fevereiro. Ainda não temos resultado.

Não foi dado efeito suspensivo e as reclamações têm sido variadas a respeito do descumprimento de vários itens, principalmente quanto às informações. Pedimos que fossem dadas à população informações sempre que acontecesse de atrasar algum trem, justamente para evitar que ela entrasse em pânico, e também que houvesse a prestação de assistência, com a previsão de uma equipe de resgate sempre que o trem, por algum motivo, quebrasse o meio da linha.

Essas providências não estão sendo tomadas e as pessoas reclamam insistentemente. Em alguns episódios que nos são relatados, as pessoas são obrigadas a sair de um trem para outro. Ingressam no trem daquele determinado horário, mas o trem não parte. Alegam que o trem está com problema. Então, as pessoas são obrigadas a dele sair, para pegarem outro trem que lhes é indicado. Por exemplo, saem da plataforma 6 para a plataforma 2. Assim, as pessoas saem correndo, em desabalada carreira, porque estão atrasadas para seus compromissos e têm horário de trabalho. Ao ingressarem no trem indicado, veem o outro trem partir normalmente, como se nada tivesse acontecido. Ficam atônitas, sem entender o porquê. Não lhes é devolvido o dinheiro da passagem, não lhes é dado qualquer tipo de assistência, seja material, seja psicológica.

E isso acontece praticamente todos os dias, todos os dias, todos os dias. Estou com a mala cheia de reclamações, que até instruem a ação com que ingressei. É essa, infelizmente, a rotina do serviço ferroviário no Rio de Janeiro.

Com relação ao serviço metroviário, houve também panes, problemas em ar-condicionado, superlotação, problemas relatados por funcionários a respeito de más condições de trabalho e de uma ligação que foi feita recentemente da Linha 1 com a Linha 2. Para quem não é do Rio de Janeiro explico, para que se entenda.

O metrô de lá tem duas linhas, que até pouco tempo atrás não tinham ligação entre si. Era preciso saltar numa estação para se fazer baldeação, para pegar outra



linha. Eles resolveram unir a Linha 1 à Linha 2, como uma das condições para se prorrogar o contrato por mais 20 anos. O contrato, parece-me, vai até 2038. Acabaria em 2018, mas prorrogaram-no, desde 2007. A condição imposta pelo Estado foi justamente a de eles arcarem com o custo da obra que liga a Linha 1 à Linha 2.

Fizeram a obra. Ao invés de melhorar, piorou o serviço, porque não veio acompanhado do incremento do número de trens que seria necessário, pelo simples fato do aumento do percurso. Além disso, foram inaugurando ao longo do tempo outras estações, o que naturalmente fez com que o percurso do trem aumentasse. Isso fez com que os trens apresentassem superlotação, numa quantidade maior do que a tecnicamente recomendada, que é 4 pessoas por metro quadrado. Fizemos uma medição com nosso técnico do MP. Constatamos 6,5 pessoas por metro quadrado, número que o técnico diz que está acima do limite tolerável, 8% acima.

E os intervalos entre uma composição e outra dos trens, chamados *headway*, também aumentaram. Em alguns casos chegaram a ficar maiores do que 10 minutos ou 15 minutos. Hoje se apresenta um *headway* de mais ou menos 5 minutos a 6 minutos.

Enfim, obtivemos sucesso também na obtenção da liminar nessa ação. Mas, recentemente, fizemos um Termo de Ajustamento de Conduta — TAC com o metrô, pelo qual ele se responsabilizou por manter sempre o serviço adequado, os trens em boa conservação, o sistema de sinalização funcionando. Além disso, conseguimos do metrô a constituição de um fundo de 1 milhão de reais, no qual eles serão obrigados a depositar em 120 dias da assinatura do TAC, que foi dia 30 de março e homologado dia 31. Mas a partir da assinatura já conta o prazo. Eles terão 90 dias para integralizar 500 mil, e mais 30 dias para integralizar o total, que é 1 milhão de reais.

Esse dinheiro vai ficar depositado durante dois anos. Quem conseguir comprovar, no período, que teve algum problema em virtude dessas paralisações, com algum dano moral ou material daí advindo, terá pelo menos um fundo para se ressarcir do prejuízo que teve.

[P3] Comentário: Conferido. Andréa N.

[P4] Comentário: Conferido. Andréa N.



Com relação à Barcas, houve um problema também em 2007, amplamente noticiado pela imprensa: as barcas simplesmente paravam na Baía de Guanabara, por problemas técnicos variados.

Ingressamos com uma ação em abril de 2007. Obtivemos, no curso da ação, um Termo de Ajustamento de Conduta, pelo qual a Barcas obrigou-se a manter suas embarcações e comprometeu-se a sempre dar os avisos necessários quando houver atrasos, para evitar certos tumultos, como os verificados naquela época, quando o serviço estava muito ruim.

Observamos que, de lá para cá, realmente o serviço melhorou. Pelo menos não temos recebido reclamações a respeito, nem vimos nada na imprensa, que anteriormente noticiava quase diariamente problemas dessa natureza. Não o vimos mais. De qualquer forma, sempre estamos avaliando e oficiando tanto à AGETRANS, que é a Agência Reguladora dos Serviços Públicos do Estado do Rio de Janeiro, como à Capitania dos Portos, que também exerce uma fiscalização a fiscalização dessa empresa. Não observamos nada. Os problemas que têm acontecido têm sido resolvidos. Ela tem retirado as embarcações, da forma que se comprometeu, e tem-nas restaurado. Temos verificado melhora da qualidade, pelo menos do ponto de vista da reclamação.

O problema maior que estamos verificando atualmente é com SuperVia e Metrô. Contudo, Metrô já tem um TAC, então temos de aguardar, dar um tempo, para ver se o cumprem. Caso não o cumpram, há uma multa fixada, para cada item, de 10 mil reais diários. No caso de SuperVia, existe a multa de 100 mil diários, que inclusive estamos executando e que culminaram com esses últimos acontecimentos do dia 25. Esperamos que não se repitam. Esperamos que sejam resolvidos o mais breve possível.

Os esclarecimentos que tenho a prestar são esses.

Pode-se dizer que o Ministério Público é uma casa aberta, meu gabinete também está sempre aberto. Aguardamos que as pessoas responsáveis pelo serviço público de transporte no Rio de Janeiro compareçam, como já compareceram, mas que também resolvam, até porque, se não resolverem, não nos cabe outra coisa, dentro das nossas funções, a não ser exercer nosso papel de Ministério Público, promovendo as ações e as medidas judiciais cabíveis.



Era isso que teria a esclarecer.

Coloco-me à disposição para quaisquer outros esclarecimentos que se fizerem necessários.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Agradeço ao Dr. Carlos Andresano Moreira.

Passo a palavra ao representante da AGETRANSP, Sr. José Luiz Lopes Teixeira Filho.

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Boa tarde. Quero cumprimentar o Deputado Nelson Bornier, Presidente da Comissão, o Exmo. Sr. Deputado Dr. Paulo César, autor do requerimento, o Dr. Carlos Andresano e os demais participantes. Agradeço o convite.

Quero primeiramente explicar por que nosso Conselheiro Presidente não veio. Há pouco mais de um mês, sofremos um incêndio no nosso prédio, então estamos trabalhando precariamente nos últimos 30 dias, com esforço de toda a equipe, pois toda a parte elétrica do prédio do DER incendiou do térreo ao 13º andar. Por isso, nos últimos 30 dias, estamos trabalhando de forma bastante dificultosa, e o Presidente está muito empenhado em recuperar imediatamente as condições normais de trabalho da Agência.

Se V.Exa. permitir, vou dar uma pequena explicação — e é claro que muitos dos senhores já devem saber disto: existe uma diferença de funcionamento, por exemplo, da AGETRANSP com relação a algumas agências federais. Estas interferem diretamente no processo de outorga; a AGETRANSP, de acordo com a Lei nº 4.555, da então Governadora Rosinha, tem uma função diferente, que já vem da época da ASEP, Agência Reguladora de Serviços Públicos. Após as decisões tomadas pelo poder concedente, a Agência entra nas condições que foram estabelecidas por esse poder concedente, que, por sua vez, processa todo o andamento, digamos, das condições da outorga. Então, a Agência não interfere na outorga.

Dentro do seu rito processual — para desmistificar algumas questões —, o auto de infração, que é o elemento referente a uma punição, referente a uma ação da Agência com relação às infrações cometidas pelas concessionárias, só é



processado após a abertura de um processo regulatório e o julgamento desse processo regulatório em uma sessão pública, chamada sessão regulatória. Por exemplo, sou Gerente da Câmara de Transportes em Rodovias, e a Câmara não pode emitir um auto de infração, ela pode instruir um processo que pode transformar-se em processo regulatório; e este, após transitado em julgado, sim, redundará em um auto de infração. Por isso, às vezes, há a impressão de que a Agência é inoperante, não está atuando, porque não multou, não autuou. Mas o processo da Agência é feito dessa maneira. Primeiro, tem que ir a julgamento, para, depois, ser emitido o auto de infração.

Dentro dessas condições — eu fico bastante a cavalo para falar, porque eu estou na Agência há 60 dias apenas —, existe um esforço muito grande do corpo técnico da Agência, um esforço muito grande do corpo técnico das empresas **Riotrilhos** e Central, que auxiliam nos trabalhos de fiscalização, no sentido de subsidiar da melhor maneira possível esses processos regulatórios, subsidiar com a finalidade preventiva.

E existe também uma expectativa de que a Agência vai interferir na operação. O principal fiscal por administração é o concessionário. A Agência não deve interferir na operação diretamente, sob o risco de ela diluir a responsabilidade concessionária. Então, nós temos que ter uma atuação muito mais estrutural, de tal forma que as ações da concessionária sempre possam ser atestadas e verificadas por qualquer ente da Administração Pública ou da sociedade.

Por exemplo, se o Ministério Público entender que é necessário instaurar um processo contra uma concessionária, a operação, a atuação da Agência tem que ser a de proporcionar ao Ministério Público ou proporcionar ao cidadão todos os elementos necessários para que se tomem as medidas que eventualmente sejam necessárias contra o concessionário. Essa é a principal finalidade da Agência.

E quando se espera que a Agência tenha, por exemplo — vou empregar uma figura de retórica —, um fiscal em cada plataforma de cada estação, isso é absolutamente equivocado, porque isso será, entre aspas, “um desperdício de recurso público” e não haverá a atuação adequada, porque — e vou empregar mais uma figura — o concessionário poderia dizer que, entre aspas, “a atuação do fiscal atrapalhou a atuação do piloto ou a atuação do maquinista”, por exemplo. O que nós

[P_62675] Comentário:
www.cidades.gov.br/.../transporte-e.../riotrilhos



precisamos é plenamente, e o tempo todo, comprovar que as ações da concessionárias foram adequadas ou não foram adequadas.

Por isso, nós estamos trabalhando no sentido de estruturar muito melhor esse sistema de fiscalização. Como exemplo, cito a manutenção dos trens. A SuperVia tem aproximadamente — acho que este número não importa — 150 trens. Alguns trens têm 6 carros; outros, 4 carros. Esses trens têm procedência variada e têm programas de manutenção bastante diferenciados. Se a Agência fosse fiscalizar a manutenção de cada carro desses, nós precisaríamos de uma equipe monstruosa. Mas isso não é necessário. O que é necessário é que a concessionária faça uma programação de manutenção adequada. E é necessário — isto nós ainda vamos implementar, porque não está no contrato — que ela faça o ato declaratório das manutenções realizadas, com a comprovação das manutenções realizadas. E é necessário que a Agência, por amostragem, fiscalize essas manutenções realizadas e consiga testar a fidedignidade dessas informações. Esse é o nosso objetivo. O principal objetivo é que todas as informações relativas à operação sejam fidedignas.

Para isso também deveria haver — ainda não existe nos contratos — sanções, no meu entender. Não posso falar pela Agência, evidentemente, mas no meu entender as sanções relativas à falta de fidedignidade devem ser bastante pesadas, vamos dizer assim.

Fazendo um paralelo, a atuação da Agência tem uma certa similaridade com a atuação do Banco Central e da CVM com relação ao funcionamento dos bancos. Os sistemas de informação dos bancos não admitem informações erradas. Não é possível haver uma movimentação na conta bancária de uma pessoa jurídica ou física sem que isso fique devidamente registrado. É fundamental que esses registros ocorram.

Independentemente disso, os serviços prestados, especialmente nesses três casos, porque nós também fiscalizamos as rodovias, afetam diretamente a integridade física do cidadão, vamos dizer assim, do ponto de vista psicológico e do ponto de vista mesmo fisiológico. A necessidade da sensação de estar “protegido pela Agência”, entre aspas, é necessário. O cidadão precisa sentir-se protegido pela Agência. E nós reconhecemos que isso ainda não ocorre. A atuação e a presença da Agência junto ao serviço tem esta finalidade: que o cidadão se sinta protegido.



Além dessas questões estruturais, em relação às quais o Conselho determinou que os procedimentos de fiscalização fossem reformulados de forma a atender esses objetivos, eu vou tecer alguns comentários acerca de determinadas situações, especialmente em relação às que o Dr. Carlos Andresano apresentou.

Primeiramente, com relação ao Metrô, o entendimento praticamente preponderante na Agência foi com relação à integração da Linha 1-A. A Agência entendeu que deve interferir com relação ao funcionamento desse processo, à conveniência e à oportunidade de o aditivo contemplar essa integração da linha de Pavuna, a Linha 2 com a Linha 1, indo o trem agora de Pavuna até Botafogo, e de Saens Peña até General Osório. O entendimento é que a conveniência e oportunidade foram e são decisões do poder concedente.

A Agência entendeu — infelizmente o processo ainda não transitou em julgado, porque foi solicitada vista desse processo — entendeu que os procedimentos adotados pela concessionária para iniciar essa operação foram insuficientes. Foram insuficientes na medida em que não houve uma preparação adequada, porque há uma mudança de paradigma bastante séria. Um administrador da concessionária se espantou porque uma passageira pegou o trem e foi parar na Pavuna. Ela pegou o trem que iria para a Saens Peña e foi parar na Pavuna. “Ah, isso não é possível!” É claro que é possível. A pessoa que é sofrida, que está envolvida com o seu dia a dia, que utiliza o transporte público, quando se senta no trem, ainda mais quem vai para a estação final, ela não pensa, ela se desliga, praticamente se desconexa. Essa preparação, no nosso entender, foi inadequada, o que se comprovou, na medida em que posteriormente é que os trens foram identificados. Uma série de medidas foram adotadas *a posteriori*.

Com base nisso e em outras questões, foi entendido pela nossa Câmara Técnica que houve descumprimento do contrato de concessão. Esse foi o nosso parecer e foi o parecer do Conselheiro Relator também. Contudo, dentro do processo regulatório pode haver o pedido de vista, e o processo se encontra em vista.

Uma coisa que eu gostaria de dizer — e isto é importante — é que, no meu entendimento, não há problema de segurança. O metrô, nesses anos todos em que opera, desde 1975, nunca provocou acidentes com vítimas fatais, pelo menos

[P_62676] Comentário:
pt.wikipedia.org/wiki/Estação_Saens_Peña



conforme eu me lembre. Nos últimos 10 anos, isso não ocorreu. Portanto, é um sistema seguro, sim. A questão da sinalização pode e deve ser discutida, mas é importante que as pessoas saibam que é um sistema seguro, sim.

O piloto automático impede a ocupação dos circuitos de via por decisão. É um sistema muito mais seguro. À medida que o *headway*, o intervalo entre trens, for sendo reduzido, vai chegar ao ponto em que ele é imprescindível. No meu entendimento, para chegar a 90 segundos de intervalo o piloto automático é imprescindível.

Quero tranquilizá-los que, com um intervalo de 4 minutos — a Linha 2 não opera com piloto automático —, a possibilidade de acidente é muito baixa e no caso do metrô não há cruzamento de trens e a potencialidade de um acidente de graves proporções é muito baixa mesmo.

Para que se tenha ideia, foram poucos os acidentes na SuperVia com vítimas fatais nos últimos 10 anos. Lá, não há um sistema com piloto automático e nem ao menos com parada automática dos trens por ocupação de sistemas. Mesmo assim, posso dizer que é um sistema bastante seguro, na medida em que se evite o máximo possível o cruzamento entre trens e que o sistema seja operado adequadamente.

Nos últimos 10 anos, foram apenas 4 acidentes com vítimas fatais e, em relação aos acidentes de maior risco, os acidentes com cruzamento, só houve um. Essa, sim, é uma ação mais importante da agência no sentido de que os procedimentos operacionais possam ser bastante adequados à tecnologia existente, com a qual pode-se oferecer uma segurança, por exemplo, muito superior a do transporte rodoviário de passageiros.

Ainda em relação à SuperVia, no meu entendimento existe grande dificuldade. Como disse anteriormente, ela possui uma frota muito diferenciada, com trens reformados, que chamávamos da antiga Série 100, hoje é chamada Série 1000, porque é a reforma da reforma; trens da Série 400 da General Electric, parte dessa frota foi reformada por volta dos anos 70; trens Série 700, que também foram reformados posteriormente; trens Série 800; trens Série 900; e por último os trens coreanos. É uma frota muito diversificada que requer manutenção relativamente

[P7] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:7 Taq.:Sherlei Rev.:



complexa, com procedimentos não triviais. É preciso muita atenção porque existe a possibilidade de fadiga.

Neste momento a agência está muito preocupada com o fato de esses procedimentos de manutenção serem melhor monitorados pela agência, a fim de se evitar possibilidades de falha.

Retornando ao quebra-quebra, é evidente que, por uma restrição de frota — é essa a nossa visão —, por não haver frota suficiente, é muito difícil para a concessionária ter trens posicionados estrategicamente para eventuais falhas de operação, sejam oriundas do material rodante, sejam oriundas dos sistemas fixos como o sistema de alimentação elétrica, rede aérea de tração, sistema de via permanente ou sistema de sinalização, e mesmo os sistemas de energização, porque sem energização não há sinalização, sem sinalização é muito difícil e seria muito arriscado a SuperVia operar nos seus principais ramais.

No nosso entendimento, principalmente em relação ao material rodante, é necessária a aquisição de trens, e o Governo do Estado está investindo nisso. Mas observarmos a potencialidade da Baixada Fluminense e a potencialidade de transporte na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, de fato é necessária a aquisição de muito mais trens.

Evidentemente, a agência não pode interferir nesse processo, como disse inicialmente, por sua atividade finalística, mas é uma observação necessária a ser feita. Por exemplo, no último quebra-quebra em Saracuruna houve 2 falhas sucessivas, pelo menos é o que verificamos preliminarmente. Pode até ter havido mais uma falha.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Sr. José Luiz, vou lhe conceder mais 5min para conclusão da sua fala, já que atingimos 20 minutos.

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Como disse, apuramos que houve 2 falhas sucessivas. Para a população que está esperando o trem ter que sair de um trem, entrar em outro, e esse outro também falhar, há que se compreender que, mesmo com os excessos cometidos pela população, quem transitou muito, como eu transitei — eu tenho praticamente 28 anos de experiência na atividade ferroviária —, ela realmente está no seu limite psicológico de atuação. Claro que não

[P8] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:8 Taq.:Sheila Maria Rev.:



se justifica, nós sabemos que não se justifica, mas pode-se compreender o que acontece em um processo como esse.

A nossa intenção é que a concessionária tenha planos de contingência um pouco melhor elaborados para evitar a repetição desses acontecimentos, embora, como eu disse, reconheçamos que a frota hoje não permite haver uma quantidade suficiente de trens que prontamente substituam esses trens avariados. Mas é claro que essa não é uma solução muito fácil.

Por último, uma questão muito difícil, que também só pode ser resolvida com um número de trens bastante superior ao existente, tanto no Metrô quanto na SuperVia, é a superlotação. Não é possível, e é fácil se entender isso, instalar qualquer dispositivo que possa controlar a quantidade de passageiros dentro do trem. Por que não? Porque um dispositivo desses causaria aumento do tempo de embarque e desembarque, o que imediatamente reduz a capacidade do sistema, ou seja, vira uma bola de neve.

Infelizmente, por esse motivo, a ocupação dos trens não deve ser controlada. O trem, seja do Metrô, seja da SuperVia, para de 15s a 30s no máximo para abrir e fechar as portas. Como um dispositivo iria impedir a entrada ou obrigar algum passageiro a sair do trem? Essa é uma dificuldade que, na minha opinião de técnico, só pode ser resolvida na medida em que frota seja substancialmente aumentada.

A agência fica nessa situação: sabe que a frota necessitaria ser bastante superior, pelo crescimento, por vários fatores; e não tem poder para obrigar a concessionária ou o Estado a comprar trens; além disso, o Estado tem outras obrigações, nós compreendemos isso. Então, em determinados momentos, acabamos compreendendo o que está acontecendo.

No caso da superlotação existe um procedimento, por exemplo, no Metrô, de interromper a venda de passagens para evitar uma situação mais complexa. Mas esse é um assunto que estamos investigando mais a fundo, começando a tentar no mínimo obter procedimentos e ações que possam minimizar ou mitigar esse problema.

Da mesma maneira, o fato de os trens, especialmente no caso da SuperVia, pararem entre uma estação e outra e haver uma evacuação da composição adequada. Existe um procedimento da concessionária, e a agência está neste



momento revendo esse procedimento. Provavelmente deverá levar a um processo regulatório, que instrua melhor esse tipo de procedimento.

Acredito que tenha dito tudo.

Estamos à disposição para outros esclarecimentos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Muito obrigado, Sr. José Luiz Lopes Teixeira Filho.

Passo a palavra agora ao último convidado, Sr. Roberto Szterenzejer.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Sr. Presidente, questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Questão de ordem, Deputado Marcelo Itagiba.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Li atentamente o e vi que foram convocadas ou convidadas — na verdade é uma convocação — várias pessoas listadas no Requerimento nº 296. O requerimento traz o nome de várias pessoas que não estou vendo presentes nesta audiência pública. Vejo representantes, mas não vejo os principais responsáveis por esse caos no transporte público do Rio de Janeiro.

Gostaria de saber se essas pessoas se escusaram, mandaram representantes, se furtaram a comparecer a esta Comissão, para que eu possa então fazer a minha linha de questionamento.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Pois não, Deputado Marcelo Itagiba. Vou esclarecer a V.Exa. o que disse no início.

Há um ofício da SuperVia esclarecendo que, com o objetivo de serem obtidos esclarecimentos sobre possíveis irregularidades na prestação do serviço — foi essa a finalidade do requerimento —, nesse sentido, diante dos notórios problemas enfrentados por nosso Estado, encontramos com todos os recursos humanos disponíveis voltados exclusivamente para a plena manutenção do funcionamento do nosso serviço essencial de transporte ferroviário de passageiro.

Então, pede escusas por não poder comparecer.

O Secretário de Transportes, o Sr. Sebastião Rodrigues Pinto Neto, que acaba de assumir o cargo, também enviou ofício afirmando ser impossível comparecer porque já havia assumido compromissos anteriores. Trata-se de um

[P9] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:9 Taq.:Fátima Rev.:



secretário que assumiu recentemente o lugar do nosso ex-colega, Deputado Julio Lopes.

Por último, ofício da Metrô Rio, esclarecendo que, em razão dos últimos acontecimentos, idêntico também ao primeiro da SuperVia, deixa de comparecer porque está envidando todos os esforços para ajudar o Governo do Estado na tragédia do Rio de Janeiro.

Eram estes os esclarecimentos.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Muito obrigado, Sr. Presidente.

Na verdade, são 2 ofícios similares, o da SuperVia e o do Metrô. Até parece que há um conluio entre as duas empresas na sua forma de frustrar o atendimento da população do Estado do Rio de Janeiro, inclusive os trabalhos desta Comissão.

Vou deixar no ar, Sr. Presidente.

Gostaria que os membros desta Comissão, juntamente com os demais Deputados, assinassem talvez o que fosse melhor para que pudéssemos obter o esclarecimento, porque, ao que parece, aqui as pessoas tentarão driblar o que estamos procurando apurar: a instalação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar esse caos no transporte no Estado do Rio de Janeiro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Perfeito, Deputado Marcelo Itagiba. Não poderia, na a presença do promotor, que confirmou seu comparecimento há alguns dias, e também dos representantes da AGETRANSP, simplesmente remarcar esta reunião. Eles já estavam aqui e confirmaram suas presenças com antecedência. O certo era remarcar essa audiência. Mas, por questão até de delicadeza com convidados que confirmaram suas presenças, achamos por bem realizar esta reunião. Mas acho válida a proposta de V.Exa.

Vou passar a palavra ao último convidado.

Posteriormente, ficaremos à vontade para comentar o que foi dito pelos convidados

Com a palavra o Sr. Roberto Szterenzejer.

O SR. ROBERTO SZTERENZEJER - Boa tarde a todos.

Agradeço a oportunidade de estar aqui nesta Casa.

Vou ser bem sucinto no meu pronunciamento, em função de o Dr. José Luiz já ter esclarecido questões pertinentes à AGETRANSP.



Pelo que pude perceber, esta audiência pública é um viés um pouco mais técnico operacional do sistema de transporte do nosso Estado. Sou Gerente da Câmara Técnica de Política Tarifária da AGETRANSP e qualquer dúvida que os senhores tenham a respeito de tarifa, de equilíbrio econômico financeiro, estou aqui para responder e esclarecer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Vou passar a palavra ao autor do requerimento, Deputado Dr. Paulo César, que tem 10min para fazer suas perguntas aos convidados.

O SR. DEPUTADO DR. PAULO CÉSAR - Sr. Presidente, demais Parlamentares, em primeiro lugar, gostaria de agradecer ao Dr. Carlos Andresano Morreira, Promotor do Ministério Público, ao Sr. José Luiz Lopes Teixeira Filho e ao Roberto Szterenzejer, representantes da AGETRANSP, por terem comparecido.

Em segundo lugar, nossa indignação, o nosso repúdio, conforme citou o nobre Deputado Marcelo Itagiba, às pessoas convocadas, convidadas, para estarem nesta Casa prestando esclarecimentos a respeito do transporte público no Rio de Janeiro. Elas simplesmente se isentaram dessa responsabilidade e mandaram respostas inclusive parecidas para não comparecerem.

Essa audiência é em benefício do povo do Rio de Janeiro, e não de nenhum de nós, nem Deputados, nem convidados.

Já tínhamos uma desconfiança sobre esse esvaziamento pelo fato de a CPI pedida na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro não ter ido à frente com desculpas também nada convincentes. E não aconteceu a CPI. Então, já desconfiávamos que as pessoas não compareceriam. Fazemos uma audiência pública para conversar, debater as medidas necessárias a serem adotadas, e simplesmente o Secretário de Transportes do Estado não comparece. O metrô, que tem tido bastante problemas — não são poucos —, os trens do Rio de Janeiro também sem representantes, assim como as barcas.

Houve interesse de 3 Deputados ligados ao setor de transporte no Rio de Janeiro e às Comissões na Assembleia Legislativa. Por coincidência, o Presidente da Assembleia marcou para hoje a eleição do novo membro do Tribunal de Contas do Estado, fazendo com que esses 3 Parlamentares não pudessem nos brindar com os seus conhecimentos e com a apuração dos fatos, já que convivem *in loco* muito

[P10] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:10 Taq.:Fátima Rev.:



mais do que nós que estamos em Brasília. Estamos a par de tudo, mas eles na Assembleia Legislativa convivem mais de perto com esse problema do transporte no Rio de Janeiro.

Em relação às considerações de quem pôde comparecer, agradecemos ao Ministério Público e à AGETRANSP, que enviaram seus representantes

Pelo o que foi dito aqui pela agência, chegamos à conclusão de que realmente o problema do transporte no Rio de Janeiro é mais grave do que pensávamos. As pessoas realmente necessitam do transporte, todo dia precisam pegar trem, metrô, barca. Há várias denúncias. Cada um recebeu um minidossiê com reportagens de vários jornais, inclusive uma entrevista com o próprio promotor, do dia 25 de fevereiro, quinta-feira, jornal *O Dia*, dizendo que não existe trabalho de fiscalização. Então, há uma série de reportagens.

[p11] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:11 Taq.:Maria Cristina Rev.:

Eu vejo, Sr. Presidente, que audiência pública é para somar. Nós queremos ouvir para justamente nos subsidiarmos de fatos que possam levar até o Presidente da Comissão qual atitude poderíamos tomar no Rio de Janeiro para ajudar o cidadão carioca que necessita de transporte. Na audiência pública é que temos os dados, que apuramos os fatos. Ela é que nos enriquece para darmos prosseguimento nas nossas intenções em favor população.

Quero perguntar ao Promotor, Dr. Carlos Andresano, diante de todas as observações feitas sobre a multa de 100 mil por dia, dos problemas acarretados ao metrô, às barcas, aos trens, que ele vem acompanhando por intermédio do Ministério Público, o que a agência reguladora, a SuperVia, o Metrô, o Governo do Estado dão de resposta sobre todos esses questionamentos?

O problema não é de hoje. Vimos que ele vem se arrastando. A situação começou a se agravar a partir de 2007, ficou mais grave a partir de outubro de 2009. Este ano houve trem fantasma, trem andando sozinho, não cumprindo os horários nas composições, chuva dentro do vagão do metrô, do Pavuna/Botafogo; na hora de fazer a baldeação também estava havendo problemas; ar condicionado quebrado.

A imprensa está denunciando o problema, a sociedade está enxergando a situação, o Ministério Público está tomando providências em relação ao que é da sua competência, mas eu gostaria de saber qual a resposta que tem sido dada ao



Ministério Público. O que o Governo do Estado tem feito em relação a isso? O que a agência reguladora tem feito sobre essa questão?

Sobre a prorrogação. A concessão do Metrô é até 2018. E já foi prorrogada até 2038, quer dizer, não venceu nem o prazo de 2018, já recebeu prorrogação até 2038.

Eu gostaria de saber também qual a opinião e a ação do Ministério Público quanto a isso. Se está havendo tanto problema no metrô, por que o Governo do Estado e a agência, no lugar de resolverem esse problema para atender a população, estão tratando de aumentar em 20 anos a concessão que vencerá em 2018? Acho que teriam de tratar primeiro dos problemas que assistimos todos os dias. Não, já trataram da prorrogação.

Eu gostaria de saber também, nobre Promotor, qual a opinião do Ministério Público, que é voltado para as causas do cidadão, é o representante diretamente ligado aos problemas da sociedade, sobre essa questão que nos deixa intrigados de o departamento jurídico dessas empresas, SuperVia e Metrô, terem no seu corpo jurídico como advogada a primeira-dama do Estado.

Oitenta e três processos contra a SuperVia são representados pelo escritório da primeira-dama do Estado.

Quero saber a opinião do Ministério Público em relação a isso.

Quanto ao Dr. José Luiz, S.Sa. foi bem claro ao dizer que os problemas que a agência enxerga é que não cumprem regulamentações; a questão de a frota ser diversificada e por isso a manutenção ser complexa; o problema de fazer essa manutenção.

Mas a SuperVia já foi agraciada com a concessão, que não venceu ainda mas já foi prorrogada; e a própria agência diz que a SuperVia não vem cumprindo o que a ela tem determinado, fugindo totalmente das ações da agência reguladora.

As barcas, que vinham tendo problemas sérios, de ficarem paradas, como foi dito, na Baía de Guanabara, sempre por problemas mecânicos.

Fica o questionamento, porque o transporte não é de graça. Os trens, o metrô, as balsas são pagos. E simplesmente não se oferece serviço condizente com aquele pagamento que está sendo feito. A pessoa está pagando, que ser bem atendida, quer ter um transporte realmente digno.

[p12] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:12 Taq.:Maria Cristina Rev.:



Não é fácil. Quem já andou de trem, parou nas estações, andou de metrô sabe que não é fácil. É superlotação; as pessoas saem de casa às 4h da manhã para estarem às 7h no centro da cidade; as mulheres sofrem constrangimentos, devido à superlotação, e sabemos como a coisa funciona; isso acontece no metrô, nos trens.

Simplesmente, fica um empurra-empurra, cada um se isentando da responsabilidade. A SuperVia joga para o Governo; o Governo joga para cima da SuperVia ou do Metrô. Então, fica o Governo do Estado, agência reguladora, SuperVia, Metrô e barcas, cada um dá seu depoimento em proveito próprio.

É o mesmo que tem acontecido em relação às enchentes no Rio de Janeiro. Cada um está procurando tirar sua responsabilidade. Já culpam São Pedro, o El Niño, os terremotos que ocorreram no Haiti e no Chile, que agora está chegando aqui. Quer dizer, houve as mais diversas desculpas.

A mesma coisa está acontecendo com o transporte, só que o dia está passando; chega amanhã, de novo o problema; todos os dias os jornais *Extra*, *O Globo*, *O Dia* trazem denúncia a respeito do transporte no Rio de Janeiro.

Eu gostaria também de saber, por exemplo, o que o Governo do Estado está lucrando com isso, já que ele tem todos esses problemas. O metrô, os trens e as barcas não resolvem o problema, mas o Governo já tratou de dar a concessão por mais não sei quantos. Por que essas concessões são estendidas, sendo que está havendo problema?

É diferente de nós. Se a pessoa põe um pedreiro em casa para fazer uma obra e vê que está fora do prumo, fora do esquadro, a primeira coisa que faz é dizer ao pedreiro para arrumar o que fez, do contrário ele vai embora. O trato com a coisa pública é diferente: tem sempre aquele que não quer criar constrangimento, não quer criar problema aqui, não quer criar problema ali, é um ano político, vêm as eleições.

Agora, quem paga o pato é o trabalhador, que ganha 510 reais por mês, que tem que pegar o transporte coletivo todos os dias, que tem que passar por problemas e risco de vida, devido ao péssimo serviço que vem sendo realizado no Rio de Janeiro.

[MG13] Comentário:
Sessão:0339/10 Quarto:13 Taq.:Milene
Rev.:



Eu gostaria de perguntar ao Dr. José Luiz qual é a atitude da agência reguladora, já que chega para o Metrô e para a SuperVia e diz: “*Olha, vocês não estão cumprindo isso, isso, isso e isso*”. Eu quero saber qual é a atitude, porque vocês lhe dão um prazo e eles não cumprem! O que a agência reguladora faz em relação ao fato de eles não estarem cumprindo as determinações feitas?

Agradeço, desde já, aos senhores que aqui compareceram para nos brindar com seus esclarecimentos.

Mais uma vez, repudio a atitude de representantes do Rio de Janeiro que se isentaram de estar aqui na Casa do Povo, na Câmara dos Deputados, com os demais Parlamentares. Inclusive, a maioria dos Parlamentares desta Comissão é da bancada do Rio de Janeiro.

Estamos aqui para somar para o Brasil, somar para o Rio de Janeiro, que é o nosso Estado, o Estado que representamos aqui — 46 Deputados representam o Estado do Rio de Janeiro. Nós representamos a população do Rio de Janeiro, que nos elege, que nos traz a Brasília para representá-la porque confia em nós. Agora, estamos aqui fazendo o nosso trabalho da melhor maneira possível para que a população do Rio de Janeiro seja atendida e tenha a quem recorrer, porque alguns dizem: “*Vou recorrer a quem? Vou discutir com quem? Vou pedir a quem?*” A população fica “naquela” situação. Pensou que poderia contar com a Assembleia Legislativa do Rio, mas as forças ocultas de lá fizeram com que nada sobre o transporte do Rio de Janeiro fosse apurado, como se o transporte estivesse funcionando muito bem. Vocês não puderam contar com a Assembleia, mas com a Câmara dos Deputados e com o nosso Presidente, Nelson Bornier, da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, a população do Rio de Janeiro pode contar, porque certamente esses fatos que estão afligindo a população do Rio serão esclarecidos.

São esses os meus questionamentos, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Obrigado, Deputado Dr. Paulo César.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GONÇALVES - Sr. Presidente!



O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Pois não, Deputado Fernando Gonçalves.

O SR. DEPUTADO FERNANDO GONÇALVES - Sr. Presidente, quero parabenizar o Promotor Carlos Andresano Moreira pela explanação e também os Srs. Roberto Szterenzejer e José Luiz Lopes Teixeira Filho pela boa vontade.

Faço minhas as palavras dos Deputados Marcelo Itagiba e Dr. Paulo César. Eu não me sinto orientado. Pelo que eu ouvi, talvez estejamos diante de um escândalo. A esposa do Governador é advogada de uma das partes? O contrato está a vencer daqui a 13 anos e já foi renovado? Eu não me sinto orientado. Esta reunião não me acrescentou nada. Eu acho que nós vamos ter que fazer uma nova convocação para que, de fato, saíamos daqui esclarecidos.

Essas são as minhas palavras.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Obrigado, Deputado Fernando Gonçalves.

Antes de passar a palavra ao primeiro inscrito, o Deputado Marcelo Itagiba, vou registrar ofício encaminhado pelo Deputado Estadual do Rio de Janeiro Marcelo Simão. Trata-se do Ofício nº 084, de 2010, de 12 de abril de 2010, em que S.Exa. cumprimenta esta Comissão e comunica o seguinte: *“Em virtude de importantes projetos a serem apreciados no plenário da Assembleia nesta terça-feira, 13 de abril, inclusive em sessões extraordinárias, encontro-me impedido de estar presente nesta importante audiência pública. Outrossim, informo que estarei sendo representado pelos meus assessores José Eduardo Magalhães da Silva e Paulo Fernando Jucá. Na oportunidade, apresento meus votos de estima e consideração. Cordialmente, Deputado Marcelo Simão.”*

Quero desde já agradecer a presença dos Srs. José Eduardo Magalhães da Silva e Paulo Fernando Jucá, representantes do referido Deputado, que, se quiserem, podem vir para a primeira fileira.

Passo a palavra ao primeiro inscrito, Deputado Marcelo Itagiba.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Obrigado, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, o Deputado Dr. Paulo César falou com bastante precisão que estamos aqui porque fomos eleitos pelo povo do Estado do Rio de Janeiro para defender os seus interesses. Todos os Deputados que fazem parte da bancada do

[MG14] Comentário:
Sessão:0339/10 Quarto:14 Taq.:Milene
Rev.:



Rio de Janeiro nunca se furtaram à sua obrigação de defender o nosso Estado seja sobre a questão do pré-sal, seja sobre qualquer outra questão, a despeito de não terem nenhum contato com S.Exa. o Governador do Estado do Rio de Janeiro, que, muito pelo contrário, sempre procurou estar afastado dessa bancada, sempre procurou não ter qualquer interlocução com os Deputados que fazem parte da bancada do Estado do Rio de Janeiro. E depois vem aqui se socorrer quando o sapato lhe aperta o calo.

Quero agradecer a presença do Promotor de Justiça Carlos Andresano Moreira, bem como a dos representantes da AGETRANSP. Fico aqui estupefato de não ver nenhum dos conselheiros dessa agência entre nós.

A primeira pergunta que faço é a seguinte: esses conselheiros foram nomeados por quem para o exercício dessa agência?

A segunda pergunta é: os senhores emitiram um parecer técnico antes da prorrogação da concessão do Metrô e antes da prorrogação da concessão da SuperVia? A agência à qual os senhores pertencem fez uma análise minuciosa e criteriosa e a encaminhou ao Governador juntamente com uma proposta ou uma sugestão motivada para que fosse feita essa prorrogação? Isso era atribuição e competência dessa agência?

Outra pergunta: a quem cabe a obrigação contratual na concessão de aquisição de novas composições seja para o Metrô, seja para a SuperVia?

Houve manipulação? Houve manifestação prévia? Isso eu já perguntei.

Uma questão ao Ministério Público: o Promotor já entrou com uma ação civil pública para desconstituir essas prorrogações contratuais? Se não o fez, que medida podemos adotar para fazer o rompimento dessa prorrogação, que me parece ilegal, incorreta e marginal?

É fato o que tem saído na imprensa, que até agora não vi refutado, de que quem defende essas empresas é o escritório de advocacia do qual é sócia a esposa do Sr. Governador? Será que não cabe encaminhamento dessas denúncias também à Procuradoria Eleitoral do Ministério Público, haja vista que este é um ano eleitoral? Essas benesses, sendo concedidas no ano que antecede a eleição e no ano da eleição, podem ter por via de conexão a possibilidade de favorecimento no processo



eleitoral, o que configuraria crime eleitoral, portanto, fazendo com que o Sr. Governador fosse tornado inelegível pela Justiça?

Essas são algumas questões que precisam de resposta. Já que a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro não teve força suficiente para fazer a comissão parlamentar de inquérito funcionar, eu acho que nós temos que sair daqui com essa decisão e com as assinaturas colhidas, haja vista que a questão sobre transporte público é também federal e muitos desses trens faziam parte do sistema ferroviário federal. Existem recursos federais envolvidos nesses investimentos. Temos que sair daqui com a decisão de criar uma comissão parlamentar de inquérito para cairmos de cabeça na investigação desses fatos, inclusive com a quebra do sigilo bancário, e verificarmos se determinados indivíduos foram favorecidos para essa concessão.

Limito-me a essas perguntas preliminares porque estou indignado com a ausência dos membros do Poder Público do Estado do Rio de Janeiro, mesmo daqueles que saíram, porque são responsáveis. Embora colegas desta Casa deveriam estar aqui hoje, porque para cá pretendem retornar, a fim de prestar os esclarecimentos que nós, seus colegas, desejamos e a população do Estado do Rio de Janeiro merece receber.

[p15] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:15 Taq.:Genilda Rev.:

Fica aqui o meu protesto contra a indignidade praticada por todos aqueles que aqui não compareceram. E o meu reconhecimento e as minhas homenagens àqueles que aqui se encontram cumprindo com o seu dever e com a sua obrigação cívica de prestar esclarecimentos a esta Câmara dos Deputados.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Obrigado.

Vou passar a palavra ao Deputado Carlos Willian. Depois, os convidados darão as respostas em conjunto.

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, deixei todos os meus compromissos em Minas Gerais para chegar a tempo de participar desta audiência pública tão necessária, com a qual todos os Parlamentares concordaram.

Parabenizo os convidados do Ministério Público, das agências reguladoras presentes.



Lamento profundamente, primeiro, a realização da eleição do membro do Tribunal de Contas do Estado logo hoje, dia desta importante audiência; segundo por não estarem presentes as outras autoridades, que alegaram o caos no Rio de Janeiro causados pelas chuvas.

Todos acompanhamos a situação e lamentamos profundamente. Mas um caos igual a esse que aconteceu, causado pelas chuvas que caíram no Estado, é o caos do transporte. Pior ainda do que esse é o caos da corrupção no trato da coisa pública, ou seja, a extensão desse contrato com esse valor, haja vista que a própria imprensa divulgou que essa empresa não tinha competência para operar nem o que está operando hoje quanto mais ter esse contrato prorrogado com essa cifra, com esse valor astronômico, por essa quantidade de tempo, no apagar das luzes.

E mais. O Governador tem feito campanha dizendo que tem certeza da sua eleição. Se ele tem certeza da sua eleição, por que não postergou esse assunto? Por que não fez uma licitação? Por que não fez uma audiência pública? Por que não escutou o povo do Rio de Janeiro? Por que não escutou os Deputados desta Comissão? Por que não discutiu mais amplamente na Assembleia Legislativa? Por que ele proibiu que todos tenham conhecimento pela imprensa de ter aceito uma CPI para discutir esse assunto?

Ficamos indignados e lamentamos profundamente pelo povo do Estado do Rio de Janeiro. Primeiro, pelo caos causado pelas chuvas, pelas mortes, mas lamentamos profundamente porque o povo do Rio de Janeiro está órfão de governante, está órfão para ver a coisa pública ser tratada à luz do dia, de forma mais transparente. Lamentavelmente, não estamos vendo isso.

Sr. Presidente, não sei, de imediato, qual decisão tomar. Talvez devêssemos pedir desculpas aos nossos convidados? Vamos ouvi-los? Poderíamos deixá-los fazer suas exposições? Ou marcar outra data e convidá-los novamente? Mesmo que hoje eles façam os esclarecimentos necessários, marcaríamos outra data e tornaríamos a convidar os Deputados Estaduais que quiseram fazer a CPI, mas, no momento de vir aqui dizer ao povo do Brasil os desmandos que estão acontecendo, não vêm. Será por quê? Será que, da mesma forma que o Governador conversou com a Situação para impedir a CPI, também já conversou com esses Deputados? Será que, da noite para o dia, eles perceberam que estavam errados nas posições

[p16] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:16 Taq.:Genilda Rev.:



deles? Será que, realmente, eles não vieram por causa da eleição do membro do Tribunal de Contas do Estado? Será que não haveria possibilidade de marcarmos outra data? O sol estaria brilhando no Rio de Janeiro, brilhando como sempre, e não haveria nenhuma eleição do Ministério Público. Vamos ver as desculpas que esses convidados darão para não comparecer e falar de assuntos tão importantes.

Fico preocupado. Se as coisas públicas do Estado do Rio de Janeiro são tratadas dessa forma, se continuar no passo que está, imaginem o que vai acontecer com recursos bem maiores para a Copa do Mundo e as Olimpíadas.

Fica uma indagação e, principalmente para esta Comissão, fica registrada uma indignação.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Não há nenhuma pergunta a ser feita, Deputado Carlos Willian?

O SR. DEPUTADO CARLOS WILLIAN - Sr. Presidente, já sabemos da competência do Ministério Público e da ação que propôs. Qualquer pergunta que venha não vai esclarecer mais nada, a não ser confirmar a necessidade dessa audiência pública. E também pelo nosso ex-Secretário de Segurança Pública, nosso Deputado, que disse muito bem da necessidade de fazer uma CPI no Congresso Nacional. Com isso, basicamente ficam respondidas todas as minhas questões.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Com a palavra o Deputado Marcelo Itagiba.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Sr. Presidente, tendo em vista o que disse o Deputado Carlos Willian, determinarei à minha assessoria que prepare requerimento de abertura de Comissão Parlamentar de Inquérito. Espero contar com a assinatura de todos e com a motivação dos demais colegas, para que tenhamos, o mais rápido possível, o número de assinaturas suficientes para a instalação da CPI. Aqui quem manda são os Deputados. Aqui, não nos submetemos a nenhum outro Poder.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Encerrados os inscritos.

Vou passar a palavra ao Dr. Carlos Andresano Moreira, representante do Ministério Público.



O SR. CARLOS ANDRESANO MOREIRA - Foram várias as indagações, ouvi, prestei atenção a todas elas. Acho bastante pertinentes, quero ressaltar. É importante que se esclareçam os problemas e as respostas que o Estado tem dado aos problemas do Metrô e da SuperVia.

O trabalho do Ministério Público é, antes de tudo, investigatório. Todo o trabalho que instauramos tem por base ou um procedimento preliminar ou uma instauração de inquérito civil, por meio de que vamos apurando os fatos que nos chegam. Quando esses indícios são bastante fortes no sentido de indicar que há problemas a serem solucionados, inclusive demandando a via judicial, ingressamos com a pertinente ação civil pública e assim fazemos o pleito que julgamos entender ser o necessário para pôr cobro, atualizar as questões.

Foi feito esse trabalho em relação à SuperVia, ao Metrô e à Barcas. Em todos esses 3 casos, houve a propositura de ações civis públicas pelo Ministério Público. A ação civil pública promovida contra a Barcas, em 2007, foi por conta de vários problemas em relação a barcas que paravam constantemente na Baía de Guanabara — houve uma barca que ficou à deriva com 400 passageiros. Isso acabou redundando na propositura de ação civil pública, da qual adveio o Termo de Ajustamento de Conduta, pelo qual a Barcas se comprometeu a resolver todos os problemas, entre eles manter em boa conservação as barcas, retirar imediatamente de circulação toda e qualquer embarcação que não estivesse em condição de trafegabilidade, avisar as pessoas sempre que houvesse paralisação, por que motivos, dando previsão para o restabelecimento. Enfim, medidas que julgamos necessárias para evitar, inclusive, um mal maior que estávamos registrando, já com vários tumultos ocorridos.

As pessoas estavam simplesmente enfurecidas, havia distúrbios no Rio de Janeiro, e a situação estava chegando a um ponto-limite. Com toda essa situação, uma vez havendo cumprimento por parte da Barcas — lógico que não houve o cumprimento imediato de tudo, foi paulatino —, até hoje verificamos que não tem havido os graves problemas que estavam acontecendo naquela época. Não ouvimos mais a imprensa noticiar, não nos tem chegado com certa frequência reclamação em relação às barcas, aos acidentes, a atrasos e a tudo o mais. Houve pacificação em relação a esse modal de transporte, e parece que as coisas estão indo bem.

[P17] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:17 Taq.:Graciete Rev.:



Se não é o ideal, se não está ainda na excelência que gostaríamos que estivesse, pelo menos não está numa situação-limite, como se verificava anteriormente. Recentemente, foi-nos enviada pela Barcas a resposta de que comprou novas embarcações, modernas, com capacidade para 467 pessoas. Inclusive deixamos para um momento posterior, até para oficial à AGETRANSP e à Capitania dos Portos, que fiscalizam, para ver o que vem sendo feito por mim paulatina e constantemente, até para ver se está se cumprindo o termo de ajustamento firmado conosco.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Sr. Presidente, permita-me apenas aproveitar o gancho para fazer outra colocação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Para fim de registro, com a palavra o Deputado Marcelo Itagiba.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - O senhor verificou ou está verificando, na sua investigação, aquele aporte de recursos feitos pelo Estado na Barcas, se não me engano, antes da renovação da concessão, para depois fazer também a renovação da concessão? Porque me parece que houve aporte do Estado bastante substancial, quando, na verdade, era o concessionário que deveria fazer o investimento.

O SR. CARLOS ANDRESANO MOREIRA - No caso, teria sido um empréstimo do BNDES, não é? Pois é. Em relação a essas questões, a minha promotoria de Justiça é de direito do consumidor e do contribuinte da Capital do Rio de Janeiro, ou seja, ficamos limitados nas nossas atribuições a verificar todos os fatos que dizem respeito à defesa transindividual, ou seja, dos direitos transindividuais, dos consumidores, entre eles a prestação de serviços públicos em qualquer modalidade, metroviário, ferroviário ou aquaviário.

Com relação a essas questões que demandam uma investigação, mas dizem respeito a área muito mais referente à parte política e político-administrativa, temos uma promotoria de defesa da cidadania, porque esses fatos podem, inclusive, redundar numa improbidade administrativa ou num ilícito administrativo qualquer, e, aí sim, é da atribuição deles, tanto que, quando temos conhecimento de algo que diga respeito a essa área, oficiamos para o promotor competente. Por exemplo, a questão da prorrogação do metrô.



Embora minha ação do metrô diga respeito à má prestação de serviço decorrente de união feita da Linha 1 com a Linha 2, por causa de prorrogação do contrato de concessão, a prorrogação em si não foi objeto de investigação por mim, porque entendi que eu extrapolaria minhas atribuições e já havia inquérito instaurado pelo Promotor Eduardo Santos Carvalho, da 8ª Promotoria de Defesa da Cidadania do Estado. Por coincidência, até recentemente, entrei em contato com ele via *e-mail*, de minha casa, dizendo que estaria presente à audiência pública na Câmara e que, dependendo do que eu verificasse e apurasse aqui, entraria em contato com ele para posteriores esclarecimentos e repasses de informações necessários à sua investigação.

Paralelamente a isso, o Deputado Alessandro Molon também entrou com ação popular que visa, essa sim, à anulação da dita prorrogação do contrato de concessão e se encontra em trâmite na Justiça do Rio de Janeiro. Diante disso, qualquer investigação, inclusive da minha parte, que viesse a abarcar a questão específica da prorrogação, ainda que eu tivesse atribuição para tal — e entendo não ter —, poderia redundar em perda do objeto, na medida em que a discussão já está sendo travada na Justiça.

Seja como for, há um inquérito, há um procedimento na 8ª Promotoria de Cidadania, e, sempre que há necessidade de se fornecer algum elemento a mais, buscamos o colega e fazemos os atos que achamos necessários.

Com relação aos problemas e às respostas do Estado ao Metrô e à SuperVia nesse trabalho investigatório, é oficiado, sim, constantemente, à AGETRANSP e à Capitania dos Portos com relação à Barcas, a fim de colhermos subsídios e verificarmos o que está sendo apurado pela AGETRANSP que nos mostre exatamente se o que está ocorrendo foi por alguma forma solucionado administrativamente ou se realmente há falhas graves que podem instruir nossa ação civil pública. E aí esses problemas e essas respostas que obtemos para exercício da nossa função são buscados nos órgãos administrativos competentes.

Com relação à prorrogação da concessão, é como eu já enfatizei: acredito que não seja nossa atribuição. Isso fica a cargo das promotorias de defesa da cidadania, que apuram questões relativas a improbidades, ilícitos administrativos e tudo o mais.

[P18] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:18 Taq.:Graciete Rev.:



Com relação a ser a mulher do Governador membro de um escritório de advocacia, lamento, Deputado, não poder ingressar nessa seara, porque se houver também qualquer fato que denote — e aí até me polício para não ser leviano — alguma falha funcional de quem quer que seja, um ato administrativo mesmo da autoridade envolvida, isso também acaba redundando numa investigação que visa única e exclusivamente apurar responsabilidade de agentes políticos. Se houver alguma coisa que denote até crime de responsabilidade ou seja lá o que for, isso deve ser apurado no foro competente. Fica fora da minha seara. Eu lamento desde já não poder ingressar mais nesse assunto e responder.

Com relação à ação civil pública contra a prorrogação da concessão, também acredito eu que já esteja respondida: não sei qual vai ser a posição a ser tomada pelo colega nessa questão específica da prorrogação do Metrô. Em contato com ele, soube que está acompanhando o caso. Ele tem um procedimento instaurado. Até comentei sobre a ação popular proposta por Alessandro Molon, que disse que vamos mantendo contato, porque ainda está apurando os fatos. Aí seria da seara dele, e não posso imiscuir-me na independência funcional do colega.

Com relação a questões eleitorais, de denúncia em processo eleitoral por alguma ligação que tivesse o Governador com algum procedimento escuso em relação às prorrogações, isso também deve ser objeto de investigação pela promotoria eleitoral competente. Se houver algum crime ou alguma irregularidade que venha a ser apurada, o Ministério Público logicamente atuará, nessa função, naquilo que lhe compete atuar na promotoria eleitoral.

Com relação especificamente às medidas que o Ministério Público vem adotando, não só às ações civis públicas já propostas, em relação à SuperVia, como eu disse no início da minha explanação há ação de execução provisória da multa imposta de 100 mil reais, por conta desses distúrbios.

Para que os senhores tenham um pouco a noção da gravidade dos fatos, eu gostaria de ler algumas reclamações que nos chegam — e trouxe até cópia dos *e-mails* que nos são mandados, pelo sistema de ouvidoria do Ministério Público, por pessoas como, por exemplo, o Sr. Nelson da Rocha, que, dirigindo-se a nós, diz:

“Boa noite.



Sou morador de Japeri, militar do Exército, servindo na Zona Sul. Na segunda-feira, dia 19 de outubro de 2009, estava em minha residência quando, por volta das 20h, recebi uma ligação de um amigo que estava em um trem. Chegando em Japeri, ele me informou então que a composição chocou-se com uma outra que já estava estacionada na plataforma em Japeri, ferindo algumas pessoas, incidente que, segundo ele, não foi pior pelo fato de o trem estar vazio, por ser estação terminal e por ser feriado do comércio. Mesmo assim, o choque foi tão violento que, segundo ele, fez com que os ventiladores, já sucateados, embutidos no trem caíssem, quase acertando passageiros.

Esse amigo estava esperando atendimento do SAMU, e alguma pessoas estavam tendo crises nervosas, mostrando o desrespeito e o descaso com que a SuperVia vem tratando os seus clientes, sujeitando-nos a utilizar muitas vezes trens velhos e sem condições.

Pergunto, como cidadão, o que pode ser feito em favor de nós, que mantemos a SuperVia funcionando.

Obrigado e boa noite”.

Outro, em 21 de outubro de 2009: noticiante denuncia SuperVia por má prestação de serviço no ramal Japeri, cita que os atrasos são constantes e que hoje, 21 de outubro de 2009, embarcou na estação de Comendador Soares às 7h18min, estando o trem com 3 minutos de atraso, e somente desembarcou na estação de São Cristóvão uma hora e trinta minutos depois, quando normalmente o trajeto é efetuado em uma hora. Afirmo que algumas composições se encontram em precárias condições, resultando na entrada de água em seu interior em dias de chuva, como também as portas apresentam problemas mecânicos, causando riscos aos passageiros.

Outra, em 28 de outubro:



“A composição do ramal Santa Cruz-Central avariou, e os passageiros foram transferidos para outra, que partiu às 5h51min e ficou parada de 10 a 12 minutos entre as estações de Santa Cruz e Tancredo Neves. Após esse período, o maquinista explicou que o trem deveria ser desligado, para que fossem feitos reparos, e, após 5 minutos, houve a partida”.

Demonstra indignação pelo atraso, pois a viagem até a estação onde desceu, São Cristóvão, durou 1 hora e 50 minutos.

Por aí vai, e eu poderia elencar várias outros.

Em 10 de novembro: noticiante pede providências a este MP com relação ao atraso diário nos trens no horário das 8h14min. Alega o noticiante que, todos os dias, embarca na Estação de Nova Iguaçu e chega atrasado aos seus compromissos, em face da irregularidade citada. E, ao ligar para reclamar para o número 0800-7269494, não consegue contato, ou, quando consegue, não lhe dão a atenção devida.

No dia 2 de dezembro: noticiante denuncia a SuperVia por má prestação de serviços. Relata que, hoje, 2 de dezembro, às 8h20min, os trens do ramal de Santa Cruz estão parados na Estação de Campo Grande há 50 minutos. Cita que a SuperVia não dá nenhuma informação quanto ao retorno da circulação das composições. Solicita providências.

E por aí vai. É um cabedal de reclamações, sendo de se observar e sendo até estarrecedor o depoimento que nos prestou pessoa que trabalha na SuperVia, técnico em manutenção. O Sr. Alexandre Magno Bruno Gomes compareceu ao nosso gabinete e relatou:

“Que vem verificando um contínuo e gradual desmantelamento da empresa quanto à manutenção do material rodante.

Que a manutenção dos trens é deficiente, em virtude de determinação de contenção de custos e despesas pela diretoria administrativa da empresa.



Que a diretoria operacional, diante de tal procedimento, fica limitada a fazer gastos maiores que permitam o numerário disponibilizado pela empresa para fazer frente às despesas com material de reposição. Assim, o que se verifica é que há sempre menos dinheiro do que o necessário para fazer jus às compras de todo o material que se exige para uma correta manutenção, vindo os trens a ficarem sucateados em razão de tal proceder.

Que, em virtude da falta de material necessário para fazer todos os reparos decorrentes da atividade de transporte desenvolvida, a equipe de manutenção fica, muitas vezes, impossibilitada de realizar o seu trabalho com um grau de ociosidade relativo.

Que muitas das peças de reposição que faltam são imprescindíveis para se manter, inclusive, a segurança dos trens que rodam na SuperVia, citando, como exemplo, blocos de freio, válvulas pneumáticas, contactoras elétricas, como chaves contactoras elétricas etc.

Que um dos problemas recorrentes, como o não fechamento das portas dos trens, se deve à falta de manutenção e substituição dos equipamentos elétrico, pneumáticos e mecânicos ligados ao sistema de abertura e fechamento das portas.

Que todos os testes necessários a fazer para a troca de válvula e compressores, que são feitos em uma bancada antes de se colocar no trem, estão bastante reduzidos, em virtude dessa contenção de despesas.

Quanto ao material utilizado nas vias, como dormentes, trilhos e britas, também não vêm sendo substituídos de acordo com a necessidade decorrente do



desgaste natural a que ficam submetidos. Em muitos casos, dá-se o procedimento de retirar algumas dessas peças de desvios para utilizar na linha de tráfego, ficando sem reposição o desvio de onde se retirou a peça. Isso importa em aumentar a distância dos desvios, causando um caos no tráfego ferroviário. Disso decorre um atraso nos intervalos dos trens, levando a uma desorganização de todo o horário a se cumprir”.

Mais adiante ele diz:

“Que conclui que, em razão da falta de tal manutenção no sistema ferroviário como um todo, torna-se o serviço de transporte ferroviário, hoje em dia, carecedor da segurança necessária para que seja desenvolvido, havendo risco de acidentes constantes e panes variáveis, que diminuem a qualidade e eficiência da atividade mencionada.

Que, constantemente, recebe relatórios dos funcionários acerca das deficiências constatadas na manutenção dos trens, passando a informar às autoridades competentes.

Que os funcionários são constantemente coagidos a trabalhar sem condições mínimas de segurança, sujeitando-se, com medo de perder seus empregos, o que aumenta o risco de acidentes.

Que, hoje em dia, o corpo de funcionários do socorro da SuperVia está reduzido a apenas 2 funcionários, sendo insuficiente para dar um pronto atendimento de resgate aos passageiros em casos de parada do trem por defeito.

Que o socorro demora muito”.

Esses são os fatos relatados por pessoa que trabalha lá dentro, que veio ao nosso gabinete espontaneamente e nos prestou esse depoimento, pelo fato de estar

[P20] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:20 Taq.:Juliana Rev.:



muito preocupado com o sistema e com o modo como vem sendo tratado o sistema ferroviário hoje, operado pela empresa SuperVia. É para essa empresa que eles prorrogaram.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Para registrar, com a palavra o Deputado Dr. Paulo César.

O SR. DEPUTADO DR. PAULO CÉSAR - Sr. Presidente, é uma denúncia bastante grave, bastante importante do próprio funcionário, de um mecânico das oficinas dos trens, que pegou o seu dia de folga, com certeza, para ir até o Ministério Público.

Há um ditado antigo que diz que a corda sempre arrebenta do lado mais fraco, mas ele teve a consciência da exposição de ir lá, registrar, deixar o nome completo, como funcionário da empresa, e relatar todos esses problemas que a promotoria acabou de citar para nós.

Acho que é uma denúncia bastante grave, não é, Sr. Presidente?

O SR. CARLOS ANDRESANO MOREIRA - Com relação ao metrô, o que posso dizer é que, em vistoria feita pessoalmente por mim, antes de ingressar com a ação que enderecei, consegui viajar na cabine de uma composição metroviária e verifiquei que o maquinista tinha que parar num determinado ponto, abrir a janelinha, passar uma guia para uma pessoa que ficava numa cabine, para que ela a assinasse e entrasse em contato, via rádio, com outra pessoa, que ficava a 200 ou 300 metros adiante, para ver se o tráfego à frente estava liberado.

A outra tinha que pegar, carimbar ou assinar a guia, repassar para o maquinista, que fechava a portinhola, seguia viagem e parava, novamente, na segunda cabine, com a qual o primeiro havia entrado em contato, e repetia toda a operação. Daí para frente, seguia viagem. O sinal estava tapado com um saco preto, o que foi constatado não só por nós, mas também por nosso técnico, do qual nos fizemos acompanhar.

E, na viagem de volta — fomos de uma estação da Central até São Cristóvão —, quando retornamos, não nos deixaram mais entrar na cabine para viajar na composição ferroviária. Estávamos eu e o Deputado Alessandro Molon — isso consta da inicial, está relatado, está no relatório do técnico.



Enfim, já tínhamos constatado alguma coisa — para não criar confusão, “*está bom*”. E viajamos de volta junto com os passageiros. E, aí, constatou-se a superlotação de 6,5 pessoas por metro quadrado, quando, na verdade, o ideal são 4 pessoas por metro quadrado — isso é norma técnica, inclusive, internacional, até defendida por técnicos, como o engenheiro Fernando McDowell, que nos prestou também esclarecimentos muito importantes.

A ligação “y” nos fez mais preocupados, nos despertou preocupação maior com o risco de acidentes, pelo fato de a sinalização ser precária. É sinalização que, se não for bem desempenhada, o que acontece? Um trem vem da Saens Peña, e outro, da Pavuna. Precisa haver a liberação através de sistema muito eficiente de sinalização.

Constatamos o saco preto e esse sistema de rádio, e é sabido, inclusive, que a falha humana, em todos os sistemas de transporte no mundo — não sou técnico, estou me baseando no que me disseram os técnicos —, é a principal causa, o principal fator de acidentes. Quer dizer, há risco muito maior de haver acidente com uma pessoa que ficou numa cabine não sei por quantas horas — não sei se há troca de turno —, comunicando-se com outra à frente, com um *headway* de 5 a 30 minutos. E isso deve ser uma coisa ágil, até para poder manter a regularidade do serviço. O que está acontecendo ou o que acontecia há pouco tempo era isso.

Quando fizemos o TAC, a SuperVia, através de sua Presidente e de seu Diretor de Relações Institucionais, declarou, sob as penas da lei, que não havia mais esse sistema e garante que hoje a manutenção de sistema eficiente de transporte, seguro etc. Sempre que se faz um TAC desses, temos, por natural posição, de dar um tempo para ver se será cumprido.

Estamos, inclusive, para fazer nova vistoria no metrô e verificar se pelo menos essa situação se resolveu e se não há mais o risco. É procedimento, inclusive, que induz ao atraso, e começamos a entender por que o trem parte da Central e demora tanto.

A Linha 1 com a Linha 2, que foi feita para agilizar, sob esse sistema de despacho, acaba atrasando. Nós mesmos ficamos por um tempo razoável parados na vistoria que fizemos, na qual foi fácil constatar — tenho isso tudo documentado; e fotografado inclusive — que está lá a pessoa, que ficava um despachante.



Quer dizer, nós estamos em 2010! Acho um absurdo que uma cidade que está prestes a receber um contingente grande de pessoas, por conta de todos esses eventos esportivos que vão ser realizados e também pelo simples fato do crescimento vegetativo — a população naturalmente vai crescer em 6 anos; não é preciso evento nenhum, a população cresce —, esteja nesta situação. Parece-me que nem no tempo da maria-fumaça havia isso, ou seja, um cara fica lá, carimbando um papel, para liberar à frente.

O que se espera é que o serviço seja prestado de forma adequada, contínua e eficiente, como reza o Código de Defesa do Consumidor. Quer dizer, o que se está querendo na cidade do Rio de Janeiro é que o serviço seja prestado de forma adequada. E estamos lá para isso. Eu estou lá para isso, para buscar os meios necessários para fazer com que o serviço seja bem prestado.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Então, não lhe parece...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Com a palavra o Deputado Marcelo Itagiba.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - ... estranho ou no mínimo inadequado, quando existem todas essas falhas por parte do concessionário, que se renove o contrato de concessão antes do seu vencimento, quando tudo isso está constatado?

E faça outra pergunta: o senhor sabe se essa agência, a AGETRANS, tem conhecimento disso? Ela tomou alguma medida ou também o Ministério Público adotará alguma medida contra a agência?

O SR. CARLOS ANDRESANO MOREIRA - Bem, a princípio não temos um procedimento instaurado para apurar responsabilidades da AGETRANS. Isso não impede que, no futuro, caso venha a se revelar a empresa má prestadora do serviço para a qual está incumbida, ela seja responsabilizada.

Uma das indagações feitas na ação civil pública promovida por mim contra a então OPPORTANS, agora Concessão Metroviária Rio de Janeiro S/A, foi a seguinte: para que a pressa em inaugurar uma linha, se havia ciência, inclusive pela própria concessionária, de que seria necessário um incremento no número de trens para manter o *headway* que ela quer, de 4 minutos, ou de 2 minutos e 20 segundos,



alternando o trem de uma linha com a outra, para sempre ter, de 2 em 2 minutos aproximadamente, um trem na estação?

É uma coisa que realmente deve ser perquirida, que deve ser indagada, embora não tenha sido inicialmente objeto da nossa ação, porque nós visamos antes de tudo que a empresa prestasse o serviço de forma adequada. Não se pode imaginar, no Rio de Janeiro, o serviço metroviário sendo prescindido ou desprezado. Aí a cidade entra no caos total.

Ingressamos com a ação com o objetivo, inicialmente, diante da segurança que nos parecia muito precária, diante de toda aquela situação, de que se suspendesse temporariamente a ligação da Linha 1 com a Linha 2, mas não o serviço metroviário como um todo, de que se voltasse ao sistema de baldeação até que se verificassem as condições de segurança necessárias à tráfegabilidade. Bom, se consertou, botou o piloto automático e botou o sinal para funcionar, volta.

Enfim, a juíza entendeu que era drástica demais essa medida. Drástico, para mim, seria um acidente. Seja como for, obtivemos um TAC, pelo qual a Concessão Metroviária, que é a concessionária do Metrô, comprometeu-se a suspender sempre que houvesse superlotação. É o ideal? Não é. É lógico que não. O ideal é que tenhamos trens com capacidade suficiente para dar vazão ao contingente populacional que para lá se dirige, querendo ser bem transportado. Só que é impossível conseguir esses trens num período breve porque eles só estão programados para chegar em 2011.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. CARLOS ANDRESANO MOREIRA - Eles adquiriram da China.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. CARLOS ANDRESANO MOREIRA - Não, a concessionária, porque pelo... *(falha na gravação)* os 114 carros. Foi a própria concessionária que ficou responsável por adquirir e também por fazer a obra de ligação da Linha 1 com a Linha 2, que estava a cargo do Estado até então. Para isso, o contraponto foi eles conseguirem mais 20 anos de prorrogação.

Mas é estranho. Eu também não vejo motivo para tanta pressa, se há pessoas responsáveis — acredito eu —, engenheiros e técnicos, lá dentro, que sabem que, para botar um sistema em operação, vai ser preciso adquirir mais



carros. Então, para que apressar a inauguração de uma estação? Inauguraram Ipanema, inauguraram Cantagalo, inauguraram tudo. O simples fato de você aumentar o percurso com o mesmo número de trens — não é difícil imaginar, não precisa ser técnico para ver isso — já revela que o trem vai demorar mais tempo para percorrê-lo.

Agora, por que a pressa? Bom, isso só com a autoridade competente. É o que venho dizendo em todas as audiências públicas de que participo. Não foi o Ministério Público que assinou o contrato de concessão nem de prorrogação. Onde estão as autoridades para prestar os devidos esclarecimentos aqui?

O Ministério Público apura fatos e busca responsabilidades. Isso temos feito. Comprometeram-se a agilizar, o quanto possível, a vinda desses trens. Mas trem é uma coisa complicada; empresa de trem não é empresa de ônibus. Se fosse de ônibus, seria fácil: ia a São Paulo, fosse aonde fosse, e encomendaria; em 1 semana o ônibus estaria aí. Agora, trem... A bitola do Rio de Janeiro, que dizem já não existir mais no mundo inteiro, é de 1 metro e 60 centímetros — isso é complicado. Tem de ser um trem padronizado.

Houve boatos, não sei se verdadeiros ou não, de que os primeiros trens que encomendaram não teriam ar-condicionado porque bateriam no túnel, por serem mais altos. Aí adaptaram às pressas, porque o ar-condicionado fica embaixo do trem, ou o compressor — eu não sou técnico; isso é o que dizem. Enfim, o ar-condicionado piorou. Declarações do próprio Diretor de Relações Institucionais do Metrô Rio, Joubert Flores, na *Revista de Domingo* do jornal *O Globo*, prestando esclarecimentos sobre o porquê de o ar-condicionado ter piorado na Linha 2. Ora, porque temos 2 linhas no Rio de Janeiro: uma coberta, que passa por túnel, debaixo da cidade, e outra aberta, que é a que vai para Pavuna. O sistema de ar-condicionado do trem que só corria na Linha 1, pelo fato de ter sido unida à outra linha, não é suficiente para dar vazão na Linha 2, porque ele recebe toda a insolação e a claridade em cima.

Quer dizer, fazem um negócio desses e inauguram, mas sem ter conhecimento técnico algum. Indagado foi a respeito do estudo técnico realizado na época, se seria da AGETRANSP, se seria da Secretaria do Estado. Onde está o estudo técnico? O próprio Deputado Alessandro Molon indagou isso várias vezes.

[p22] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:22 Taq.:Denise Honda Rev.:



Quer dizer, realmente é estarrecedor? É. É dessa forma que está sendo prestado o serviço público de transporte metroviário no Rio de Janeiro? É. A parte mais indicada para falar sobre isso, que é a população, está aqui!

“Vinte e cinco de fevereiro: noticiante denuncia a Supervia por má prestação de serviço e relata que hoje, 25/02, às 14h15min, embarcou no trem via Santa Cruz-Central e durante o percurso entre Campo Grande e Augusto Vasconcelos o trem permaneceu parado por 15 minutos. Com a alegação de problemas mecânicos, o trem logo após retornou para a estação de Campo Grande, onde os usuários foram orientados a migrar para a outra plataforma para embarcar em outra composição. Entretanto, o trem que apresentava defeito partiu dessa estação normalmente, com destino à Central, deixando os passageiros nessa estação sem nenhuma explicação plausível. Ressalta que esses usuários foram feitos de palhaços, já que a Supervia tem desrespeitado os passageiros continuamente”.

Esse tipo de reclamação eu recebo todos os dias. Todos os dias há reclamação na caixa de correio. Será que todo mundo está inventando? Será que há algum gênio do mal digitando lá? Não sei. Será isso? Aí você liga: 25 de março houve o quê? Quebra-quebra, trem pegando fogo. Porque as pessoas estão revoltadas. Ela, a Supervia, lamenta-se e se diz vítima de vandalismo e sabotagem. Mas essa tem sido a causa dos defeitos ou os defeitos têm sido a causa dessa indignação da população? Porque é complicado. Imaginemos a pessoa que mora longe, que ganha pouco, que é maltratada pela própria condição que tem e, além de tudo, quando tem de pegar o trem para ir para o trabalho, na hora certa — e tem gente que está sendo demitida; o patrão entende até determinado ponto; aqueles que entendem, porque há muitos que não entendem —, é submetida a esse tipo de privação todos os dias.

A ação está em trâmite. Quer dizer, é complicado. A reclamação vem toda para cima da gente. Além disso, há cadeirantes que reclamam. Vi gente em cadeira



de rodas, vi uma mãe com a filha nos braços porque precisa de alimentação especial — acho que se chama parenteral, pelo intestino —, dizendo que as pessoas não têm paciência, dizendo que são maltratadas por funcionários da Supervia, que não lhes dão qualquer tipo de assistência, que não devolvem o dinheiro. Cobram, mas não devolvem. O dinheiro não fica na estação. Porque a pessoa quer o mínimo: *“Ah! Então, está bom. Não pode prestar o serviço? Devolva o dinheiro porque vou pegar o ônibus e ir embora”*. Mas não devolvem o dinheiro. E aí quebram tudo!

E a população é muito paciente, porque, se houve um quebra-quebra nos dias 7, 8 e 9 de outubro, pelos mesmos motivos do dia 25 de março, ficaram desde outubro esperando uma solução. Quase 6 meses! Com a multa de 100 mil nas costas! E nada fizeram. Chegou o dia 25 de março...

Então, realmente — deve ser, tudo indica —, tudo o que me relatam todos os dias acontece. *“Ah! Estou sendo vítima de sabotagem!”* Todos os dias há sabotagem e vandalismo? Não. Quando há, é numa situação limite, porque ninguém mais está aturando.

Esse é o tipo de reclamação que eu trago aos senhores...

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Com a palavra o Deputado Marcelo Itagiba.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Eu vou aproveitar a oportunidade para dizer algo que julgo muito importante. Nós estamos entrando num processo muito grave no Estado do Rio de Janeiro, num processo ideológico em que se constrói a ideologia da remoção das pessoas que moram em comunidades carentes, em virtude da possibilidade do perigo e da perda de suas vidas. Então, em vez de se fazer um processo ideal, faz-se um processo ideológico. E se trata como remoção, quando na verdade o que tem de ser feito é a realocação dessas pessoas.

Agora, para quem pergunta por que essas pessoas vão morar nesses lugares, a resposta está aí, Sr. Presidente: é justamente pela falta do transporte de qualidade; isso obriga o indivíduo a morar perto do seu local de trabalho. E é por isso, Sr. Presidente, que eu venho dizendo há muito tempo que favela não é um problema, que as pessoas só moram em favelas porque essa foi a solução para o

[p23] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:23 Taq.:Denise Honda Rev.:



seu problema. Essas pessoas foram para o Rio de Janeiro quase como mão de obra escrava, para trabalhar na construção civil e construir os prédios das classes média e alta da Zona Sul do Rio de Janeiro, começando com a favelização de Flamengo, Botafogo, Copacabana, Ipanema, Leblon. Essa mão de obra não tinha para onde ir após concluído o seu trabalho. E agora estamos vendo isso se repetir na Barra da Tijuca, onde cresceu enormemente o número de favelas — também por essa mão de obra alocada para a construção civil naquela localidade.

Então, é muito fácil começar um processo ideológico hoje, conforme tenho observado nos meios de comunicação e no discurso fascista de alguns governantes de que temos de fazer a remoção das pessoas, sob o pretexto de que elas estão submetidas a riscos. Mas, quando têm de fazer obras de contenção de barreiras ou de pedras que estão rolando na Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro, prontamente os serviços de Engenharia são alocados.

Então, acho que aqui está a gênese desse problema: justamente a falta de um transporte correto, de qualidade, que possibilite ao cidadão morar longe, mas sabendo que vai chegar rapidamente ao seu local de trabalho e voltar rapidamente para a sua casa, sem ter de acordar às 4h ou às 5h da manhã para chegar ao seu local de trabalho e depois levar mais 4 horas para voltar, na verdade só conseguindo dormir no máximo 3 horas, para poder voltar para casa e para poder trabalhar.

Então, gostaria de fazer essa colocação porque estou vendo ser construído no Rio de Janeiro um processo ideológico perverso, de perseguição aos mais humildes e aos mais pobres, pela falta de transporte de qualidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Indago aos Srs. Deputados se estão satisfeitos com as respostas do Promotor Carlos Andresano Moreira. Posso passar a palavra aos outros convidados? *(Pausa.)*

Então, passo a palavra ao Sr. José Luiz Lopes Teixeira Filho.

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Vou começar pelo questionamento do Deputado Dr. Paulo César, referente à atitude da agência reguladora.

Como expliquei inicialmente, a agência tem um procedimento legal, que ela é obrigada a cumprir. Independente do procedimento legal, que tem levado a uma série de multas, os processos regulatórios seguiram; várias multas foram impostas à



Supervia, especialmente; há um processo relativo à questão da Linha 1A. Então, independente desses procedimentos, desses processos regulatórios que têm levado a multas, a agência, nos últimos 2 meses, tem buscado reformular os seus processos de fiscalização, de modo a fazer uma fiscalização um pouco mais estrutural, especialmente relativa à questão da manutenção. Então, estamos buscando um alcance maior com relação à manutenção.

Eu não posso afirmar porque seria leviano, e a função da agência é a de preponderantemente ser neutra com relação aos 3 aspectos considerados. Na verdade, o poder concedente não deve ser entendido como o Governo — no meu entendimento — e, sim, como a sociedade, ou seja, o cidadão que não está envolvido com aquela concessão também paga por ela. Então, como eu disse inicialmente, não acho justo, por exemplo, que tenhamos um fiscal em cada plataforma, embora isso seja desejável do ponto de vista do usuário. Estou falando em termos de equilíbrio: o equilíbrio do usuário, que tem muito pouco poder de “barganha” — entre aspas — para se defender do poder econômico da concessionária; e o equilíbrio econômico da concessionária. Quer dizer, não podemos ser advogados de nenhuma das partes. Nós temos de estabelecer o equilíbrio entre as 3 partes. E as 3 partes têm de se defender.

É claro que o usuário é o que tem a maior dificuldade para se defender. E nós entendemos que as entidades da sociedade civil têm de atuar de forma um pouco mais ativa com relação ao usuário, para que a agência não seja instada a agir com imparcialidade em relação ao usuário. Seria uma armadilha fácil na qual cair.

Com relação à Linha 1A, como mencionei, a agência procedeu a um processo regulatório, que foi devidamente instruído e está em sessão regulatória para ser definido. O nosso entendimento é de que esse procedimento de licenciamento dos trens estava ocasionando uma incerteza no intervalo entre trens nesse período e foi um dos fatores, evidentemente, que nos levou a ter esse parecer.

Repito, não querendo defender a concessionária, que o procedimento, no meu entendimento — e eu tenho 28 anos de experiência, na área ferroviária especialmente; tenho mestrado e doutorado em Engenharia de Transportes —, em termos internacionais, é seguro. Ele não é eficiente do ponto de vista da operação, o que foi fato observado. Nós não podemos atemorizar a população, passando a falsa

[p24] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:24 Taq.:Cláudia Márcia Rev.:



impressão de que o sistema não é seguro. O sistema, com relação a isso, é seguro, sim.

Com relação a sua primeira pergunta, Deputado Marcelo Itagiba, relativa à nomeação dos conselheiros, se me permitir — eu não sou advogado —, vou ler o seguinte: “O Conselho Diretor da AGETRANSP”...

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Não, eu quero saber quem nomeou os atuais conselheiros. Se foi a gestão passada ou se foi a gestão atual.

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Ah! Perdão. Os 5 conselheiros foram nomeados nesta gestão.

O entendimento da agência, como eu disse inicialmente também, é de que a questão da outorga e a prorrogação de contrato, entendida assim também, são prerrogativas do poder concedente.

Quanto à obrigação contratual, o promotor já antecipou que, no caso da prorrogação...

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Do poder concedente, sim. Mas não há, por força de lei, necessidade de manifestação ou de consulta à agência reguladora, por parte do Poder Público, para saber se essas empresas estão cumprindo as normas estabelecidas no contrato de concessão?

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Deputado, eu não sou advogado. Perdoe-me se eu... O entendimento da agência é o de que tem de passar pela agência, para ciência. Mas me perdoe, Excelência, porque não tenho como entrar muito profundamente...

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Eu sei. O senhor está aqui, na verdade, como laranja. O senhor foi colocado aqui para falar tecnicamente de assuntos pertinentes, dos quais o senhor tem conhecimento. Quem deveria estar aqui era um membro do conselho, que se furtou a comparecer a esta Comissão porque não tem o que explicar a esta Comissão. O senhor está aqui cumprindo o seu dever. O senhor veio para explicar tecnicamente as questões. Mas os que têm de dar essas explicações são os conselheiros, que se furtaram a comparecer, principalmente o presidente da agência.

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Então, a obrigação contratual de aquisição... Na prorrogação da concessionária Metrô Rio, a concessionária

[p25] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:25 Taq.:Cláudia Márcia Rev.:



passou a ser obrigada a comprar carros e trens. No contrato dos trens não havia obrigação, e isso está sendo estudado agora. Como eu disse, entrei há 2 meses e não sei exatamente como estão as obrigações nesse contrato. Mas, em geral, o Governo tem obrigações, evidentemente condicionadas a restrições orçamentárias.

Especificamente com relação aos trens, foram comprados recentemente pelo Governo do Estado, com financiamento do Banco Mundial, 30 trens da China, para serem utilizados no sistema de trens. Mas, de fato, não era obrigação da concessionária fazer a aquisição desses trens.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Com a palavra o Deputado Marcelo Itagiba.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Não era obrigação da concessionária comprar, mas eu, Estado, compro e dou de mão beijada à concessionária mais tantos anos de... Por que não foi feito da mesma forma como, ao que parece, teria sido feito na questão do Metrô? Já que eu vou prorrogar, devolvo essa obrigação, para que a concessionária...

O que é a prorrogação, em tese, se ela estiver correta? Na verdade, é uma forma de concessão. Quer dizer, eu vou fazer o meu investimento. Já que o senhor vai fazer, na condição de concessionário, o seu investimento, eu vou lhe dar um prazo suficiente para que o senhor amortize o seu gasto. Então, esse é um caso ainda mais grave, porque o Estado compra e depois faz uma prorrogação, dando de bandeja 30 composições de trens ao concessionário.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Sem nenhum investimento da concessionária.

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Deputado, essa é uma falha imperdoável da minha parte, porque eu estava envolvido em várias atividades relativas à reformulação da agência — e, em função do incêndio que infelizmente sofremos há pouco tempo, funcionamos precariamente nos últimos 30 dias —, porque não estou inteiramente a par das obrigações da concessionária Supervia relativas a essa prorrogação. Então, infelizmente, eu nem posso lhe dizer se isso é verdade ou não. Pode ser que as obrigações da concessionária, na renovação,



sejam bastante substanciais. Então, infelizmente, eu seria muito leviano ao dizer que é verdade o que V.Exa. falou.

Se V.Exa. permitir, posso estudar e lhe enviar o que foi estudado. Mas essa foi uma falha da minha parte, não foi falha da agência. Infelizmente, eu não pude estudar esse processo relativo à renovação em função das diversas atribuições que tivemos nos últimos 30 dias.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Houve um incêndio? Não entendi bem.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Com a palavra o Deputado Marcelo Itagiba.

Parece-me que a sede da AGETRANSP é no prédio do DER. É isso?

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Não foi nada assustador. Houve um incêndio na alimentação elétrica do prédio do DER, do subsolo até o 13º andar. A agência fica no 12º e no 13º andares. Esse incêndio provocou... Posso até mostrar aqui.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Os senhores perderam arquivos em função desse incêndio?

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Não, não perdemos nada, graças a Deus. Mas nós ficamos tomados de fuligem, de uma maneira inimaginável, não é, Roberto? Os documentos estão todos enegrecidos, mas conseguimos salvar tudo. Estamos trabalhando, nos últimos 30 dias, de forma absolutamente precária. Voltamos a funcionar “normalmente” — entre aspas — na segunda-feira. Nos últimos 30 dias, nós trabalhamos em diversos lugares: parte na AGENERSA, parte em casa, parte na Secretaria de Transportes.

Passamos por uma situação muito complicada. Então, nesse caso, até fico lhe devendo, como falha minha, por não ter dados mais precisos sobre as obrigações da concessionária na renovação.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Se o Presidente me permitir, nós vamos ajudá-lo. O senhor poderia encaminhar por escrito a complementação desses questionamentos que nós lhe estamos fazendo. Aliás, poderia fazer melhor: poderia encaminhar a esta Comissão cópia de todos os contratos existentes e de suas prorrogações.



O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Perfeitamente.

Independente disso, a Assessoria de V.Exa. pode obter praticamente toda essa documentação — não querendo ser chato — no *site* da agência. Por exemplo: o último aditivo do Metrô tem 8 mil páginas. Então, é até mais conveniente baixar esses arquivos, se V.Exa. não se incomodar. Mas nós podemos fornecer exatamente o encaminhamento e como obter isso.

Não sei se ficou mais alguma colocação...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Eu vou indagar aos Deputados se estão satisfeitos com as respostas do Dr. José Luiz Lopes Teixeira Filho.

Com a palavra o Deputado Dr. Paulo César, autor do requerimento.

O SR. DEPUTADO DR. PAULO CÉSAR - Sr. Presidente, quero fazer uma última pergunta ao Dr. José Luiz.

Se essa denúncia que foi registrada no Ministério Público, feita por um funcionário, por um mecânico dos trens, viesse a público, se fosse veiculada pela imprensa, o senhor acha que causaria pânico na população ou causaria pânico na agência reguladora?

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Acho que a denúncia tem de ser apurada com maiores detalhes. Sempre friso — não querendo ser impertinente com o promotor — que é questão de segurança. Pela minha experiência, eu posso dizer que o sistema não oferece risco iminente de acidente mais grave. O último acidente grave que houve — e eu não estava na agência —, e único, dos últimos 10 anos, com número substancial de mortes — foram 8 mortes —, ocorreu em Austin, por causa de uma série de procedimentos no nosso entendimento inadequados, que levaram à imposição de multa à concessionária.

Então, eu acho que é nesse sentido que devemos trabalhar. Se nós considerarmos que são 700 viagens por dia, esses eventos são — perdoem-me dizer isto —, bastantes raros. Mas o ideal é que eles sejam impossíveis de ocorrer. Essa é a nossa intenção. E me refiro à intenção da sociedade. Porque, se é possível evitar... O acidente aéreo é impossível evitar na sua totalidade, mas o acidente ferroviário, com o aprimoramento tecnológico, pode ser evitado completamente. Então, essa é a colocação.



Agora, é importante dizer sempre à população, como técnico e com a responsabilidade que eu tenho, que não há esse tipo de risco. As questões da população são outras, e a gente tem atacado. A questão da manutenção afeta muito mais do ponto de vista da tranquilidade do cidadão, e não do ponto de vista da segurança especificamente, com relação a concluir a sua viagem, com relação ao seu conforto, com relação aos direitos que tem, ao adquirir a viagem.

Agora, também não posso afirmar categoricamente — até pelo pouco que estou na agência — que a manutenção é péssima. Não posso fazer esse tipo de afirmação. Estamos buscando uma fiscalização muito mais estrutural, uma fiscalização mais penetrante, vamos dizer assim, para tomar atitudes muito mais preventivas e que evitem casos semelhantes ao de Saracuruna, o último, em que 2 trens, sucessivamente, tiveram avarias.

Perfeito?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Com a palavra o Deputado Dr. Paulo César.

O SR. DEPUTADO DR. PAULO CÉSAR - É uma coisa que a gente entende, mas não compreende.

Já fui usuário por muitos anos de trens. Se hoje em dia eu fosse usuário, se fosse o meio de transporte que eu utilizasse para trabalhar e ganhar o sustento da minha família, e soubesse que o mecânico responsável pela manutenção daquele meio de transporte que utilizo todos os dias tem ordem da presidência ou da gerência para economizar nas peças, para fazer contenção de despesas naquele transporte que eu utilizo todos os dias, eu ficaria revoltado! Se eu soubesse de uma denúncia dessas, eu ficaria revoltado, como usuário do meio de transporte. Eu estou usando, estou pagando, todos os dias eu pago, e ainda corro o risco de sair de casa, deixar a minha família esperando, e não voltar para casa porque mandaram fazer contenção de despesas nas peças do meio de transporte que eu utilizo!

Quer dizer, a gente entende, mas não compreende, não é, Promotor? É uma coisa que deve ser apurada pela agência.

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Posso fazer uma colocação?

[P27] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:27 Taq.:Paulo Rev.:



Sempre falando do ponto de vista da segurança, que é a nossa preocupação, quando os sistemas ferroviários apresentam falhas, ou o equipamento para, ou o equipamento é desligado. Justamente pela segurança.

Então, reafirmando: o maior problema é este mesmo, ou seja, o maior problema é o do conforto e da tranquilidade do usuário do sistema.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Indago aos Deputados se estão satisfeitos com as observações do Sr. José Luiz Lopes Teixeira Filho. *(Pausa.)*

Passo a palavra, então, ao Sr. Roberto Szterenzejer, representante da AGETRANSP.

O SR. ROBERTO SZTERENZEJER - Sou economista e quero apenas dar um esclarecimento aos senhores.

Nós tínhamos um contrato que dava 20 anos de concessão à antiga OPPORTANS e que não obrigava essa concessão a fazer os investimentos que...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Por favor, esclareça-nos: a OPPORTANS é sucessora...

O SR. ROBERTO SZTERENZEJER - É a atual Metrô Rio.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - É a atual Metrô Rio. Só para ficar claro.

O SR. ROBERTO SZTERENZEJER - Então, a partir do momento em que você obriga o concessionário a fazer uma série de investimentos, existem 2 caminhos a serem seguidos: aumentar o prazo de concessão para ele ter tempo de obter o retorno desse investimento; e jogar esse investimento todo no fluxo de caixa atual, o qual geraria uma tarifa que não poderia ser trabalhada.

Então, era só um esclarecimento da parte econômica...

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Achei muito interessante e lhe pergunto se existe uma terceira opção. Seria possível fazer uma nova licitação dessa concessão, na qual estivessem estabelecidas novas normas, que poderiam ser, vamos dizer, implementadas com investimento por parte do novo concessionário, caso houvesse disputa?

O SR. ROBERTO SZTERENZEJER - A possibilidade eu acredito que exista, como o contrato também tem essa possibilidade de aumento do prazo de concessão. Foi determinado dessa forma.



E só para esclarecer a questão do aditivo da Supervia, esse processo foi julgado em sessão regulatória; na última sessão, do dia 24 do mês passado. E até aquele momento não havia sido assinado esse termo aditivo. Ele chegou para a gente... Que fosse feita a análise, não da parte técnica, somente do Conselheiro Relator do processo. E até então não estava assinado esse termo aditivo. Então, não pude ter acesso aos autos, para poder fazer realmente uma análise econômica da compra dos trens etc.

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Quero fazer uma complementação, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Retorno a palavra ao Sr. José Luiz Teixeira Filho.

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - É possível, sim, não renovar a concessão e fazer nova licitação. O problema que surge é outro: você só pode fazer a nova licitação quando vencer o contrato atual. Então, até lá, se não é possível fazer investimento... Aí, nem a concessionária faz investimento, nem o Estado faz investimento.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - O Estado tem obrigação...

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Perdão! O Estado poderia fazer.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Mas o Estado tem a obrigação legal de fazer. Pode não ter querido fazer, pode não ter achado interessante fazer, mas isso tem de ser feito de forma clara e transparente, para que a população saiba o que está fazendo.

Vou lhe dar um rápido exemplo de coisas que aconteceram no passado, no Brasil. Por exemplo: a concessão da Light estava por vencer, e o Estado brasileiro àquela época, no regime militar, resolveu fazer uma desapropriação da Light. Pagou vultosa quantia, assumiu aquele encargo, e depois novamente nós fizemos um sistema de concessão. Quer dizer, em vez de esperar vencer e receber de volta a concessão, para fazer uma nova licitação, nós pagamos para receber de volta algo que não precisaria ter sido pago, o que é mais ou menos o que eu estou vendo nesta questão dos trens.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Indago aos Srs. Deputados se têm mais alguma pergunta a fazer, se estão satisfeitos com as respostas, não só do representante do Ministério Público, como também dos representantes da AGETRANSP. (Pausa.)

Gostaria, então, antes de encerrar, de fazer uma pergunta aos representantes da AGETRANSP — não sei a qual dos 2, se a Roberto ou se a José Luiz. O presidente da agência ou seus representantes, os conselheiros, passaram alguma informação aos senhores com abrangência maior, para falarem tudo nesta audiência pública, ou ficaram sucintos àquilo que vocês conhecem, à área de vocês — a área técnica de transporte e a área econômica?

Pergunto isso pelo seguinte: com o contrato de concessão existente hoje, o primitivo, o que foi prorrogado, acho que compete à agência efetivamente a fiscalização de cada cláusula dele. Concorde? Não sei qual o papel da agência, a não ser, principalmente, a fiscalização efetiva do contrato de concessão. Se esse contrato realmente não foi cumprido, deixa-nos uma série de dúvidas quanto à sua renovação, uma vez que ele não foi eficaz no seu funcionamento.

A outra pergunta que faço é com referência àquilo que o senhor citou, até em relação à minha cidade, Nova Iguaçu. Nós temos ali uma passagem de nível, talvez no maior bairro da cidade, Austin, onde morreram diversas pessoas: se não me falha a memória, 8 pessoas morreram, fora as que ficaram hospitalizadas. Pergunto: será que, na renovação desse contrato, a agência não poderia ver de perto os problemas que ocasiona à população, com uma passagem de nível daquela? Não há ninguém; o trem passa por lá; as pessoas atravessam a linha de um lado para o outro. E não há fiscalização, não há exigência de fechamento ou de construção, no mínimo, de uma passarela naquele local. Será que a agência não verifica? O percurso é tão pequeno, da Capital, Rio de Janeiro, até Japeri, onde se faz a ligação. Numa região tão grande como Nova Iguaçu, no maior bairro da cidade, Austin, com cerca de 150 mil habitantes, que passam ali diariamente — carros atravessam para lá e para cá —, não há realmente nenhuma garantia ao motorista que transita ou ao pedestre.

Qual o papel da agência nisso? Esclareça-me, por favor.

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Deputado, é difícil falar, justamente por causa daquela isenção que colocamos.

[P28] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:28 Taq.:Anna Karenina Rev.:



O entendimento é de que a política de transporte é exercida pelo poder concedente. Em tese, a interferência da agência com relação a essas questões... O que são essas questões? São restrições, são condicionantes à operação. Ela deve ser exercida pelo poder concedente, diretamente com a concessionária.

Qual é a ponta que falta? E há que se reconhecer isso. A ponta que falta é o usuário. A agência, em geral, não vai poder interferir legalmente com relação a isso.

No meu entendimento, relativamente ao sistema ferroviário do Rio de Janeiro, por exemplo — não vou nem falar do Metrô porque os seus problemas são momentâneos e não chegam perto da magnitude do sistema ferroviário —, é um dos maiores do mundo, já transportou regularmente 900 mil passageiros por dia, já chegou a transportar mais de 1 milhão de passageiros por dia. Esse sistema deveria ser extremamente modernizado. O investimento público deverá ser de uma magnitude muito superior àquela com a qual se está trabalhando em relação à concessão. Mas não existem recursos, no horizonte de curto prazo, imediatamente, para fazer esse investimento.

Por exemplo: portas abertas, como se falou; condições de andar no trem. No meu entendimento, todos os trens que operam no Rio de Janeiro devem ter ar-condicionado. É um absurdo que, em 2010, não tenhamos trens com ar-condicionado. Agora, como agência, não se poderia, sob pena de ser irresponsável, imputar isso ao Estado, para que promovesse a imediata a colocação de trens com ar-condicionado, ou que a concessionária colocasse imediatamente trens com ar-condicionado.

Se eu fosse discorrer sobre soluções que eu imagino, como técnico, pela minha formação, teria uma miríade de proposições. Mas, no entendimento que existe com relação à ação da agência, nós temos de nos concentrar em quê? Se nós formos entrar na questão política e na questão filosófica, vamos deixar de fazer a nossa obrigação, que é a seguinte: com os recursos existentes e com as restrições existentes, a concessionária e o Estado têm de otimizar, têm de dar a melhor aplicação possível àquilo que está estipulado no contrato de concessão. Repito: com os recursos disponíveis. A nossa obrigação é essa. E nós reconhecemos que ainda temos de caminhar muito neste sentido para chegar aqui e esgotar, ou seja, dizer o

[P29] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:29 Taq.:Cláudia Almeida Rev.:



seguinte: *“Olha, a concessionária fez tudo o que podia. O Estado fez tudo que era necessário. Daqui para a frente, só a modernização tecnológica, etc. e tal”*.

Nós ainda temos de caminhar muito — reconhecemos isso — para ter uma fiscalização eficiente neste sentido. A nossa fiscalização é para atestar isso: que todos os recursos disponíveis estão sendo aplicados adequadamente.

Não sei se respondi...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Eu quero me fazer entender. Eu gostaria de saber, especificamente, qual é a finalidade da AGETRANSP. Como agência reguladora, ela não pode, conforme disse o senhor — para não dar, amanhã, aquele entendimento de que, se entramos num vagão, nós atrapalhamos o funcionamento —, rever a situação das cláusulas contratuais, se estão sendo cumpridas ou não pela concessionária, qual é a finalidade da agência? Tão somente ver se aquela tarifa que a concessionária está solicitando é condizente, se é alta, se é baixa, se é real? Eu não estou vendo outro papel da agência, senão tão somente esse.

Vamos citar o exemplo da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT. Quando se vai abrir um pedágio, a concessionária não tem o direito de abrir, tampouco o Ministério dos Transportes, tampouco o Governo Federal de chegar lá e dizer que pode abrir. Quem fala primeiro é a ANTT, que é a agência reguladora.

Eu não sei qual é o fim específico da AGETRANSP, qual é o papel que ela desenvolve efetivamente nessa questão do seu funcionamento. Qual é a sua atividade? Não falo nem de atividade preponderante ou principal, mas do que está contido na Constituição da AGETRANSP?

O senhor poderia falar para mim, por favor?

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - Perfeitamente.

A maior diferença com relação às agências federais é exatamente esta: a agência não interfere na outorga. As obrigações principais da agência devem ser relativas à operação do sistema, como falei, dentro das restrições disponíveis. O que quer dizer isso objetivamente? E que hoje não é fiscalizado ainda a contento. As estações têm de ter um número x de funcionários. Esse número de funcionários tem de ser adequado. Então, a agência precisa fiscalizar para saber se tem lá aquele número de bilheteiros adequado, se o serviço prestado na estação, por exemplo, é



adequado. Nós precisamos atestar se esse serviço está sendo prestado adequadamente.

Manutenção. *“O trem série 400 tem o seguinte programa de manutenção: tem de trocar isso a tantos quilômetros, aquilo a tantos quilômetros, etc. Isso está sendo feito adequadamente?”* Isso é o que a agência tem de fiscalizar.

Então, no Rio de Janeiro, a AGETRANSP e a AGENERSA fazem uma fiscalização — entre aspas — “operacional”. A parte de concepção do sistema, de expansão do sistema, não está contemplada nas ações da AGETRANSP.

Posso até ler... *“Ela acompanha, controla e fiscaliza as concessões, nos termos”...*

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Só acompanha, né?

O SR. JOSÉ LUIZ LOPES TEIXEIRA FILHO - *“Finalidade: exercer o poder regulatório, acompanhando”...* Por enquanto estamos acompanhando. Estamos começando a estabelecer os controles e a fazer uma fiscalização que ainda, no nosso entendimento, não é adequada. Então, nós estamos implementando os controles e implementando uma melhor fiscalização. A fiscalização é existente. Só que também se entendeu durante muito tempo que a agência tinha esse poder que tem a ANTT, ou a ANTAQ, de intervir diretamente na outorga. De fato, faz muita diferença.

Então, nós ficamos, como eu disse, na situação de fiscalizar a concessão, com as restrições já impostas anteriormente.

Não sei se eu fui...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Bom, eu vou encerrar a reunião, até porque estamos sendo chamados para a Ordem do Dia no plenário, mas vou solicitar ao Sr. José Luiz que remeta esses documentos solicitados pelo Deputado Marcelo Itagiba.

Antes de encerrar, vou ler o teor de uma matéria que o Deputado Marcelo Itagiba nos mostrou, publicada no jornal *O Dia* de hoje, página 15, no *blog Justiça e Cidadania*, que sai todas as terças-feiras. Quem escreve é a jornalista Adriana Cruz:

“Transporte em Foco

José Gustavo de Souza Costa, Presidente do Metrô Rio, que prorrogou a concessão até 2038, vai hoje

[P30] Comentário: Sessão:0339/10
Quarto:30 Taq.:Cláudia Almeida Rev.:



a debate sobre transporte na Câmara dos Deputados, mas não encontrará com Júlio Lopes, que já deixou a Secretaria Estadual de Transportes”.

O registro foi feito a pedido do Deputado Marcelo Itagiba.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Eu peço que V.Exa. leia o resto da nota, por favor, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Pois não.

“Pontos de encontro: eles poderão estar juntos no Gávea Golf Clube. O título custa 220 mil. Os nomes de José e de Kitty Monte Alto, mulher de Lopes, que está como dependente, estão sob avaliação, para se associarem ao clube”.

O SR. DEPUTADO MARCELO ITAGIBA - Obrigado, Sr. Presidente.

Essa era a mesma nota que o Deputado Bornier trazia. E é uma informação que eu acho útil para esta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nelson Bornier) - Pois não.

Nada mais havendo a tratar, agradeço a participação aos Srs. Carlos Andresano Moreira, representante do Ministério Público do nosso Estado do Rio de Janeiro; José Luiz Lopes Teixeira Filho, Gerente da Câmara de Transportes e Rodovias da AGETRANSP, e Roberto Sztrenzejer, Gerente da Câmara de Política Econômica e Tarifária da AGETRANSP.

Agradeço ao autor do requerimento de realização desta audiência, Deputado Dr. Paulo César, e aos Deputados Fernando Gonçalves, Marcelo Itagiba e Carlos Willian.

Antes de encerrar a reunião, convoco os Srs. Deputados para a reunião deliberativa da Comissão marcada para amanhã, quarta-feira, dia 14 de abril, às 9h30min, no Plenário 9.

Agradeço pela presença aos representantes do nosso amigo Deputado Estadual Marcelo Simão.

Está encerrada a presente reunião.